



Urban Tactics voor Fietsmobiliteit in Paramaribo

Fietsinfrastructuur

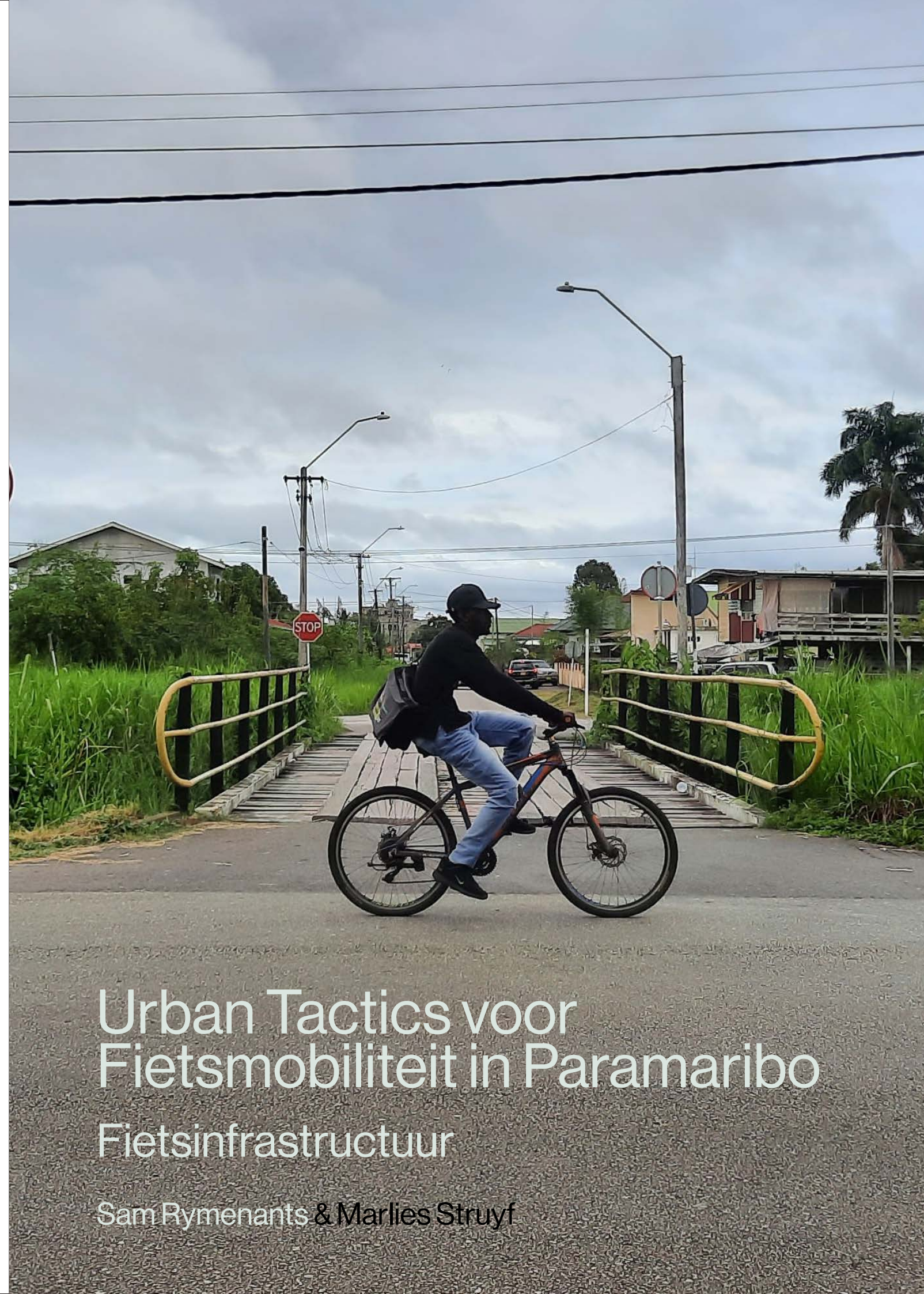
Sam Rymenants & Marlies Struyf

augustus 2022

Auteurs:
Sam Rymenants
Marlies Struyf

ISTT
Interdisciplinary Studio for Territories in Transition
Faculty of Design Sciences - Architecture
UA - University of Antwerp

Promotors:
Marleen Goethals
Marciano Dasai
Sigrid Heirman



Urban Tactics voor Fietsmobiliteit in Paramaribo

Fietsinfrastructuur

Sam Rymenants & Marlies Struyf

Inhoud

- 06 Abstract
- 08 Voorwoord

- Sam Rymenants

11 Deel I: urban tactics voor fietsmobiliteit in Paramaribo

- 11 Inleiding
- 15 Leeswijzer
- 16 Kader en Literatuurstudie
 - 16 ISTT
 - 16 Context Suriname
 - 18 Vooronderzoek
 - 22 Transitiedenken
 - 23 Urban Tactics
 - 25 Referenties

28 Onderzoeksopgave

- 28 Onderwerp
- 29 Probleemstelling
- 31 Onderzoeksvragen
- 32 Onderzoeksmethoden

- Sam Rymenants en Marlies Struyf

34 Deel II: fietsinfrastructuur

- 34 Inleiding
- 37 Baisigri Pasi
 - 38 Situering
 - 40 Context
 - 41 Methodiek
 - 42 Proces
 - 43 Observatie
 - 51 Doelpubliek bepalen
 - 51 Doel bepalen
 - 62 Referenties
 - 66 Uitvoering urban tactic
 - 70 Resultaten
 - 73 Verworven inzichten

75 Pikin Broki

- 77 Situering
- 78 Methodiek
- 79 Proces
- 93 Resultaten
- 95 Verworven inzichten

99 Ontwerpend onderzoek

- 100 Macro
- 111 Meso
- 116 Micro

124 Aanbevelingen

- 126 Conclusie
- 128 Bibliografie

- Sam Rymenants

Abstract

[ENG]

Dit masterproefonderzoek met inbegrip van stage in Paramaribo, Suriname, is aangeboden door de Interdisciplinary Studio for Territories in Transition (ISTT) van de Faculteit Ontwerpwetenschappen aan de Universiteit Antwerpen. Het onderzoek bouwt verder op het Action Plan for Paramaribo (ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants, 2019) en op voorgaand studentenwerk in functie van een blauwgroen netwerk voor Paramaribo-Noord (Neyt, Paeps & Peleman, 2020). De concepten voor duurzame mobiliteitsontwikkeling van Peleman leidden tot een theoretisch mobiliteitsplan als antwoord op het gebrek aan verkeersveiligheid en erkenning voor trage weggebruikers in Paramaribo.

In dit vervolgtraject wordt ingezet op actorgericht en ontwerpgestuurd actieonderzoek met inzet van urban tactics. Door middel van kleinschalige ingrepen in de ruimte in samenwerking met lokale actoren wordt onderzocht hoe duurzame trage mobiliteit, voornamelijk fietsmobiliteit, in Paramaribo gestimuleerd kan worden. Daarbij wordt telkens uitgegaan van een aanpak in meerdere fases met een opsplitsing volgens twee werkvelden: het mentale en het fysieke.

Het eerste deel van voorliggend document omvat het kader of het voorgaand werk, de literatuurstudie of het voorbereidend werk, en de onderzoeksopgave. Deel twee is individueel geschreven tijdens en na de verblijfsperiode in Suriname en bevat de rapportage van de onderzoeksacties rond een verbeterde fietsinfrastructuur voor Paramaribo en het ontwerpend onderzoek ter verdieping en verbreding.

Verschillende onderzoeksacties werden uitgevoerd om de methodiek van urban tactics voor meer traag verkeer te testen. De eerste was de mentale activering en verdere uitbreiding van een netwerk via bilaterale en multilaterale gesprekken en bijeenkomsten met lokale stakeholders zoals bewoners, bedrijven, fietswinkels, organisaties, overheidsinstanties,... en deelname aan lokale activiteiten zoals fietstochten. Hierin werden de mogelijkheden tot fysieke actie verkend. Hieruit vloeide vervolgens een samenwerking met AdeKUS studenten bij de opleiding Infrastructuur voor het ontwerp van een eerste fietsbrug in functie van een fietsroute. Daarnaast werd het aanbrengen van fietssymbolen op de openbare weg getest om de fietsroute in de verf te zetten en aandacht te vragen voor de rechten van de fietsers op de baan.

De weg richting functioneel fietsverkeer zal traag en gefaseerd verlopen met bewuste omwegen in de recreatieve sfeer. De getuigenissen bewijzen dat urban tactics het geloof in lokale daadkracht versterkt en het fietsgebruik ook met eenvoudige ingrepen gestimuleerd kan worden. Het resultaat is hernieuwde hoop op verandering voor Suriname op lange termijn door acties op korte termijn.

[NL]

This master's thesis including an internship of two months in Paramaribo, Suriname is offered by the Interdisciplinary Studio for Territories in Transition (ISTT) of the faculty of Design Sciences at the University of Antwerp. The research builds on the Action Plan for Paramaribo (ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants, 2019) and previous master theses on a blue-green network for Paramaribo-North (Neyt, Paeps & Peleman, 2020). Peleman's concepts for a sustainable development on mobility led to a theoretical mobility plan as a response to the lack of road safety and recognition for slow road users in Paramaribo.

This follow-up project focuses on actor-oriented and design-driven action research using urban tactics. It investigates how sustainable slow mobility, bike mobility in particular, can be stimulated in Paramaribo through small-scale interventions in space in collaboration with local actors. This is always based on a multi-phase approach with a division into two work areas: the mental and the physical transition.

The first part of the present document includes the framework or previous work, the literature review or preparatory work, and the research assignment. Part two was written during and after the period of stay in Suriname and contains the report of the research actions for an improved bicycle infrastructure for Paramaribo and the research by design, elaborating on the subject.

Multiple research actions were conducted to test the methodology of urban tactics for more slow traffic. The first was the mental activation and further expansion of a network through bilateral and multilateral discussions and meetings with local stakeholders such as residents, businesses, bicycle stores, organizations, government agencies,... and participation in local activities such as bicycle tours. In these, the possibilities for physical action were explored. This resulted in a collaboration with AdeKUS Infrastructure students for the design of a first bicycle bridge in function of the route. In addition, the application of bicycle symbols on public roads was tested to highlight the bicycle route and draw attention to the rights of cyclists on the road.

The road towards functional bicycle traffic will be slow and phased with deliberate detours in the recreational sphere. The testimonies prove that urban tactics strengthen the belief in local decisiveness and that bicycle use can be stimulated even with simple interventions. The result is renewed hope for long-term change for Suriname through short-term actions.

Voorwoord

Voorliggende masterproef betreft een actorgericht en ontwerpgestuurd onderzoek naar hoe men via urban tactics fietsmobiliteit kan stimuleren in Paramaribo, Suriname. Dit werkstuk is geschreven in het kader van mijn afstuderen aan de masteropleiding Stedenbouw en Ruimtelijke Planning aan de Universiteit Antwerpen in samenwerking met collega-student Marlies Struyf voor de 'Interdisciplinary studio for Territories in Transition' (ISTT) en onder begeleiding van promotor Marleen Goethals en co-promotors Marciano Dasai en Sigrid Heirman.

Gedurende twee maanden, van 8 februari tot 8 april 2022, verbleven we in Paramaribo waar we steeds hartelijk ontvangen werden door de Surinamers voor gesprekken en workshops omtrent het onderzoek. Samen slaagden we erin actie te ondernemen op zowel mentaal als fysiek vlak. Dit werkstuk vormt de neerslag van deze ontmoetingen en ervaringen waaruit nieuwe inzichten en ideeën vloeiden. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik een oprecht woord van dank te uiten tot iedereen die in meer of mindere mate betrokken was bij dit eindwerk. Zonder die steun was dit niet gelukt.

Allereerst wil ik onze immer enthousiaste promotor Marleen Goethals bedanken voor de interessante inzichten en de kritische blik waarmee ze me leerde kijken naar een voor mij totaal nieuwe omgeving. Haar bezoek, helaas enkele weken uitgesteld door corona, gaf ons de extra stimulans om tot het einde door te gaan.

Onze lokale promotor Marciano Dasai ondersteunde ons steeds op deskundige wijze voor, tijdens en na ons verblijf in Suriname. Hij liet de ruimte om zelf te ontdekken, gaf advies waar nodig en verwees ons door naar cruciale sleutelfiguren in dit project, zoals onder meer de AdeKUS studenten en de Nabawischool.

De kennis en bijdrage van onze energieke co-promotor Sigrid Heirman was zeer waardevol. Ze gaf ons steeds wijze raad in verschillende situaties wanneer we wat vast zaten.

Daarnaast wil ik ook de andere betrokken promotoren en assistenten; Johan De Walsche, Dirk Laporte, Nathan de Feyter en Stijn Rybels bedanken voor hun tips, aanvullingen en verhalen tijdens de (online) begeleidingen zowel voor als na ons avontuur.

Marlies, mijn teamgenoot, kameraad, met wie ik samen dit avontuur het meest intens heb beleefd. We traptten gezapig onze kilometers doorheen Paramaribo, in weer en wind. Met onze oerkreten werden we de schrik van alle straathonden... Ik leerde van je manier van aanpakken, je enthousiasme en optimisme. Ik bewonder eveneens je durf en vastberadenheid. Je nam de eerste dagen steevast de kop tijdens onze fietstochten en gaf de moed nooit op in soms uitzichtloze gesprekken. We deelden emotionele momenten; euforische blijdschap, maar ook -slappe lachende - vermoeidheid en troost bij verdriet. Dat apprecieer ik enorm. Bedankt, Marly.

Graag bedank ik ook de andere huis- en teamgenoten. Zij zorgden er elk op hun eigen manier voor dat deze masterproefstage een onvergetelijke belevenis werd. Bedankt, Anne, voor je humor en die zalige lach. Merci, Thomas, onze 'koning' van de muziek en het fornuis. Dankjewel Meggie en Nina voor jullie immer sympathieke gezelschap en het luisterend oor. Bedankt ook aan team Moengo en Coronie om ons in jullie stekjes te ontvangen en sfeer te creëren tijdens onze uitstappen..

Dankzij de AdeKUS-studenten leerde ik een groep nieuwe vrienden aan de andere kant van de wereld kennen. Bedankt Priscilla, Wiedesh, Shrada, Rashaad en Zubair voor jullie inzet voor het project en de openheid naar ons toe.

Zonder iedereen die we in Suriname hebben ontmoet was deze thesis onbestaande. Gran tangi: Zondagmorgenbikers, Nabawischool, Sabrina, Suradj, Jan-Willem, Etto, Jopie, Chico, mr. Martinus, mr. Naipal, mr. Kishoen Misier, Ellen en Rutger, ...

En uiteraard kunnen mijn vriend, mama, familie en vrienden niet ontbreken in dit lijstje. Bij hen kon ik steeds terecht. Graag draag ik deze thesis op aan mijn fantastische gemiste papa, nooit uit mijn gedachten, die helaas mijn afstuderen niet zal kunnen mogen meemaken.

Ten slotte dank ik Universiteit Antwerpen, ISTT en VLIR-UOS voor deze mooie kans.

Rijkevorsel, 28 juli 2022,
Sam Rymenants



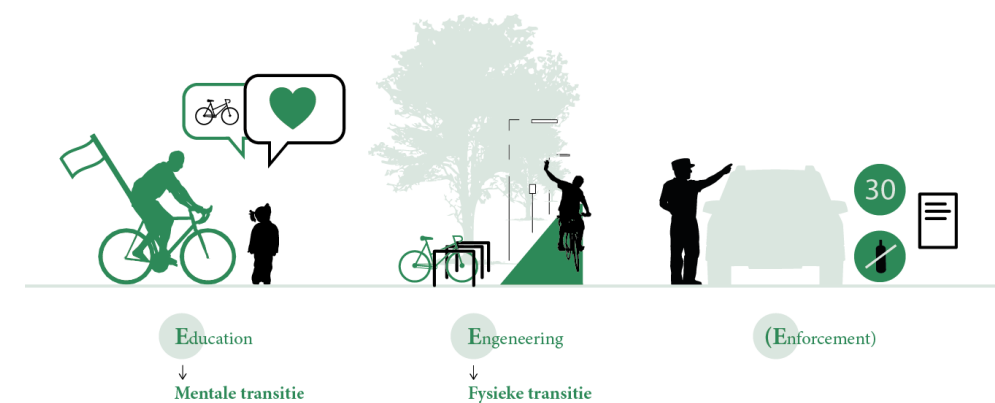
3. Met Marlies op Holi Phagwa (feest van de overwinning van het goede over het kwade) in de Palmentuin

Deel I: Urban Tactics voor fietsmobiliteit in Paramaribo

Deze thesis is het sluitstuk van de masteropleiding voor stedenbouw en ruimtelijke planning aan de universiteit van Antwerpen. Het aangeboden onderzoeksonderwerp naar aanleiding van het voorgaande studentenwerk werd geformuleerd als Paramaribo-Noord: fietsstraten, woon- en functionele verdichting in een blauwgroen netwerk voor een stadsdeel dat transformeert van plantage naar residentiële stadswijk en kampt met ernstig overstromingsrisico. Waar de voorgaande thesissen nog een sterke focus hadden op onderzoek en exploratie, wordt in dit vervolgtraject ingezet op actorgericht en ontwerpgestuurd actieonderzoek met inzet van urban tactics. Een uitgebreide analyse van de huidige verkeerssituatie én een volledig uitgewerkt plan voor duurzame mobiliteit in Paramaribo-Noord kan u terugvinden in het werk van A. Peleman (2020). Enkel indien de overheid de visie van het plan ondersteunt en er middelen beschikbaar komen, zal een uitvoering van dit theoretisch model op zeer lange termijn mogelijk zijn. Gezien de kwetsbare economische positie van Suriname en de geringe politieke aandacht voor duurzame mobiliteit is het voorlopig wachten op actie van bovenaf. Dit onderzoek verkent een piste voor verandering van onderuit. Door middel van kleinschalige ingrepen in de ruimte in samenwerking met lokale actoren wordt onderzocht hoe duurzame trage mobiliteit, voornamelijk fietsmobiliteit, in Paramaribo(-Noord) gestimuleerd kan worden. Daarbij wordt telkens uitgegaan van een aanpak in meerdere fases met een opsplitsing volgens twee werkvelden: het mentale en het fysieke.

Het principe van de drie E's wordt wel eens aangehaald als het over mobiliteit gaat: education, enforcement en engineering (Doumen, Schoon, Aarts, 2010). De focus van dit werk ligt vooral op de educatie en engineering en wordt vertaald in het mentale en het fysieke. Enforcement of handhaving maakt ook deel uit van het mentale, maar beschouwen we vanwege de benadering van bovenaf niet als onderdeel van dit onderzoek. Het aspect engineering of het fysieke beschouwen we dan weer ruimer. Het is van belang de infrastructuur niet louter technisch te bekijken, maar als een ontwerpvragestuk met maatschappelijke betekenis.

Deze neerslag is slechts een deel van het werk dat verricht werd in functie van het onderzoek. De nadruk ligt op het praktijkonderzoek, de acties die in nauwe samenwerking met lokale actoren verricht werden en de impact daarvan. We kozen bewust voor urban tactics, voor praktijk naast theorie, voor mensenwerk, voor directe actie ofwel 'Now Urbanism'. (Hou, Spencer, Way, Yocom, 2014) De ware bijdrage voor duurzame mobiliteit werd geleverd tijdens de verblijfsperiode in Suriname en het werk dat momenteel wordt verdergezet.



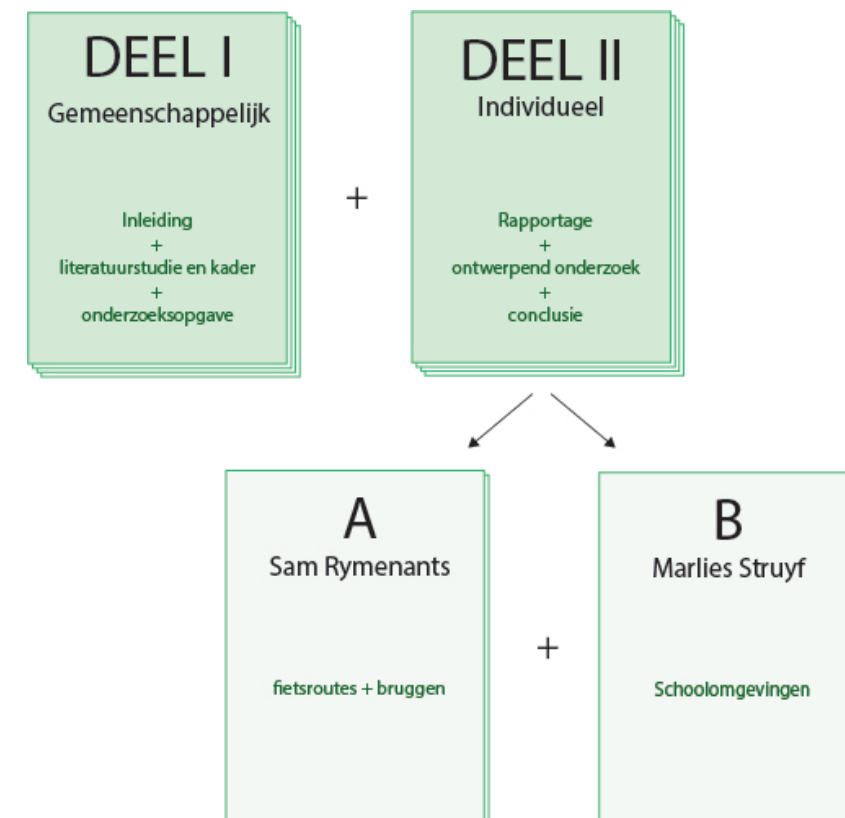
4. van focus op 'education', 'engineering' en 'enforcement' naar mentale en fysieke transitie

Leeswijzer

Het masterproefonderzoek bestaat uit twee hoofddelen. Deel I omvat een brede introductie tot de thesissen. Het kader en de literatuurstudie situeren de studie en geven een overzicht van voorgaand en voorbereidend werk.

De onderzoeksopgave biedt een verdieping van het onderwerp, de probleemstelling, onderzoeksvragen en -methodes. Dit onderdeel is gemeenschappelijk geschreven, deels voorafgaand aan, deels aangevuld met ervaringen en observaties tijdens de verblijfsperiode van 8 februari tot 8 april 2022.

Deel II is individueel geschreven tijdens en na de verblijfsperiode in Suriname. Het is belangrijk om te benadrukken dat alle onderzoeksacties ter plekke gezamenlijk uitgevoerd werden. De rapportage ervan en het ontwerpend onderzoek ter verbreding zijn individueel uitgewerkt. Het deel van Sam Rymenants beschrijft hoe urban tactics kunnen bijdragen tot een betere fietsmobiliteit. De focus ligt op het uitrollen van een fietsroute (baisigri pasi) in Paramaribo-Noord met inbegrip van de uitwerking van het ontwerp voor een fietsbrug (pikin broki). Het ontwerpend gedeelte onderzoekt hoe er op verschillende niveaus verder gebreed kan worden aan de fietsroute met behulp van laagdrempelige ingrepen en urban tactics. Het deel van Marlies Struyf beschrijft hoe schoolomgevingen fietsvriendelijk kunnen worden door middel van urban tactics. De Nabawischool vormt één van de locaties waar gewerkt is aan zowel een mentale transitie, door middel van de organisatie van een fietszoektocht, als een fysieke transitie richting meer fietsgebruik, door middel van een wegschildering ter hoogte van de schoolpoort. Het ontwerpend onderzoek zet de ontwikkelde tactieken verder voor de Nabawischool, een peuterschool langs de fietsroute en de Anton de Kom Universiteit.



5. onderverdeling thesis

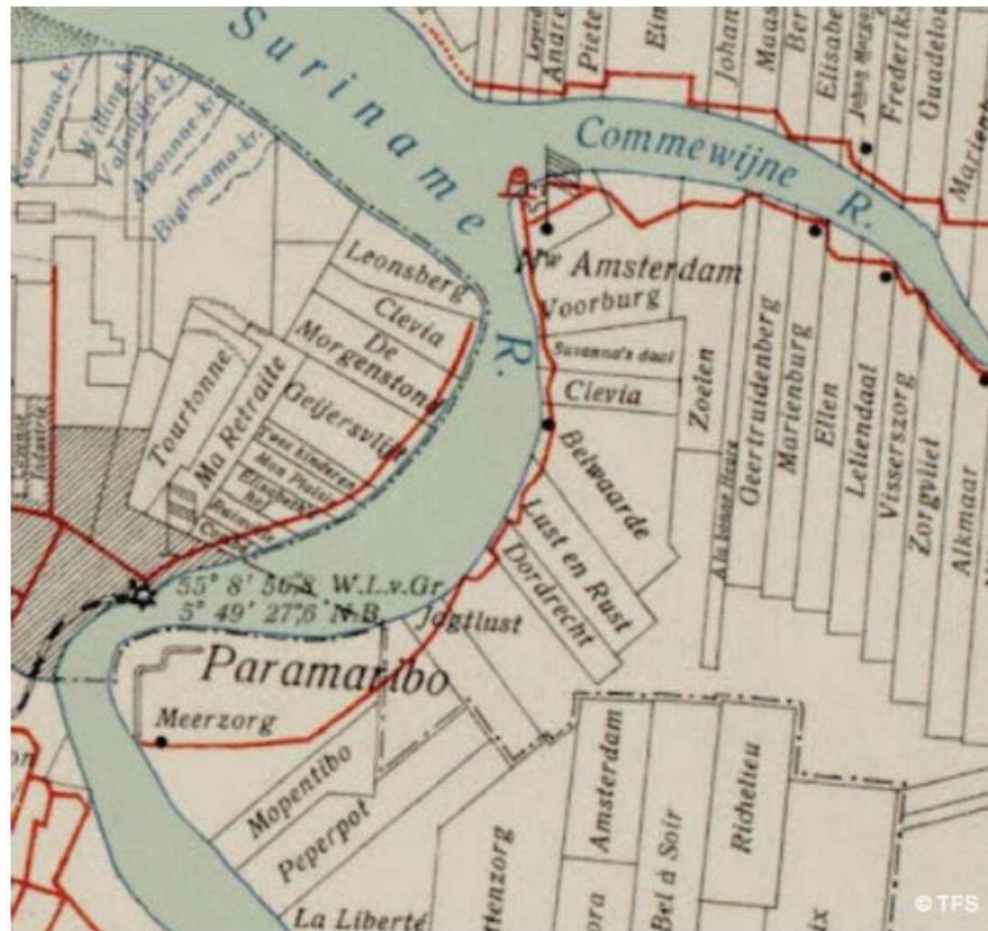
Kader en Literatuurstudie

ISTT

Deze masterproef met inbegrip van stage in Paramaribo, Suriname, is aangeboden door de Interdisciplinary Studio for Territories in Transition (ISTT) van de Faculteit Ontwerpwetenschappen van de Universiteit Antwerpen. Deze onderzoekseenheid van de masters in de Architectuur, Stedenbouw en Ruimtelijke Planning en Erfgoedstudies voert onderzoek naar de veranderende bouwcultuur en ruimtelijke evoluties in post-koloniale niet-westerse contexten, zoals in Brazilië en Suriname. Interdisciplinaire teams van masterstudenten kunnen voor hun masterproef via ISTT een stage volgen steunend op bestaande netwerken en samenwerkingen ter plekke.

Context Suriname

Suriname is een land aan de noordkust van Zuid-Amerika. Het heeft een oppervlakte van 163.820 km² (= 5,4 keer België) en een populatie van 558.368 inwoners (Flanders Investment and Trade, 2022). Ongeveer 90% van de oppervlakte is bedekt met regenwoud en wordt doorkruist door verschillende rivieren. Van 1667 tot 1975 was het een Nederlandse kolonie. Dat verleden zien we vandaag terugkomen in de zeer diverse bevolking van de hoofdstad Paramaribo. Ook de koloniale architectuur is nog steeds zichtbaar. In 2002 werd de historische binnenstad uitgeroepen tot UNESCO wereld erfgoed omwille van zijn historiek en architecturale bouwkwaliteiten.



6. Plantagestructuur Paramaribo (ISTT, 2020)

In de 20ste eeuw verving bauxietwinning de koloniale landbouwplantages als grootste economische activiteit. De bevolking groeide en de stad breidde uit via de conversie van landbouwgrond tot woongebied. Vanaf WOII kwam er een suburbanisatie die werd gerealiseerd door de private sector die grote verkavelingen aanlegde (Verrest, 2010). De urban sprawl werd zo in gang gezet. Na de onafhankelijkheid onder president Arron in 1975 stopte de economische groei door de ineenstorting van de bauxietmarkt, stopzetting van Nederlandse financiële steun en massamigratie naar Nederland. Vandaag vervangen goud en recent ook olie het bauxiet als grootste economische activiteit (Van Roey, 2015). In 1980 vond er een militaire staatsgreep plaats onder Bouterse. Na 7 jaar militair regime werd de democratie zogenaamd hersteld maar werden de jaren gekenmerkt door mensenrechtenschendingen, corruptie en economische crisis (Veenendaal, 2020, p.70). Bovendien brak de Binnenlandse oorlog uit in 1986 tussen het nationale leger onder Bouterse en het Jungle Commando van Brunswijk. In 1991 kwam Venetiaan aan de macht als democratisch verkozen president tot de overname door Wijdenbosch voor 4 jaar. Tot 2010, wanneer Bouterse opnieuw werd verkozen, regeerde Venetiaan voor een tweede periode waarin hij er niet in slaagde het land weer op de rails te krijgen (Veenendaal, 2020, p.70). Na tien jaar Bouterse won Santokhi in 2020 als enige presidentskandidaat de verkiezingen. In tegenstelling tot Bouterse probeert Santokhi nu de banden met Nederland opnieuw aan te halen in de hoop op een betere en transparante economische toekomst voor Suriname (Markus, 2021).

Gedurende de 20ste eeuw trachtte de overheid zijn greep op de ruimtelijke planning aan te halen door middel van een bouwverordening (1911), nog een bouwverordening en een Bouwbesluit (1956), de Stedenbouwkundige wet (1972), de Planwet en de Stichting Planbureau (1973) en enkele decreten in de jaren '80. Tot begin jaren '80 zorgt een samenwerking tussen ambtenaren en private ontwikkelaars voor een relatief gestructureerde en kwalitatieve stadsuitbreiding, desondanks het ontbreken van een overkoepelend ontwikkelingsplan. De militaire periode volgde en nadien verzwakte het ambtenarenapparaat met politieke en administratieve corruptie tot gevolg. Enkele pogingen tot de opmaak van structuurplannen in de jaren 90 mislukten en de overheid verliest zijn grip op stedelijke ontwikkelingen. Lukraak verspreide individuele verkavelingen worden gevolgd door grote residentiële ontwikkelingen langs de stadsrand vandaag. Het gebrek aan ruimtelijke samenhang geeft problemen voor mobiliteit en ontwatering en is het resultaat van ongecontroleerde stedelijke groei (Paeps, 2020).

Hoogbouw of verdichting is afwezig in Paramaribo. Tegelijk zijn politieke, sociale en economische functies geclusterd in het centrum. De stad bestaat uit 12 ressorten. Kavels zijn relatief groot (minimum 300m²), bevatten vrijstaande woningen en zijn verspreid over een zeer uitgebreide concentrische oppervlakte rondom het centrum. Hierdoor is er een enorme infrastructuur nodig om alle woonkavels te verbinden met het centrum en is het autobezit afgelopen decennia enorm gestegen. Het gevolg hiervan zijn een inefficiënte stadsmobiliteit met autocongestie als gevolg. De ring rondom het zuiden van de stad kon helaas geen oplossing bieden voor het structurele probleem. Bovendien is het verkeer overal gemengd en zijn er geen veilig afgescheiden fiets- of voetpaden. Bestuurders rijden vaak te snel en volgen de verkeersregels niet. Er wordt immers amper gehandhaafd. Dit resulteert in een hoge dodentol in het verkeer. Ten slotte leiden de afwezige planning en infrastructuur niet enkel tot mobiliteitsproblemen maar ook tot overstromingen door te bouwen in overstromingsgevoelig gebied en een slecht onderhouden waterafvoersysteem met te lage capaciteit (Verrest, 2010)

De stad heeft een vlakke topografie, wat maakt dat fietsen haalbaar is. De structuur van de stad is gekenmerkt door een raster vanwege de plantagegeschiedenis. De doorgaande assen zijn onveilig voor fietsers, maar bij de rustige parallelle straten ligt er potentieel, enkel de kanalen zijn hier obstakels die men letterlijk en figuurlijk kan overbruggen.

Door de koloniale geschiedenis en meer recente economische en politieke crisissen kent Suriname grote instabiliteit. Ook op vlak van stedenbouw en ruimtelijke planning zijn nog tal van uitdagingen waar snel een oplossing voor gevonden zal moeten worden met de dreigende klimaatcrisis die steeds meer en sterkere waarschuwingssignalen geeft.

Vooronderzoek

Action Plan for Paramaribo

Voorliggend onderzoek bouwt verder op het Action Plan for Paramaribo, opgesteld door de ISTT onderzoekseenheid en Engineering Consultants Paramaribo (IBT), voortkomend uit het Emerging and Sustainable Cities Program van de Inter-American Development Bank (IDB) (ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants, 2019). Dit plan stelt projecten voor die een duurzame transitie, in o.a. landgebruik en mobiliteit, kunnen teweegbrengen als reactie op de klimaatverandering, de toenemende bevolkingsdruk en de armoedeproblematiek in Paramaribo. De werkpunten houden verband met het verbeteren van de waterhuishouding, een multimodaal mobiliteitsnetwerk en een beter landgebruik met integratie van stadslandbouw. Het Action Plan streeft naar een integrale aanpak van de verschillende dreigingen. Zo zijn kleinschalige interventies opgenomen als onderdeel van realisatie op grote schaal. Ze zijn nodig om feedback te verkrijgen voor technische studies, alternatieve strategieën voor te stellen aan de overheid en een nieuwe vorm van denken omtrent duurzaamheid te introduceren.

Het Action Plan identificeerde via meetings en discussies met stakeholders een 20-tal acties, projecten en studies in de periode januari-maart 2019. Deze werden afgetoetst aan een reeks criteria om de uitvoerbaarheid en slaagkans zo hoog mogelijk te houden. De voorstellen moesten namelijk ondersteund worden door voldoende data, voldoende integraliteit en zo groot mogelijke impact, een identificatie van risico's en obstakels, de aanwezigheid van potentiële actoren op verschillende niveaus (overheid, lokale actoren, stakeholders), een doordachte implementatiestrategie en een beschikbaar en realistisch budget of financiële strategie. Zo werd onder andere Een flexibel masterplan voor een blauw-groennetwerk in Paramaribo-Noord als technische studie voorgesteld in het Action Plan die in het najaar van 2019 reeds is aangevangen door Anke Peleman, Helena Neyt en Romanie Paeps en de basis vormt voor voorliggende thesis.

Desondanks het feit dat Suriname geen gebrek aan ideeën of uitgebreide masterplannen heeft, bereiken ze amper de implementatiefase. Het blijft vaak te theoretisch en te technisch, er is een gebrek aan financiële middelen of is er onvoldoende voeling met de lokale bevolking en een gebrek aan gepaste methodologie. Dit moet ook vermeden worden bij het Flexibel masterplan voor een blauw-groennetwerk in Paramaribo-Noord. Een oplossing hiervoor is het stap voor stap implementeren van zulke plannen in samenwerking en samenspraak met de lokale bevolking. Per buurt of per thema kunnen er projecten worden opgezet die ondersteund zijn door een concreet plan van aanpak. Het doel van voorliggende thesis is daarom een eerste stap tot implementatie realiseren zodat de theorie in de praktijk wordt omgezet. Zo werd er in voorliggend onderzoek realisatiegericht verder gewerkt op volgende projecten voorgesteld door het actieplan: "Het ontvlechten van auto's en fietsers op de Noord-Zuid as van het centrum richting Leonsberg, gelegen in het noorden van de stad" en "Blauwgrond: het verbinden van de Warungbuurt in de J.S. Greenstraat met het centrum."

Om deze projecten te realiseren is er een sociaal draagvlak en politieke ondersteuning nodig, wat niet altijd het geval is. Om duurzame ontwikkeling na te streven is er vaak een mindshift nodig. Daarvoor stelt het actieplan naast projecten ook nog meer kleinschalige strategische acties voor. Deze kunnen beschouwd worden als pilootprojecten die een voorbeeld kunnen stellen voor de rest van de stad en op termijn kunnen opschalen. De acties kunnen lokale inwoners en stakeholders overtuigen wanneer men de voordelen van de ingreep ziet. Zo werden volgende strategische acties voorgesteld waarop is verder gewerkt in de periode februari-april 2022 met voorliggende thesis: "Fiets promotie acties: kleine ingrepen op strategische routes bv. tussen huis, school, winkel of werk" en "Urban tactics: autovrij publiek domein bv. Tourtonne markt en Warungbuurt".

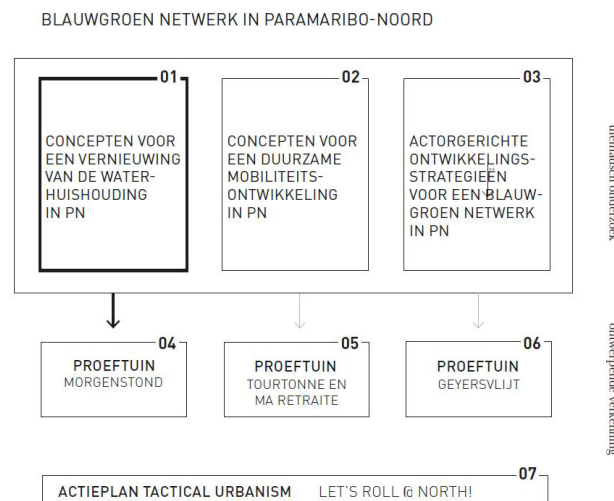
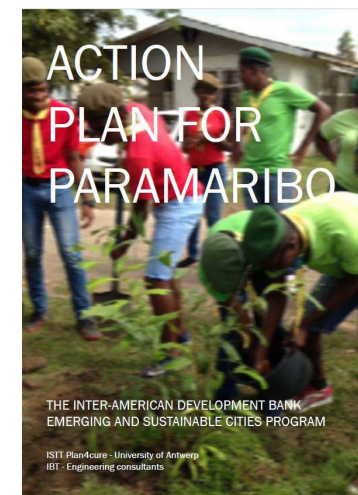
Zoals vermeld stelde het Action Plan ook een technische studie voor, namelijk Een flexibel masterplan voor een blauw-groennetwerk in Paramaribo-Noord. Deze is het jaar daaropvolgend uitgevoerd door de drie studenten (Anke Peleman, Helena Neyt en Romanie Paeps) in het kader van hun masterthesis. Deze thesis vormt samen met het actieplan de basis van voorliggende thesis.

Blauwgroen netwerk voor Paramaribo-Noord

Zoals vermeld werkten toenmalige studenten Stedenbouw en Ruimtelijke Planning H. Neyt, R. Paeps en A. Peleman, voor hun masterproeven in 2019 en 2020, verder op de suggesties van het Actieplan (Neyt, Paeps & Peleman, 2020). Het overkoepelende onderwerp behelst een blauwgroen netwerk voor Paramaribo-Noord. Een blauwgroen netwerk integreert meer ruimte voor onder andere beplanting en de opvang van hemelwater in het stedelijk weefsel. Hiermee wordt een duurzame transitie beoogd om het hoofd te kunnen bieden aan problematieken met betrekking tot waterhuishouding, mobiliteit, klimaatverandering, verlies van biodiversiteit, etc.

H. Neyt legt de focus van haar studie op concepten voor een vernieuwing van de waterhuishouding (boek 1). A. Peleman speelt in op het potentieel van concepten voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling (boek 2). R. Paeps buigt zich over actorgerichte ontwikkelingsstrategieën voor een blauwgroen netwerk in Paramaribo-Noord (boek 3). De inzichten gegenereerd uit deze drie onderzoeken worden ook toegepast als ontwerpde verkenning voor een blauwgroen netwerk in de proeftuinen Morgenstond (H. Neyt, boek 4), Tourtonne - Ma Retraite (A. Peleman, boek 5) en Geysersvlijt (R. Paeps, boek 6). Het laatste onderdeel (boek 7) van het zevendelig onderzoek naar een actorgerichte en ontwerpgestuurde verkenning voor de ontwikkeling van een blauwgroen netwerk bevat het actieplan Tactical urbanism Let's Roll @ North waarin er concreet wordt ingegaan op hoe een fietsroute door Paramaribo-Noord uitgerold kan worden.

Het studiewerk van de studenten geeft een goed inzicht van de bestaande problematieken en de mogelijkheden om hiermee om te gaan. De cases bieden specifieke locaties, waarop de concepten alvast op papier worden uitgetest. Tevens wordt er een overzicht meegegeven van de belangrijke actoren binnen de bewoners, de lokale overheden, bedrijven en organisaties. Het eigen actieplan van de studenten is een rechtstreekse aanzet voor de volgende masterproefstages ter plekke. Om het living lab-proces verder te zetten wordt er in de thesis als volgende stap voorgesteld om een iteratieve set van rondetafelgesprekken te organiseren om een solide actorennetwerk op te bouwen en suggesties te genereren over de proeftuinprojecten. Het doel is om daarna samen met de betrokken stakeholders en met professoren en studenten van de Bachelor Civiele Infrastructuur van de Anton De Kom Universiteit (ADEKUS) een aantal tijdelijke ruimtelijke interventies te realiseren, urban tactics.



07 Coverpagina van het Action Plan (ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants, 2019)

08 Overzichtsschema van de 7 boeken in het masterproefonderzoek 'Blauwgroen Netwerk in Paramaribo-Noord' (Neyt, Paeps & Peleman, 2020)

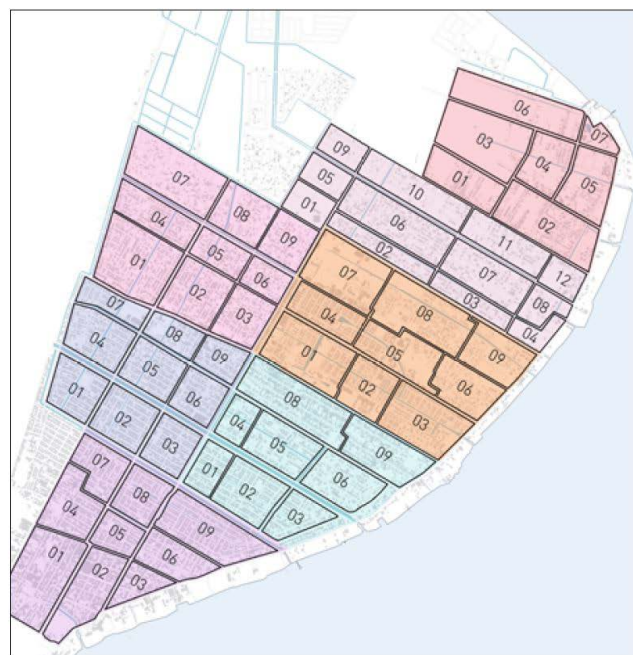
Duurzame mobiliteitsontwikkeling

Het doel van de masterthesis van A. Peleman was de ruimtelijke kwaliteit in Paramaribo-Noord te verbeteren door in te zetten op de herinrichting van de publieke ruimte die nieuwe woningen en voorzieningen moet aantrekken. Het resultaat is een geïntegreerd circulatieplan gebaseerd op het STOP-principe en geïnspireerd door de superblocs van Barcelona. Zo werd de stad onderverdeeld in megablocks waarrond het bovenlokaal verkeer zou circuleren. Elke megablock werd nog eens verder onderverdeeld in kleinere superblocs met eenrichtingsstraten enkel voor plaatselijk verkeer. Dit zou ervoor zorgen dat extra kwalitatieve publieke ruimte vrijkomt voor de zwakke weggebruiker en voor extra vergroening en waterbuffering in de wijken. Het verhoogt zo de kwaliteit van de publieke ruimte en draagt bij aan een duurzame waterhuishouding en verdichting. Daarnaast wordt er voorgesteld om een openbaar vervoerssysteem of BRT (Bus Rapid Transit) in te voeren voor efficiënte stedelijke mobiliteit. Gekoppeld aan de hoofdroutes vertrekken shuttlediensten die de belangrijkste plaatsen intern in de wijk bedienen. Naast het openbaar vervoer biedt het circulatieplan ook aandacht aan blauwgroene wandel- en fietsassen. Door in te zetten op andere vervoersmodi en zo betere alternatieven aan te bieden ontstaat er een modal split die idealiter op langere termijn zal evolueren naar een modal shift. Hierbij wordt een situatie gecreëerd waarbij de andere vervoersmodi aantrekkelijker worden dan een verplaatsing met de auto.

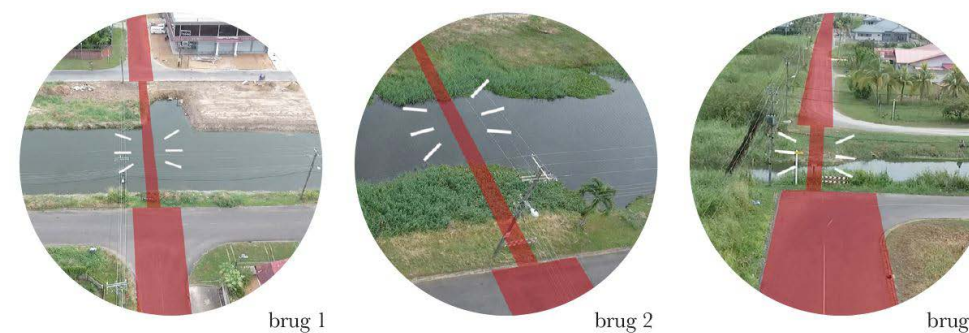
De thesis benadrukt dat de oplossingen die worden aangereikt via een actorgerichte planning moeten worden uitgewerkt. Ze verklaart dat kleinere elementen van het circulatieplan op wijkniveau aangepakt kunnen worden aan de hand van burgeracties (urban tactics), bijvoorbeeld: een tijdelijke infrastructuur om het potentieel van het nieuwe circulatieplan te testen (markering op de grond, groen in potten, straatmeubilair, ...), het autoluw maken van de Tourtonne markt, enzovoort. Deze burgeracties zorgen ervoor dat veranderingen op korte termijn doorgevoerd kunnen worden om zo de beleving en het straatbeeld reeds te wijzigen. Voorliggende thesis zal een realisatiegericht vervolg zijn op een uitgebreide theoretische ruggengraat, nl. het Action Plan en de thesissen uit 2019 die net besproken zijn.

Afb. 101 (onder), aantal superblocs in de megablocks

- megablock 01 'Paramaribo centrum': 9 superblocs
- megablock 02 'Combe, Rainville, Elisabethshof en Mon Plaisir': 9 superblocs
- megablock 03: 'Twee Kinderen en Geyersvljt': 9 superblocs
- megablock 04 'Tourtonne - Ma Retraite': 9 superblocs
- megablock 05 'Tourtonne - Ma Retraite': 9 superblocs
- megablock 06 'Morgenstond': 12 superblocs
- megablock 07 'Clevia en Leonsberg': 7 superblocs



9. De toepassing van mega- en superblocs op Paramaribo-noord (Peleman, 2020)



brug 1 brug 2 brug 3

10. Overzicht van de fietsbruggen op de oostelijke plantage-as (Peleman, 2020)



11. Impressie van een fietsbrug (Peleman, 2020)



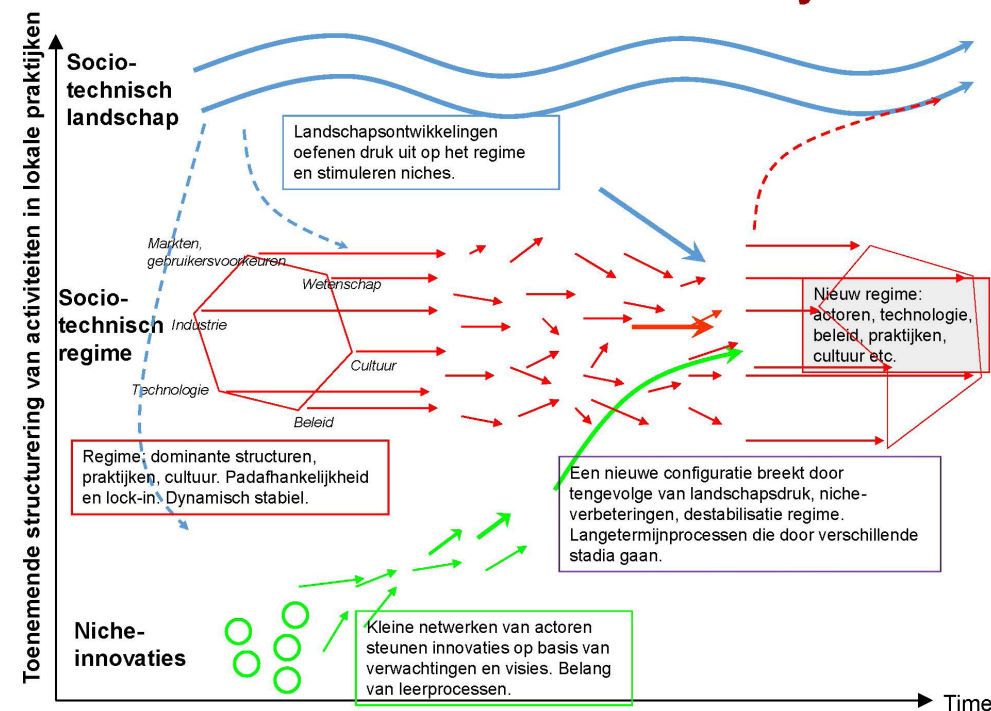
12. Fietsroutes met omliggende functies (Peleman, 2020)

Transitiedenken

Hoe kleinschalige tijdelijke ingrepen in de ruimte, groeiend van onderuit, verandering op lange termijn teweeg kunnen brengen wordt verklaard in de transitietheorie van Geels (2002). De theorie gaat uit van verandering als een langzaam complex proces waarbij een nieuw idee op verschillende niveaus moet worden opgepikt vooraleer het duurzaam verankerd raakt. Urban tactics situeren we onderaan de grafiek bij de 'niche-innovaties'. Ze maken het mogelijk om problemen onder de aandacht te brengen, ideeën uit te testen en hieruit te leren. In eerste instantie bieden heersende regimes met dominante structuren weinig plaats voor zulke experimenten. Echter, ondersteund door een netwerk van lokale actoren groeien deze initiatieven. Op lange termijn kunnen er zo kansen ontstaan door externe druk of destabilisatie van het regime. De economische en de gezondheids crisis, omwille van het coronavirus, of de klimaatcrisis zijn actuele voorbeelden van momenten die wel eens beslissend kunnen zijn voor de doorbraak van niches op 'regimeniveau'. Eens de innovaties in verschillende regimes een standaard vormen kunnen ze deel beginnen uitmaken van het 'socio-technisch landschap', waardoor ze sneller ingang vinden bij andere regimes. De niches, regimes en het landschap vormen samen het 'multilevel perspectief' waarbinnen dynamieken plaatsvinden die een transitie teweeg brengen.

Het huidige regime in Suriname wordt niet alleen bepaald door de politieke context, maar ook door culturele achtergrond, economische situatie, enz. Fietsverkeer vindt momenteel weinig ruimte binnen dit regime. De positieve effecten van fietsen op de gezondheid worden wel erkent en gezien als iets dat gestimuleerd moet worden. Desalniettemin wordt fietsen (nog) niet beschouwd als een alternatief vervoersmiddel. De focus ligt op het uitbreiden van het wegennet in functie van gemotoriseerd verkeer. Wereldwijd krijgt fietsverkeer stilaan meer aandacht. De druk vanuit het landschap op regimes groeit, maar is voorlopig onvoldoende groot om van een transitie te spreken in Suriname. Het belang van niche-initiatieven blijft dus groot en urban tactics kunnen hierin een prominente rol opnemen.

Transities: resultaat van multilevel dynamiek



Urban tactics

Urban tactics zijn acties die voortvloeien uit de tactical urbanism beweging waarvan zijn oorsprong reeds ver teruggaat in de tijd, ook al werd het toen nog niet zo benoemd. Een van de vroegste voorbeelden die aantonen dat tactical urbanism niets nieuws is, zijn Les Bouquinistes uit Parijs, Frankrijk (Lydon & Garcia, 2015). Reeds in de 16de eeuw verkochten ze hun boeken via tijdelijke pop-up verkooppunten en kraampjes. Plaatselijke boekenwinkels waren hier niet blij om. Hun beklag leidde al snel tot het verbannen van deze mobiele verkopers. Dit duurde echter niet lang gezien hun grote populariteit aantoonde dat er toch vraag naar was. Ze werden dan zo gereguleerd dat ze op specifieke locaties konden gaan staan en ze op het einde van de dag hun boekenkraam moesten sluiten in een grote houten box. Vandaag is deze site benoemd tot UNESCO Werelderfgoed: het bewijs dat dit soort tactical urbanism geniale nieuwigheden kan voortbrengen. Andere bekende voorbeelden zijn bijvoorbeeld de foodtrucks en later de speelstraten in New York en het woonerf in Nederland (Lydon & Garcia, 2015). Op het eerste zicht zijn het uiteenlopende acties die niet erg veel met elkaar te maken hebben. Echter, wat ze gemeen hebben is dat het kleinschalige acties zijn, geïntroduceerd door normale burgers, gewoon door het te doen.

“Het tekort aan middelen is geen excuus meer om niet in actie te schieten”

- Jaime Lerner (uit Lydon & Garcia, 2015, p.1)

Tactical urbanism is een manier van plannen die complementair is aan het gebruikelijke stedenbouwproces. Het biedt een antwoord op het trage en logge karakter dat de stedenbouw en ruimtelijke planning kenmerkt. Grote stadsprojecten, hoe innovatief en veelbelovend ze ook zijn, duren vaak lang, kosten veel geld en lopen bijna altijd vertraging op. Via tactical urbanism hoeven we hier niet op te wachten. Urban tactics zijn net het tegenovergestelde van het gebruikelijke proces. Merriam Webster beschrijft tactics als kleinschalige acties die een groter doel dienen (Lydon & Garcia, 2015, p.2). Lydon en Bartman pikken daarop in en passen dit toe op de stad.

“steden hebben grote en integrale plannen nodig, maar ook kleine tactics”

- (uit Lydon & Garcia, 2015, p. xvii)

Urban tactics zijn kleinschalige en tijdelijke ingrepen in de ruimte voor een mentale en fysieke transitie door en voor de lokale bevolking. Ten eerste wijst het kleinschalige op specifieke locaties en cruciale punten in de stad waar ruimtelijk iets kan of moet veranderen. Gezien budget niet zomaar beschikbaar is, draait het om efficiënt (her)gebruik van middelen. De kleinschaligheid van de acties maakt het haalbaar voor de uitvoerders en zorgt er ook voor dat deze snel uitgevoerd kunnen worden. Jaime Lerner verklaart dat het tekort aan middelen geen excuus meer is om niet in actie te schieten. Anderzijds zijn urban tactics uiteraard geen one-size-fits-all oplossing. Echter, de gerichte en flexibele antwoorden die dit soort acties bieden via uitvoering en aanpassing op korte termijn, omarmen het dynamische karakter van een stad.

“De idee dat actie enkel ondernomen kan worden wanneer er op alle vragen een antwoord is gegeven en alle middelen ter beschikking zijn werkt verlamd.” - Jaime Lerner (uit Lydon & Garcia, 2015, p.1)

Ten tweede zijn de acties vaak tijdelijk omdat het geen grote infrastructurele, fysiek ingrijpende werken zijn en er vaak met mobiele en losse onderdelen wordt gewerkt om situaties uit te testen. De term tijdelijkheid helpt ook om op mentaal vlak andere burgers en overheden te overtuigen deel te nemen of toe te laten. Urban tactics brengen ten derde ook een mentale en fysieke transitie teweeg. De acties laten mensen toe de nieuwe situatie te ervaren en de voor- (en soms ook nog) nadelen zelf te ontdekken en aan te voelen. Burgers zullen bijgevolg ook gaan begrijpen waarom er iets veranderd is. Op deze manier wordt er een bewustzijn gecreëerd die ook aanstekelijk kan werken om andere plekken te gaan aanpakken. Ze kunnen ingezet worden als pilootprojecten en hebben dus een activerende werking.

Ten slotte hebben urban tactics naast een activerende ook een zeer sterke sociale component. Het is een open, participatief en iteratief ontwerpproces. Het gebruik van de nieuwe ruimte alleen al zorgt voor feedback voor de uitvoerders. Als voorbijganger neem je dus automatisch deel aan de actie. Daarnaast brengt deze actie ook gelijkgestemden samen. Door deze sociale interactie ontstaan er nieuwe creatieve mogelijkheden. Urban tactics kunnen zowel door individuele personen, burgergroepen, de bedrijvenwereld als door overheden uitgevoerd worden (Lydon & Garcia, 2015).

Al deze aspecten dragen bij aan een hogere kans op slagen. Het is een snelle en redelijk eenvoudige manier om toch positieve verandering teweeg te brengen. Dankzij voorbeelden en toolboxes beschikbaar op het internet kon de tactical urbanism beweging zich al over heel de wereld verspreiden.



14. Les Bouquinistes, Parijs (Joséphine Brueder, 2021)



15. Play street, New York (Dith Pran, 1981)

Referenties

Uiteraard dragen eigen ervaringen met het fietsgebruik, de sensibiliseringscampagnes, de fietsinfrastructuur, de fietsstraten of toch ook nog wel het gebrek eraan in België in grote mate bij aan dit actieonderzoek. Daarnaast bestaan in de literatuur vele naslagwerken over het onderwerp. Jan Gehl bijvoorbeeld is een referentie op vlak van stedenbouw en stedelijke mobiliteit. De Deense architect werkte met zijn bureau aan de kwaliteit en menselijke schaal van steden over de hele wereld. Die verworven kennis over stadsplanning en het vormgeven van de publieke ruimte deelt hij in het boek *Steden voor mensen* (2016). Nog bruikbaar materiaal voor de studie is het werk van twee partners van het Brusselse bureau Artgeneering, Aglaée Degros en Stefan Bendiks. Zij zorgden voor een handig naslagwerk met referenties in de boeken *Fietsinfrastructuur* en *Traffic Space Is Public Space: A Handbook for Transformation* (2020).

Speciale aandacht werd besteed aan het bestuderen van referentieprojecten uit het globale zuiden, gezien de context van Suriname. Hiervoor zoomen we in op het boek *Now Urbanism* en de serie *The Life-Sized City*. In de individuele delen komen nog referenties en voorbeelden aan bod. Ze worden verder uitgediept en specifiek gebruikt voor cases in Paramaribo.

Now Urbanism

De schrijvers van *Now Urbanism* manen ons aan niet te wachten op een nieuw stedelijk model (Hou, Spencer, Way & Yocom, 2015). Het toekomst- potentieel ligt namelijk voor het rapen in de complexe en chaotische, maar ook rijke en diverse realiteit. De 'now' in de titel duidt enerzijds op de urgentie gezien de grote uitdagingen waar steden voor staan. Anderzijds wijst het op de bestaande capaciteit en mogelijkheden van steden om zowel sociaal als ecologisch veerkrachtig te zijn. *Now Urbanism* laat zich ook lezen als tactical urbanism, waarbij het draait om kleinschalige laagdrempelige interventies in het stedelijk weefsel met als doel een impact op lange termijn. Onder het hoofdstuk 'distributing' van het boek, dat handelt over het verbindende en verspreidende karakter van vele kleine interventies, komt *The Kibera Public Space Project* aan bod.

Kounkuey design initiative (KDI) transformeert restruimtes in wijken met slechte leefomstandigheden, zoals de sloppenwijk Kibera in Nairobi, in productieve publieke ruimtes. Het gaat steeds om een samenwerking met en zelfs een initiatief van de bewoners waardoor de projecten gemeenschapsvormend zijn en sociale mobiliteit stimuleren. Drie strategieën staan voorop: multi-stakeholder participation, sectoral integration and networked change. Wat betreft de participatie stelt KDI vijf fases voor: request for proposals, stakeholder alignment, planning and design, implementation en operations. De combinatie van participatie met een diversiteit aan actoren en de integratie van elementen met zowel sociale, economische, ruimtelijke en ecologische dimensie geeft meer garantie op een duurzame transitie, die tegelijk lokaal verankerd is, maar toch ook op grote schaal een impact heeft. Enkele sites, die de bewoners aangaven als problematisch, werden uitgekozen als projectlocaties en zijn gelegen naast een rivier. Verbetering van de waterkwaliteit en het voorkomen van afvallozing in het water bijvoorbeeld zijn ontwikkelingen met een positieve impact ver voorbij de directe omgeving van de site. De aanleg van een brug voor voetgangers over de rivier zorgt dan weer voor een aanzienlijke vooruitgang voor kleine ondernemingen, maar heeft ook sociale relaties in de buurt van het project gestimuleerd. De capaciteit om zich aan te passen aan moeilijke leefsituaties en desondanks kleinschalige informele ondernemingen uit de grond te stampen om te overleven getuigt van een groot potentieel en de vatbaarheid voor now of tactical urbanism.

The life-sized city

The life-sized city is de naam van een documentairereeks, gepresenteerd en geïnitieerd door Mikael Colville-Andersen (Berthelet & Boucher, 2017 & Lam, 2018). De Canadees-Deense ruimtelijk ontwerper is een expert op vlak van stedelijke mobiliteit. In 2007 stichtte Colville-Andersen Copenhagenize Design Company, waarmee hij overheden uit verschillende landen helpt in de richting van fietsvriendelijke mobiliteit. Voor de televisiereeks reist hij de wereld rond op zoek naar interessante projecten die van onderuit een impact genereren op het leven in de stad. Hij laat zich rondleiden door lokale vrijwilligers of professionals die met een eigen

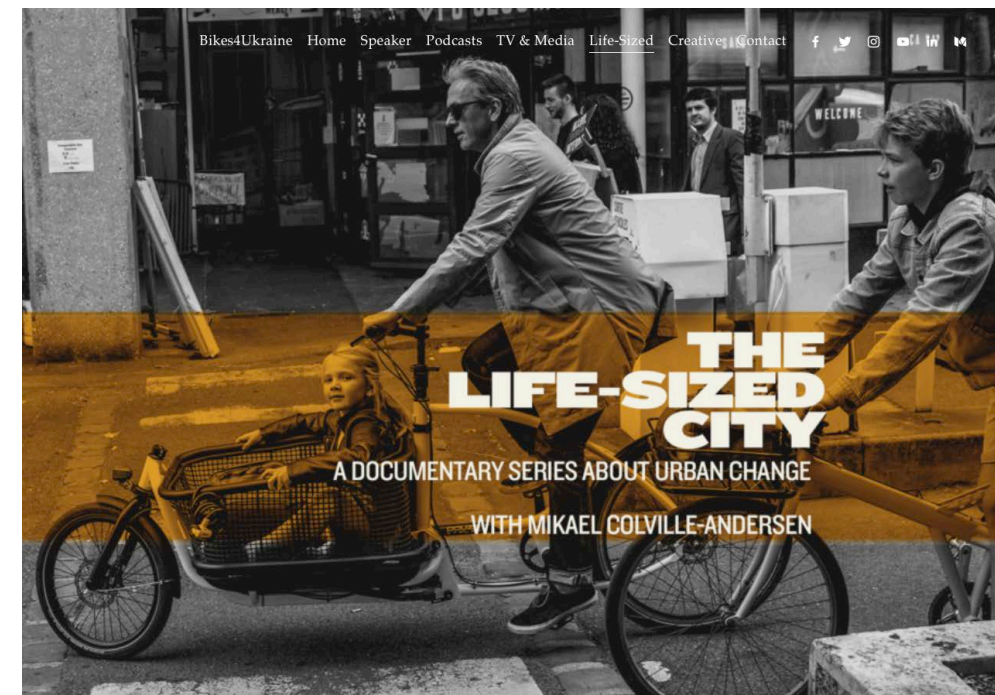
initiatief de stad duurzamer, leefbaarder, groener, gezonder, ... willen maken. Vanwege het geloof in de 'fiets' als hét ultieme stedelijke vervoermiddel en fietsmobiliteit als de katalysator voor een stad op mensenmaat bezoekt de presentator in vele steden projecten die op één of andere manier het fietsgebruik stimuleren. Deze voorbeelden uit alle hoeken van de wereld inspireren voor de uitvoering van urban tactics in Paramaribo-Noord.

Zo kaart een organisatie de onveilige situatie voor fietsers aan bij de overheid in Mexico-City. In Montreal creëert een groep publieke ruimte voor fietsers en voetgangers door straten in te richten voor éénrichtingsverkeer. Nog in Montreal biedt een organisatie, met de naam 'Culture Velo', fietslessen aan voor immigranten en in het bijzonder aan vrouwen, om ze via deze weg meer controle en mogelijkheden te geven om zich te verplaatsen en zo deel te nemen aan de maatschappij. 'Massa Marmocchi' is een fietsbeweging in Milaan die wil aantonen dat de fiets ook als transportmiddel kan gebruikt worden voor schoolgaande kinderen en niet louter als recreatie. Ze ijveren voor betere infrastructuur, maar intussen claimen ze ook hun recht om de openbare weg te gebruiken als fietser. In Kopenhagen bestaat 'Cycling without age' om senioren, die niet meer goed te been zijn, te vervoeren door de stad in een soort bakfiets. De 'Urban Repair Squad' in Toronto schildert zelf fietspaden en past snelheidsbordjes aan om het gemotoriseerd verkeer te doen vertragen.

Terwijl deze guerilla acties stiekem 's nachts gebeuren, zijn andere acties reeds uitgegroeid tot succesverhalen met een definitieve implementatie. Zo zie je dat urban tactics, vaak opgestart door vrijwillige burgers, kunnen uitgroeien tot succesverhalen. Het televisieprogramma stelt daarmee stedelijke problemen aan de kaak, maar inspireert ook met oplossingen van onderuit. En niet zelden zijn die oplossingen geïnspireerd op de positieve aspecten van het straatleven en de informele economie van landen in het globale zuiden.



16. Kounkuey Design Initiative (Critton, 2019)



17. The Life-sized city (Colville-Andersen, n.d.)

Onderzoeksopgave

Onderwerp

Het centrale onderwerp van deze studie is de fietsmobiliteit stimuleren in Paramaribo-Noord door middel van urban tactics. Fietsmobiliteit stimuleren is allereerst relevant aangezien er nog een grote marge is ten opzichte van het fietsgebruik in Suriname. Bovendien zijn er tal van voordelen verbonden aan fietsen zowel op vlak van gezondheid, economie en milieu. Deze worden nog verder besproken in de probleemstelling. Dankzij deze marge en potentiële voordelen zijn er dus nog grote winsten te boeken. Daarnaast is een aanpak via tactical urbanism, buiten het Action Plan en de thesissen uit 2020, tot op heden nog niet eerder onderzocht in Suriname. Met voorliggende studie is het een van de eerste keren dat er urban tactics zijn uitgevoerd in Paramaribo-Noord. De studie kan dus gezien worden als eerste alternatieve bottom-up aanpak wanneer het gaat over ingrepen op de publieke ruimte. Via het tactical urbanism kan er zowel in de hoofden van de bewoners en de politiek als op straat een impact gecreëerd worden. Tactical urbanism betreft met andere woorden zowel het werken op het mentale als het fysieke aspect.

Wat betreft de locatie is er voorgesteld te starten in Paramaribo-Noord omwille van verschillende redenen. De wijken in Paramaribo-Noord beschikken ten eerste over een grote hoeveelheid voorzieningen in de buurt op fiets- of loopafstand, zoals (super)markten en scholen. Dit maakt de wijken kwalitatief interessant (Peleman, 2020). Ten tweede bestaat Paramaribo-Noord uit relatief meer kapitaalkrachtige inwoners dan de rest van de stad als we kijken naar perceelsgrootte en type huisvesting in de wijken Morgenstond en Mon Plaisir. Enerzijds hebben zij meer tijd om te recreëren. Gezien we recreatief fietsen als opstap zien naar functioneel fietsen en recreatie zien als drempelverlagend, hebben de urban tactics bij de meer welstellende bevolking vermoedelijk meer kans op slagen. Anderzijds kan er gesteund worden op de capaciteit van de meer welstellende bewoners om middelen voor transformatie in te zetten. Bovendien kan het fietsen door mensen met een hogere sociaal-economische status het stigma dat er in Suriname rond fietsen heerst verlagen. Ten derde zien we dat bewegen in Paramaribo-Noord relatief populair is aan de hand van observaties, getuigenissen en Stravagegevens (Strava, 2022). Zo zien we dat er doorheen de straten regelmatig in de avond getrimt wordt. Dit is dus een eerste kiem die gezien kan worden als een eerste draagvlak. Ten slotte, ligt Paramaribo-Noord tussen het centrum met zijn bezienswaardigheden en Noord-Commewijne dat bereikbaar is via de overzetbootjes aan Leonsberg. Het gebied kan dus de link vormen tussen deze twee en zo een goede verbinding accommoderen.



18. Strava heatmap van Paramaribo-Noord (Strava, 2022)

Probleemstelling

Zowel in het actieplan als in voorgaande thesissen wordt melding gemaakt van het ontbreken van een fietscultuur in Suriname. De redenen zijn zowel ruimtelijk of fysiek als maatschappelijk of mentaal van aard. De praktijkervaring bevestigt de theorie. Het gebrek aan veilige fietsinfrastructuur, de weersomstandigheden met afwisselend felle zon of regen en het slechte imago van de fiets worden bij bevraging het meest aangehaald als argumenten om niet te fietsen.

De hoofdstad van Suriname kampt met een mobiliteitsproblematiek, zowel ruimtelijk als maatschappelijk. Ruimtelijk kent de stad een lage verdichtingsgraad en een aanhoudende stedelijke uitspreiding. Er worden vandaag nog verkavelingen aangelegd in het uiterst gevoelige overstromingsgebied in het noorden bij de mangroves. Voorzieningen en woningen komen op grote afstand van elkaar te liggen. Bovendien is er een grote tewerkstelling in het centrum wat maakt dat het centrum snel verzadigd geraakt door de werknemers die van buitenaf komen met hun wagen. Op deze manier lopen de infrastructuurkosten op, terwijl er niet ingezet wordt op strategische verdichting. Zo worden afstanden per fiets of te voet te groot om te overbruggen. Er is geen veilige infrastructuur aanwezig voor de zwakke weggebruiker en de wegen zijn slecht onderhouden. Bovendien zijn er amper schaduwplekken of veilige rustplekken langs de baan. Helaas is het openbaar vervoer onvoldoende toereikend en lijkt de auto de gemakkelijkste oplossing. De groeiende autodominantie brengt luchtvervuiling en files met zich mee. Door het hoge ruimtegebruik van de auto is er weinig plek voor andere (mobiliteits-) functies. Bij gebrek aan investeringen en bewustzijn bij autobestuurders neemt de onveiligheid voor de zwakke weggebruiker toe. Ten slotte jaagt de verspreide bebouwing naast het autogebruik ook de behoefte aan onnodig lange en verharde wegen aan. Hierdoor stijgt het reeds hoge overstromingsrisico waar Paramaribo mee te kampen heeft.

Ook in de Surinaamse wetgeving ontbreekt het aan een degelijk kader voor fietsers. Zo wordt een fietspad vermeld als rijwielenpad, waar ook bromfietzers op mogen rijden. (KVS) Wegen worden voorzien van een snelheidsregime van zeventig kilometer per uur voor voertuigen zonder te voorzien in aangepaste infrastructuur voor trage weggebruikers. (bv. Ringweg) Het gebrek aan fietsinfrastructuur vertaalt zich in de cijfers. Het aandeel verkeerslachtoffers per fiets ligt relatief laag. De coronomaatregelen hebben mogelijks voor een vertekend beeld gezorgd. In 2019 vielen er in totaal 82 verkeersdoden. Dit zijn er 6 meer dan in 2018, toen er 76 doden vielen in het verkeer. Voor 2020 vielen er wederom 76 verkeersdoden. ... Van de verkeersdoden in 2020 was 22.4% een inzittende van een personenauto. Het betrof 14 bestuurders en 17 passagiers. Daarnaast overleden onder andere 2 fietsers, 27 motorrijders en 13 voetgangers (Algemeen Bureau voor de Statistiek, 2021). Er zijn nog geen gegevens beschikbaar van 2022, maar volgens het Korps van verkeersvrijwilligers stijgt het aantal verkeersslachtoffers. Tijdens ons verblijf alleen al stierven drie fietsers in het verkeer. Suriname behoort volgens het laatste Global Status Report 2018 van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nog niet tot de verkeersveilige landen in de wereld (WHO, 2018).

Naast deze ruimtelijke evolutie zien we dat er ook maatschappelijk een grote rol aan de auto wordt toebedeeld. De auto wordt gezien als statussymbool. Als je geen auto hebt gaat men ervan uit dat je er geen kan betalen. De Surinamer is gewend aan stagiaires die fietsen, maar anders niet. Fietsen worden dus nog vaak bestempeld als iets voor de armen. Terwijl de fiets als alternatief vervoer net een betaalbaar middel biedt voor sociale mobiliteit. Ook in hét referentieland voor fietsen, Nederland, ligt het fietsgebruik bij inwoners met een migratieachtergrond laag. In een rapport van het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) met de titel Blijvend anders onderweg, mobiliteit allochtonen anders bekeken worden de oorzaken onder de loep genomen (Olde Kalter, 2008). De auto is het voornaamste alternatief bij mannen (vnl. Turks en Marokkaans), omdat je daarmee laat zien dat je iets bereikt hebt. Bij vrouwen speelt het statussymbool minder. Veel Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse vrouwen beschikken niet over een auto en kunnen of durven niet fietsen. Het openbaar vervoergebruik is voor deze groep dan ook relatief hoog. Doordat fietsen als eng en onveilig wordt beschouwd zien veel vrouwen met migratieachtergrond hun kinderen liever niet op de fiets naar school gaan. Fietslessen, fietscampagnes, autovrije schoolomgevingen, maar ook verhoogde parkeertarieven zijn daarom aanbevelingen van het KiM (Olde Kalter, 2008).

Onderzoeksvragen

In navolging van het masterproefonderzoek door Peleman, Neyt en Paeps in 2019-2020 en de theoretisch uitgekende studie op vlak van water, mobiliteit en actorennetwerken voor Paramaribo-Noord rijst de vraag hoe dit integrale plan geïmplementeerd kan worden gezien de huidige economische situatie van Suriname, waarin er geen budget voorhanden is en het draagvlak nog niet voldoende blijkt. Een totale en integrale aanpak zal hierdoor uitblijven. Toch kan er een aanzet gedaan worden richting implementatie via een incrementele aanpak van onderuit. Via urban tactics kan er zo stap voor stap actie ondernomen worden voor (bijvoorbeeld) een betere mobiliteit. Dat is het onderwerp van dit masterproefonderzoek. De algemene hoofdvraag luidt dan ook als volgt:

“Hoe kunnen we door middel van urban tactics het fietsgebruik stimuleren en een modal shift faciliteren in Paramaribo-Noord?”

De modal shift in Suriname vraagt zowel om een mentale als een fysieke transitie. Om het fietsgebruik in Suriname te stimuleren zijn er enerzijds acties nodig om de Surinamer kennis te laten maken met de fiets. Anderzijds is er goede fietsinfrastructuur nodig. Het mentale en het fysieke gaan hand in hand en verhogen zo het draagvlak voor actie op langere termijn. Met andere woorden:

Hoe kunnen tijdelijke acties of proefopstellingen een mindshift én fysieke transitie teweegbrengen op lange termijn?

Met, in deel II van het masterproefonderzoek, enerzijds de focus op de eerder voorgestelde fietsassen en bruggen en anderzijds op schoolomgevingen formuleren we volgende deelvragen:

Voor deel A, Fietsassen en bruggen, door Sam Rymenants:

Hoe kunnen we door middel van urban tactics de twee fietsassen uitrollen?
Hoe kunnen we de eerste stappen zetten richting de bouw van de fietsbruggen?
Hoe kunnen we de ervaringen van urban tactics rond de fietsassen inzetten op andere soortgelijke plekken?

Voor deel B, Schoolomgevingen, door Marlies Struyf:

Hoe kunnen we schoolkinderen laten kennismaken met de fiets op een speelse manier en als aanzet voor een fietsbus?
Hoe kunnen we door middel van urban tactics schoolomgevingen fietsvriendelijk maken?
Hoe kunnen we deze ervaringen inzetten voor andere scholen en hun omgeving?

Toch is er de laatste jaren specifiek in Paramaribo-Noord een heel kleine verandering op te tekenen in het fietslandschap. De eigenaar van een fietswinkel in Paramaribo-Noord, die we spraken tijdens ons verblijf, merkt een stijgende interesse voor koersfietsen op bij welgestelde bewoners. Gezien het veelal gaat om prijzige merkfietsen voor recreatief gebruik, blijkt dus dat de fiets ook een statussymbool kan zijn en imago ook bij fietsen een rol speelt. Observaties en gesprekken tijdens de onderzoeksperiode in Paramaribo bevestigen de moeilijke relatie met de fiets. Vele voorstanders zijn het vechten moe. De reactie van H.D.B., die samen met E.P. de surinaamse fietsersbond oprichtte spreekt boekdelen. “om eerlijk te zijn, leeft het fietsen nauwelijks in SU. ...er zijn nog al wat haken en ogen aan fietsen, vindt men.” Ook een reactie op de website van ‘fietsen in suriname’ van de superbike shop, die open ging in 2016 en de deuren moest sluiten in 2019, schetst de moeilijke situatie: “Vanaf de start van de shop kregen wij te maken met een enorme waardedaling van de Surinaamse munt. Omdat wij onze spullen in het buitenland kopen, werd ons assortiment meteen minder aantrekkelijk. Door dit feit zagen wij een terugval in de aankopen. Begin dit jaar hebben we besloten om de winkel te sluiten.” (Fietsen in Suriname, 2019.) Meer reacties van actoren uit Suriname volgen in de individuele onderdelen en zijn na te lezen op de journal (ISTT, 2022). Desondanks kregen we veel steun voor onze acties en kwamen ook nostalgische herinneringen naar boven van oudere Surinamers die zich nog straten met minder auto’s en meer fietsers herinneren. Historische foto's bevestigen dat beeld.

Suriname heeft zwaar te lijden gehad onder de coronacrisis. De gezondheids crisis heeft zich verder gezet in een economische crisis. Een verplaatsing per fiets levert de bestuurder in het licht van deze problematieken een aantal voordelen op. Tijdens periodes met verstrenge maatregelen, opgelegd om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan, blijkt zowel de fysieke als mentale gezondheid een belangrijk aandachtspunt. Fietsen als lichaams oefening vormt een preventieve gezondheidsmaatregel voor alle leeftijden, die zowel spierversterkend werkt als de algemene conditie verbetert. Het fietsgebruik in de buitenlucht heeft daarenboven een positief effect op onze mentale gezondheid. Dr. prof. Marciano Dasai, de lokale promotor, geeft aan dat hij de indruk had dat er tijdens de pandemie meer gefietst werd. De AdeKUS studenten bevestigen dat er meer gefietst werd, maar dan eerder uit noodzaak omdat het openbaar vervoer niet reed. Ook de stijgende brandstofprijzen geven een reden meer om de fiets te nemen. Volgens Dasai kan er aldus van een covidmomentum gesproken worden.

Voorgaand studentenonderzoek heeft grootschalige theoretische oplossingen aangehaald aangaande de fietscultuur of het gebrek eraan in Paramaribo-Noord. Deze masterproefstage biedt de kans om de thematiek verder uit te spitten, diepgaander onderzoek uit te voeren en oplossingen te testen d.m.v. ‘tactical urbanism’. Hier zijn in Paramaribo tot nu toe weinig tot geen gedocumenteerde voorbeelden van. We wensen dan ook het gebrek hieraan op te vullen door empirisch onderzoek.

Onderzoeksmethoden

Voorliggend onderzoek betreft een kwalitatieve studie, gezien lokale ruimtelijke situaties en het daaraan gekoppelde menselijk gedrag bestudeerd en beschreven worden. De focus ligt op lokale ervaringen en reacties op ontwerpgestuurde veranderingen in het dagelijkse leven door middel van tactical urbanism. De methodiek die gehanteerd wordt in voorliggend werk is ontwerpgestuurd participatief actieonderzoek. Dit houdt in dat er via onderzoek, ontwerp en het uittesten van proefopstellingen met de lokale bevolking (urban tactics) oplossingen gezocht worden voor concrete noden, in dit geval de mobiliteitsproblematiek (Goethals, 2021). De methodiek mixt drie methodes; ontwerpend, participatief en actie-onderzoek, die elk een op zichzelf staande methodiek zouden kunnen zijn. Triangulatie laat ons toe het onderwerp op verschillende manieren te bestuderen en verhoogt de betrouwbaarheid en validiteit van de contextspecifieke resultaten.

Om allereerst te weten wat er leeft onder de bevolking, de lokale cultuur beter te begrijpen als buitenstaander en input van de lokale bevolking te verkrijgen streefden we maximale participatie na via interviews, workshops en informele gesprekken gedurende twee maanden, van februari tot april in 2022. Feedback leidde via een iteratief proces van overleg en bijeenkomsten tot oplossingsgerichte ideeën (ISTT & IBT, 2019). Daarnaast hebben we deze ideeën uitgetest en afgetoetst aan de ruimtelijke grenzen van de werkelijkheid door middel van actieonderzoek in de vorm van urban tactics. Door tijdelijke proefopstellingen te monitoren en nadien kritisch te reflecteren over onze eigen aanpak werd het duidelijk welke acties werken en welke niet. Om de synthese en conclusie van het participatieproces vorm te geven en tastbaar te maken, verbeeldde we met dit onderzoek ideeën en inzichten via ontwerp. Verschillende scenario's en alternatieven vloeien hieruit voort. Bovendien vormt dit de basis voor verder dialoog, debat en samenwerking. Hierbij hielden we ook de ALDO (Awareness/ Legislation/ Design/ Organisation) -aanpak in het achterhoofd. Dit wil zeggen dat je pas een goed ontwerpend actie-onderzoek kan voeren als je op de hoogte bent van de problematieken en wat er leeft, het juridische kader waarin je werkt en er een organisatiestructuur kan worden uitgewerkt die het toekomstige project kan sturen (ISTT & IBT, 2019). Tegelijk was het doorheen het hele onderzoeksproces ook van belang in te zetten op verspreiding van informatie en resultaten over het samenwerkingsproject via diverse lokale communicatiekanalen zoals radio, televisie, sociale media en de krant (De Wever, 2011).

Een specifiek voorbeeld is Plan4CuRe (PPlatform for Activating Networks for Cultural Resilience). Dat was een VLIR-UOS-SI onderzoeksproject in 2016 en 2017 dat de Living Lab methodologie toepaste. Een Living Lab vertrekt vanuit ruimtelijke opportuniteiten om de bevolking te mobiliseren, een actorennetwerk op te bouwen en veelbelovende initiatieven samen te brengen om een sterke actorgerichte basis te vormen en de bevolking te empoweren als hefboom voor stedelijke ontwikkeling (Boelens, Dehaene, Goethals, Kuhk & Schreurs, 2015). Het co-creatie proces bestaat uit vier fases (Tracing, Mapping, Diagramming, Agencying) die niet noodzakelijk chronologisch gevolgd moeten worden. Tracing is het identificeren van problemen, kansen en stakeholders in een bepaald gebied. Mapping omvat het onderzoeken van de haalbaarheid van gevonden oplossingen. Tegelijk worden er al kleinschalige strategische acties bepaald om uit te voeren met het oog op verandering op hoger niveau. Diagramming is het opbouwen van sterke actorennetwerken door middel van een iteratief proces van ronde tafels waarin de feedback op de kleinschalige acties en pilootprojecten gebruikt wordt om de cases verder te verfijnen en haalbaarder te maken. Agencying gaat over het ontwikkelen van procedures en structuren om gelijkaardige projecten in andere contexten te faciliteren (Boelens et al., 2015). Het vorige team studenten in 2019-2020 zette al stappen in de Tracing en de Mapping. Voorliggend onderzoek bouwt via tracing en mapping verder op bestaande actorennetwerken en resultaten en diept dit verder uit door de diagramming fase aan te vangen.

ALDO



19. schematisch overzicht van de ALDO aanpak (ISTT, 2020)

Deel II: Fietsinfrastructuur in Paramaribo

In het kader van het voorstel in het actieplan rond het ontvlechten van auto's en fietsers werd er in de thesis van Peleman, genaamd 'Blauw-groen netwerk PN; concepten voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling in Paramaribo-noord' verder gewerkt op de voorgestelde fietsroute van het Actieplan (2020). Peleman ontwierp een geïntegreerd circulatieplan gebaseerd op het STOP-principe en geïnspireerd door de superblocs van Barcelona. Zo werd de stad onderverdeeld in megablocks waarrond het bovenlokaal verkeer zou circuleren. Elke megablock werd nog eens verder onderverdeeld in kleinere superblocs met eenrichtingsstraten enkel voor plaatselijk verkeer. Er werd hierop een Bus Rapid Transit netwerk voorgesteld en met de toepassing van het theoretische megablock grid op Paramaribo-Noord werden de voorgestelde fietsassen uit het Actieplan gevalideerd. Mits enkele kleine aanpassingen ten opzichte van het voorstel in het Actieplan hielden de fietsassen stand en werden ze begeleid met een reeks aan uitvoeringsvoorwaarden zoals afmetingen en kleur en de nodige fietsbruggen die over de kreek te bouwen zijn (Peleman, 2020). Hierop werkt voorliggend deel verder. De centrale vraag is nu hoe men concreet door middel van urban tactics fietsmobiliteit kan stimuleren.

In hoofdstuk 'Baisigri Pasi' (fietsroute in het Sranantongo) zal er een antwoord gezocht worden op de eerste deelvraag: "Hoe kunnen we door middel van urban tactics de twee fietsassen uitrollen?" Zo wordt er bekeken hoe de route bekendheid kan verkrijgen via contacten met sleutelactoren die bezig zijn rond het fietsen enerzijds. Anderzijds voeren we een urban tactic ofwel een infrastructurele ingreep uit in de

vorm van wegmarkeringen, waar zowel op het spoor van de vergunningsprocedure als de onmiddellijke uitvoering zonder officiële goedkeuring is gewerkt.

Om de fietsroutes te kunnen afleggen op de manier waarop ze door Peleman (2020) zijn voorgesteld, is de bouw van vier fiets-/loopbruggen noodzakelijk gezien er op vier punten water moet overgestoken worden. De bruggen zullen niet enkel dienen om de fietsroute te kunnen uitrollen maar bovenal ook om de omliggende buurten beter met elkaar te verbinden. Een eerste ontwerp van zulk een brug kwam samen met een uitvoeringsdossier tot stand aan de hand van workshops met studenten van de opleiding Infrastructuur aan de AdeKUS. Hierin wordt dieper ingegaan in het tweede hoofdstuk 'Pikin broki' (kleine brug) dat de tweede deelvraag behandelt: "Hoe kunnen we de eerste stappen zetten richting de bouw van de fietsbruggen?"

Het derde en laatste hoofdstuk van 'Deel II: Fietsinfrastructuur' toont het ontwerp onderzoek waar de vraag luidt: "Hoe kunnen we de ervaringen van urban tactics rond de fietsassen inzetten op andere soortgelijke plekken?" Via ontwerp onderzoek wordt er gekeken naar nieuwe specifieke locaties, gelinkt aan het fietsroutenetwerk die door middel van urban tactics verbeterd kunnen worden in functie van de veiligheid en beweegvriendelijkheid.

Baisigri Pasi

Door zijn koloniale plantageverleden maken de rasterstructuur en de vlakke topografie van Paramaribo-Noord een gebied dat zeer geschikt is om te fietsen. Hoofdassen zijn continu en druk door auto's, maar de parallele assen die door de woonwijken lopen zijn niet continu. Ze worden onderbroken door kanalen van het vroegere plantagesysteem en zijn daarom rustiger. Het voorstel van het Actieplan was om het gemotoriseerd verkeer van het traag verkeer te scheiden (ontvlechten), om zo de veiligheid en doorstroming te verbeteren. Het loop- en fietsnetwerk ontworpen door Peleman in 'Blauw-groen netwerk PN; concepten voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling in Paramaribo-noord' biedt zulk een veilig en aangenaam alternatief aan de zachte weggebruiker, weg van de drukke verkeersassen (Peleman, 2020). Naast veiligheid is het ook belangrijk dat dit netwerk niet enkel voor recreatief maar ook voor functioneel traag verkeer gebruikt kan worden. De routes zijn zo uitgetekend dat ze het mogelijk maken om gevaarlijke situaties met drukke auto-assen te vermijden en zo sneller en efficiënter op de plek van je bestemming te komen. Ze creëren op deze manier een functionele meerwaarde die het gebruik ervan zal stimuleren. Om de routes volledig te kunnen gebruiken is ook de bouw van vier fietsbruggen nodig. Dit hoofdstuk bespreekt de actie die ondernomen is om het fietsgebruik in het gebied te stimuleren en de route bekend en zichtbaar te maken.

Situering

Het loop- en fietsnetwerk bestaat uit twee hoofdassen parallel aan de drukke autostraten en maakt de verbinding tussen het centrum en het noorden van Paramaribo (Peleman, 2020). De Water-as van 7km eindigt in het activiteiten- en recreatiedomein Clevia Park en de Plantage-as van 8 km eindigt in Leonsberg waar men de overkant van de Surinamerivier kan bereiken per boot.

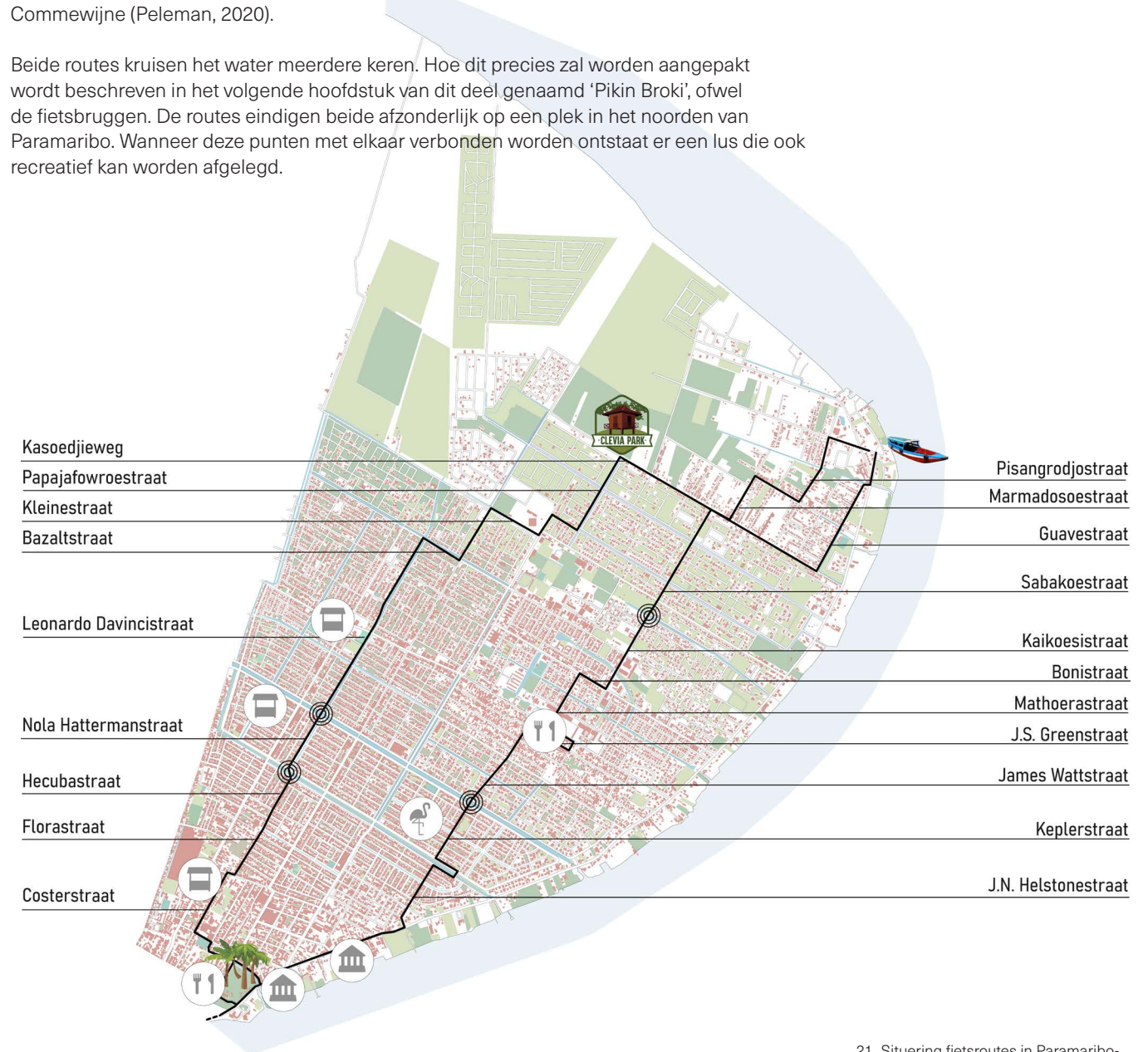
De Water-as in het westen vertrekt aan de Palmentuin ter hoogte van het reizigerscafé 'Zus & Zo' waar ook het bedrijf 'Fietsen in Suriname' is gevestigd. Dit is een prima startplek waar fietsen verhuurd worden en extra informatie wordt aangeboden. De as loopt parallel aan de drukke winkelstraten, zoals de Tourtonnelaan en de Gompertstraat langs de kreek die vroeger de scheiding vormde tussen de Tourtonne en Ma Re traite plantage (zie afb. 6, p.16). De as loopt ook langs drie verschillende markten: de Chinese, de Tourtonne en de Saoena markt. De route eindigt in Clevia Park, een duurzaam belevenispark gericht op educatie en gezondheid.

De Plantage-as in het oosten vertrekt aan de andere kant van de Palmentuin ter hoogte van de site van Fort Zeelandia. Ze loopt parallel tussen de Wilheminastraat, Mr. J.W. Thurkowitzstraat en de Kristalstraat enerzijds en de Anton Drachtenweg anderzijds. De route passeert cultureel en historisch erfgoed met als eerste het Rum Huis museum. Dan doorkruist ze het Flamingo park waar nog veel historisch waardevolle Bruynzeel Woningen bewaard zijn gebleven. Ongeveer in de helft van de route passeer je langs de Josephine Samson Greenstraat die bekend is om haar vele warungs of javaanse restaurants. De route eindigt aan de ferry service van Leonsberg. Hoewel Leonsberg vandaag een verlaten indruk nalaat, heeft deze plek veel potentieel als aangename verblijfs- of rustplek die de verbinding maakt met Noord-Commewijne (Peleman, 2020).

Beide routes kruisen het water meerdere keren. Hoe dit precies zal worden aangepakt wordt beschreven in het volgende hoofdstuk van dit deel genaamd 'Pikin Broki', ofwel de fietsbruggen. De routes eindigen beide afzonderlijk op een plek in het noorden van Paramaribo. Wanneer deze punten met elkaar verbonden worden ontstaat er een lus die ook recreatief kan worden afgelegd.



20. Situering fietsroutes in Paramaribo, Suriname

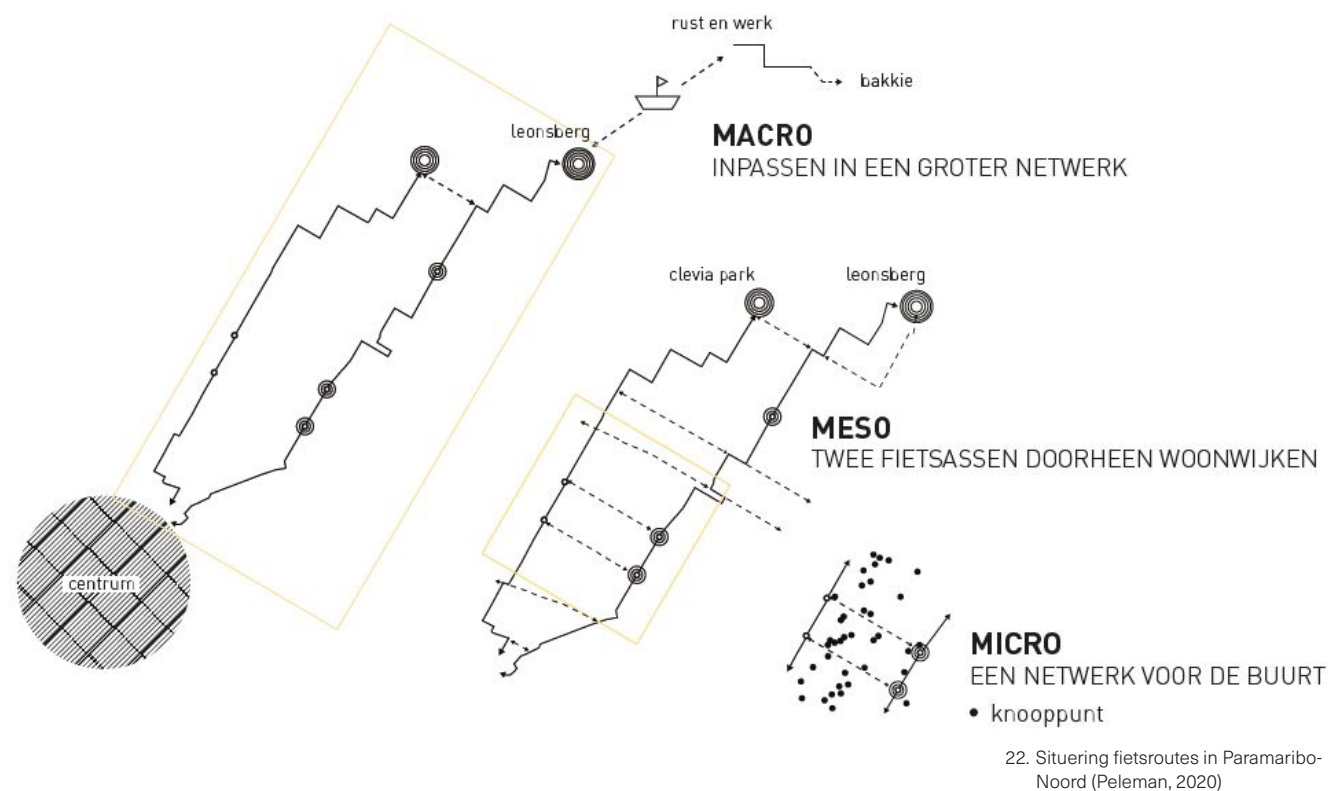


21. Situering fietsroutes in Paramaribo-Noord

Context

De routes zijn op diverse niveaus inpasbaar. Op microschaal kunnen ze dienen als shortcuts van verblijfplaats naar dagelijkse voorzieningen zoals de school, het werk, sportinfrastructuur, winkels, restaurants en bars. Op mesoschaal kan het netwerk dienen als recreatieve lus richting Clevia park of Leonsberg. Op macroschaal vormen deze assen ten slotte de verbinding tussen het centrum en Noord Commewijne en dragen ze bij tot de bekendheid en gebruik van het Noord-Commewijne toerisme cluster project¹, de Palmentuin, Waka Pasi en het PURP-project² in de binnenstad.

Op economisch en culinair vlak worden markten, winkels en de warungbuurt ondersteund via de route. Op cultureel vlak kan er via de routes het verhaal van de plantagegeschiedenis uiteengezet worden, gezien beide routes de voormalige plantages doorkruisen. Ook het erfgoed en de architectuur worden benadrukt door de routes. Op ecologisch vlak zijn deze routes de meest aangename om langs te fietsen of te lopen gezien ze langs water en groen gaan. Op termijn is er bovendien nog veel mogelijkheid tot meer vergroening op deze routes. De routes bieden dus niet enkel op vlak van mobiliteit, maar ook op andere vlakken opportuniteiten en kunnen zowel recreatief als functioneel gebruikt worden (Peleman, 2020).



¹ De Noord-Commewijne Toerisme Cluster is een organisatie die bestaat uit ongeveer 18 bedrijven, allen opererend aan de rechteroever van de Commewijnrivier. Samen dachten ze na over hoe ze het Noord Commewijnegebied tot ontwikkeling konden brengen en gelijktijdig te promoten. Een van de projecten is het oude fietspad van 24 km dat loopt vanaf plantage Rust en Werk tot Bakkie, te herstellen en zo in te zetten op ecotoerisme. Het project zou lopen van 2019 tot 2021. Echter kregen we via de woordvoerder, Bas Spek, te horen dat het project nog niet helemaal af is in 2022. (Ministerie van Openbare Werken, 2021)

² PURP staat voor Paramaribo Urban Rehabilitation Program. Het project wordt gefinancierd door de Republiek Suriname samen met de Inter-Amerikaanse Ontwikkelingsbank (IDB) en heeft als doel de binnenstad met respect voor zijn geschiedenis opnieuw leven in te blazen door onder andere de heraanleg van de Waterkant. (PURP, n.d.)

Methodiek

De methodiek die gehanteerd werd om een mentale en fysieke transitie in gang te zetten bestaat uit opnieuw een korte analyse van het studiegebied, het afbakenen van het doel en het doelpubliek, het ondersteunen van een netwerk voor bewustwording en een urban tactic.

Allereerst is het belangrijk het werkgebied opnieuw kort te analyseren. We konden ons al baseren op vorige bevindingen van de studenten in 2020. Echter, aan de hand van eigen observatie en ervaringen van het gebied konden we hun conclusies en voorstel gaan valideren en bijsturen waar nodig. Hiervoor hebben we beide assen tweemaal volledig afgefietst en ze steevast gebruikt voor onze verplaatsingen naar afspraken, evenementen en andere locaties. Op deze manier kregen we naast het theoretische inzicht dat het Actieplan en de thesis van Peleman ons reeds meegaven ook zelf een inzicht van de realiteit ter plaatse.

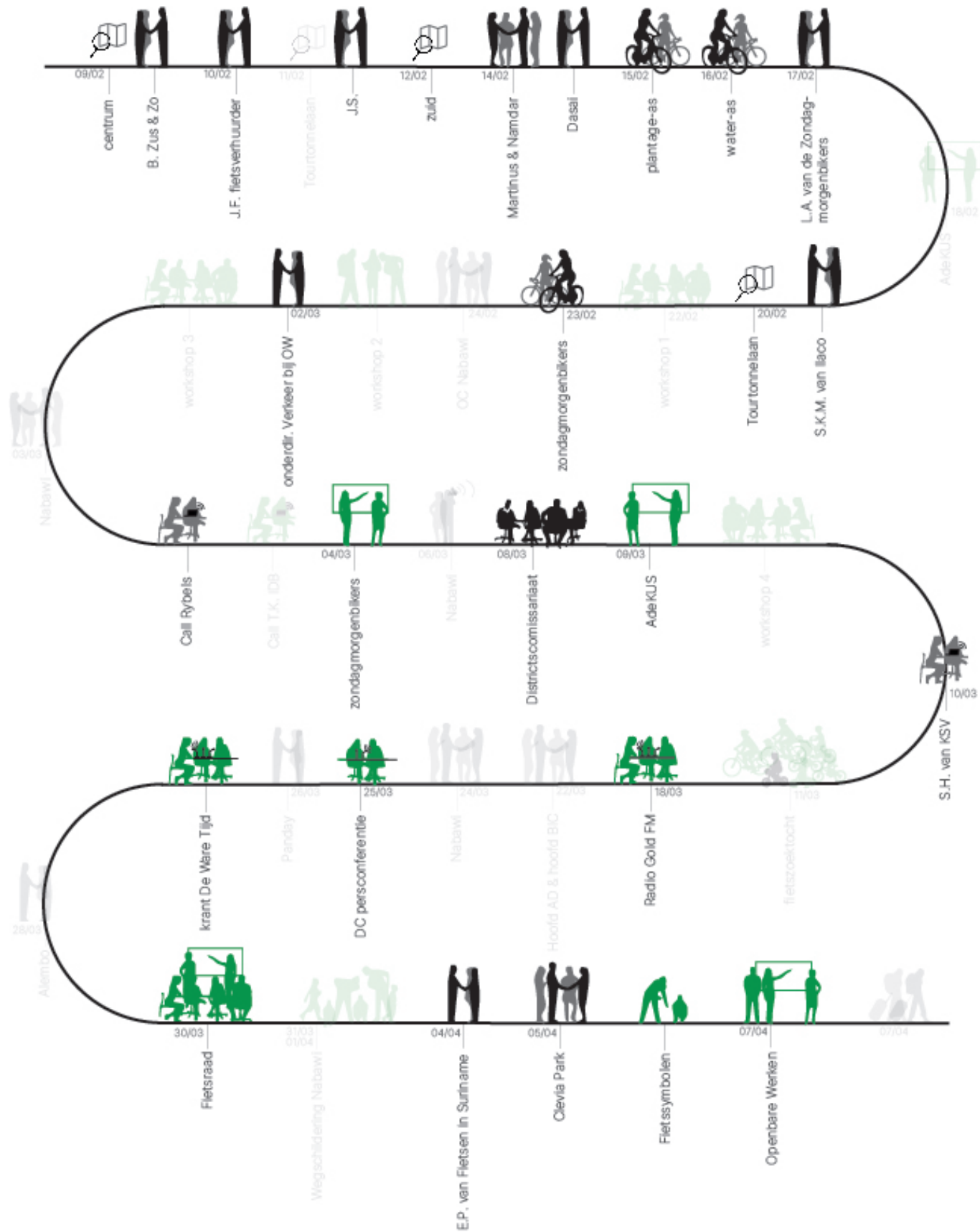
Daarnaast bepalen we het doel van de fietsroutes: fietsmobiliteit stimuleren op recreatief en functioneel vlak waarvan de eerste stap inzetten is op het recreatieve met de gedachte dat het functioneel fietsgebruik dan gemakkelijker zal volgen. Verder bakenen we het doelpubliek af.

Om fietsmobiliteit te stimuleren is het nodig om een transitie in gang te zetten op zowel mentaal als fysiek vlak. Wanneer we burgers vragen waarom er niet gefietst wordt in Paramaribo is het antwoord steevast omdat er geen fietspaden voorzien zijn. Volgens die redenering zou er eerst een volledig 'aanbod' aan fietsinfrastructuur moeten zijn vooraleer het gebruik van de fiets, of de 'vraag' zou vergroten. Daartegenover kan men stellen dat wanneer er veel 'vraag' is naar iets, het 'aanbod' zal volgen. Deze discussie wordt dus vaak herleid naar het vraagstuk van de kip of het ei, of met andere woorden, wat moet er eerst gebeuren? In onze visie kan het beide. De mentale en fysieke transitie kan hand in hand gaan. Wanneer er meer fietsers op straat komen, vergroot bijgevolg de 'vraag' naar fietspaden en zal er druk komen op de overheid om die vraag te beantwoorden met meer aanbod. Omgekeerd zal een betere infrastructuur er uiteraard ook voor zorgen dat er meer mensen overtuigd raken om de fiets te nemen. Het doel is dus om fietsmobiliteit zowel op fysiek en mentaal vlak te stimuleren.

Op mentaal vlak kan dit worden geïnitieerd door een lokaal netwerk op te bouwen en het te laten groeien. Dat netwerk kan mee inspelen op de bewustwording rondom het fietsen onderling maar ook daarbuiten. Als mensen die reeds overtuigd zijn van de voordelen van de fiets zich inzetten als actieve ambassadeurs, kan de bal aan het rollen gaan. We hebben getracht om dit te stimuleren door zoveel mogelijk geïnteresseerden te spreken en te betrekken, zowel bilateraal als collectief. We spraken fietsers aan op straat, we contacteerden fietsclubs, fietswinkels en verhuurders, bedrijven en presenteerden ook de voordelen van fietsmobiliteit aan de lokale overheid en het ministerie van Openbare Werken. We organiseerden ook een avond waar we alle stakeholders op uit nodigden om ideeën en ervaringen te delen rondom het fietsen in Paramaribo. Op deze manier werden de fietsroutes ook verder kenbaar gemaakt.

Om de fysieke transitie op gang te brengen is het voorstel van de fietsroutes een uitstekend idee. Dit kan gezien worden als eerste strategische stap door de overheid om betere fietsmobiliteit in Paramaribo te integreren. Om de overheid ertoe te krijgen om die stap te ondernemen en te investeren in de infrastructuur, passen we de methode van urban tactics toe. Via het bottom-up uittesten van een fysieke ingreep kunnen de voordelen die eruit ontstaan aangetoond worden, bewijzen we aan de overheid dat er wel degelijk vraag is en dat de investering de moeite waard kan zijn. De urban tactic voor dit onderdeel bestond er in de routes zichtbaar te maken door wegmarkeringen in de vorm van fietssymbolen aan te brengen op het wegdek.

Proces



23. Proces gedurende 2 maanden met de acties horende bij Baisigri Pasi uitgelicht

Het proces dat we doormaakten bestond niet uit een perfect gestructureerde chronologisch op elkaar volgende reeks aan acties. De illustratie links toont eerder een opeenvolging van nieuwe maar ook herhalende acties in de vorm van een iteratief proces. Aanvankelijk observeerden we de lokale situatie en gewoontes gevolgd door informele gesprekken en later meer georganiseerde gesprekken met sleutelfiguren. Daarnaast reflecteerden we met de respondenten ook over de doelgroep van de fietsroutes en stelden we het doel duidelijk. De vraag was telkens hoe we de routes zouden promoten. Hiervoor werkten we op mentaal en fysiek vlak. Enerzijds hebben we gewerkt aan het uitbouwen van een zo groot mogelijk sociaal netwerk, anderzijds hebben we geprobeerd een fysieke ingreep te doen op de openbare weg. Hiervoor werkten we op twee sporen. Eerst ving we het 'legale' spoor aan, waarbij we de procedure van vergunningsaanvraag aangingen als test en om te ontdekken hoe de administratie zulke aanvraag behandelt. Ten tweede volgden we het spoor van de urban tactic, waarbij we zonder specifieke goedkeuring als burgers een actie uitvoerden in de vorm van het aanbrengen van wegmarkeringen.

Observatie

Naar onze ervaring waren de beide assen zoals reeds aangegeven in vorige thesissen inderdaad veel rustiger en aangenamer dan de andere noord-zuid assen. Daarnaast ervaren we een slechte doorwaadbaarheid in een deel van Noord waar ook de Plantage-as door loopt. Verder hebben we ook gelet op de aanwezigheid van eventuele fietspaden en het gedrag van lokale fietsers. We merkten bovendien ook een lichte stijging in het aantal fietsers gedurende ons verblijf van twee maanden, vermoedelijk omwille van de milderende covid-crisis en bijhorende maatregelen.

Doorwaadbaarheid

Bij regen staan verschillende straten regelmatig blank in Paramaribo, zo ook de Powisstraat die een klein stukje van de Water-as en een stuk van de voorlopige omleiding (gezien er nog geen fietsbrug is) van de Plantage-as uitmaakt. Ter hoogte van deze buurt in het noorden zijn er ook weinig alternatieve wegen door de vele doodlopende, onverharde zandwegen en het feit dat het strakke grid van straten hier vervaagt. Tijdens het fietsen viel ons bovendien ook op hoe er zich in deze buurt een gated community heeft genesteld. Deze factoren verminderen de doorwaadbaarheid van het gebied. We zagen ook dat in de gated community, die doorkruist wordt door de kreek die ook door de fietsroute moet worden overgestoken, reeds een brug ligt. Jammergenoeg is deze niet publiek en enkel toegankelijk voor de inwoners van de gated community. Deze slechte doorwaadbaarheid bevestigt daarom opnieuw de nood aan een publiek toegankelijke brug.



24. Poort van gated community (A op kaart rechts)



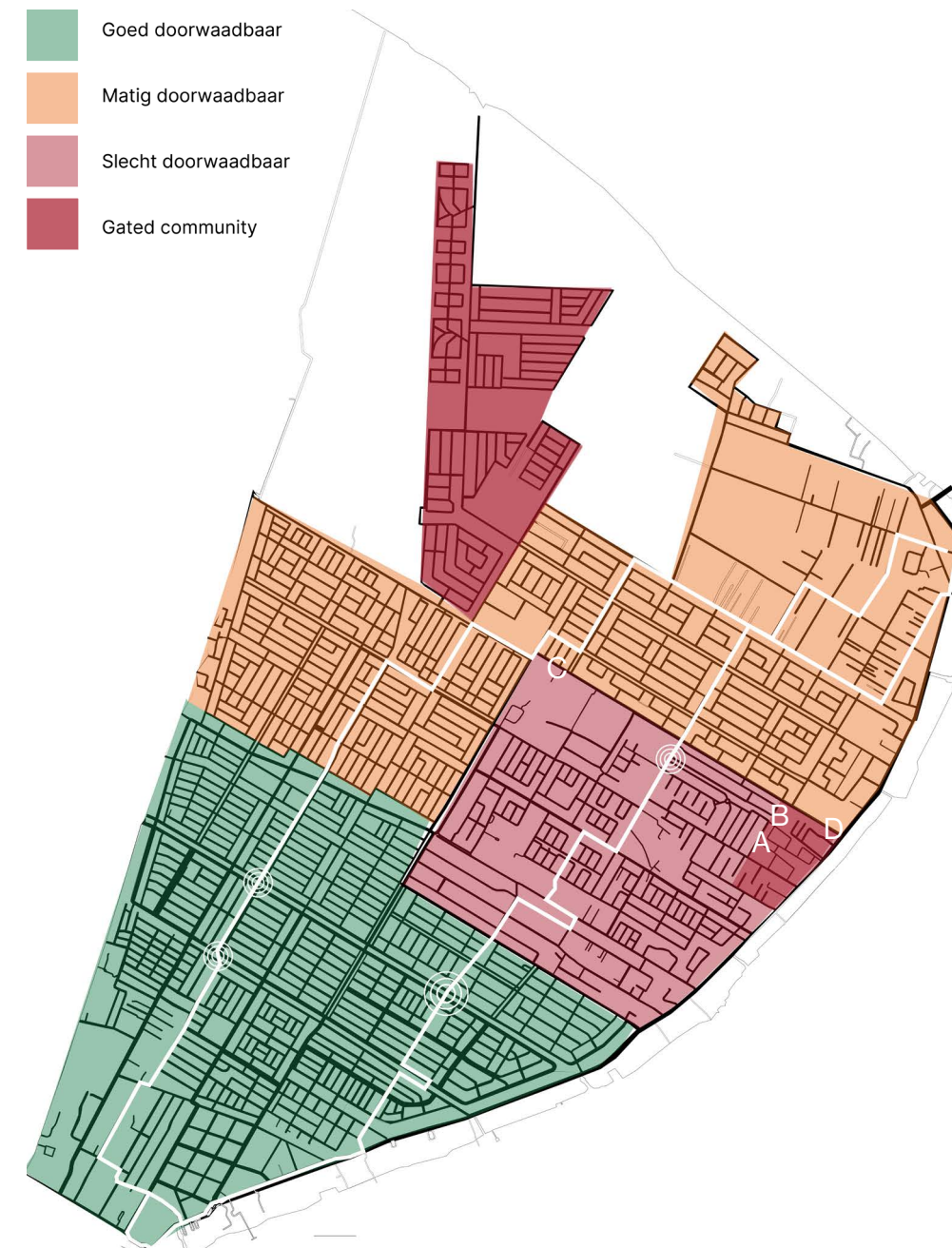
25. Hek van gated community met private brug over kreek in de achtergrond (B op kaart)



26. Powisstraat onder water (westkant, C op kaart)



27. Powisstraat onder water (oostkant, D op kaart)



28. Doorwaadbaarheid van Paramaribo-Noord op basis van ontsluiting aan de hand van dichtheid van de straten (zwarte lijnen op kaart) en overstromingsrisico en algemene staat van de straten aan de hand van observatie ter plekke.

Fietspaden

In Paramaribo is er op de meeste plekken gemengd verkeer. Dat wil zeggen dat voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer allemaal gebruik maken van dezelfde weg. Zelfs op de drukke ringweg is er geen fietspad voorzien. Op sommige plekken is er wel een voetpad voorzien. Dit is vooral in de binnenstad. Wat opvalt is dat deze voetpaden vaak beladen zijn met straatelementen zoals vuilbakken of straatlantaarns, wat de doorgang belemmert. Stoepranden zijn vaak zeer hoog, niet voorzien van hellingen en dus niet altijd toegankelijk voor mensen die slecht te been zijn of met de rolstoel rijden. Bij de bestaande voetgangersinfrastructuur zijn er dus nog heel wat verbeterpunten. Op sommige plekken is er ook een fietspad voorzien, of met andere woorden een rijwielpad, wat betekent dat er ook bromfietsen op mogen rijden (De Nationale Assemblée, 1957). Soms is er een fietspad afgescheiden van de rijbaan, soms is het aanliggend wat autobestuurders verleidt om er op te parkeren, wat dan de functie van het hele fietspad teniet doet. Qua ondergrond bij de afgescheiden fietspaden wordt er vaak gekozen voor straattegels, zoals bij een voetpad. Dit maakt dat het rijcomfort verre van ideaal is. Over het algemeen is er nergens een volledig uitgerust fietspad over een langer traject te vinden dan één straatlengte lang. Er zijn dus wel afzonderlijke snippers fietspad te vinden, maar geen aaneengeschakeld netwerk. Aan grote rotondes is er vaak ook afgescheiden ruimte voorzien voor de rijwieler. Wat opvalt is dat deze qua rijcomfort en draaihoeken niet aangenaam zijn en vermoedelijk zijn ontworpen door ingenieurs op een bureau zonder enig fietsgevoel.



- 31. Bord met aanduiding rijwielpad
- 32. Auto's parkeren op het aanliggend rijwielpad



- 29. De meeste straten van Paramaribo hebben gemengd verkeer. De voetganger wordt gedwongen om in de berm te lopen



- 33. Afgescheiden rijwielpad met straattegels als ondergrond



- 30. Verouderde infrastructuur. Lantaarnpalen en vuilbakken staan midden op het voetpad wat de doorgang belemmert.



- 34. Rotonde met afgescheiden rijwielpad en hoge boordstenen.

drukke verkeersas

rustige weg

brug

rustige weg kruist
drukke verkeersas



35. Rustige wegen sluiten telkens aan op drukke verkeersassen bij het overbuggen van het water

Gedrag lokale fietsers

Verder zagen we dat, net zoals wijzelf, de lokale fietsers in Paramaribo-Noord bij korte afstanden voor andere wegen dan de drukke verkeersassen kozen. Echter, wanneer je het water moet oversteken, ben je verplicht de drukke autobridgen te gebruiken, wegens gebrek aan alternatief. Hierdoor moet je invoegen tussen het gemotoriseerd verkeer en opnieuw afslaan wat het net weer extra gevaarlijk maakt. Om deze manoeuvres te vermijden is het qua persoonlijke veiligheid misschien verstandiger om de hoofdweg toch te volgen, zo kan je quasi gewoon rechtdoor blijven rijden tot de straat van de bestemming. Op deze manier maakt de situatie het onaantrekkelijk om de rustige wegen op te zoeken als je toch het water weer over moet. Het door Peleman, Neyt en Paeps (2020) voorgestelde loop- en fietsnetwerk biedt via de strategische inplanting van de loop-/fietsbruggetjes hiervoor een oplossing.

Stijgend aandeel fietsers

Tenslotte viel het ook op dat er minder fietsers waren in het begin van onze verblijfsperiode tegenover het einde van onze verblijfsperiode. Vermoedelijk ligt de invloed van de covid-crisis hier aan de basis. Door de inreisvoorwaarden en de lokale maatregelen zoals de avondklok waren er niet veel buitenlanders in Suriname (RB, 2021). Ook de inwoners bleven vaker thuis. Dit zorgde voor een zeer rustige en bijna verlaten sfeer in de stad. De maatregelen zijn gedurende de maand maart geleidelijk aan versoepeld en zo merkten we ook opnieuw een gestage stijging van het aandeel toeristen onder de mensen op straat. Door de aanwezigheid van meer en meer toeristen en stagiaires, steeg ook het aandeel fietsers opnieuw. Anderzijds hoorden we ook dat door deze gezondheids crisis, meer en meer mensen zich zijn gaan bezighouden met hun persoonlijke gezondheid. Op die manier zijn er meer inwoners beginnen bewegen (TM, 2022). Dezelfde trend zagen we in België waar de bossen en parken overspoeld werden door wandelaars en sporters. Zo is het trimmen op de Albert Einsteinstraat en de Toricellistraat in Paramaribo-Noord nog populairder geworden. Zoals vermeld in deel I kwamen elke avond wanneer het weer het toeliet heel wat mensen vanuit de stad hier bewegen. Daarnaast reed het plaatselijke openbaar vervoer niet altijd wat maakte dat men op zoek moest naar alternatieven om zich te verplaatsen. Bovendien stegen de brandstofprijzen enorm (RB, 2020). In dit geval kunnen de we covid-crisis als een opportuniteit aangrijpen en inspelen op de trend om meer mensen aan het fietsen te zetten.



36. Inwoners fietsen ter ontspanning door het trimgebied van Paramaribo-Noord



37. Ook de jeugd komt zich uitleven



38. Naast fietsen valt ook lopen en hardlopen onder de noemer 'trimmen'



39. Strava is een digitale applicatie waarmee sportprestaties kunnen worden bijgehouden. Uit de heatmap kunnen we afleiden welke straten en gebieden populair zijn bij het trimmen. Rondom de meest zuidelijke brug op de oostelijke / Plantage-as zien we de meeste activiteit (Strava, 2022)

Doelpubliek bepalen

Het doelpubliek van dit fietsroutenetwerk is in het beste geval de gehele bevolking van Paramaribo. Gebaseerd op observatie en gesprekken kunnen we deze bevolking indelen in groepen. Ten eerste zijn er locals die nooit fietsen om verschillende uiteenlopende redenen: te warm, onveilig, geen fiets, kan niet fietsen, wil niet fietsen (door status) of simpelweg nooit aan gedacht om te fietsen omdat de auto zo vanzelfsprekend is geworden, enzovoort. Ten tweede zijn er ook locals die wel fietsen, maar enkel voor recreatieve doeleinden en vaak in groep. Enkele voorbeelden hiervan zijn de kleine wielergroepjes en de Zondagmorgenbikers. Naast de recreatieve fietsende inwoners heb je ten derde een selecte groep die de fiets ook voor functionele doeleinden gebruikt. Het grootste deel van deze groep doet dit uit noodzaak omdat ze geen alternatief hebben en een heel klein aandeel doet het uit vrije wil. Ten slotte heb je ook de groep van toeristen en stagiaires die een groot aandeel uitmaken van het aantal fietsers op straat. Suriname heeft namelijk een traditie van Belgische en vooral Nederlandse studenten die buitenlandse stage komen lopen voornamelijk in de zorgsector. Toeristen nemen de fiets vooral uit recreatieve doeleinden, terwijl stagiaires de fiets vaak functioneel gebruiken om zich naar hun stageplek te verplaatsen.

Zoals eerder vermeld zijn de routes op verschillende schalen inpasbaar en hebben ze bijgevolg ook een verschillend doelpubliek. De route zet op microschaal in op kleine functionele verplaatsingen naar de winkel bijvoorbeeld. Hier is het doelpubliek vooral de lokale inwoner die dagelijkse inkopen doet. Daarnaast maakt het de straten ook veiliger om op te verplaatsen of spelen voor kinderen. Op mesoschaal kan de route een recreatieve meerwaarde bieden als fietslus voor zowel de lokale inwoners als toeristen. Op macroschaal kan de route een onderdeel van het traject zijn naar het werk of een grotere recreatieve lus voor zowel de inwoners als de toerist. De sterkte van de fietsroute is haar veelzijdigheid wat maakt dat het doelpubliek zeer breed blijft. Op deze manier stimuleren we een fietsmobiliteit die toegankelijk is voor iedereen.

Doel bepalen

Onder de lokale inwoners zien we dat er meer animo is om recreatief te fietsen dan de fiets functioneel te gebruiken. Vandaag rust er nog een stigma op het functioneel gebruik van de fiets in Suriname. Locals verklaren je gek als je vrijwillig met een fiets naar het werk zou komen en beschouwen het iets voor arme mensen. Het bezit en gebruik van de auto is in Suriname een statussymbool. Maar zoals E.P., de eigenaar van het bedrijf Fietsen in Suriname het zo mooi zegt:

“Fietsen is niet voor de armen, maar voor de benen!”

-E.P.

Surinamers zullen dus sneller de fiets nemen in hun vrije tijd, in een ontspannen sfeer en op een rustige dag wanneer het weer meezit. Op zich is dit een goed beginpunt gezien men op deze manier de voordelen van fietsen zal inzien. Zo wordt de kans ook groter dat ze overtuigd geraken om de fiets ook te gaan gebruiken voor andere doeleinden. Het recreatieve fietsen werkt drempelverlagend voor het functionele fietsen. Wanneer er al meer mensen recreatief fietsen, zullen er ook meer mensen zichtbaar zijn op de straat en dit zal het stigma ook doen afnemen zodat men niet meer wordt tegengehouden door dit argument. Wanneer men overtuigd is van het nut van de fiets zal men die ook meer en meer voor functionele doeleinden beginnen gebruiken, zoals de korte afstand naar de winkel of de markt. Elke extra fietser is op deze manier een auto minder.

Actoren voor fietsactivisme in Paramaribo-Noord

Van zodra de analyse, het doel en het doelpubliek duidelijk werden, kwam de vraag hoe we de routes, die uitgewerkt zijn in theorie nu in de praktijk kunnen omzetten. We hebben dit gedaan door in te zetten op zowel mentaal als fysiek vlak en te focussen op het recreatief gebruik als eerste stap richting functioneel gebruik. Op mentaal vlak was het belangrijk om de route bekendheid te geven. Hiervoor zijn we zoals vermeld in de methodie met verschillende actoren in gesprek gegaan. Bij al deze actoren vertelden we over het afgelopen onderzoek en toekomstige doelen en luisterden we naar hun verhaal, bekommernissen en suggesties op vlak van verkeersveiligheid en fietsmobiliteit in Suriname. Door met enkele sleutelfiguren te gaan praten konden we het netwerk uitbouwen en het concept achter de route verder verspreiden.

Individuele stakeholders

Gedurende onze verblijfsperiode hebben we een zestal (fietsende) mensen op straat ontmoet. In het informele gesprek vroegen we wat ze van het verkeer in Paramaribo vonden, waarom ze (niet) fietsten en peilden wat ze van de route en de brug vonden. De mensen uitten zich steeds ontevreden over de verkeerssituatie in Paramaribo. Sommigen zagen de fiets als opportuniteit te ontsnappen uit de files en de hoge verbruikskosten, anderen zagen de fiets als uiterst gevaarlijk. De fietsers zagen de voordelen van fietsen wel in, maar vertelden dat de overheid niet naar hen omkijkt en prioriteit geeft aan het autoverkeer. Een krantenartikel in het Dagblad Suriname geeft goed weer wat de passanten zoal te vertellen hadden (zie bijlage 1). Over het algemeen waren de fietsers die wij spraken wel enthousiast over het concept van fietsroutes en bruggen. Een oudere man knikte tevreden:

“Ja dat zou prima zijn, een brug hierzo!”

Een enthousiaste dame die we toevallig tegenkwamen op de fiets en een eindje meefietste vertelde ons dat ze in de thuiszorg werkt. Ze gaat steeds met de fiets naar het werk. Velen verklaren haar gek als ze dat vertelt, maar ze vindt het fantastisch en goed voor de gezondheid. Een andere dame vertelde ons hoe ze auto's op een afstand houdt door een vlaggetje aan een flexibele antenne te binden op haar fiets. Een andere wielrenner, die ook regelmatig meefietst met de Zondagmorgenbikers, vertelde dat hij graag fietst in Suriname:

“Zo veel natuur, jammer dat er zo weinig infrastructuur is om te fietsen!”

Een andere wielrenner, echter, lachte ons uit toen we vertelden waar we mee bezig waren. Ironisch genoeg een Nederlander!

“Nou, veel succes, dat gaat je nooit lukken!”

Hij geloofde niet dat het mogelijk was om bruggen en een route uit te bouwen omdat de overheid er geen geld voor heeft en er ook geen prioriteit aan geeft. Ook bottom-up zou het te moeilijk zijn volgens hem.

Een dame die ons observeerde hoe we met de fiets op een ietwat onhandige manier de straat wilden oversteken riep ons toe. Ze verklaarde ons gek:

“Doe dat nooit meer! Dit is Nederland niet! In Suriname fietst men niet!”

Ze vertelde dat Suriname helemaal anders is qua mentaliteit, klimaat, overheid en geloofde niet dat er ooit verandering in zou komen.

Deze gesprekken maakten meteen duidelijk dat de meningen verdeeld zijn over fietsgebruik in Paramaribo en dat er nog een grote groep overtuigd dient te worden vooraleer we Suriname een fietsland kunnen noemen.



40. Actorenschema voor de Fietsroutes



41 Actoren gesitueerd op luchtfoto van Paramaribo-Noord en centrum

J.F. onze fietsverhuurder

Naast onbekenden op straat spraken we ook met sleutelfiguren die we via via of per toeval ontmoetten. Bij onze aankomst was J.F. de eerste fietsambassadeur die we spraken. We huurden bij hem twee maanden onze fiets. Hij is naar eigen zeggen jarenlang bezig geweest om het fietsen te promoten en was dan ook uitermate enthousiast over dit onderzoek. Zelf verklaart hij de hoop een beetje verloren te hebben na al die jaren en na een ongeval dat ervoor zorgde dat hij slechter te been werd. Toch is het activisme en de creativiteit nog niet verdwenen bij hem en bij zijn partner J.. Samen zijn ze elke week op zondagvoormiddag te vinden op de Javaanse markt waar ze iedereen kennen. J. verkoopt er kleren. Ze zorgt ook voor J.F., het huis dat steeds spik en span is en de prachtige voortuin. Hij heeft de op één na grootste platencollectie van Noord- en Zuid-Amerika, verhuurt fietsen waarvan hij er steeds in slaagt ze opnieuw te repareren en was mede-oprichter van de Surinaamse Fietsersbond. Daarvan zien we nog een plakkaat tegen de muur staan waarover hij vertelt dat het allemaal wat stilgevallen is door corona (afb. 42). J. F. was ook aanwezig met een vriend bij de fietsavond waar hij gepassioneerd vertelde over zijn ervaringen.

S.H. vrijwilligster bij KSV

S.H. is een vrijwilligster bij het Korps van de Surinaamse Verkeersvrijwilligers. Dat is een organisatie die zich inzet voor verkeersveiligheid. Volgens S.H. ligt de focus bij het KSV te weinig op het fietsen. Ze zet zich daarom graag in om het fietsgebruik in Suriname te stimuleren en is ook actief op sociale media. Ze benaderde ons nadat we contact hadden opgenomen met het KSV. Zelf gebruikt ze de fiets voor al haar verplaatsingen. Ze rijdt ook regelmatig mee met de Zondagmorgenbikers. Bovendien is ze ook host van het radioprogramma Veilig Verkeer op Radio Gold FM. Hiervoor nodigde ze ons uit op vrijdag 18 maart om meer te komen vertellen over het onderzoek (Korps Suriname Verkeersvrijwilligers, 2022). Daarnaast kent ze ook enkele journalisten met wie ze ons in contact bracht. Zo gaven we een interview aan een journalist van de Ware Tijd die een krantenartikel schreef over het onderzoek (zie bijlage 2). S.H. was ook aanwezig op de fietsavond en hield een overtuigend pleidooi om door te gaan met het stimuleren van fietsmobiliteit. Een vriend M.H., ook een KSV vrijwilliger, die ze meebracht naar de fietsavond stelde ook voor om een pagina aan te maken op Facebook waar alle fietsenthousiastelingen op zouden kunnen aanmelden voor het delen van ideeën en het organiseren van activiteiten. Nog steeds is S.H. de meest actieve persoon op de Facebookpagina waarop ze van harte goede voorbeelden en ideeën deelt.

S.K.M. ingenieur bij Ilaco

Met S.K.M. kwamen we in contact via Marciano Dasai. S.K.M. deed zijn masterthesis over fietsverplaatsingen in Gent en werkt bij het ingenieursbedrijf Ilaco. Samen met zijn team bij Ilaco hebben ze in het kader van het PURP, de Waterkant ontworpen voor heraanleg. Hij kon ons daarom nuttige informatie meedelen over de Waterkant. Zelf verplaatst hij zich ook steeds per fiets. Hij was verder ook aanwezig op onze presentatie op de AdeKUS en de fietsavond. Hij is een goede vriend van E.P., de eigenaar van Fietsen in Suriname en fietst ook regelmatig mee met de Zondagmorgenbikers.

J.S.

J.S. is een bouwkundige en creatieve duizendpoot die sinds meerdere jaren reeds betrokken is bij het onderzoek van studenten van de Universiteit Antwerpen. Hij hielp ons op weg met handige tips en interessante contacten.

V.W.A.T.

V.W.A.T. is een geëngageerde dame die we op aanraden van de vorige studenten contacteerden. Zij zou een van de trekkers kunnen zijn in het project. We slaagden er niet in een uitgebreid gesprek te hebben samen, maar ze gaf wel meteen aan nog open te staan voor het project. Zij is ook lid geworden van de Facebookpagina.

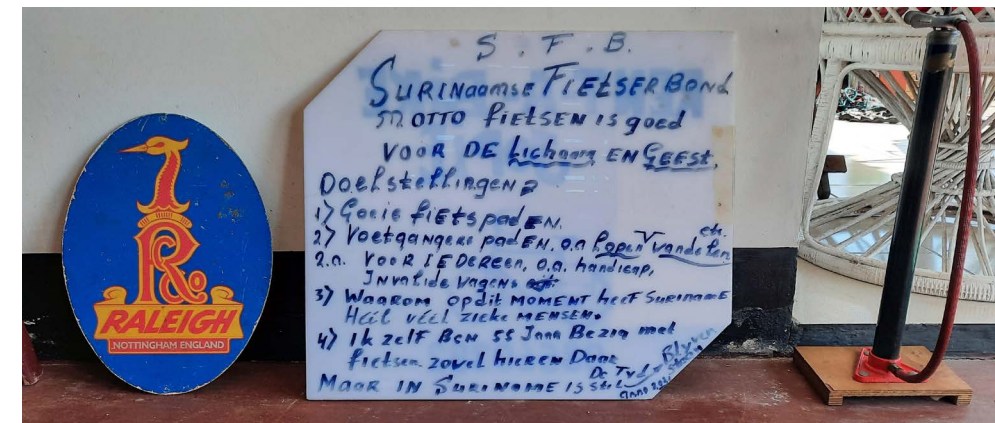
Zondagmorgenbikers

De Zondagmorgenbikers is een recreatieve fietsclub die initieel enkel op zondag een snelle en lange tour ging fietsen. Vandaag, echter, fietsen ze meerdere keren per week als training in functie van die zondag. Door de toevoeging van de extra trainingdagen in de week is het instappen laagdrempeliger en zonder verplichtingen geworden. Het gaat dan om oefenrondjes in en rond de stad van een 20 à 30 kilometer. Via de Facebookpagina blijft iedere deelnemer op de hoogte. We spraken met de oprichter, L.A. Hij vertelde ons dat zijn doel is om zoveel mogelijk mensen aan het bewegen te krijgen. Hij merkt dat er ondertussen al terug meer gefietst wordt dan pakweg 10 jaar geleden. De coronacrisis had volgens hem ook een invloed. Door de stijgende brandstofprijzen en het feit dat de bussen niet altijd meer reden waren opnieuw meer mensen op de fiets aangewezen.

Hij nodigde ons ook uit om een keertje mee te fietsen door de week. Het was onze eerste keer dat we in een grotere groep fietsten door Paramaribo. Dit gaf al meteen een veiliger gevoel. Hoewel je als fietser steeds moet opletten, moest je deze keer niet zelf de weg zoeken maar leidde L.A. ons doorheen de beste straten. We ontmoetten enkele fervente Zondagmorgenbikers en ook enkele beginners. Het blijkt voor hen pure sportieve ontspanning en ze zijn blij dat ze zich met deze groep zo vrij door de straten kunnen bewegen. Dat merkten we ook aan hun gedrag op de fiets; ze zijn opgewekt en bellen en zwaaien vrolijk naar passanten.

Enkele weken later gaven we de bikers ook een update van de thesis en vroegen we feedback over de route en de brug. Ze stelden dat draagvlak en bewustzijn cruciaal zijn en niet enkel bij de fietser zelf maar ook bij de andere weggebruikers. Een manier om mensen te overtuigen is de mensen concreet aan te tonen dat fietsen veel voordeliger is op financieel en gezondheidsvlak.

De Zondagmorgenbikers werden ook uitgenodigd op de Fietsavond die we organiseerden op 30 maart. Net zoals de vorige momenten maakte L.A., de oprichter van de club, er een mooi bericht van op de Facebookpagina (De Zondagmorgenbikers, 2022).



42. Plakkaat van J.F. over fietsen



43. Te gast bij de rubriek Veilig Verkeer door S.H. bij Radio Gold FM op vrijdag 18 maart 2022

De Zondagmorgen Bikers 🥰 voelt zich fantastisch met Lloyd Fredrik en 5 anderen.
24 februari · 🌐

De Oefenploeg van hedenavond die naar Leonsberg heeft gefietst! 🚲👏



Jij en 50 anderen

6 opmerkingen 2 keer gedeeld

44. Facebookpost door de Zondagmorgenbikers over de fietstocht naar Leonsberg (De Zondagmorgenbikers, 2022)

De Zondagmorgen Bikers 🥰 voelt zich fantastisch met Henk Diran en 5 anderen.
5 maart · 🌐

Wat kan fietsen toch zalig zijn op zo'n heerlijke avond als deze, met een plezante presentatie over het stimuleren van de fietsmobiliteit in Paramaribo, en nog een flitsbezoek aan de (mini) Pasar Malam in Sana Budaya! 🥰



Jij en 36 anderen

6 opmerkingen 2 keer gedeeld

45. Facebookpost door de Zondagmorgenbikers over onze presentatie op 5 maart (De Zondagmorgenbikers, 2022)

De Zondagmorgen Bikers 🥰 voelt zich gemotiveerd met Henk Diran en 2 anderen bij Villa Zapakara.
31 maart · Paramaribo, Suriname · 🌐

Onze Oefenronde van gisteravond heeft ons gevoerd naar Villa Zapakara alwaar we deelgenomen hebben aan de update van het fietsproject van Marlies en Sam, de studentes van de Universiteit van Antwerpen!

Het was wederom heel interessant en vind persoonlijk dat ze in die twee maanden heel veel voor elkaar gekregen hebben, chapeau dames en van mij krijgen jullie een dikke voldoende voor jullie thesis! Een goede terugreis, en tang boeng! 🥰



25

1 opmerking 1 keer gedeeld

46. Facebookpost door de Zondagmorgenbikers over de fietsavond in Villa Zapakara op 30 maart (De Zondagmorgenbikers, 2022)

Surinaamse Wielrenunie

Met de Surinaamse Wielrenunie kwamen we in contact via S.H.. De Unie is de officiële sportbond voor de wielersport in Suriname. Eén van hun waarden is een veilig en fietsbaar Suriname. Ze waren dan ook geïnteresseerd in het onderzoek. E.V.W. was als vertegenwoordiger aanwezig op de fietsavond.

Fietswinkels en verhuurders

We zijn ook langs fietswinkels en verhuurders gegaan waar we onze route uitdeelden. Deze actie was minder succesvol gezien de eigenaars van de fietswinkels Lee Hee en Asang Junior telkens bediening van achter de raam deden ten gevolge van het coronavirus. We mochten ook niet binnenkomen en daardoor verliep de communicatie eenzijdig van onze kant. De route werd uitgelegd en er werd vriendelijk gevraagd of ze hun klanten hierover konden informeren. De route werd aangenomen en jammer genoeg vermoedelijk achteraf in de kast gelegd.

Met de eigenaar van de winkel Fietsplezier hadden we wel een goed contact. Hij vertelde ons ook dat ze ongeveer elke maand een evenement organiseerden om naar eigen zeggen "meer mensen op de fiets te krijgen en *awareness* te creëren". Zo organiseerden ze op zaterdag 2 april een Fietsness. Dit was een tour van ongeveer 20 km doorheen de stad, waarbij ze bewust niet gekozen hebben voor enkel rustige wegen zodat ze aan de automobilisten ook konden tonen hoeveel fietsers er op de been zijn. Ze zijn erin geslaagd een 30-tal mensen op de fiets te krijgen en het was een gezellige rit. De reacties van automobilisten waren zoals altijd zowel positief als negatief stelde de organisator.

Een andere fietsenthousiasteling is de eigenaar van Fietsen In Suriname, E.P. Fietsen In Suriname is een fietsverhuurbedrijf ter hoogte van de Palmentuin die naast fietsen ook tours aanbiedt. Helaas moest het bedrijf door de covid-crisis tijdelijk sluiten. Pas aan het einde van ons verblijf was het mogelijk opnieuw op te starten en konden we E.P., die door covid in Nederland woont, ter plekke spreken. Hij vertelde dat hij zelf al veel ervaring had in het stimuleren van fietsen. Hij benadrukte dat het vooral belangrijk was om in te zetten op de doelgroep van de middelbare schooljongeren. Dit omdat ze zelfstandig genoeg zijn om zonder ouders naar school te fietsen, nog geen rijbewijs kunnen halen en het financieel en op vlak van fysieke en mentale gezondheid de beste keuze is. Als men er op jonge leeftijd al de voordelen van inziet kan dit ervoor zorgen dat men later ook sneller de fiets neemt. Daarnaast stelde hij ons ook voor om in te zetten op digitalisatie van de routes. Zelf heeft hij ook enkele routeboekjes die hij verkoopt, maar hij merkt dat mensen het liever digitaal zouden hebben. Hij is dus ook op zoek naar een manier om te digitaliseren.

Kortom, de twee eerst besproken fietswinkels waren voornamelijk commercieel ingesteld en bezorgd om corona, maar niet echt in de weer met fietsactiviteiten, laat staan maatschappelijke activering. Dit staat in duidelijk contrast ten opzichte van Fietsplezier en Fietsen in Suriname.

Clevia Park

Verder zijn we ook enkele keren op bezoek geweest in Clevia Park waar we de eigenaar J.R. en het team ontmoetten. Clevia Park zet in op preventieve gezondheidszorg en staat nauw in contact met de natuur. Ze gaven aan reeds bezig te zijn met een reeks projecten zoals zweminfrastructuur. Ook had een van de teamleden al het idee iets rond fietsen te doen onder de noemer 'Clevia Bike'. De bedoeling zou zijn dat ze fietsen zouden aanbieden voor bezoekers en ook de personeelsleden zouden aansporen om met de fiets te komen werken. Gezien ze reeds ideeën hadden omtrent het onderwerp waren ze ook zeer enthousiast over de ideeën die we voorstelden en vooral op de manier waarop ze tot uitvoering zouden komen via urban tactics. Zakenman J.R. geloofde sterk in het buzzword 'urban tactics' en in het initiëren van verandering door kleine strategische ingrepen.

De media verantwoordelijke van het team, S.R., stelde zich kandidaat als contactpersoon om samen te werken aan de bekendmaking van de route, financiële ondersteuning voor een bord in de Palmentuin, een fietsenstalling te plaatsen aan het Park, het algemeen stimuleren van fietsmobiliteit en aan te sluiten bij de fietsraad. Verder zou Clevia Park ook kunnen meewerken aan de digitalisatie van de routes, gezien het bedrijf er als hotspot zouden op staan.

Alembo

We spraken ook met het Nederlandstalige klantenservice, administratie, data entry en content bedrijf Alembo. Het is een van de grootste werkgevers in Suriname in deze sector, wat betekent dat ze een groot aantal werknemers hebben. In dat opzicht zagen we ook potentieel in een samenwerking met dit bedrijf rondom fietsmobiliteit. We wisten dat ze een SDG werkgroep hadden en hebben geprobeerd via het gesprek ook de aandacht op de fiets te leggen. Zo liggen er opportuniteiten bij de werknemers van het bedrijf die met de fiets naar het werk zouden kunnen komen, maar ook kan het bedrijf een voorbeeldfunctie stellen naar andere bedrijven door te werken aan hun infrastructuur qua fietsenstallingen, omkleed- en opfrisruimte en op die manier ook hun eigen werknemers beter te accommoderen en aan te sporen met de fiets te komen.

Villa Zapakara

Dankzij J.S. die zelf een fietsfanaat is en ons in het begin van onze verblijfsperiode ontving, kwamen we in contact met Villa Zapakara. Villa Zapakara is een kindermuseum waar kinderen en ouders al spelend kunnen leren over kunst, cultuur en techniek. Er zijn regelmatig tentoonstellingen over verschillende landen. Toevallig dit jaar gaat het over Suriname zelf: 'Sranan Krakti: ontdek de kracht in de natuur, onze cultuur en de kracht in jezelf'. De locatie ligt op de route van de Water-as (of de West-as) en is een uitstekende hotspot. Er is ook een fabrication laboratory (Zaplab) aanwezig dat mede is opgericht door J.S. Villa Zapakara bleek een uitstekende locatie om een fietsavond te organiseren met een hapje en een drankje.

Overheidsinstanties

Ten slotte gingen we ook langs bij overheidsinstanties zoals het ministerie van Openbare Werken, het districtscommissariaat en politieposten om het onderzoek te presenteren. Het doel hiervan was om zowel een stem te zijn voor de fietser en de zwakke weggebruiker en aandacht te vestigen op het belang hiervan in functie van de gezondheid, het klimaat, enzovoort als ook te toetsen in hoeverre men bereid was een fysieke transitie in gang te zetten. In het volgende deel wordt hier dieper op ingegaan.



47. Fietsen In Suriname is een fietsverhuurbedrijf dat ook fietstochten organiseert. Het doelpubliek van de fietstochten is voornamelijk toeristen. (Fietsen in Suriname, 2022)

48. Fiets Plezier is een fietswinkel die ook fietsen verhuurt en fietstochten organiseert. Het doel is dus niet enkel commercieel maar ook maatschappelijke activering (zie logo) Het doelpubliek van de fietstochten is voornamelijk lokale inwoners (Fiets Plezier, 2022)



49. Indruk van Clevia Park



50. Fietsavond op 30 maart in Villa Zapakara

ARA

TENTOONSTELLING

KANTOOR

ZAPLAB

KANTINE



Referenties

Op fysiek en infrastructureel vlak was het belangrijk om de route zichtbaarheid te geven. Hiervoor zijn ingrepen in de ruimte noodzakelijk zoals een routeaanduiding. Op deze manier wordt het duidelijk waar de route zich bevindt en welke weg je moet volgen om de route af te kunnen leggen. Voor een routeaanduiding zijn er verschillende opties. Er kan gewerkt worden met borden, wegmarkeringen en op digitaal vlak via een app of Google Maps of dergelijke.

Er bestaan reeds tal van voorbeelden, zoals het WalkRaleigh project uit 2012. Een voormalige stadsplanning student ontwikkelde een eenvoudig systeem van bordjes die het aantal minuten wandelen aangeven naar bepaalde 'landmarks' of andere interessante plekken. Met deze actie wou hij de drempel om afstanden te voet te doen verkleinen. Voor de actie was er eerst geen goedkeuring gevraagd aan de lokale overheid. Gezien er geen klachten binnenkwamen, liet de overheid initieel begaan. Wanneer de actie steeds bekender werd en in de media kwam zag de lokale chef geen andere optie om ze te verwijderen om precedenten te vermijden. De normale procedure betreft immers een vergunningsaanvraag. Via een petitie en een constructief gesprek dankzij de bereidwilligheid van de chef mochten de bordjes weer opgehangen worden. Dit bleek een uitstekend voorbeeld van hoe een illegale urban tactic zijn voordelen heeft bewezen en is uitgegroeid tot gereguleerde praktijk. Op basis van dit project is er ook een website ontwikkeld om hetzelfde doen voor je eigen stad, zowel voor de fietser als de voetganger, genaamd *Walk [your City]*. Op de bordjes komt dan ook een QR code te staan waar de routebeschrijving op staat. Dit houdt dus ook meteen een digitalisatie van de route in (Walk Your City, n.d).



52. Wayne State University doet mee aan dit Walk [Your City] initiatief om de verbinding van de universiteit met de omliggende buurten te stimuleren. (Wayne state university, n.d)

Een ander voorbeeld, dat bovendien werd gesuggereerd op de fietsavond was het gebruik van het knooppuntensysteem, uitgevonden door Belgisch mijnningenieur Hugo Bollen. Het is een fietsroutenetwerk dat bestaat uit paden die via knooppunten aan elkaar hangen. De paden zijn zo gekozen dat ze bij voorkeur autovrij/luw zijn en langs een aangenaam landschap liggen (De Standaard, 2017). Zo kun je van knooppunt naar knooppunt fietsen of wandelen en zelf je route bepalen. Op termijn zou zulk netwerk ook kunnen worden uitgerold in Suriname, maar vermoedelijk is het voor een eerste route door de stad beter om te werken met concrete route aanduiding van start tot eindpunt.



54. Hugo Bollen bij een knooppuntenbord in Limburg (Steveniers, 2017)



53. Een zelfgemaakt voorbeeld voor Paramaribo via de online 'DIY Campaign Builder' ter illustratie. Inwoners of zaakvoerders van Paramaribo kunnen deze bordjes eenvoudig zelf maken en ophangen. (Walk Your City, 2022)



55. Een knooppuntenbord van de Antwerpse Kempen (AWV, n.d)

Naast voorbeelden over routeaanduiding via bordjes, zijn er ook voorbeelden over routeaanduiding via wegmarkeringen. De bekendste voorbeelden zijn de fiets(suggestie) stroken en fietspaden die op de weg zijn aangeduid. De kleur en andere voorwaarden zijn meestal opgenomen in de wetgeving en hebben dus ook een juridische waarde. Echter, er zijn ook aanduidingen die uitdrukkelijk informatief kunnen zijn, zoals een recente applicatie van fietssymbolen op bepaalde wegen in eigen dorp, Rijkevorsel. Op de website van de gemeente staat het volgende ter aankondiging:

“De fietslogo’s hebben als doel om de positie van de fietser aan te duiden. Zo wordt het overige verkeer gewezen op het medegebruik van de rijbaan door fietsers. Let wel, de fietslogo’s hebben geen juridische waarde, enkel een informatieve functie.”

- Gemeente Rijkevorsel



56. Fietssymbol gevolgd door twee sergeantsstrepen verderop in de straat, Rijkevorsel

Daarnaast zijn er ook burgers aan de slag op verschillende plekken in de wereld onder de noemer 'urban repair squad'. Met 'Do It Yourself' fietsstroken en zebra-paden vestigen ze de aandacht op gevaarlijke plekken in de hoop dat de lokale overheid hierop inpikt, wat vaak het geval is. De markeringen hebben dus vooral het doel een visuele invloed uit te oefenen en de weggebruikers bewust te maken van het medegebruik van fietsers op de baan. Op deze manier krijgt de fietser een duidelijke plek en wordt de autobestuurder daarvan bewust gemaakt.



57. Een fietspad door de Urban Repair Squad in Sao Paulo, Brazilie (URS, n.d.)



58. Een fietspad door de Urban Repair Squad in Mexico City, Mexico (URS, n.d.)

Uitvoering urban tactic

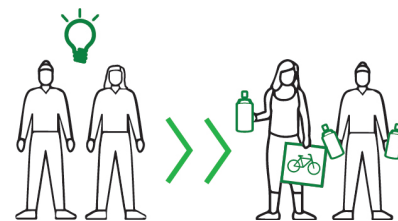
Om de routes zichtbaar te maken kozen we voor wegmarkering in de vorm van fietssymbolen. De reden waarom we hiervoor hebben gekozen is omdat we geloven dat dit de meest impactvolle en tegelijk laagdrempelige keuze is. De impact is groter in de zin dat wegmarkeringen, in tegenstelling tot bordjes, plek innemen op de weg zelf. Op deze manier is het niet enkel duidelijk welke weg de fietser kan volgen, maar is ook de autobestuurder gewaarschuwd dat er ook nog andere weggebruikers op de baan zijn. Qua benodigde materialen is deze keuze ook de meest laagdrempelige. Met een spuitbus en een sjabloon uit karton kan je al aan de slag. Zo zijn er geen plakkaatjes nodig die bedrukt moeten worden en geen tiewraps of nagels om ze vast te maken aan paaltjes. Echter, nemen we wel een risico met het aanbrengen van verf, gezien de actie voor een bepaalde tijd (tot de verf vervaagd) onomkeerbaar is -tenzij men de hogedrukspuit bovenhaalt- in tegenstelling tot bordjes die men eenvoudig terug weg kan nemen. Toch kan dit ook net de kracht zijn van de urban tactic. Het permanente karakter op korte termijn zorgt er net voor dat de actie van voldoende ingrijpende aard is op de ruimte.

Om deze actie uit te voeren hebben we op twee sporen proberen te werken. Enerzijds zouden we proberen een vergunning aan te vragen voor deze actie, gezien de positieve reacties van het ministerie en het districtscommissariaat op de algemene conceptvoorstellen.



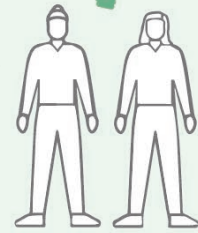
59. Spoor 1: van idee naar vergunningsaanvraag tot uitvoering

Anderzijds bleek het al snel dat we, indien we iets zouden willen uitvoeren in de korte periode die we er waren, toch zonder officiële goedkeuring al iets konden uitproberen om een aanzet te geven voor de buurt of eventuele volgende studenten.



60. Spoor 2: van idee onmiddellijk naar uitvoering (tactical urbanism)

1



Spoor 1: vergunningsaanvraag

Op woensdag 2 maart gingen we op verkennend gesprek bij de onderdirecteur van afdeling Verkeer bij het Ministerie van Openbare Werken. Hij was erg geïnteresseerd in de voorstellen van de vorige studenten en verzocht ook de volledige masterproeven en verslagen in te kijken. Hij vertelde ons echter dat er geen budget is vanuit de overheid voor dit soort projecten. Zijn vraag was dan ook op welke manier er via kleinschalige, liefst bottom-up projecten een veiligere verkeerssituatie kan ontstaan. We vertelden hem dat er via urban tactics zoals inzetten op de fietsroutes en activiteiten al eerste stappen tot een beweegvriendelijker Paramaribo ondernomen konden worden.

Op donderdag 10 maart gingen we langs op het districtscommissariaat. Daar ontmoetten we de districtscommissaris (DC) van Paramaribo-Noord, het hoofd van de dienst administratie (DA) en het hoofd van het burgerinformatiecentrum (BIC). Zij waren zeer enthousiast en over de voorstellen en vertelden zelf over de Safe Exercise Area (SEA) die in december 2021 geïmplementeerd werd. De DC is immers zelf veel bezig met gezondheid en beweging en is fysiotherapeut van opleiding. De SEA is voorlopig een zone in de Dokter Sophie Redmondstraat die vrij wordt gemaakt van auto's waar inwoners vrij kunnen sporten en bewegen op zondag. Op de planning staat een feestelijke uitbreiding van de SEA in het centrum. Het hoofd van DA begeleidde ons meteen na het gesprek naar een van de ambtenaren die de vergunningsaanvraag samen met ons zou opstellen (zie afb. 64). Er werd ons verteld dat wanneer de aanvraag door ons werd ingediend op bij de DC, er vervolgens goedkeuring zou gevraagd worden bij de bevoegde politieposten en het ministerie.

Om de wachttijd zo kort mogelijk te houden zijn we de aanvraag persoonlijk gaan afgeven aan de politiepost in het centrum bij de regiocommandant van Paramaribo. Daar slaagden we er, tot onze vreugde, in de aanvraag als dringend te doen behandelen. Enkele dagen later kregen we telefoon van politiepost Geversvlit met de vraag om onze aanvraag nog even te komen toelichten. Dit deden we met plezier én succes, want ook de commandant van Geversvlit gaf haar goedkeuring. De aanvraag zou nu enkel nog via het ministerie moeten passeren. Na enkele dagen wachten kregen we geen nieuws. Wanneer we ons informeerden bij de onderdirecteur van afdeling Verkeer wist hij ons te vertellen dat het ministerie nog niets ontvangen had. We gingen opnieuw langs bij het districtscommissariaat om te weten te komen waar de vergunningsaanvraag zich bevond. Volgens de DA zou de aanvraag weldegelijk bij het ministerie zijn. Vervolgens informeerden we tevergeefs nogmaals bij de onderdirecteur van afdeling Verkeer. We hebben bovendien ook geprobeerd via het Burgerinformatie Unit van het ministerie per mail nog te achterhalen waar de vergunning zich bevond en zij konden uiteindelijk bevestigen de vergunning te hebben ontvangen. Tot eind mei zijn we niet meer op de hoogte gesteld van verdere evoluties in het aanvraagdossier. Achteraf wist de onderdirecteur ons te melden dat dit soort aanvragen bij het ministerie moeten aangevraagd worden in plaats van bij het districtscommissariaat.

Op het spoor van wegmarkeringen via een vergunningsaanvraag leek de procedure initieel, onverwacht, vlot te gaan. Helaas liep het spoor dood in de doolhof van het Surinaamse bureaucratische wezen en de onderlinge machtsstrijd van politieke figuren. Onder het motto van een 'nee' heb je en een 'ja' kun je krijgen kunnen we hieruit dus concluderen dat het, vermoedelijk net zoals in België, zeer moeilijk is om goedkeuring te krijgen voor zulke acties, gezien het uiteraard geen standaardprocedure betreft.

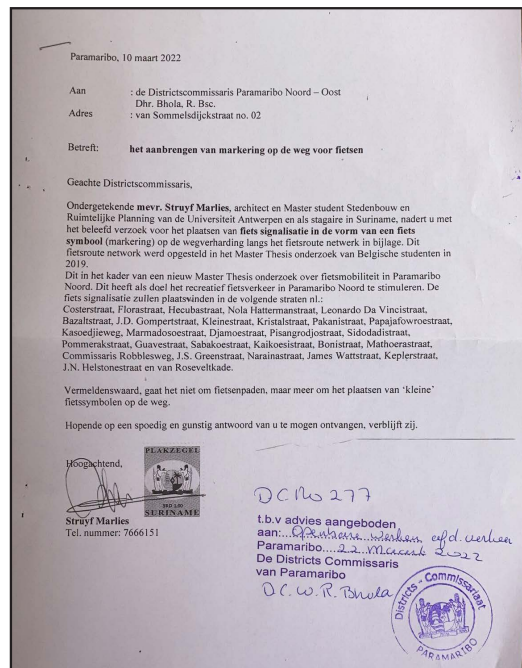
61. Spoor 1: van idee naar vergunningsaanvraag tot uitvoering



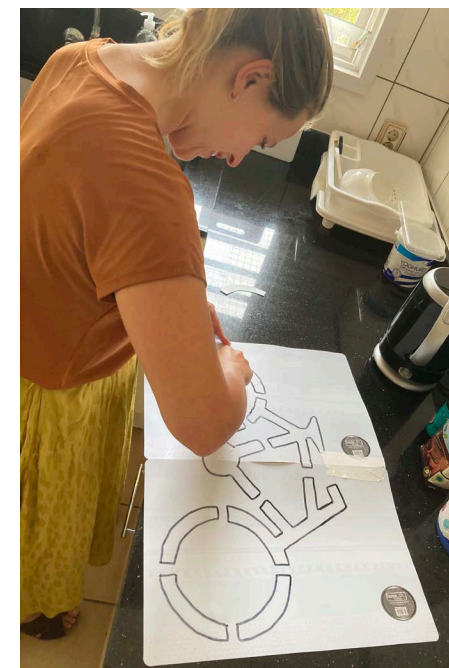
62. Op gesprek bij de onderdirecteur van afdeling verkeer bij het ministerie van Openbare Werken



63. Op gesprek bij de districtscommissaris van Paramaribo-Noord



64. Vergunningsaanvraag 22 maart 2022



65. Spoor 2: van idee onmiddellijk naar uitvoering (tactical urbanism)

66. Voorbereiding urban tactic: sjabloon maken

67. Voorbereiding urban tactic: sjabloon maken

Spoor 2: urban tactic

Zoals het een echte urban tactic betaamd zijn we dan zelf aan de slag gegaan (Lydon, Garcia & Duany, 2015). We kochten enkele spuitbussen en twee plastic placemats in een doe-het-zelfzaak die we zouden omtoveren tot een sjabloon. Initieel was het de bedoeling om allebei de routes volledig aan te kunnen pakken. Helaas is dit wegens tijdsgebrek en weersomstandigheden niet gelukt. We hebben beslist om op de plek die voor ons het interessantst leek te beginnen. Dat was op de oostelijke plantage-as tussen de bestaande eenrichtings- autobrug en de eerste twee toekomstige fiets-/loopbruggen. Gezien we met de workshops voor de eerste fietsbrug bezig waren en het gebied veel gebruikt wordt door trimmers en wielrenners kozen we om daar te starten.

Tijdens het aanbrengen van de markeringen merkten we een zekere achterdocht, maar kregen we gelukkig geen negatieve reacties. Er waren verschillende auto's die stopten en vroegen wat we aan het doen waren. Hierop antwoordden we dat het voor een fietstocht zou zijn, waarop ze meestal reageerden dat ze wel mee zouden willen fietsen. Daarnaast waren er ook enkele fietsers die glimlachend voorbij reden en hun duim opstaken.

2



Resultaten

Uiteindelijk hebben we de Keplerstraat, James Wattstraat en de Narainastraat in beide richtingen voorzien van fietssymbolen. We brachten ze telkens aan op kruispunten en ter hoogte van zijwegen. Op deze manier werd het enerzijds duidelijk voor fietsers die op de route aankomen, welke richting ze kunnen volgen richting het noorden of het zuiden. Anderzijds, zal ook de autobestuurder eraan herinnerd worden dat er ook fietsers op de baan zijn. Ter hoogte van de nog onbestaande fietsbrug stopt de route waardoor de fietsers het gevoel krijgen over het water te moeten om de route te kunnen vervolgen. Op deze manier wordt het gevoel dat er een brugje nodig is mee aangewakkerd.

Op 7 juni nam het hoofd van het Burger Informatie Centrum (BIC) opnieuw contact met ons op om te melden dat hij een schriftelijk antwoord op ons aanvraagdossier had ontvangen (afb. 68). De vergunningsaanvraag wordt niet goedgekeurd omwille van volgende reden:

- De classificatie van de genoemde straten langs de fietsroute is nog niet geschiedt aangezien het ministerie bezig is met de voorbereiding van een studie inzake de wegclassificatie.
- Op basis van deze studie zullen de straten voortvloeien die geschikt zijn voor gemengd verkeer.
- Vervolgens zal de aangeboden fietsroute in bijlage geëvalueerd worden, waarna de nodige voorzieningen voor het langzaam verkeer getroffen zullen worden.

Derhalve wordt u verzoek afgewezen

Per mail volgden we dit antwoord op met een vraag over de huidige status van het genoemde wegclassificatieonderzoek en de planning ervan in de toekomst. Daarnaast haalden we nogmaals de optie over het gebruik van tactische en snelle ingrepen aan die hand in hand kunnen gaan met integrale planning en in afwachting van het onderzoek al kunnen getest worden. Hierop werd niet meer gereageerd.

Gezien de relatief positieve reacties (opgestoken duimen, glimlach, nieuwsgierigheid) tijdens de uitvoering kunnen we concluderen dat de impact van de uitvoering zelf een positieve invloed had op passanten. Al is de vraag of onze hoedanigheid als twee jonge, vrouwelijke, witte Belgische studenten hierop ook geen invloed had.

Het was echter moeilijk om de impact van de symbolen op individuen achteraf te bestuderen gezien ons vertrek naar huis; de verspreide applicatie over verschillende straten en de hoeveelheid van de symbolen; de invloed van de opvallende aanwezigheid van de potentiële observeerders op de betreffende locatie.

68. Antwoord op vergunningsaanvraag op 30 mei 2022

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN
DIRECTORAAT CIVIELTECHNISCHE WERKEN
Mr. Jagernath Lachmonstraat no. 167
Paramaribo-Suriname
Tel.: 494749

Aan: Asad Mushtaq
Mob. No: 8784396
Email: Sam.Rymenants@student.uantwerpen.be

Paramaribo, **30 MEI 2022**

Ons Refr.: SM/DDVM/MV/agenda no.....177 7

Betreft: het aanbrengen van markering op de weg voor fietsen

Geachte heer Mushtaq,

Met verwijzing naar uw schrijven d.d. 05 april 2022 en vergunningsaanvraag op naam van Marlies Struyf (DC no. 277), inzake het onderwerpelijke bericht ik u het volgende.

Uw aanvraag voor het plaatsen van fiets signalisatie in de vorm van een fiets symbool (markering) op de wegverharding langs de fietsroute in de bijlage kan niet worden gehonoreerd door het ministerie en wel op grond van het volgende:

- De classificatie van de genoemde straten langs de fietsroute is nog niet geschiedt aangezien het ministerie bezig is met de voorbereiding van een studie inzake de wegclassificatie.
- Op basis van de resultaten uit deze studie zullen de straten voortvloeien die geschikt zijn voor gemengd verkeer.
- Vervolgens zal de aangeboden fietsroute in de bijlage geëvalueerd worden, waarna de nodige voorzieningen voor het langzaam verkeer getroffen zullen worden.

Derhalve wordt uw verzoek afgewezen.

Voor nadere vragen en/of onduidelijkheden gaarne contact te willen maken via het email adres verkeer@publicworks.gov.sr

Hopende u hiermede van dienst te zijn geweest.

De Wnd Directeur van het
Directoraat Civieltechnische Werken

Dhr. S. Mohan BSc.



69. Fietssymbool in de James Wattstraat



70. Fietssymbool in de James Wattstraat



71. Fietssymbool in de Narainastraat



72. Fietssymbool in de James Wattstraat

Verworven inzichten

... uit eigen ervaring en de gesprekken met stakeholders:

- Er zijn verschillende factoren (anders of groter van invloed dan in België) die meespelen waarom fiets niet populair is in Paramaribo:
 1. Suriname heeft een echte autocultuur: de auto is een statussymbool, fietsen schaadt je imago;
 2. Het klimaat is een factor die doorweegt om niet te fietsen: Je wordt nat door de hevige en onvoorspelbare regenbuien en de wegen worden onveilig omdat je door de regenplassen de putten in de weg niet meer ziet. De warmte zorgt er anderzijds voor dat je meteen begint te transpireren.
- Vanuit de overheid is er geen duurzaam beleid en geen middelen: nieuwe wijken worden gebouwd in overstromingsgebied en de auto is en blijft prioriteit. Er is geen wegategorisering en de trage weggebruiker wordt niet voldoende beschermd.
- Wanneer je met enkelen begint te praten heb je al snel toegang tot een heel netwerk dat zich steeds verder uitbreidt. Een geactiveerd netwerk brengt de bal aan het rollen. Blijvend contact is cruciaal.
- Als doelgroep zijn jongeren en toeristen het meest interessant. Jongeren zijn de toekomst en hebben de geknipte socio-economische situatie. Initiatieven voor fietstoerisme (voornamelijk recreatief) kunnen een opstap zijn voor meer fietsers onder de lokale bevolking (recreatief en voornamelijk functioneel)
- Een woord is geen daad: Ook al is men of is de overheidsinstantie enthousiast, mag je er niet van uit gaan dat ze ook zullen participeren of faciliteren, daarom moet je initiatief blijven nemen

... uit de urban tactic:

- Net zoals in België is het niet mogelijk een 'urban tactic' via een vergunningsaanvraag volgens de normale procedure aan te vragen.
- Materiaal:
 - spuitbussen dekken minder goed als het snel moet gaan, zijn snel leeg, tellen snel op en wordt duur
 - Een felle kleur zoals geel wordt pas goed zichtbaar als er genoeg verf op zit
 - Het symbool valt kleiner uit dan het lijkt op het sjabloon
- Omstandigheden:
 - het weer slaat snel om in Paramaribo, wees voorbereid
 - wind waait de spuitverf en het sjabloon makkelijk weg
 - drukke punten zijn onveilig om aan te pakken
 - straathonden kunnen aanvallen
- Impact:
 - moeilijk om in zijn geheel en op korte termijn achteraf te bestuderen.

Pikin Broki

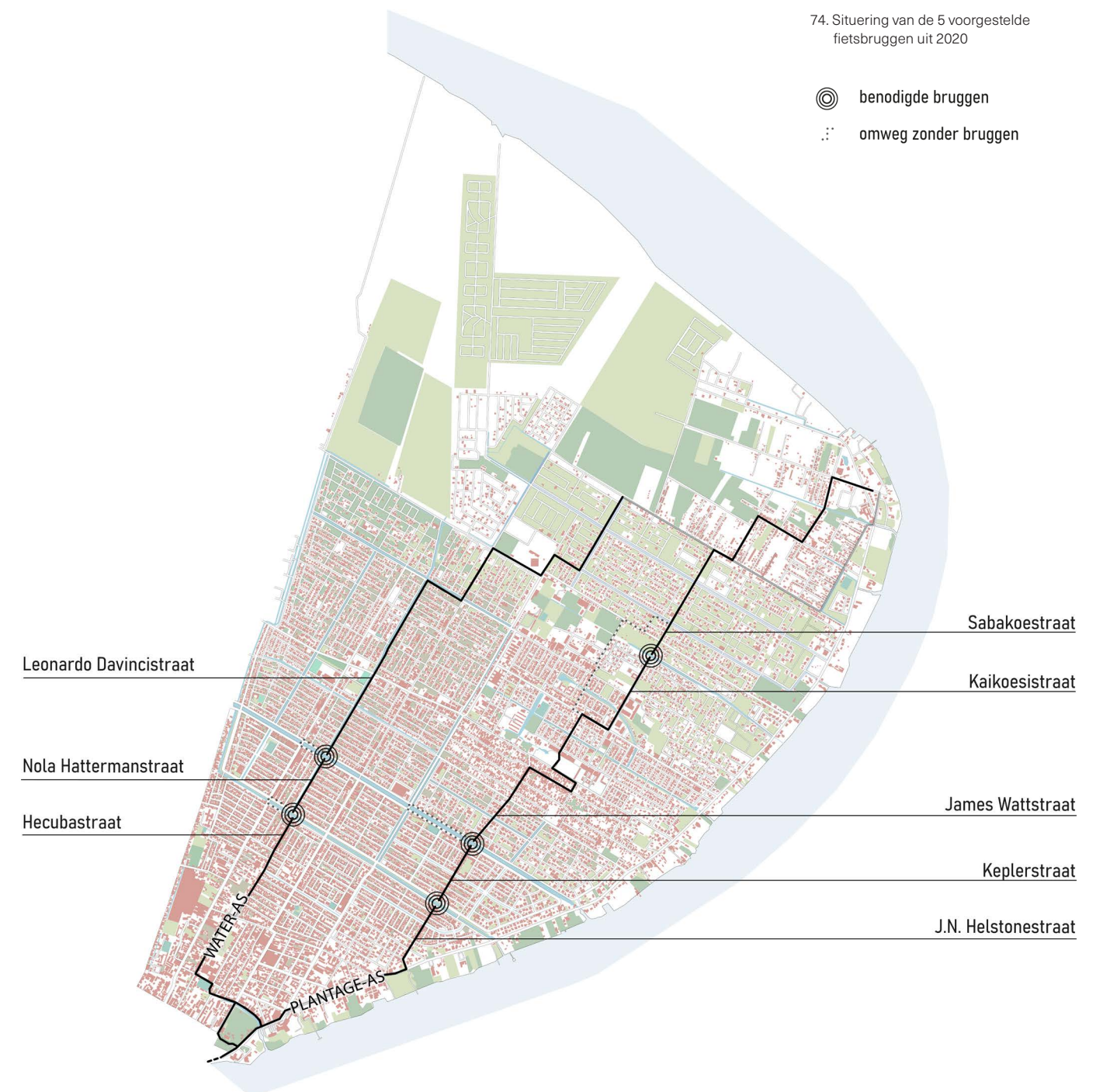
Omwille van zijn plantagegeschiedenis is Paramaribo dooraderd met waterkanalen in de vorm van een rasterstructuur. Dit betekent dat deze waterkanalen overal aanwezig zijn wat maakt dat je regelmatig het water over moet steken tijdens je verplaatsingen. Op dit moment zijn er reeds enkele bruggen die de verschillende ressorten met elkaar verbinden. Echter, dit zijn de hoofdstraten waar het gemotoriseerd verkeer de bovenhand neemt. Omdat er verschillende straten samenkomen, waarvan het verkeer over dezelfde brug moet, ontstaat er een flessenhalseffect (zie afb. 35 p.48). Dit veroorzaakt files en verkeersopstoppingen. Deze situatie maakt het vooral gevaarlijk voor de zwakke weggebruiker die zich een weg moet banen tussen deze auto's. Bovendien zijn dat auto's die vaak geblindeerde autoruiten hebben wat de non-verbale communicatie extra moeilijk maakt en bijgevolg ten koste van de verkeersveiligheid gaat. De fietsroutes lopen bewust langs rustige wegen en vermijden deze drukke punten. Daarom moeten er enkele kleinschalige bruggen gebouwd worden die fietsers en voetgangers de mogelijkheid geven om zich veilig door Paramaribo-Noord te verplaatsen zonder omwegen. Via de nieuwe bruggen worden er shortcuts gecreëerd die aansporen om de fiets te nemen of te voet te gaan omdat dit sneller zal zijn dan met de auto in de file te gaan staan. Daarom is het ook cruciaal dat deze bruggen enkel toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers. Op langere termijn kunnen deze bruggen ook kleine hotspots worden, met bankjes, een fietsherstelpunt en plaats voor kraampjes.



73. de drukke Mr. M.W. Thurkowstraat

Situering

In de thesis van Peleman werden er vijf fietsbruggen voorgesteld in functie van de fietsroute. Er werden twee bruggen op de Water-as en drie bruggen op de Plantage-as voorgesteld. De eerste brug vanuit het centrum op de Water-as zou de Hecubastraat met de Nola Hattermanstraat verbinden. De tweede zou dan de Nola Hattermanstraat met de Leonardo Da Vincistraat verbinden. De eerste brug vanuit het centrum op de Plantage-as zou J.N. Helstonestraat verbinden met de Keplerstraat. De tweede zou de Keplerstraat verbinden met de James Wattstraat. De derde en laatste zou de Kaikoestraat met de Sabakoestraat verbinden.



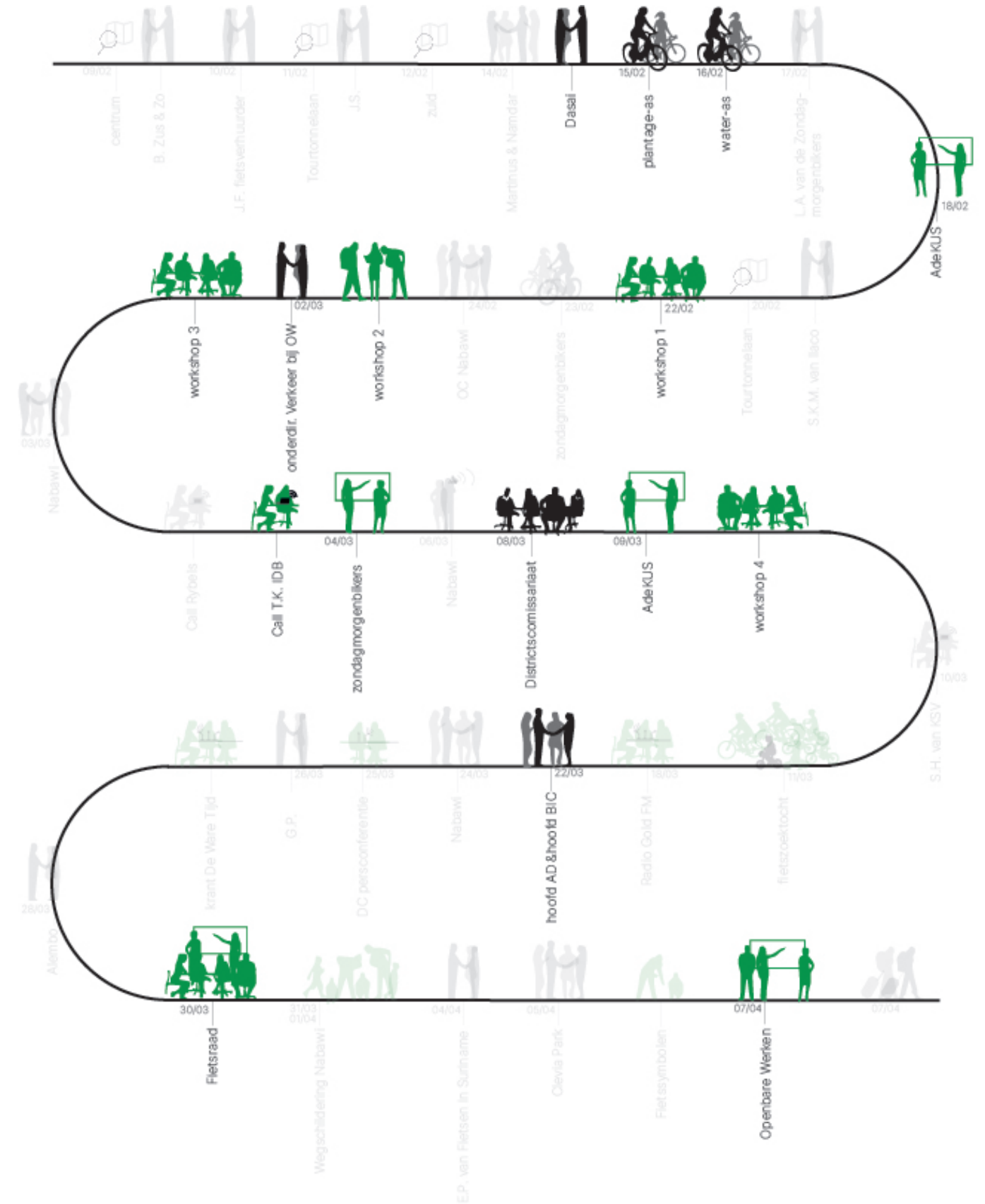
Methodiek

Het doel was om een fietsbrug te ontwerpen, geïnteresseerde sponsors te zoeken en tegen het einde van ons verblijf een uitvoeringsdossier in te dienen bij deze sponsors. Om het dossier op tijd klaar te hebben en om het met de juiste kennis te kunnen vervolledigen, werkten we samen met de laatstejaarsstudenten van de bachelor Civiele Infrastructuur aan de AdeKUS. Op deze manier creëerden we een interdisciplinaire en internationale samenwerking waar de bouw van een loop-/fietsbrug en kennisuitwisseling daaromtrent centraal stond. We organiseerden workshops waarin we stap voor stap van een idee naar uitvoeringsplannen gingen. We leerden van elkaar op welke manier zulke opdrachten worden aangepakt. Zoervaarden we dat de twee studierichtingen; infrastructuur en stedenbouw en ruimtelijke planning enerzijds erg verschillend zijn qua werkmethode maar anderzijds dat we algemeen ook weer gelijkenissen vertonen. Voor feedback toetsten we steeds af met de docenten, mr. Dasai en mr. K.M. en een werknemer van Sadewa Design & Engineering, H.K., waar ook twee van de vijf studenten reeds werken.



75. actorencirkel

Proces

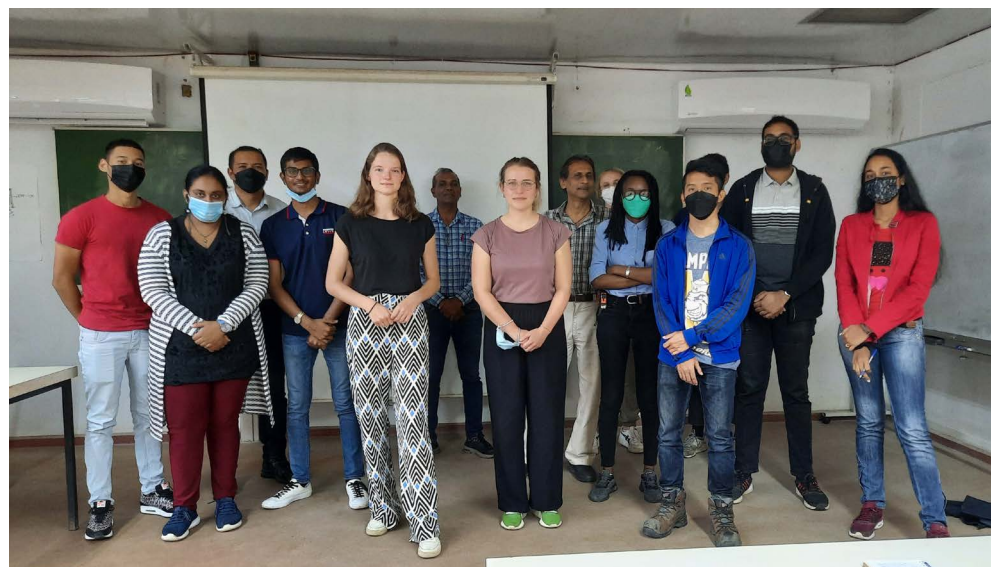


76. Proces met de acties rond Pikin Broki uitgelicht

Dankzij onze lokale promotor mr. Marciano Dasai die docent is aan de richting infrastructuur aan de AdeKUS, kwamen we in contact met een groep studenten die mogelijks zouden kunnen meewerken aan het project. Hij nodigde ons uit de laatstejaars te komen overtuigen om mee te doen. We stelden een interactieve en activerende presentatie op. Zo leerden we dat toch $\frac{3}{4}$ van de groep een fiets had thuis, maar dat slechts een enkeling die ook echt gebruikte. Op het einde van de presentatie wisselden we contact uit met de geïnteresseerden en spraken meteen een eerste datum af.



77. Presentatie op 18 februari 2022



78. Groepsfoto met de AdeKUS studenten en docenten na onze presentatie op 18 februari 2022

Workshop 1

Bij de eerste afspraak waren er 6 geïnteresseerde studenten aanwezig. De workshop bestond als vanzelfsprekend uit een aangename kennismaking en exploratie van de opties en ideeën. De agenda en fasering werden besproken en eerste taken werden verdeeld zoals opzoekingswerk over prijzen, materialen, designmogelijkheden, enzovoort.



79. Eerste workshop met de studenten op de AdeKUS campus op 22 februari 2022

Ook bepaalden we samen de voorlopige locatie van de eerste brug die gebouwd zou moeten worden. Het gaat om de brug die zich op de plantage-/oost-as bevindt en de Keplerstraat met de James Wattstraat verbindt over de Boomskreek.

In de thesis van Peleman werd er nochtans al een suggestie gedaan voor een eerste brug. Deze zou de J.N. Helstonestraat verbinden met de Keplerstraat, maar we merkten al snel dat op deze locatie de nood minder hoog was. We zagen namelijk dat er zich reeds een brug bevindt op 200 meter van de voorgestelde locatie. Hierdoor viel het argument van betere gebiedsontsluiting door middel van een brug weg, wat bij de locatie gekozen door ons (Keplerstraat/James Wattstraat) niet het geval was.



80. Aanduiding van het gebied en de eerste voorkeur voor de locatie van de pilotbrug tijdens workshop

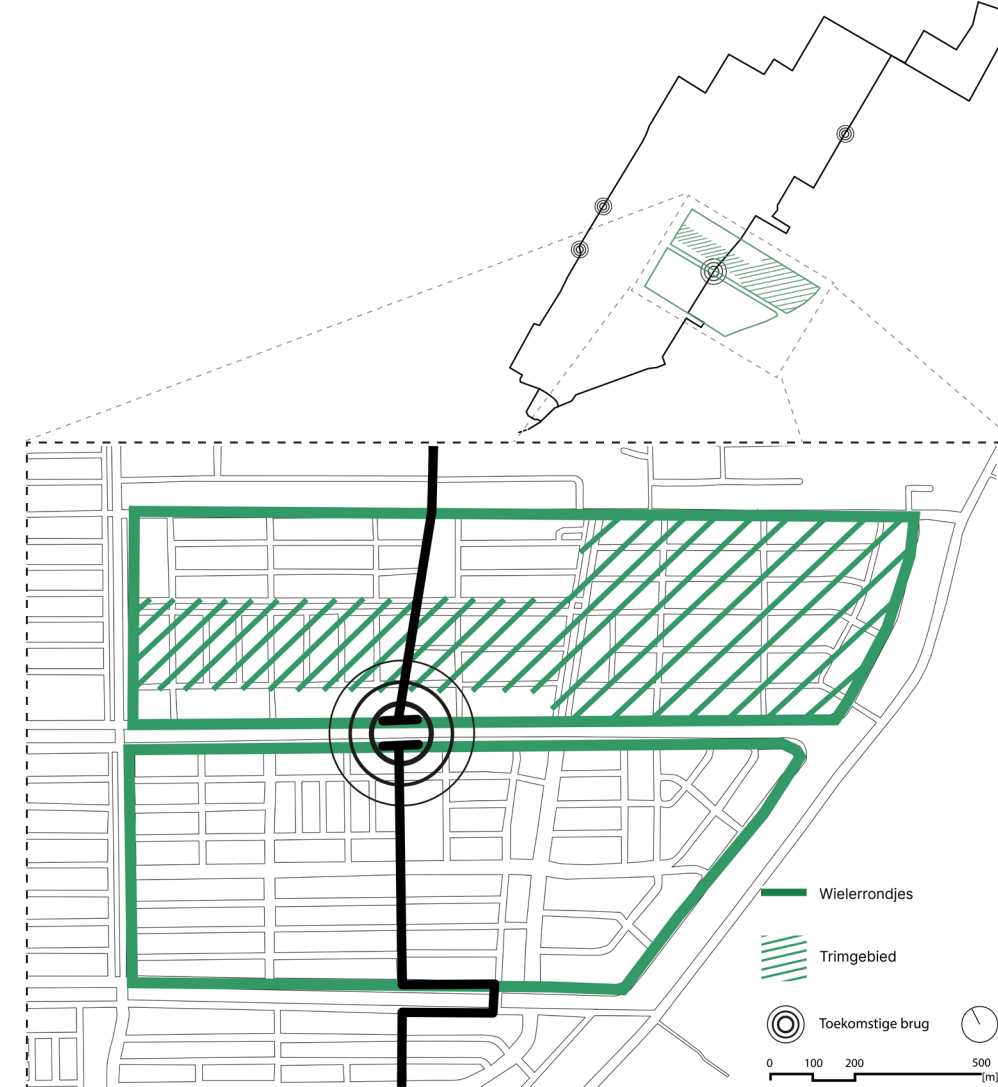
81. Situering gekozen pilotbrug

- gekozen pilotbrug 2022
- ⊙ benodigde bruggen
- voorgestelde brug 2020
- - - omweg zonder bruggen



82. De autobrug die zich vlakbij de, door de vorige studenten in 2020, voorgestelde fietsbrug bevindt

De keuze voor de brug, over de Boomskreek op de Plantage-as ten oosten van Paramaribo-Noord, heeft verschillende redenen. Ten eerste zou ze gebouwd worden in een omgeving waarin er reeds veel Surinamers komen trimmen en sporten omdat de wegen er in goede staat zijn en het een rustige, gegoede buurt is. Ironisch genoeg komen de trimmers wel met de auto die ze dan in de berm parkeren om dan ter plekke te kunnen starten op het gewoonlijke parcours. Dit toont opnieuw hoe zeer men terugvalt op de auto als functioneel vervoersmiddel.



83. Gebaseerd op observatie en Stravagegegevens (zie afb.39, p.50), toont deze zoom het trimgebied en de populaire fietsrondjes rondom de te bouwen brug.

Het bovenste fietsrondje wordt 'parcour Blauwgrond' genoemd en is ongeveer 4,5 km lang
Het onderste fietsrondje wordt 'Saborellarondje' genoemd en is ongeveer 4 km lang

Dankzij de brug zou het trimgebied uitgebreid kunnen worden en de fietsrondjes aan elkaar verbonden kunnen worden tot een '8'-vorm



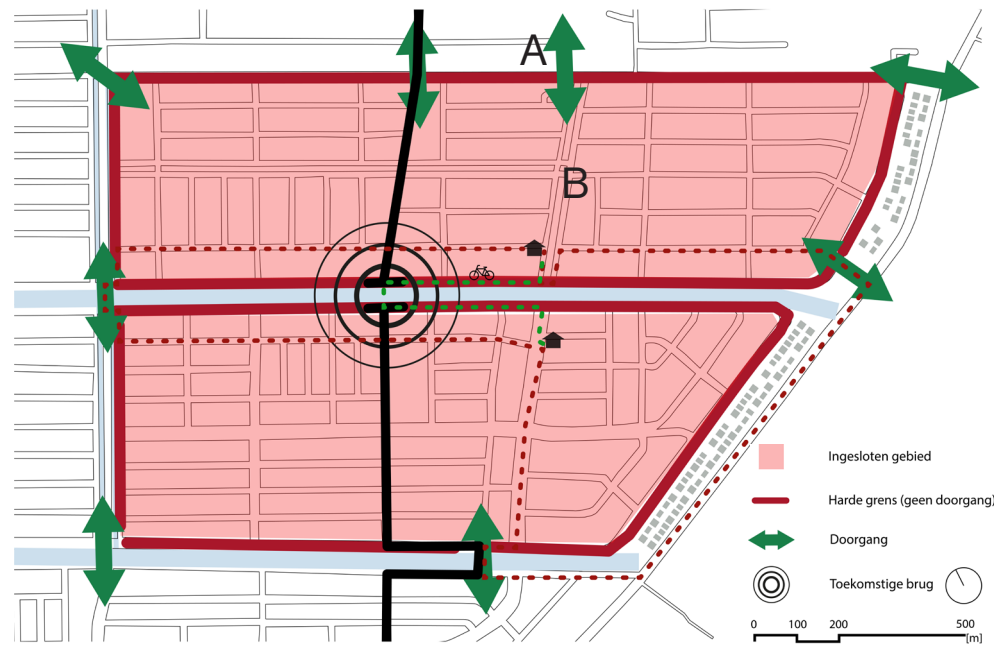
84. Een groepje wielrenners rijdt het 'Saborellarondje' (merk op dat de Belgische kampioentri ook meerrijdt in derde positie)

De brug zou ook het gebied beter kunnen ontsluiten, gezien het vandaag zeer slecht toegankelijk is voor de zwakke weggebruiker. Zo is bijvoorbeeld de zone boven de boomsreek vanuit het zuiden enkel toegankelijk via de drukke autobrug. Dit kan ook een reden zijn waarom de trimmers de auto nemen naar het trimgebied.

Daarnaast zijn er rondom de pilotbrug ook verschillende voorzieningen. Vlakbij is er een kleuterschooltje Twinkle Stars met aan de overkant van de straat een speeltuin in de berm tussen het water en de straat. Wat verderop naar het westen is er ook een sportveldje van een internaat/tehuis aanwezig. Deze factoren zijn een extra argument om het verkeer te doen afremmen wat de situatie aan de toekomstige fiets-/loopbrug ook veiliger maakt. Bovendien kunnen handelaars en horeca ook voordeel putten uit de betere bereikbaarheid dankzij een brug.

Aan de hand van deze argumenten besloten we verder te werken op de besproken locatie. Verder merkten we meteen dat de studenten zéér ambitieus waren. Ze vertelden dat dit project snel zou moeten kunnen gaan en dat de constructie van de brug zou moeten kunnen beginnen tegen het einde van onze verblijfsperiode. De duurtijd van initieel idee tot aan constructie zou dan 6 weken zijn. We spraken al meteen een nieuwe workshopdatum af nog in dezelfde week.

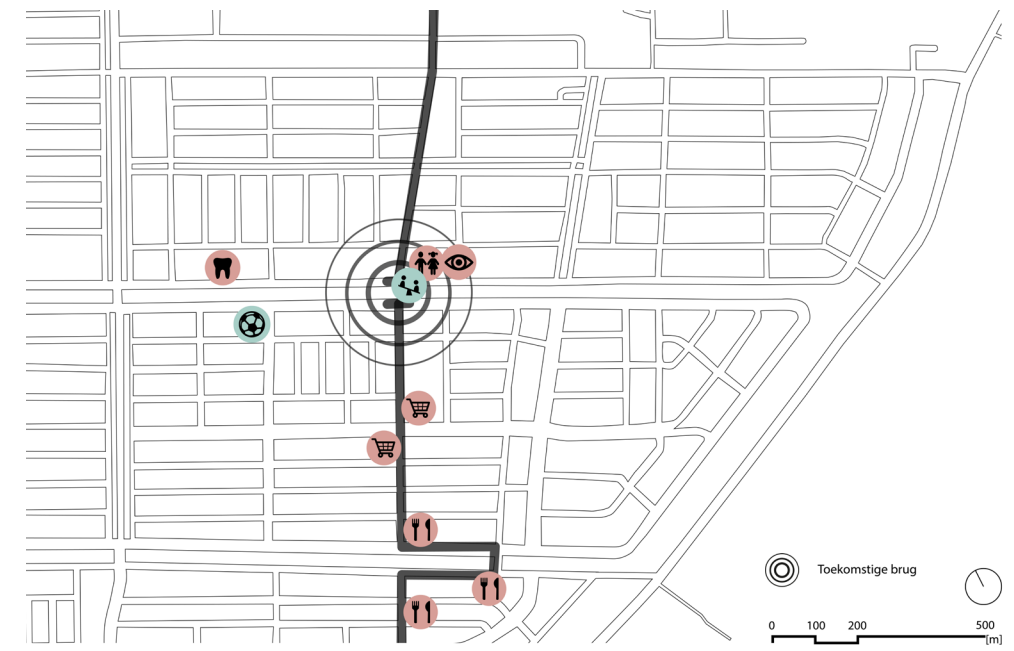
Ondertussen gingen we op zoek naar eventuele sponsors omdat het al snel duidelijk werd na enkele gesprekken met de overheid en andere *locals* dat de overheid hiervoor geen budget voorziet. Zo namen we contact op met de Inter-American Development Bank (IDB), Staatsolie, Haukes en Rotary. Van de IDB kregen we al snel positief antwoord en slaagden erin een Teamsmeeting te organiseren op 3 maart met het doel funding te verkrijgen. Van Staatsolie en Rotary kregen we na enige correspondentie via mail helaas een negatief antwoord. Haukes antwoordde nooit op mails en aanvraagformulieren.



85. Ontsluitingsmogelijkheden van het gebied rondom de toekomstige brug.

Wanneer men van punt A naar B wil, moet men een grote omweg nemen en drukke punten passeren zoals de autobrug of de Anton Drachtenweg (rode stippelijnen). De toekomstige brug creëert shortcuts (groene stippelijnen) voor voetgangers en fietsers en stimuleert daarmee het gebruik ervan.

Dit bewijst ook het nut van de fietsbruggen op kleine schaal. De fietsbruggen kunnen dus voor meer dienen dan louter het uitrollen van een fietsroute.



87. Voorzieningen die gekoppeld zijn aan de fietsroute en de twee straten die dwars lopen op de fietsroute, parallel aan de Boomsreek



86. Auto's van trimmers staan in de berm geparkeerd



88. Links bevindt zich peuter/ kleuterschool Twinkle Stars met rechts, aan de overkant van de straat de private speeltuin in de berm.

Wanneer de kinderen gaan spelen in de speeltuin moet de straat overgestoken worden



Workshop 2

De tweede workshop was een sitebezoek op de voorlopig bepaalde locatie. We observeerden de omgeving, namen foto's, maakten een inschatting van de afmetingen en deden een kleine buurtbevraging. We konden drie bewoners spreken die vlak in de buurt van de toekomstige fietsbrug wonen. Hoewel het niet representatief is voor de hele buurt merkten we toch een verschil in reactie tussen de bewoners die ten noorden van de kreek wonen en de bewoonster ten zuiden van de kreek. De bewoners ten noorden van de kreek waren erg op zichzelf ingesteld en waren relatief onverschillig ten opzichte van een fietsbrug. Zelf rijden ze enkel met de auto, dus ze zouden er naar eigen zeggen geen gebruik van maken. Wel vreesden ze voor meer diefstallen en criminaliteit dankzij zulke loopbruggen, gezien er zogezegd meer vluchtwegen zijn. Het argument van mogelijks meer sociale controle geloofden ze niet echt.

De bewoonster ten zuiden van de kreek keek daarentegen al benieuwd uit haar raam wanneer we enkele foto's namen van de locatie. Ze was positief over het voorstel en vindt in het algemeen dat de auto's te snel rijden.

Wat opvalt en vermoedelijk het verschil in reactie verklaart is dat de buurt ten noorden van de kreek in het algemeen rijkere bewoners heeft dan die ten zuiden van de kreek. Ten noorden zien we grote villa's, volledig afgebakend met grote stalen hekken en een poort. Ten zuiden zijn er kleinere huizen, meer toegankelijke erven, die dichter naast elkaar liggen.

We bezochten tijdens het sitebezoek ook de eerder voorgestelde locatie van de brug door Peleman, maar we konden aan de hand van de -hierboven besproken- omgevingsfactoren bevestigen dat we zouden blijven verderwerken op eerstgenoemde locatie.



90. Sitebezoek aan de locatie van de pilotbrug



91. Sitebezoek aan de locatie van de pilotbrug

Workshop 3

Tijdens de derde workshop presenteerden we het verrichte onderzoek aan elkaar en bepaalden we samen het programma van eisen. Qua afmetingen hielden we rekening met de doorstroommogelijkheden van de kreek, het waterpeil en bekeken we richtlijnen in verband met een fietsbrug. Bij de materiaalkeuze waren er drie opties; beton, hout of gerecycleerd plastic/polymateriaal. We besloten voorlopig voor hout te kiezen vanwege de kostprijs, esthetiek, inpassing in de omgeving en ervaring van constructiebouwers. Vormelijk besloten we dat het ontwerp van de brug multipliceerbaar moest zijn naar andere omgevingen. Daarnaast mocht ze niet toegankelijk zijn voor auto's en zou ze bromfietsen moeten afremmen wanneer ze de brug zouden gebruiken. We exploreerden verschillende opties qua vorm. Van bovenaanzicht recht, krommend, zigzaggend, etc. Van zijaanzicht hellend met een ronding, hellend in hoeken of vlak.

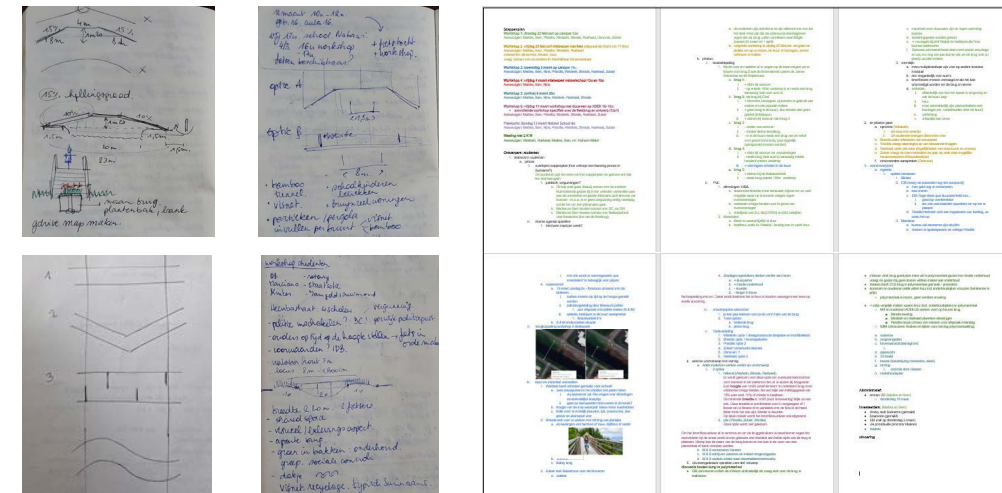
De discussie resulteerde in twee opties die zouden worden uitgewerkt; recht van bovenaanzicht en hellend of recht van zijaanzicht. Er werd ook aan gedacht om ruimte te voorzien voor een invulling die per buurt bepaald zou kunnen worden afhankelijk van de wensen. Daarom werd er gekozen voor een basisframe dat tussenin zou kunnen opgevuld worden door visnetten, touwen, kleine plankjes of bamboe naar wens van de buurt. Voor de leuning was er het idee dat er ook de mogelijkheid voor het bevestigen van plantenbakken moest zijn om de brug op te fleuren.

Met dit programma van eisen konden de studenten aan de slag richting een eerste voorontwerp.



92. Workshop 2 presentatie van onderzoekwerk en opstelling programma van eisen

93. ideeën en designmogelijkheden door een van de studenten



94. Schetsen en notities workshop 2

95. Plan van aanpak: workflow

Ondertussen presenteerden we de vooruitgang aan de Zondagmorgenbikers en onze promotoren. Hier kwam telkens de keuze van het materiaal weer aan bod. Hoewel hout verschillende voordelen biedt zijn er ook enkele aandachtspunten zoals onderhoud. Dit was vooral een vrees van de Zondagmorgenbikers die eerder suggereerden om voor een betonnen brug te opteren, eventueel vervaardigd door het constructiebedrijf Haukes.

Ook wisten we via onze promotor Marleen Goethals en Sigrid Heirman dat de minister van Openbare Werken eerder voor een onderhoudsvriendelijker materiaal zou kiezen dan hout, zoals bijvoorbeeld het meer innovatieve en duurzame polymateriaal. Beide opties waren ook zeker nog een mogelijkheid en werden uitvoerig besproken zowel met de studenten, de bikers en de promotoren. Beton zou duurder zijn en esthetisch minder waarde bieden. Polymateriaal zou een primeur zijn, hoewel Haukes reeds ook een klein brugproject in dit materiaal vervaardigde in de CCS bib in Paramaribo. In Europa zijn er reeds voorbeelden van bruggen in polymateriaal gezien hout daar relatief duurder is dan in Suriname. Het zou qua duurzaamheid ook hoog scoren aangezien er daarvoor plastic wordt geupcycled. We traden naar aanleiding van de suggesties in contact met het bedrijf Haukes, helaas hebben we na meerdere mails geen antwoord mogen ontvangen.

Gezien we geen antwoord kregen van Haukes en onze lokale promotor voor dit project zijn eigen bedrijf Sadewa Design & engineering, dat ervaring heeft met houtconstructies, kan inschakelen, bleef de voorkeur toch bij hout. Deze keuze zou leiden tot een snellere uitvoering met de contacten die we reeds hadden. Als compromis werd er ook door de studenten voorgesteld om een onderhoudsplan te integreren in de raming zodat hier ook budget voor opzij zou worden gezet om het onderhoud van de brug te garanderen. We hoorden wel van één van de studenten dat die hun masterproef over het recyclen van plastic in infrastructuur zou willen maken, wat eventueel weer mogelijkheid zou bieden voor een samenwerking rond een volgende brug in polymateriaal.



96. Presentatie aan de Zondagmorgenbikers op vrijdag 4 maart



97. Deze brug in polymateriaal te Opmeer, Nederland is qua afmetingen en vormgeving vergelijkbaar met hoe de fietsbrug over de kreek er zou uitzien. (Lankhorst Recycling, 2022)

Workshop 4

De vierde workshop ging verder in op het ontwerp. Beide opties werden nog eens bekeken en de hellende brug werd gekozen als eindvorm, met het argument dat het bromfietzers extra afremt, het esthetisch een meerwaarde vormt en er, rekening houdend met de toekomst, eventueel onder gevaren zal kunnen worden met een kano. Ook werd er beslist om obstakels in de vorm van een zitbankje of een plantenbak te plaatsen aan het begin van elke kant van de brug om zo ook de gebruikers te vertragen en te waarschuwen dat men weer op de weg komt. Verder werd er ook tests gedaan omtrent de exacte breedte en de hellingsgraad van de brug. Initieel waren we akkoord dat er twee voetgangers (naast de fiets) zouden moeten kunnen passeren en dat er één fietser over zou moeten kunnen rijden. Op basis van deze eisen maten we 1,25 meter af.



98. Twee van de studenten testen uit hoe breed de fietsbrug minimaal moet zijn



99. Aanvoelen van verschillende breedtes



100. Aanvoelen van verschillende hellingsgraden

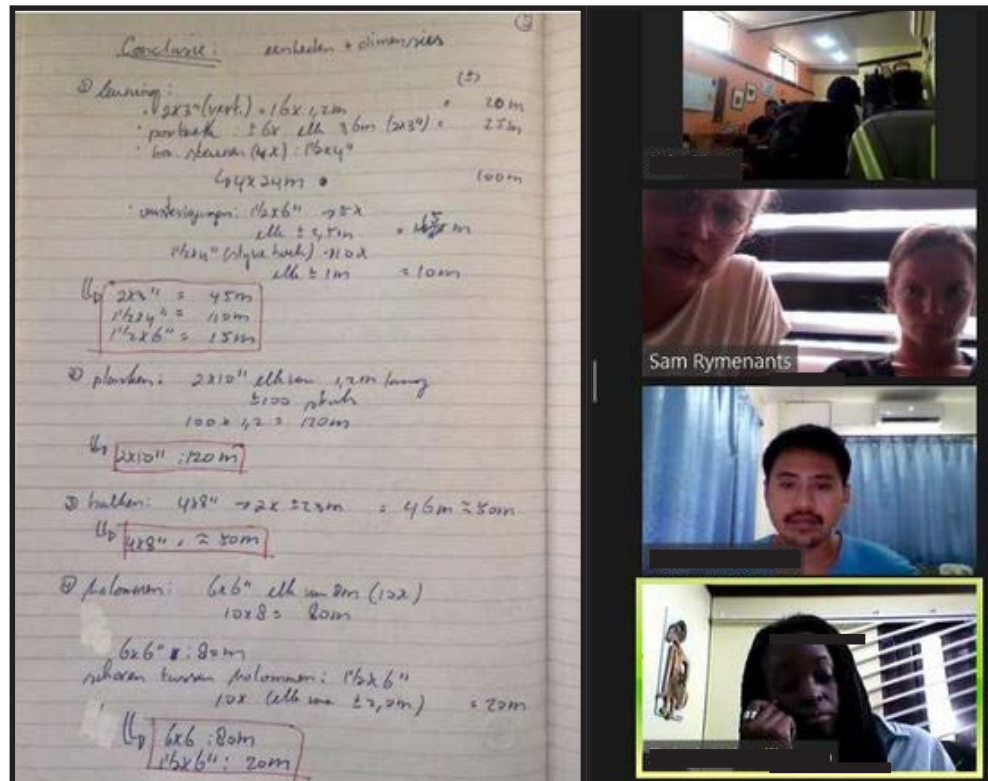
Resultaten

De studenten werkten ondertussen verder op de technische tekeningen gebaseerd op het gekozen ontwerp. Ze stemden qua afmetingen en dimensies af met docent aan de richting infrastructuur meneer K. M.

Na enkele workshops begon het idee vorm te krijgen en hadden we ook een duidelijk beeld van hoe de brug in zijn omgeving eruit zou moeten zien. We konden starten met het uitvoeringsdossier waar we de aanleiding, beschrijving, context, en eisen uiteenzetten aangevuld met het ontwerp gemaakt door de studenten en de raming die zou opgesteld worden door H.K. in naam van Sadewa Design & Engineering. Tijdens een meeting legden we het doel uit en besproken we de mate van detail in de raming. Wanneer de raming opgesteld was werd er opnieuw een meeting georganiseerd om te evalueren.

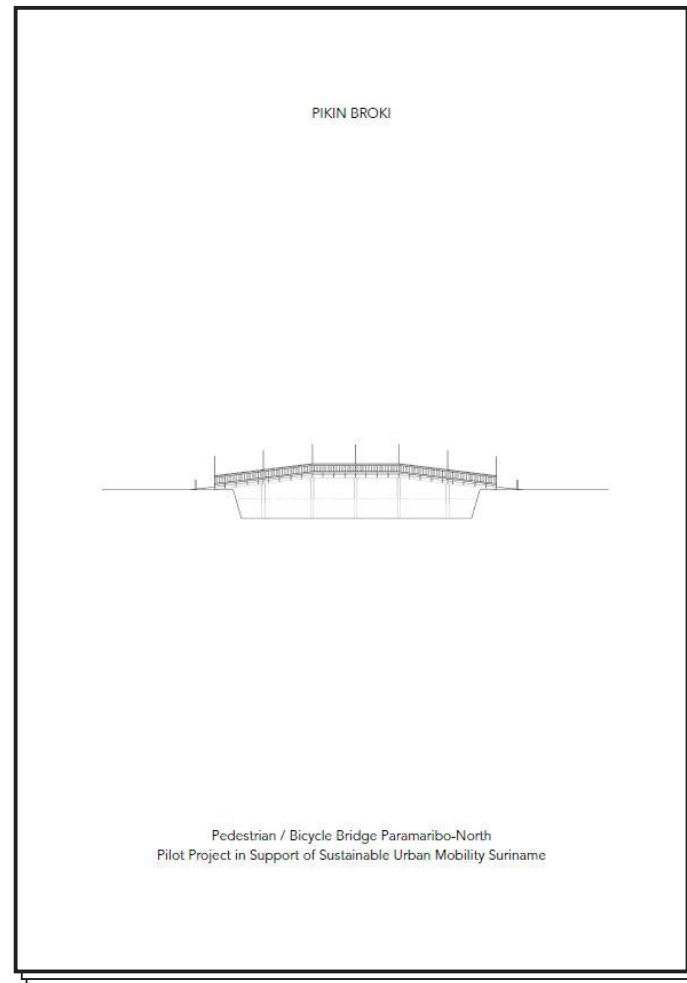
Zoals hierboven beschreven kwamen we vijf weken lang één à twee keer per week samen om te werken aan het concept van de brug en het uitvoeringsdossier. Alles is relatief goed verlopen. Toch waren er enkele obstakels die naar voren kwamen. Ten eerste was het soms moeilijk op tijd klaar te zijn met wat we vooraf hadden afgesproken, gezien het een vrijwillige deelname was van de studenten aan deze extracurriculaire opdracht. De studenten hadden natuurlijk ook andere prioriteiten, wat natuurlijk volkomen begrijpelijk is. Ten tweede bleven er bij het ontwerp van de brug enkele onzekerheden aanslepen zoals de materiaalkeuze (hout, polymateriaal of beton) die ons voor een dilemma stelde tussen duurzaamheid, prijs en esthetiek. Daarnaast werd er tijdens de workshops ook gesproken over het opstellen van een onderhoudsplan dat mee geïntegreerd zou worden in de raming indien het een houten brug werd. Uiteindelijk is dit plan er niet gekomen wegens tijdgebrek en gezien de raming onverwacht duurder uitviel door onder andere de huidige crisis en verhoogde materialenprijzen. Daarnaast was het ook wenselijk geweest een gemeenschap te kunnen vinden of vormen rondom de brug, bestaande uit betrokken bewoners die mee zouden instaan voor het onderhoud en draagvlak voor het plaatsen van de brug. Dit was echter moeilijk gezien de brug twee buurten zal verbinden die nu weinig contact hebben met elkaar. Mogelijk kan de lokale ressortraad hierin voorzien.

Desondanks enkele horden slaagden we erin dankzij het ijverige werk van de studenten en de medewerking van H.K. het uitvoeringsdossier in de laatste week van ons verblijf te vervolledigen. Het dossier is te vinden als bijlage 3 bij de masterproef. We stuurden dit op vraag van de IDB door voor funding. Het dossier bevat de voorstelling van de fietsroutes en de benodigde bruggen, de beschrijving van hoe de eerste brug eruit zou zien in zijn omgeving, plannen van het ontwerp met afmetingen, beelden en de raming. In dezelfde week presenteerden onze promotor Marleen Goethals, Nathan de Feyter, onze lokale promotor Marciano Dasai en Priscilla Alendy, één van de AdeKUS studenten het studentenwerk bij het ministerie van Openbare Werken waaronder het concept van de fietsbrug. Hieropvolgend uitte het ministerie interesse. Op dinsdag 7 juni werd er opnieuw een meeting georganiseerd met de IDB waar onder meer de financiering van de brug aan bod kwam en waar de samenwerking met ISTT verder werd besproken met oog op de toekomst. Hieruit bleek dat de IDB nog steeds geïnteresseerd is als sponsor. Ze stelden voor om naast het ministerie van Openbare Werken ook het ministerie van Transport erbij te betrekken om verder te bespreken. Echter hadden ze hun bedenkingen bij de raming van de brug die hoger dan verwacht is uitgevallen. Marciano Dasai zal hierop volgend de raming opnieuw controleren en terugkoppelen met de IDB. Ook de docenten betrokken bij ISTT houden contact met OW en de IDB. Een volgende groep studenten zal het dossier verder opvolgen in het kader van het vak Community Service Learning.



101. Meeting met H.K.

Verworven inzichten



103. Uitvoeringsdossier (zie bijlage)

- De gesprekken en de opgedane ervaring leren dat net zoals de meeste Surinamers, ook studenten bijna allemaal een fiets hebben, maar hem niet gebruiken.
- Samenwerken loont. Kwaliteiten uit verschillende achtergronden samenbrengen leidde tot het volbrengen van het uitvoeringsdossier.
- De totale raming is duurder uitgevallen dan initieel verwacht. Hierdoor is het onderhoudsplan niet meer opgesteld.
- De ressortraad (die we niet hebben gesproken omdat we pas achteraf het bestaan ervan ontdekten) vormt de brug tussen de inwoners en het districtscommissariaat.
 - Contact via de ressortraad met de overheid vergroot de kans om gehoord te worden. Op deze manier spreek je als één stem
 - De Ressortraad kan mogelijk geïnteresseerde burgers eenvoudig betrekken
- Interesse taant snel weg als er concrete acties en verantwoordelijkheden aan verbonden worden
 - Benoemde interesse van de overheid betekent niet dat ze het project zullen overnemen. Blijf de overheid informeren en betrekken.
 - Hetzelfde geldt voor geïnteresseerde sponsors



102. Beeld van de brug



104. Presentatie bij het Ministerie van Openbare Werken op 8 april door onze promotors Marleen Goethals, Marciano Dasai en één van de studenten

Ontwerpend onderzoek

Gezien het tijdens ons verblijf duidelijk werd dat er nagenoeg geen draagvlak en middelen zijn bij de overheid om grote infrastructurele ingrepen te doen richting het STOP-principe, is het theoretische en ambitieuze circulatieplan door Peleman (2020) een verre toekomstdroom. Desondanks is er interesse van de lokale bevolking en de overheid naar beweegvriendelijkheid in de stad. Tactical urbanism kan in deze situatie een impact creëren. Via strategische ingrepen kan er aangetoond worden wat wel en niet werkt. Dit ontwerpend onderzoek verkent waar en hoe er, gelinkt aan de fietsroute, verdere urban tactics kunnen worden uitgevoerd. Op macroniveau wordt de verbinding met het centrum en richting het zuiden verder bekeken. Voor de verbinding met het centrum wordt er vertrokken vanaf een bestaand en gepland ontwerp voor de Waterkant in het kader van het Paramaribo Urban Rehabilitation Plan. Op mesoniveau wordt er onderzocht welke ingrepen er op korte termijn toegepast kunnen worden op de fietsassen. Op microniveau worden er enkele cruciale punten onder de loep genomen, zoals het startpunt van de route aan de Waka Pasi en wordt er ook gekeken naar hoe de situatie op de huidige drukke autobridgen voor de trage weggebruiker verbeterd kan worden. De ontwerpen houden rekening met de specifieke situatie ter plekke en beelden een eerste stap af richting beweegvriendelijkere straten. Het zijn geen ideale eindsituaties, maar tussenstappen die erop gericht zijn op een laagdrempelige manier toch een significante verandering teweeg te brengen en de straten van Paramaribo stap voor stap beweegvriendelijker te maken. Acties kunnen zowel door volgende studenten als ook door de lokale bevolking, individuen of groepen zoals de Verkeersvrijwilligers of de Zondagmorgenbikers worden uitgevoerd.

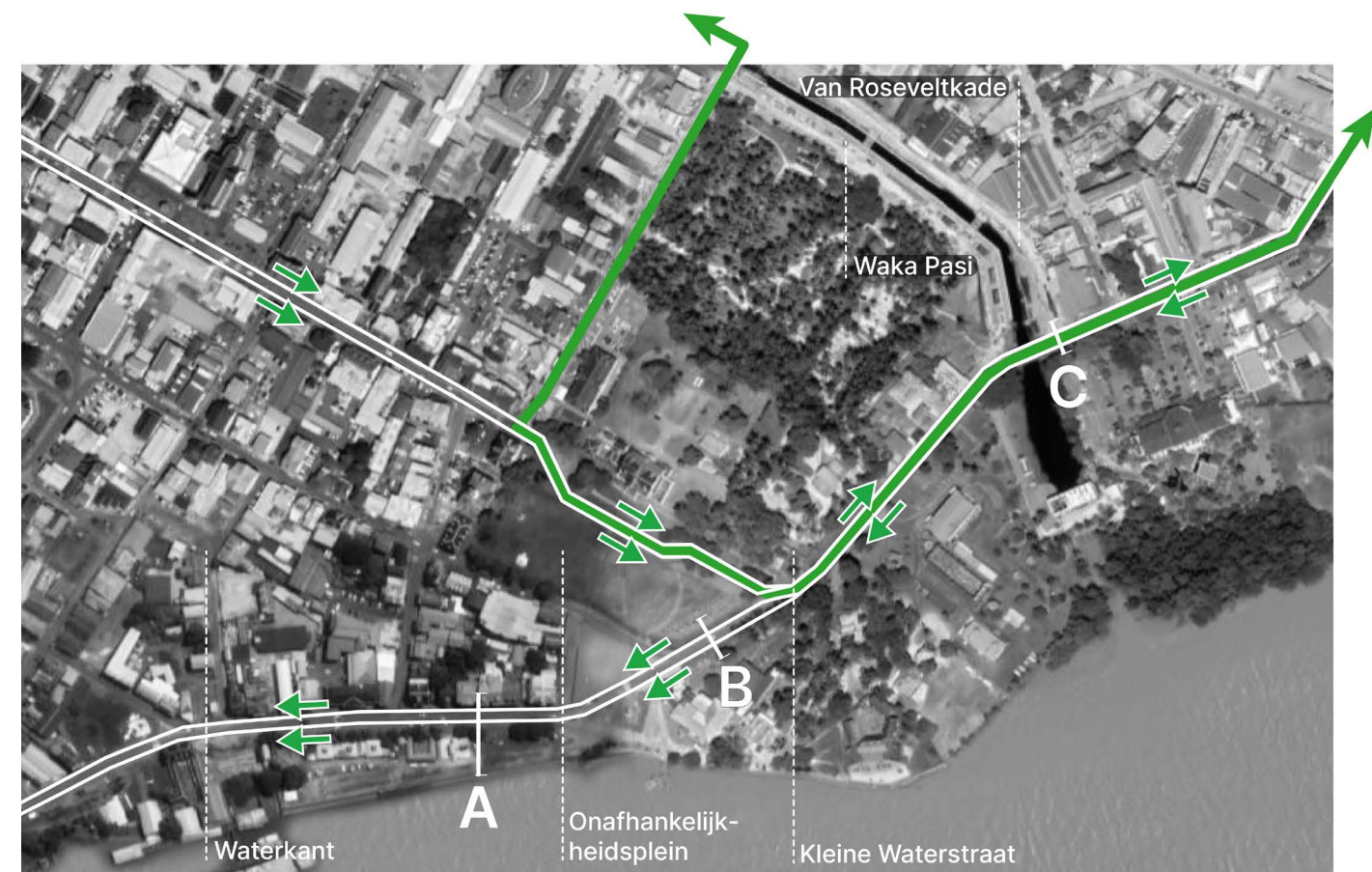
Macro

Connectie fietsassen met centrum

De fietsroutes starten of eindigen, afhankelijk van waar je begint, in de buurt van de Palmentuin die het historisch centrum ten noordoosten ervan begrenst. De vraag is nu hoe de routes concreet zullen aansluiten op het centrum met onder meer het uitgaansgebied, de historische site van Fort Zeelandia, het Onafhankelijkheidsplein, de Waterkant promenade en de Centrale Markt. Hiervoor wordt er gekeken naar de straten: Waterkant (snede A), Onafhankelijkheidsplein (snede B) en Kleine Waterstraat (snede C) waaraan deze functies gekoppeld zijn. Ter hoogte van snede A en B bestaat de rijbaan uit twee rijstroken in dezelfde rijrichting naar het zuiden. Ter hoogte van snede C bestaat de rijbaan uit twee rijstroken in beide rijrichtingen.



105. Situering functies en bezienswaardigheden in het centrum



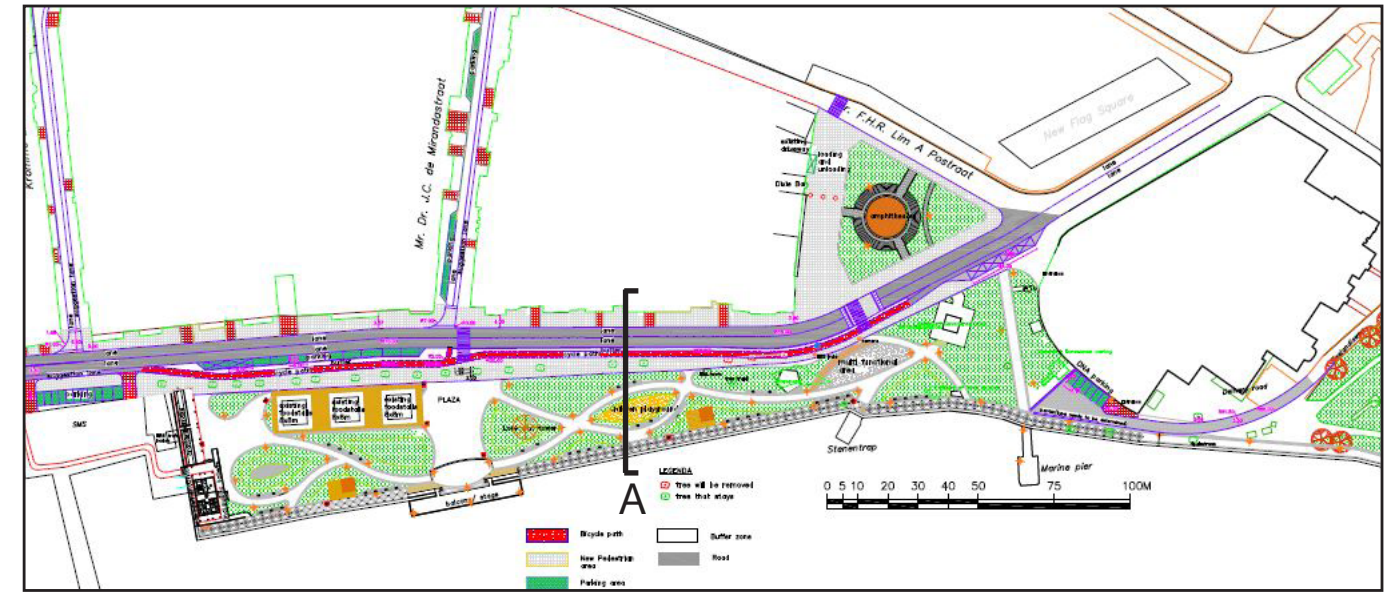
106. Zoom situering snedes en situatie rijrichting van de betreffende straten.

Vandaag bestaat de straat ter hoogte van de Waterkant uit drie rijvakken waarvan er één permanent in gebruik is door geparkeerde auto's (snede A1). De rijbaan is overgedimensioneerd en de aslijn is vervaagd. Visueel is het dus een brede baan die uitnodigt sneller te rijden dan de toegestane maximumsnelheid van 40 km/u. Het snelle rijden maakt de omgeving onaangenaam en gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Bijgevolg is de Waterkant vandaag een verlaten plek in tegenstelling tot vroeger.

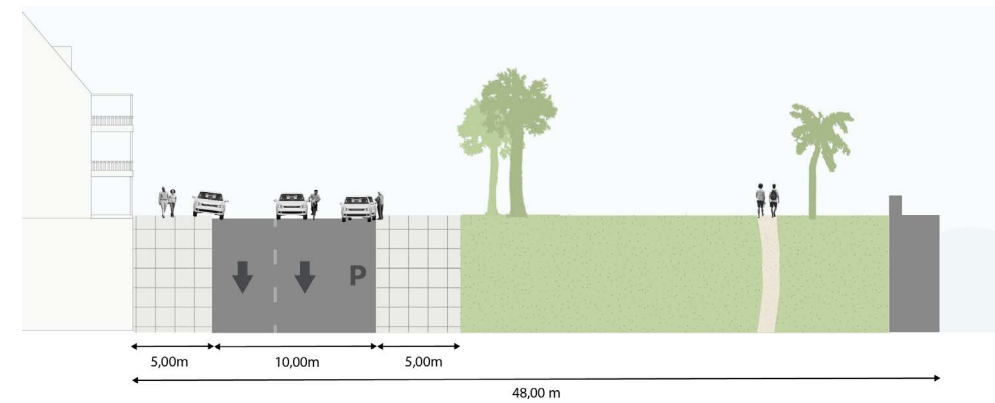
Via een gesprek met S.K.M., ingenieur bij Ilaco, werden we op de hoogte gesteld dat hier binnenkort iets aan zal veranderen. Binnen het kader van het PURP, in samenwerking met ingenieursbedrijf Ilaco staan er plannen klaar die in 2022 zullen uitgevoerd worden. Het betreft een volledige heraanleg die van de Waterkant opnieuw een bruisende plek zal maken vertelt Suraj. Ze willen een zone creëren met uitzicht op het water waar het aangenaam vertoeven is. Het gebied zal een parkachtige sfeer krijgen, met wandelpaden en bankjes tussen het groen. Er zal ook een nieuwe kinderspeeltuin komen. Tussen deze zone en de weg zal ook een tweerichtingsfietspad aangelegd worden van ongeveer 300 meter lang. Dit zullen ze mogelijk maken door het weghalen van de parkeerplaatsen langs de straat die zullen verhuizen naar een parkeergebouw waar geclusterd parkeren mogelijk wordt. Op deze manier komt er ruimte vrij voor de meer duurzame vervoersmodus die het straatbeeld zoveel aangenamer maakt. In de straten die aantakken op de Waterkant zal er ook een fietssuggestiestrook voorzien worden volgens het plan. Deze heraanleg biedt bijgevolg een interessante opportuniteit om te bekijken hoe de fietsassen kunnen aantakken op dit project.



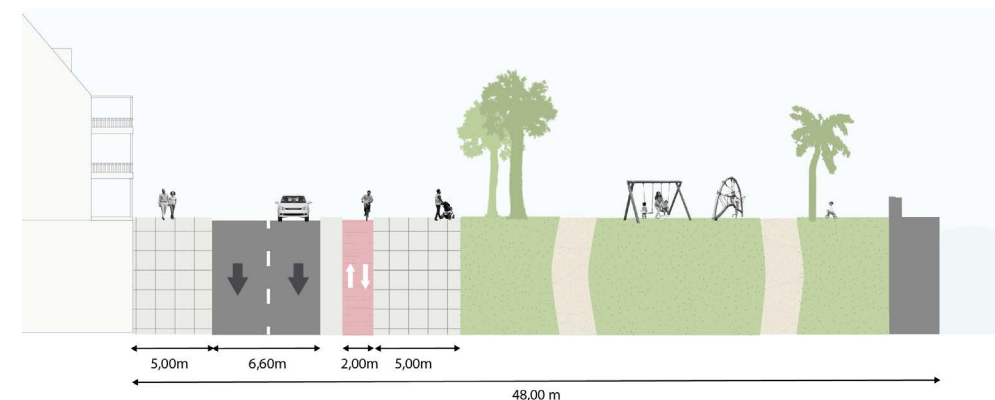
107. Situatie vandaag aan de Waterkant met vervaagde belijning. Auto's parkeren waar ze denken dat ze kunnen staan gezien er niet gehandhaafd wordt. Zo parkeren ze dubbel (blauwe auto) of zelfs dwars (witte auto) op de strook bedoeld voor langsparkeren. Wanneer er daar geen plaats meer is wordt het halve voetpad en de rand van de rijbaan (links op de foto) ook ingenomen (PURP, n.d)



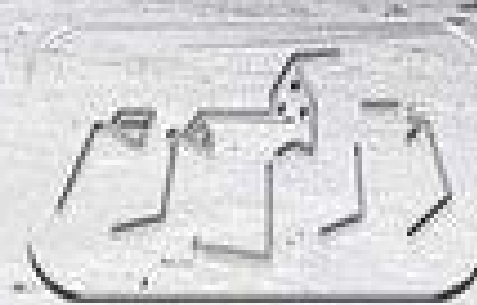
109. Plan heraanleg Waterkant voor najaar 2022 door Ilaco (Ilaco, 2022)



110. Snede A1: bestaande toestand



111. Snede A2: Toekomstige situatie na heraanleg (gebaseerd op het grondplanontwerp van Ilaco)



STICHTING
SURINAAMS
MUSEUM

108. Historische foto van de Waterkant toont een autovrije situatie met plaats voor voetgangers en fietsers. (Stichting Surinaams museum, n.d.)

Als we de baan richting het noorden vervolgen vanaf de Waterkant kom je eerstvolgend ter hoogte van het Onafhankelijkheidsplein links en de site van Fort Zeelandia rechts. Wat opvalt is dat zowel de rijstroken (minstens 3,20m) als het voetpad (minstens 4,00m) vanaf de Waterkant richting het noorden, langs Fort Zeelandia tot aan de Waka Pasi zeer breed zijn over de gehele lengte. Dit biedt mogelijkheden voor een urban tactic.

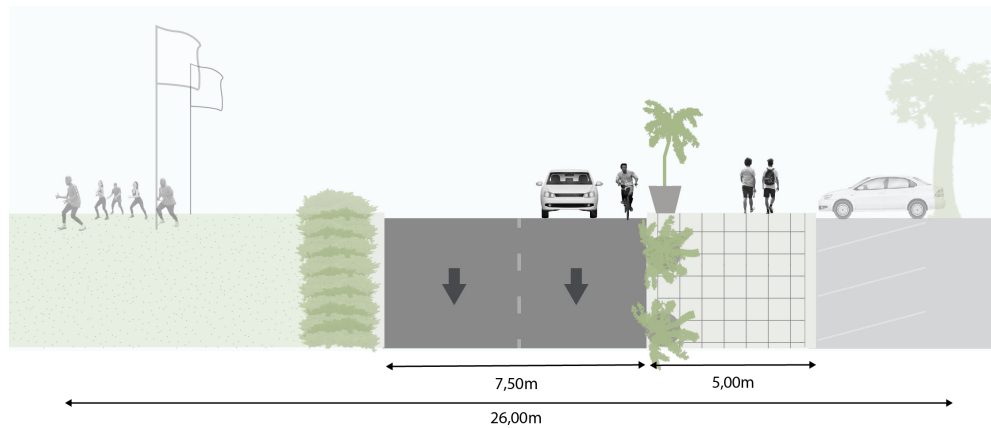


112. Het Vlaggenplein ter hoogte van het Onafhankelijkheidsplein met in de achtergrond het presidentieel paleis (Stuart Vrede, 2015)

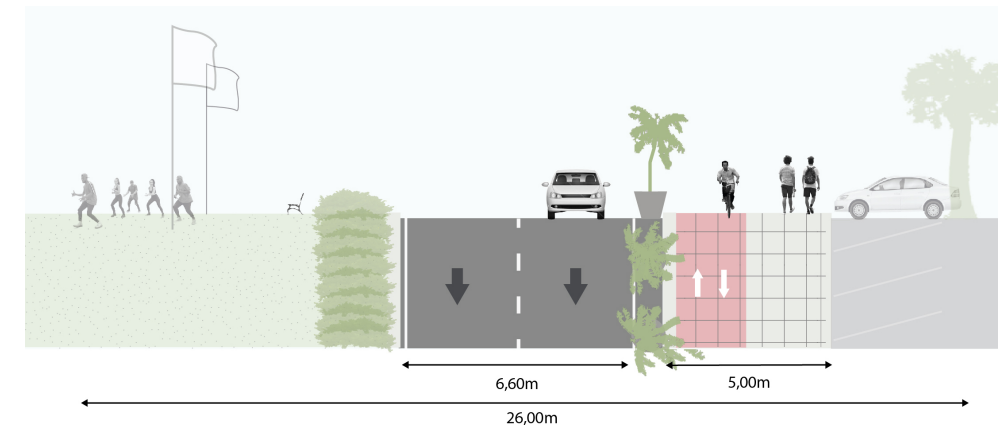
Uiteraard zou het beter zijn geen ruimte te hoeven afnemen van de voetgangers, gezien er ook een overdimensionering is van de rijbaan voor gemotoriseerde voertuigen. Het zou dus op het eerste zicht beter zijn om een fietspad te kunnen creëren op de rijbaan. Helaas verandert de enkelrichting rijbaan in een dubbelrichting rijbaan ter hoogte van het Onafhankelijkheidsplein, wat betekent dat hier opnieuw twee rijstroken nodig zijn om het drukke autoverkeer op te vangen. Bij de uitvoering van een urban tactic is het dus beter te kiezen voor het afgescheiden fietspad op het verhoogde voetpad om ten eerste de continuïteit te bewaren met de heraangelegde Waterkant en ten tweede geen infrastructurele ingrepen te moeten doen om de veiligheid van de fietser te kunnen garanderen bij de overgang van fietspad op de rijbaan naar fietspad op het verhoogde voetpad.

Wel kan er meer ruimte gegeven worden aan de fietser en de voetganger als de grote plantenpotten verplaatst worden naar op de weg in plaats van het voetpad. Op deze manier wordt ook de rijbaan versmald en zullen de auto's minder geneigd zijn snel te rijden.

Indien er voldoende middelen ter beschikking zijn is het wenselijk de volledige fietsstrook te verven om de continuïteit met het fietspad aan de Waterkant te behouden. Op deze manier kan er goedkoop en op korte termijn, zonder dat er nieuwe infrastructuur moet aangelegd worden, verdergebreid worden aan het (slechts) 300 meter lange afgescheiden fietspad dat zal worden aangelegd aan de Waterkant volgens ontwerp van Ilaco.

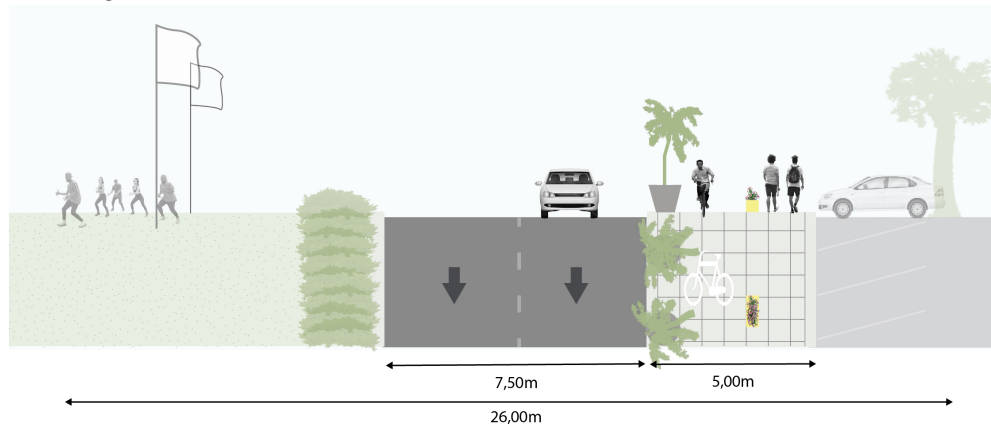


113. Snede B1: bestaande situatie



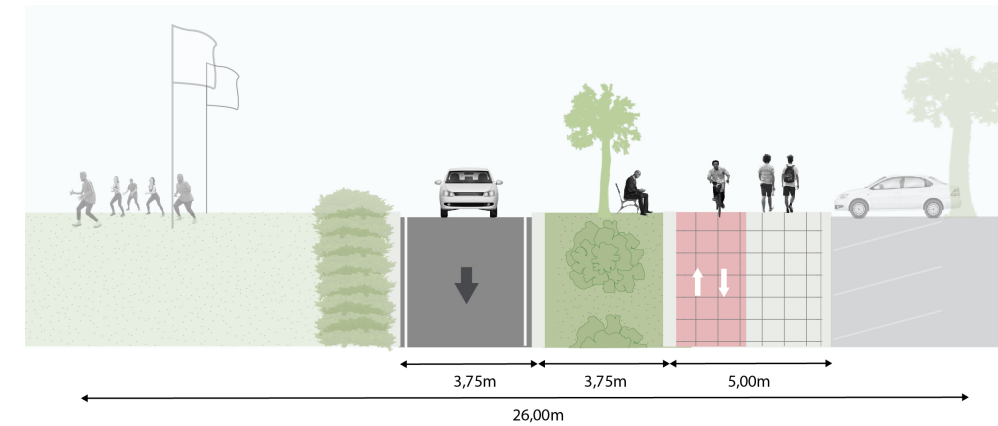
115. Snede B3: Korte termijn:
- planten verplaatsen naar de rijweg
- Aslijn en zijlijnen schilderen
- permanent schilderen van fietspad

Over de gehele lengte van het voetpad is er nog ruimte voor een tweerichtingsfietspad van 2,00 meter. Ter afscheiding tussen voetgangers en fietsers kan er gewerkt worden met plantebakken, of een volle geverfde lijn. Er kunnen symbolen aangebracht worden op de grond voor voetgangers en fietsers of er kan gewerkt worden met borden die aanduiden wie zich waar moet voortbewegen. De uitvoering van deze urban tactic kan op eender welk moment gebeuren.



114. Snede B2: urban tactic
- Fietssymbolen schilderen
- plantebakken zetten

Op lange termijn is er wel de optie om op deze locatie de rechtse van de twee rijstroken te ontharden en een groenstrook te integreren. Zo wordt de omgeving zowel aantrekkelijker als een buffer om schaduw te bieden voor fietsers en voetgangers. Op deze manier wordt er niet enkel plaats gegeven aan de fietser en het groen, maar wordt de omgeving ook minder autodominant en zal er minder snel gereden worden door het versmallen van de rijbaan.



116. Snede B4: Lange termijn:
- rijstrook ontharden en aanplanten van bomenrij

Nog verder noordelijk vanaf de Waterkant, voorbij het Onafhankelijkheidsplein en de site van Fort Zeelandia, komen we langs de Palmentuin en de Waka Pasi terecht bij het uitgaansgebied. De rijbaan versmalt hier relatief tot een breedte van minstens 6,80 meter. Er wordt, zoals eerder vermeldt, opnieuw in beide richtingen gereden in tegenstelling tot bij de Waterkant en het Onafhankelijkheidsplein. Voetpaden worden smaller en de gebouwen staan dicht bij de weg.

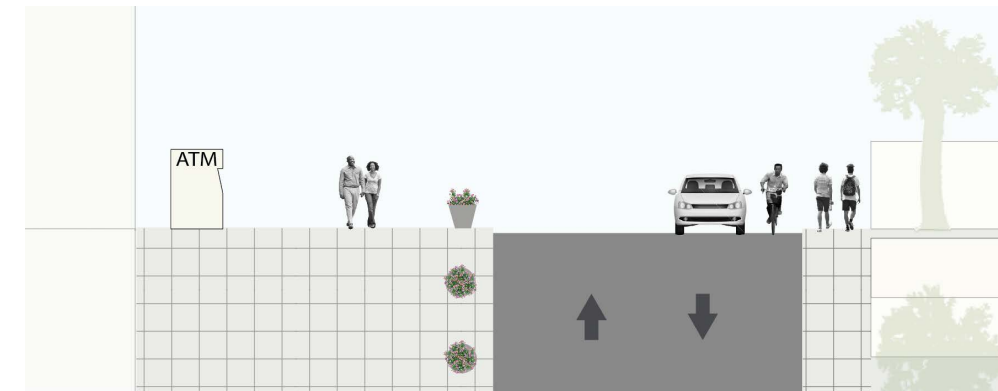


117. Luchtfoto met centraal de Waka Pasi, links de Palmentuin en rechts het uitgaansgebied. (United news, 2020)

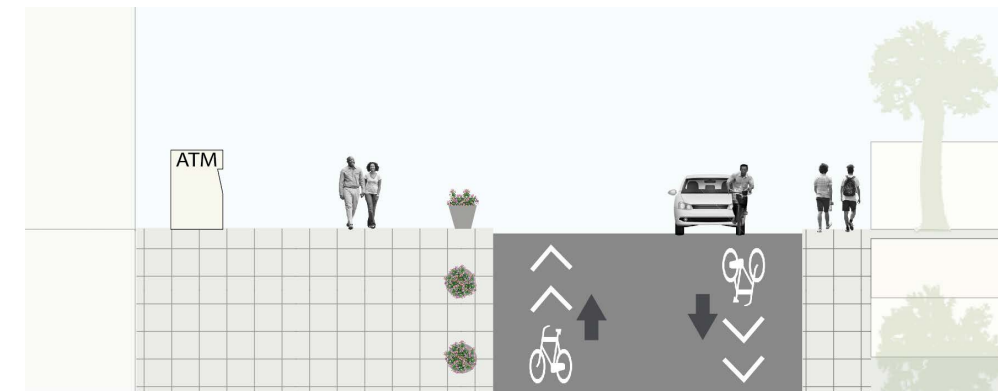


118. Situatie vandaag ter hoogte van de Waka Pasi (die zich links van de weg bevindt)

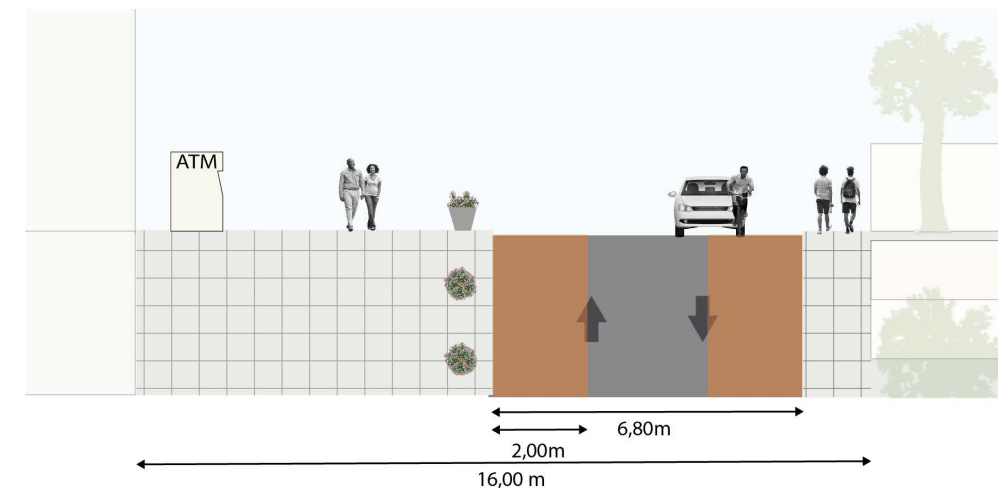
Om hier de fietser meer aandacht te geven wordt er geopteerd voor fietssuggestiestroken. De eerste stap, die als urban tactic kan worden uitgevoerd, omvat de applicatie van fietssymbolen en pijlen. Later kan er gekozen worden voor volledige strookmarkering. Het doel van de fietssuggestiestrook is om de fietser in gemengd verkeer en dus op plaatsen waar er geen plek is voor een fietspad ook een plaats te geven. Volgens het Agentschap Wegen en Verkeer geven fietssuggestiestroken een duidelijke plaats en zichtbaarheid van de fietser op de rijbaan en worden fietsers minder naar de kant van de rijbaan verdrongen wat een groter veiligheidsgevoel geeft. Daarnaast werkt het ook snelheidsremmend bij gemotoriseerde voertuigen door de optische versmalling van de rijbaan (2005).



119. Snede C1: bestaande toestand:
- fietsers worden verdrongen naar de rand van de weg



120. Snede C2: urban tactic:
- fietssymbolen trekken de aandacht



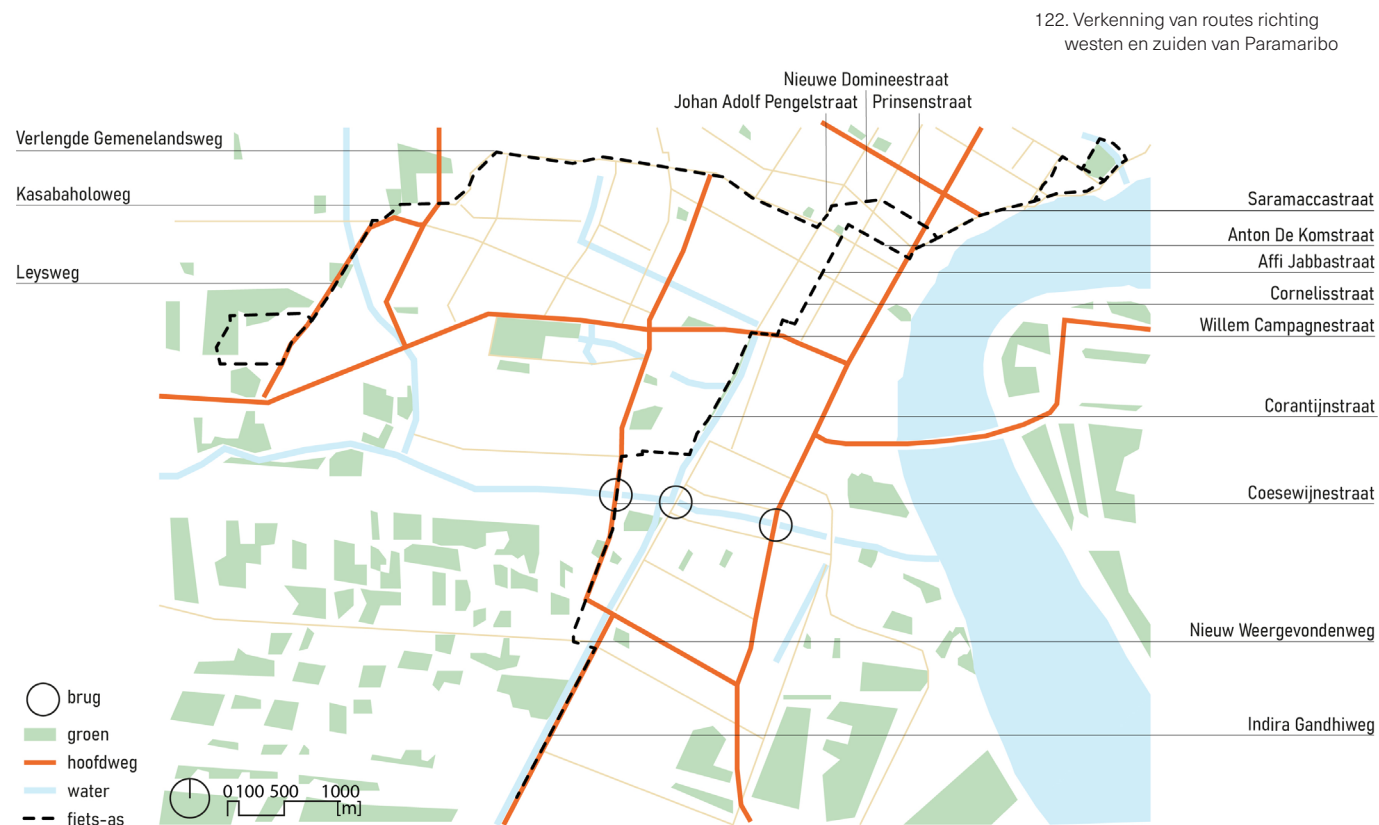
121. Snede C3: korte termijn:
- optische wegversmalling dankzij fietssuggestiestroken

Verkenning richting west- en zuid-Paramaribo

Naast de studie over hoe de Water-as en de Plantage-as kunnen aansluiten op het centrum, is het ook interessant om te bekijken hoe er verdergebreid kan worden richting het westen en het zuiden van de stad met oog op volgende masterproeven. In tegenstelling tot noord zijn er, hoewel er ook een gridstructuur is, meer onverharde wegen en doodlopende straten wat maakt dat een route vinden op rustige wegen met enkel plaatselijk verkeer moeilijk is. Op de hoofdwegen is er soms wel een rijwielpad voorzien in tegenstelling tot Noord. Op basis van het aanwezige water, groen, verharde wegen, bestaande fietspaden en eigen ervaring stellen we twee routes, deels via hoofdwegen, deels binnendoor, voor.

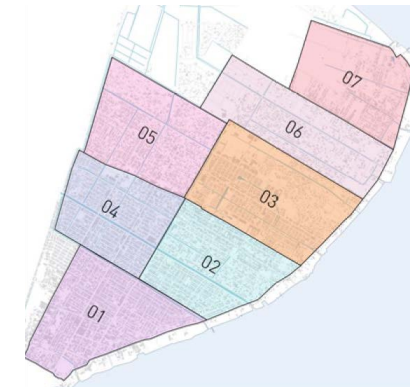
Voor de route richting het Westen dient de AdeKUS als eindpunt. De doelgroep die hieraan verbonden is zijn jongeren die vaak nog niet kapitaalkrchtig genoeg zijn om zich een auto te kunnen veroorloven en die het goede voorbeeld kunnen geven aan de rest van de bevolking. Een goede verbinding tussen de universiteit en het centrum is daarom nodig. De route is ongeveer 8km lang en loopt lang de Verlengde Gemeenlandsweg, de Kasabaholweg en de Leysweg. Gezien de route bochtig is zonder te moeten afslaan is het een aangename route om te fietsen. Studenten uit de wijken rondom de route kunnen eenvoudig aantakken en zonder veel moeite de weg naar campus of het centrum vervolgen. Ingerepen om deze weg fietsvriendelijker te maken zijn prioritair.

De route richting het zuiden is ook ongeveer 8 km en loopt langs de Corantijnstraat, de Coesewijnweg en de Indira Gandhieweg. De reden waarom de route langs de Coesewijnbrug gaat over het water en niet over de Saronbrug op de Indira Gandhieweg is omdat deze brug aparte rijwielpaden heeft. Op deze manier rijdt je als fietser ook steeds op verharde wegen, stukken langs het water en dicht bij groen.

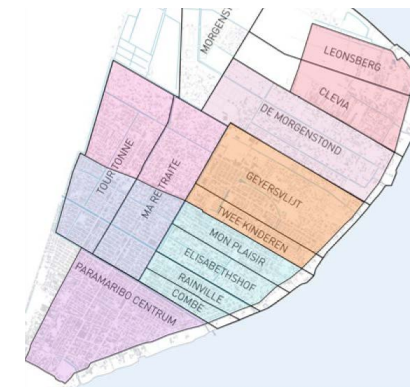


Meso

Via ontwerpend onderzoek werd er getracht om naast macro- ook op meso-niveau verder te breiden op de bestaande voorstellen uit 2020. Het doel hiervan is tot een concretisering te komen met oog op realisatie. Het is de bedoeling een overzicht te krijgen van hoe de fietsassen er op welke plek kunnen uitzien op korte termijn via laagdrempelige ingrepen. In 2020 is er door de studenten verder ingezoomd op drie zones, genaamd de proeftuinen (Morgenstond blok 6, Tourtonne & Ma Retraite blok 4 & 5 en Geyersvlit blok 3). Zo werd er een geïntegreerde ontwerpvisie inclusief circulatieplan uitgewerkt, rekening houdend met waterhuishouding en opportuniteiten op sociaal vlak. Hiervoor vormde het megablock principe de basis. Gezien het resultaat een integraal plan voor Paramaribo-Noord betreft met ambitieuze ingrepen, is het realistisch gezien vooral een visie waar naartoe gestreefd kan worden via graduele stappen. Om het plan exact uit te voeren zoals voorgesteld zouden er op bepaalde plekken nog extra wegen of bruggen moeten worden bijgebouwd om te kunnen slagen. In dat opzicht is het voorstel nog te theoretisch rekening houdend met de huidige omstandigheden, waar er geen overheidsbudget voorhanden is. Wat betreft voorliggend onderzoek werd er dus vertrokken van de voorgestelde circulatieplannen uit 2020 en werden deze aangepast waar nodig, zodat er geen extra wegen of bruggen gebouwd moeten worden buiten de vier besproken fiets-/loopbruggen. Door deze oefening te doen weten we nu exact welke ingrepen op welke segmenten van de fiets-assen gedaan kunnen worden op korte termijn. Deze worden voorgesteld als een soort toolbox, aan de hand van concepten en de toepassing ervan op beeld.



123. Toepassing van het megablock principe op Paramaribo-Noord (Peleman, 2020)



124. Namen van buurten die onderverdeeld werden in megablocks (Peleman, 2020)



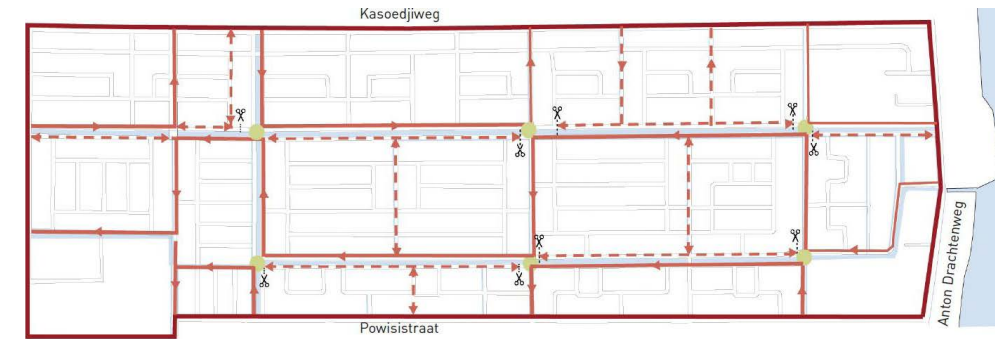
125. De megablocks werden onderverdeeld in superblocks (Peleman, 2020)



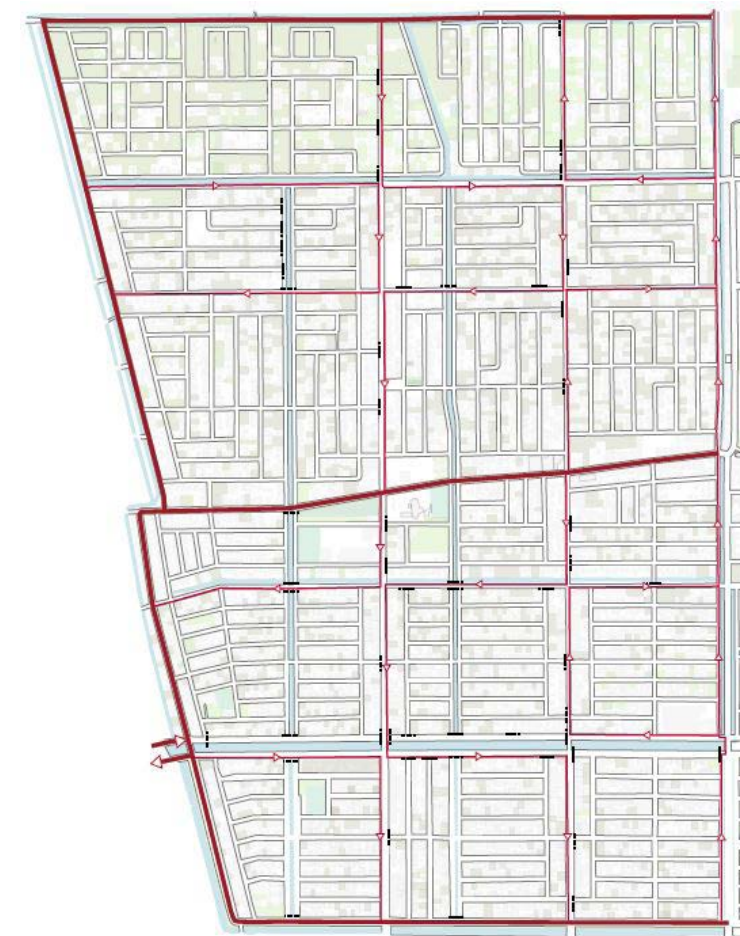
Afb. 134
geïntegreerd circulatieplan met
de verschillende vervoersstromen
voor heel Paramaribo-Noord

126. Geïntegreerd circulatieplan voor
Paramaribo-Noord (Peleman, 2020)

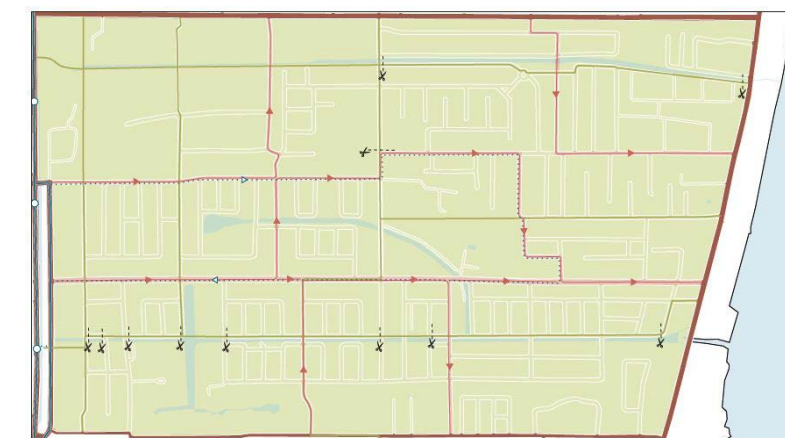
- Noord-Zuid fietsroutes
- primaire wegen (cat. 01)
- secundaire wegen (cat. 02)
- BRT
- shuttlediensten



127. Proeftuin Morgenstond, block 6
(Peleman, 2020)



128. Proeftuin Tourtonne & Ma Retraite,
block 4 & 5 (Neyt, 2020)



129. Proeftuin Geyersvlijt & Twee
Kinderen, block 3 (Paeps, 2020)



131. primaire tweerichtingsweg: principe wegversmalling



132. Secundaire eenrichtingsweg: principe wegversmalling



133. Tertiaire lokale weg: principe wegversmalling + asverschuiving

Micro

Waka Pasi

De startpunten van de fietsroutes in het centrum bevinden zich aan weerszijden van de Palmentuin en de Waka Pasi. Deze centrale trekpleister vormt dan ook de verbinding tussen de twee routes. Daarom werd ook dit punt bekeken op vlak van fiets- en beweegvriendelijkheid. Het punt is druk bezocht zowel door inwoners als toeristen en vormt bovendien de verbinding tussen de Waterkant, de historische site van Fort Zeelandia, de Palmentuin en het uitgaansgebied.

Waka Pasi bevindt zich aan de rand van de Palmentuin en is de enige autovrije voetgangerszone in Paramaribo. Dat wil zeggen dat rijwielen, inclusief de fiets niet zijn toegelaten. Deze wandelboulevard bevindt zich in het uitgaansgebied van Paramaribo en is dan ook druk bezocht vooral in het weekend. In deze zone staan er picnicbanken en verschillende permanente kraampjes met lokale verkopers van souvenirs en eten en drinken. De waka pasi is via twee loopbruggen verbonden met de Van Roseveltkade en met uitbreiding de bars en cafés over het kanaaltje. De relatief brede bruggen zijn vervaardigd uit beton en de filtermethode is erop toegepast via paaltjes zodat er geen gemotoriseerd verkeer door kan, gezien de Van Roseveltkade wel nog toegankelijk is voor auto's. Dit is een éénrichtingsstraat vanaf de Kleine Waterstraat tot de Grote Combeweg en wordt vooral gebruikt als parkeerstraat. In tegenstelling tot wat we in België en Nederland gewend zijn, geldt deze eenrichtingsstraat ook voor fietsers. Wanneer we op een gegeven moment door de straat fietsten werden we erop gewezen door de politie af te stappen omdat we in de verkeerde richting fietsten.

Telkens wanneer we de Waka Pasi bezochten viel ons op de omgeving rondom niet erg is aangepast aan de voetgangerszone en dus niet voetgangersvriendelijk. Hoewel de Kleine Waterstraat brede voetpaden heeft is er geen veilige verbinding voorzien tot de overkant van de straat waar de toegang tot de Waka Pasi zich bevindt. Er zijn aan beide kanten hoge stoepranden zonder helling en er is geen oversteekplaats voorzien. Dit bemoeilijkt de toegankelijkheid, vooral voor mensen die slecht te been zijn, en maakt het onmogelijk voor rolstoelgebruikers de zone te betreden. Daarnaast is er ook geen fietsenstalling voorzien terwijl er uitdrukkelijk staat dat de zone enkel te voet te betreden is. Het zou dus handig zijn je fiets te kunnen stallen tijdens het bezoeken van de Waka Pasi en met uitbreiding het centrum.

We stellen dus enerzijds vast dat de Waka Pasi als autovrije zone in het centrum al een goede stap is in de juiste richting. Anderzijds kan zowel de verbinding via de Waka Pasi en via de Van Roseveltkade nog verbeterd worden zowel op vlak van voetgangers- als op vlak van fietsvriendelijkheid.



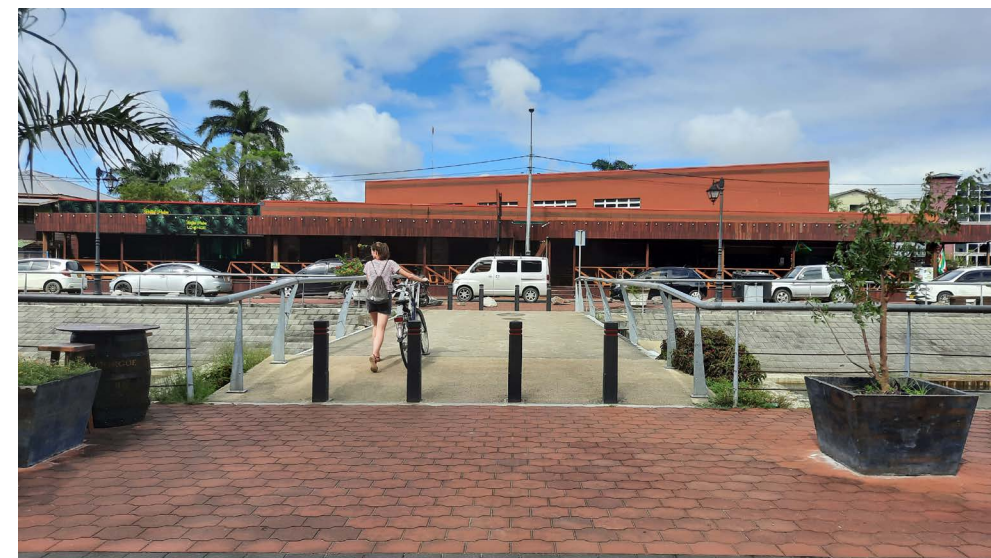
134. Situering functies rondom de Waka Pasi



135. Zicht richting het noorden vanuit de Kleine Waterstraat, met links de Palmentuin en daarnaast de Waka Pasi. Er is geen oversteekplaats voorzien



136. Ingang Waka Pasi met bord en hekken die rijwielen verbieden



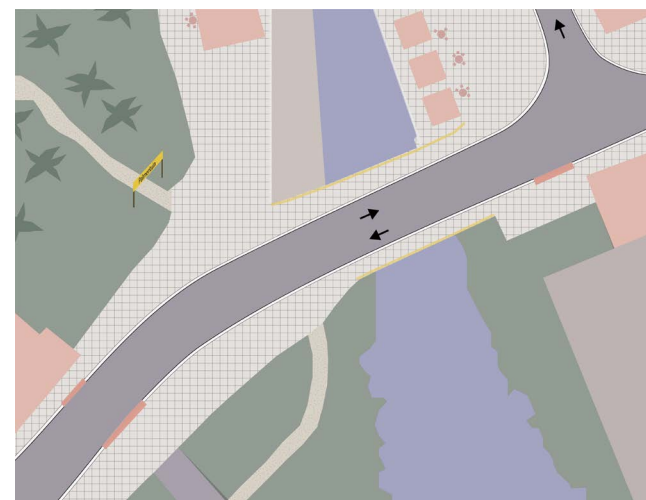
137. Eén van de twee loopbruggen die de Waka Pasi verbindt met de eenrichtingsstraat Van Roseveltkade

Om de situatie op een snelle en goedkope manier te verbeteren is er in verschillende stappen nagedacht over de toegankelijkheid en doorsteekbaarheid van deze zone. De eerste stap die uitgevoerd moet worden is het schilderen van een zebrapad. Autobestuurders worden alert gehouden en voetgangers worden gestimuleerd de straat op deze plek over te steken. Op deze manier wordt het oversteken al meteen veiliger en krijgt de voetganger aandacht ter hoogte van deze zone. Deze actie kan uitgevoerd worden in de vorm van een urban tactic. Gezien er door deze straat aanzienlijk wat verkeer passeert is het aanbevolen de actie uit te voeren wanneer de straat is afgesloten tijdens de Safe Exercise Area dag bijvoorbeeld. Door de oversteekbaarheid te verbeteren met de overkant wordt er automatisch ingezet op een beweegvriendelijker centrum en wordt de verbinding tussen de uitgaansbuurt en de site van Fort Zeelandia, en daaraan gekoppeld de Waterkant, bevorderd. De uitvoering kan door verschillende groepen of mensen gedaan worden. Gezien het om de verbetering van de verkeersveiligheid gaat is het Korps van de Surinaamse verkeersvrijwilligers een geschikte stakeholder. Zij zouden voor middelen de samenwerking kunnen aangaan met de huurders/eigenaars van een shop op de Waka Pasi. Het zebrapad betekent immers een verbetering van de omgeving voor hun doelpubliek.

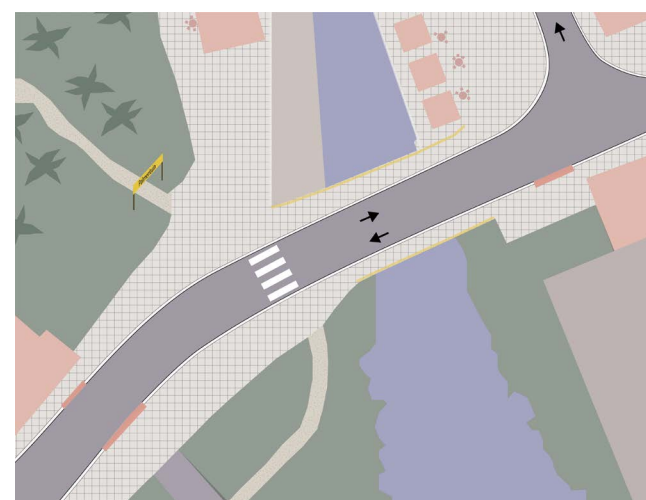
Een tweede stap is het aanbrengen van fietssymbolen en een fietsoversteekplaats. Deze tactic kan samen als één geheel met de tactic reeds gesuggereerd in het deeltje 'macro: connectie van fietsassen met centrum' uitgevoerd worden. De fietssymbolen en de plantenbakken die een fietspad vormen op het verhoogde voetpad vanaf het begin van het Onafhankelijkheidsplein veranderen hier in fietssymbolen op de rijweg gezien de voetpaden en de rijweg ter hoogte van de Waka Pasi versmallen. De locatie van de fietsoversteekplaats is reeds bepaald door de bestaande uitsparing in de vorm van een helling om drempelloos van en op het verhoogde voetpad te komen. Op deze manier is er buiten het aanbrengen van verf geen enkele infrastructurele ingreep nodig om fietsers veilig van het verhoogde fietspad op de rijbaan te krijgen.

De lokale overheid kan hierop inspikken door de urban tactics te officialiseren. Dit is stap 3. De fietssymbolen kunnen ofwel overschilderd worden met een meer duurzame, permanente verf of de overheid kan ervoor kiezen om op het verhoogde voetpad met rode verf een fietspad aan te leggen en op de rijweg volledige okerkleurige fietssuggestiestroken aan te brengen. Op deze manier stimuleert ze niet enkel fietsgebruik, maar neemt ze ook maatregelen het gemotoriseerd verkeer te doen vertragen via optische versmalling. Dit nog steeds door enkel te werken met verf. Hiervoor hoeft dus geen extra budget vrij gemaakt te worden. Om het zebrapad toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers en mensen die slecht te been zijn is het wenselijk om er een verhoogd zebrapad van te maken. Op deze manier hoeven er geen aanpassingen gedaan te worden aan het voetpad in de vorm van het aanbrengen van hellingen aan weerszijden. Tegelijkertijd wordt er zo wel een verkeersdrempel gecreëerd die het verkeer extra zal afremmen ter hoogte van de oversteekplaats. Het creëren van de drempel, zoals frequent gebruikt in Suriname, dient hier dus twee doelen; volledige toegankelijkheid en het afremmen van het gemotoriseerd verkeer. Op deze manier wordt er een win-win situatie gecreëerd. Ter hoogte van de fietsoversteekplaats zijn er reeds hellingen in de stoep aanwezig. Om het verkeer hier te verplichten om af te remmen kan het nuttig zijn te werken met een snelheidsremmer te bevestigen met schroeven. Dit is sneller en goedkoper dan het verhogen van de eigenlijke weg. Er kan gekozen worden voor Berlijnse kussens die speciaal ontworpen zijn om reddingsdiensten zo min mogelijk te hinderen en toch het modale gemotoriseerde verkeer af te remmen.

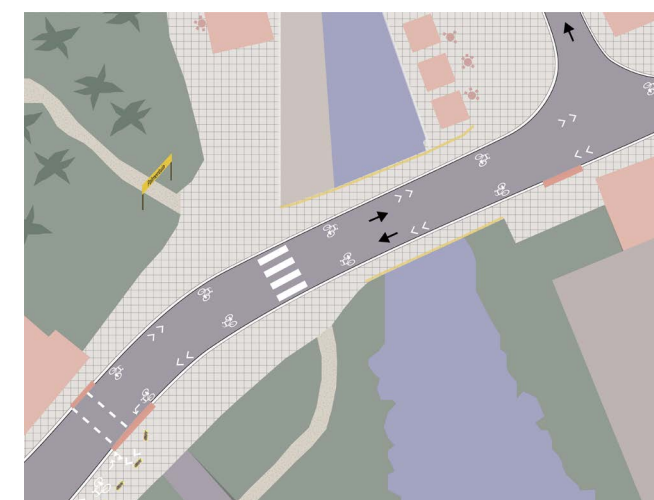
Besproken ingrepen kunnen snel uitgevoerd worden en stimuleren beweegvriendelijkheid zonder obstructief te worden voor het dagelijkse gemotoriseerde verkeer. Stap 4 toont een alternatief op langere termijn waar er gebruik wordt gemaakt van het shared space concept. Op deze manier wordt de zwakke weggebruiker boven het gemotoriseerde verkeer geplaatst in de rangorde. Dat wil zeggen dat het gemotoriseerde verkeer nog steeds welkom is, op voorwaarde dat men voorrang geeft aan de zwakke weggebruiker. Gezien de verkeersintensiteit vandaag is deze ingreep ambitieus, maar niet onmogelijk. Gezien de aanwezige functies rondom is dit een van de eerste plekken in de stad waar het concept toegepast zou kunnen worden. Door deze ingreep wordt het gemotoriseerde verkeer afgeraden door het drukke centrum te rijden en wordt het stilaan een aangename zone voor recreatie.



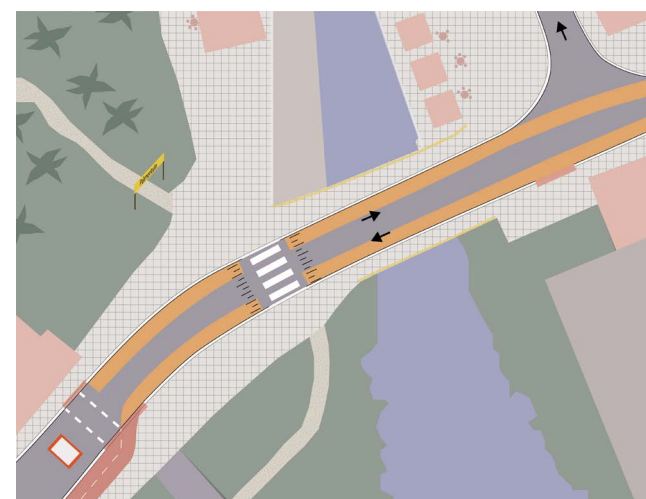
138. Bestaande toestand: zoom uit afb. 134



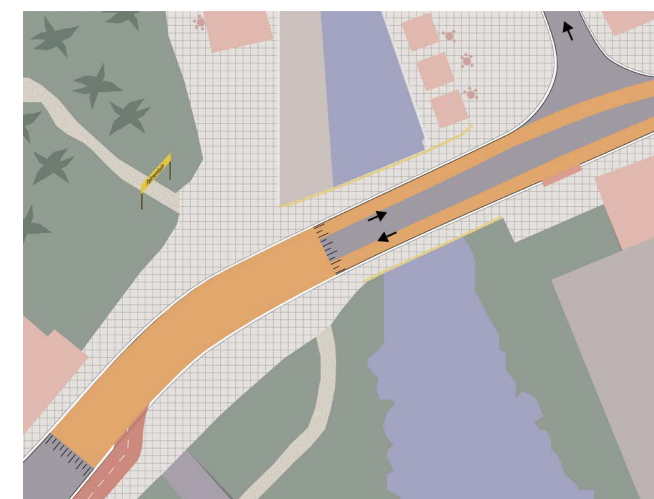
139. Stap 1 - Urban tactic: schilderen van zebrapad tijdens SEA



140. Stap 2 - Urban tactic: schilderen van fietssymbolen en oversteekplaats tijdens SEA



141. Middellange termijn:
- fietssuggestiestroken
- verhoogd zebrapad
- Berlijns wegkussen



142. Lange termijn: verhoogde shared space



143. Bestaande toestand met zicht vanuit de Waka Pasi met rechtsonder de Palmentuin. De bestaande helling in de stoeprand (witte pijl) wordt gebruikt voor stap 2 en 3



144. Beeld van stap 3: de urban tactics zijn opgepikt door de overheid. Er zijn een verhoogd zebrapad, suggestiestroken en verkeersremmende wegkussens toegevoegd om de omgeving veilig te maken en aandacht te vragen voor de zwakke weggebruiker

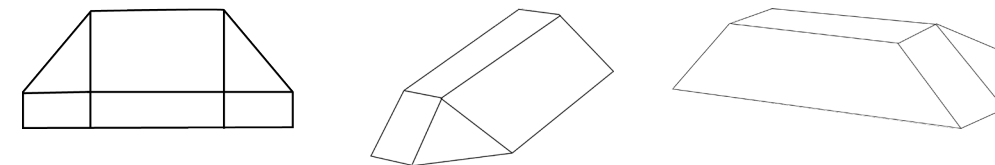
Autobruygen

De huidige situatie omtrent de autobruygen is niet beweegvriendelijk en niet veilig voor de zachte weggebruiker. Wanneer je als fietser of voetganger het water moet oversteken moet je ten eerste vaak al hele omwegen doen. De positie van de autobruygen is gemaakt op maat van gemotoriseerde voertuigen, wat maakt dat de afstanden die men moet afleggen om het water over te steken voor andere weggebruikers al snel te groot worden. Hoewel er een afgescheiden voetpad voorzien is, moet je ten eerste een hoge stoeprand op voor je op het voetpad geraakt. Ten tweede is het voetpad slecht begaanbaar door oneffenheden en begroeiing. Voor vele voetgangers is dit al een barrière en onhaalbaar voor rolstoelgebruikers. Ook fietsers kunnen er niet op rijden. Zij worden verondersteld de rijbaan te gebruiken en tussen de auto's, bussen, en trucks te fietsen.

Om in afwachting van de fiets-/en loopbruygen toch veilig het water te kunnen oversteken, kunnen er alvast op de autobruygen ingrepen gedaan worden. Een eerste stap kan zijn om hellingen te plaatsen bij de stoepranden zodat mensen die slecht te been zijn, rolstoelgebruikers en fietsers ook gebruik kunnen maken van het verhoogde voetpad. De Stopgap Foundation toont dat dit mogelijk is. De stichting kwam met het idee steden en zaken toegankelijker te maken door simpelweg zelfgemaakte draagbare felgekleurde houten hellingen te maken. Gezien ze draagbaar zijn is het gemakkelijk om ze te plaatsen en de felle kleuren trekken aandacht en fleuren de plek op. Het zou een perfecte opdracht kunnen zijn voor leerlingen in het vak houtbewerking. De leerlingen leren zo niet enkel over welke afmetingen en graadhoeken er nodig zijn, maar ook over het belang van inclusiviteit en het verbeteren van de publieke ruimte.

Een tweede stap kan zijn om het wegooppervlak in een andere kleur te verven. Het oppervlak doet de autobestuurder er aan herinneren dat er ook nog andere weggebruikers zijn en daarmee rekening dient te houden. Deze techniek wordt reeds op verschillende plekken toegepast en kan het een canvas worden voor een mooi kunstproject. Dit biedt een meerwaarde voor de omgeving en volgens de studie zouden er door deze techniek ook minder ongevallen gebeuren door verhoogde alertheid (Herbert, 2020).

Gezien de draagbare hellingen van hout zijn, is het meer een tijdelijke ingreep. De lokale overheid zou hierop kunnen inspikken door het plaatsen van meer duurzame hellingen in beton of de drempels af te schrapen tot hellingen. Een andere optie zou het verwijderen van de verhoging kunnen zijn en te kiezen voor paaltjes of stootbanden om het zachte verkeer te scheiden van het gemotoriseerde verkeer. Bij filevorming van de auto's blijft op die manier een veilige vrije doorgang gegarandeerd. Op deze manier wordt er een voordeel gecreëerd voor de zwakke weggebruiker wat extra kan stimuleren zich op deze manier te verplaatsen in plaats van de auto.



145. bovenaanzichten en perspectieven van fietsvriendelijke stootbanden. De loodrechte kant wordt naar de kant van de rijweg gericht.



146. Stopgap.ca foundation plaatst hellingen om de toegankelijkheid in de stad te bevorderen. (Williams, 2019)

147. Kunst op het asfalt (Herbert, 2020)



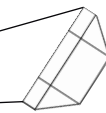
148. Stap 1 - urban tactic: draagbare hellingen in felle kleur worden geplaatst



149. Stap 2 - urban tactic: wegschildering



150. Stap 3 - niveauverschil voetpad en rijweg wordt verwijderd. Fietsvriendelijke stootbanden worden geplaatst ter afscheiding met de rijweg.



151. Bestaande toestand op de autobrudden



152. Toekomstige situatie op de autobrudden

Aanbevelingen

... voor de burger en bedrijven

Netwerk

Verspreid de boodschap

Organiseer

fietstochten met vrienden, familie, collega's...
urban tactics

Neem deel

aan fietsactiviteiten zoals periodieke tours, de SEA,
aan bijeenkomsten over verkeer
aan urban tactics:

- Materialen
 - Gebruik een felle dekkende verf met kwast of roller
 - Maak het sjabloon groot genoeg (A2-A1 formaat)
- Omstandigheden
 - Vermijd regen en wind
 - werk enkel op rustige wegen, want drukke punten zijn onveilig om aan te pakken
 - 's nachts is het veiliger om drukke punten aan te pakken, maar denk aan je zichtbaarheid
- Gedrag
 - Let op voor honden
 - Probeer niet op te vallen
 - Als men je aanspreekt blijf je positief

Digitaliseer

je fietstour
je ervaringen

Accomodeer

via het plaatsen van fietsenstallingen
via omkleed- en verfrissingsruimtes
via het aanbieden van bedrijfsfietsen
via het aanbieden van voordelen

... voor toekomstige studenten

- in plaats van opnieuw bilaterale gesprekken te voeren om opnieuw contact te leggen met gekende actoren, organiseer je 1 of 2 bijeenkomsten en nodig je het bestaande netwerk uit voor briefing en updates
- Heb geduld en houd rekening met het feit dat de actoren naast hun vrijwillige bijdrage en deelname nog vele andere verplichtingen hebben in hun dagelijkse leven, wees zelf flexibel
- Neem contact op met de ressortraad voor het uitvoeren van urban tactics
- Blijf zelf initiatief nemen bij interesse van overheden en sponsors

... voor de overheden

- Door op bepaalde locaties het voordeel aan de fietser te geven, stimuleer je het gebruik ervan
- Er is geen reden om in eenrichtingsstraten voor gemotoriseerd verkeer ook fietsers daartoe te verplichten.
- Er worden steeds nieuwe studies uitgeschreven, maar er wordt geen gevolg aan gegeven. Het mobiliteitsplan van Peleman (2020) geeft reeds een onderbouwde visie die als startpunt kan dienen.
- Meer of bredere wegen zijn geen oplossing. Andere wegen en respect van en naar alle verkeersdeelnemers zijn wel belangrijk.
- Het gebrek aan budget hoeft geen reden te zijn om kritieke punten niet aan te pakken en prioriteiten niet te verschuiven.
- Fietsen in Suriname is vandaag afschrikwekkend, verkeersslachtoffers tellen op. Handhaaf meer. Een eerlijke handhaving betaalt zichzelf immers terug.
- Initiatieven van onderuit zijn bewijzen waar geen studies voor nodig zijn om een situatie aan te pakken. Omarm deze en faciliteer ze.

Conclusie

Het besluit laat toe terug te komen en een concluderend antwoord te formuleren op volgende onderzoeksvragen:

- Hoe kunnen we door middel van urban tactics het fietsgebruik stimuleren en een modal shift faciliteren in Paramaribo-Noord?
 - Hoe kunnen we door middel van urban tactics de twee fietsassen uitrollen?
- Hoe kunnen we de eerste stappen zetten richting de bouw van de fietsbruggen?
 - Hoe kunnen we de ervaringen van urban tactics rond de fietsassen inzetten op andere soortgelijke plekken?

Communiceren met lokale inwoners leer je nieuwe inzichten die je zelf nooit zou kunnen verzinnen. Redenen die wij in België niet kennen kunnen in Suriname perfect valabel zijn om niet te fietsen. Zo zijn bijvoorbeeld de gevaarlijke putten in de weg die verdwijnen onder grote bruine plassen van een regenbui een perfecte reden om je fiets aan de kant te laten staan. De wegen mogen dan wel zeer druk zijn, de echte reden waarom het zo gevaarlijk word is het onaangepaste gedrag tegenover fietsers van vele autobestuurders. Door te luisteren begrijp je waarom problemen zijn zoals ze zijn. Enkel zo kan je een positie vergaren waarin je op zoek kan gaan naar oplossingen die werken.

Zoals eerder vermeld breidt een netwerk erg snel uit. Hierin is het echter wel zaak het aantal gesprekken op tijd af te bakenen en over te gaan tot actie. Actie is overigens het belangrijkste aspect van urban tactics. Vanaf er enkele voldoende uitgesproken trekkers zijn kan er al aan de slag gegaan worden. Het is onmogelijk iedereen te betrekken. Er zullen zich steeds nog kandidaten aanmelden om deel te nemen. In de toekomst zullen daarom ronde tafels en workshops beter passen dan de bilaterale gesprekken die nu overheersten.

Het last-minute en quasi alleen aanpakken van het schilderen van fietssymbolen in tegenstelling tot de urban tactic in samenwerking met de Nabawischool (beschreven in Deel II door Marlies Struyf) en de samenwerking met de AdeKUS studenten bewijst dat je je in alle handelingen die je doet in het onderzoek moet verbinden aan een lokale trekker: groep of organisatie die zich mee inzet voor de uitvoering ervan. Op deze manier creëer je automatische opvolging gezien de lokale uitvoerders het project eigen maken.

Via de samenwerking door middel van workshops met lokale ontwerpers, namelijk de AdeKUS studenten slaagden we erin een ontwerp te realiseren van een eerste fietsbrug en een daarbijhorend uitvoeringsdossier. Hiermee wekten we interesse van de IDB als sponsor. Door nu kort op de bal te spelen en contacten te onderhouden met IDB en de overheid zetten we de ook die eerste stap richting de bouw van de eerste fietsbrug die als pilot kan dienen voor de drie andere fietsbruggen. De methodiek van de wekelijkse workshops was succesvol. Het contact bleef onderhouden en wekelijks resultaten werden geboekt. Ieder kon zijn kennis en talent tonen.

Tactical urbanism is een manier van plannen die complementair is aan het gebruikelijke stedenbouwproces. Het biedt een antwoord op het trage en logge karakter dat de stedenbouw en ruimtelijke planning kenmerkt. Grote en integrale plannen kosten veel geld en zijn zo gewoonweg onhaalbaar voor Paramaribo. Via tactical urbanism hoeven we hier niet op te wachten en kan de burger het initiatief nemen, gezien de prioriteiten van de overheid momenteel enkel op het gemotoriseerde verkeer liggen. Verandering hoeft niet groot te zijn om groot te worden. Stap voor stap zal de bal aan het rollen gaan, wanneer men inziet dat het werkt.

Het ontwerpend onderzoek wees uit hoe urban tactics ook op andere plekken in de stad kunnen worden toegepast. Door hieraan ook lokale trekkers te verbinden worden er win-win situaties gecreëerd die de aanzet geven tot realisatie van zulk een urban tactic.

Enkel via de unieke methodiek van het participatief actieonderzoek die ISTT vooropstelt is het mogelijk op zulke korte termijn waardevolle actie te ondernemen. Het idee dat je als student voor je masterproef écht iets kan realiseren samen met de doelgroep van het onderzoek is zeldzaam, maar vind je terug bij ISTT.

“De grote motivatie en ambitie waarmee de studententeams aankwamen in Suriname was bewonderenswaardig en zorgde voor een hernieuwde hoop onder ons. Dat is de kracht van ISTT” - Priscilla Alendy

Algemeen heeft deze buitenlandse stage mijn horizon verbreed en ben ik dankbaar dat ik deze kans kreeg. De masterproef bracht me naast de inhoudelijk opgedane kennis ook een les in zelfstandigheid. De intensieve periode van twee maanden van ononderbroken interviews, activiteiten en formele vergaderingen waren een uitstekende oefening in volharding en omgang met verschillende types respondenten en brachten me extra mensenkennis bij.

Het was niet eenvoudig om de masterproef als individueel onderzoeksdocument op te vatten, terwijl het grootste gewicht in het gemeenschappelijke parktijkwerk ter plekke zat. We zijn er dan ook van overtuigd dat het praktijkwerk samen met de lokale partners gedurende de periode van twee maanden in Paramaribo de daaruitvloeiende aanbevelingen en ontwerpen op papier steeds overstijgt.

De reacties uit gesprekken en na activiteiten bewijzen dat urban tactics het geloof in het eigen kunnen versterkt en fietsgebruik ook met eenvoudige acties gestimuleerd kan worden. De getuigenissen van de partners van de Nabawischool en de AdeKUS studenten tijdens de samenwerking over hun gewijzigde houding tegenover fietsgebruik zijn het mooiste resultaat van dit onderzoek.

Bibliografie

Referenties

Externe links

Bronnen

Adams, B., Adriaensen, E., Bean, H., Berghmans, J., Biekens, N., Blondé, A., ... Wellens, G. (2011). Antwerpen – Paramaribo (2004-2010) Een bestuurlijke en academische samenwerking ter ondersteuning van architectuur, monumentenzorg en stedenbouw in Suriname. In De Wever, H. (2011). *Participatie als rode draad door de samenwerking* (pp. 74-76). Deurne, België: drukkerij Gazelle.

Referenties

Agentschap Wegen en Verkeer. (2005) *Fietsvademeccum*. Geraadpleegd van https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vademeccum-fietsvoorzieningen

Algemeen Bureau voor de Statistiek. (2021, november). *Verkeers- en Vervoers Statistieken* (Nr. 2017–2020)

Andersen, M. C. (2012, 22 maart). *Sao Paulo’s Bicycle Schools - Escolas de Bicicleta*. http://www.copenhagenize.com/.

Bendiks, S., & Degros, A. (2020). *Traffic Space is Public Space: A Handbook for Transformation* (1ste editie). Park Books.

Bendiks, S., Degros, A. & Andersen, M. C. (2013). *Cycle infrastructure*. nai010 uitgevers

Berthelet M., Boucher N. (Regisseur). (2017). *The Life-Sized City*. Toronto [Documentaire]. TVOntario.

Boelens, L., Dehaene M., Goethals, M., Kuhk, A. & Schreurs, J. (2015). *Living labs: co-evolutie planning met onderzoekers, overheden, burgers en ondernemers voor uitvoerbare ruimtelijke projecten*. Steunpunt Publicaties, 1-109.

Co Designstudio & Street Plans Collaborative, (2014), Tactical Urbanism Guidebook https://issuu.com/codesignstudio/docs/tacticalurbanismvol4_141020/30

De Nationale Assemblée, (1957, september, 23), *Rijbesluit 1957*, https://www.dna.sr/wetgeving/surinaamse-wetten/geldende-teksten-tm-2005/rijbesluit-1957/

De Zondagmorgenbikers, (n.d.), https://www.facebook.com/dezondagmorgenbikers

Doumen, M.J.A., Schoon, C.C. & Aarts L.T. (2010). *Integraal beleid voor verkeersveiligheid: wat houdt dat eigenlijk in?* Leidschendam: CROW, Geraadpleegd op https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2010-11.pdf

Fietsen in Suriname, 2019, *Superbikeshop*, https://www.fietsenin-suriname.nl/nl/blog/superbike-shop

Fietsmobiliteit in Suriname, (n.d.), https://www.facebook.com/groups/3184803325121002

Flanders Investment and Trade, (2022), *Suriname in Cijfers*. https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/landen/suriname/cijfers

Geels, F. W. (2002). *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study*. Research policy, 31(8-9), 1257-1274.

Gehl, J. (2016). *Steden voor mensen*. Vanden Broele.

Goethals, M. (2021). *Masterproef Seminarie Participatief actieonderzoek en GDPR*. [Powerpoint slides]. Blackboard. https://blackboard.uantwerpen.be

Heirman, S. (2019). *Waarom blijft stedelijke uitspreiding bestaan?*[Doctoraatsproefschrift, Universiteit Antwerpen, België]. Geraadpleegd op 4 januari 2022, van https://repository.uantwerpen.be/docman/irua/aa4bcd/164552.pdf

Hou, J., Spencer, B., Way, T., & Yocom, K. (2014). *Now Urbanism*. Taylor & Francis.

ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants. (2019, Oktober). *Action Plan for Paramaribo, Suriname*. Antwerpen, België.

ISTT, (2022), *Journal*, https://studio.istt.be/en/journal

Korps Suriname Verkeersvrijwilligers, (2022, maart, 21), *Radiouitzending Veilig Verkeer*, https://www.facebook.com/KorpsSurinameVerkeervrijwilligers/posts/

Lam M. (Regisseur). (2018). *The Life-Sized City: Copenhagen* [Documentaire]. TVOntario.

Referenties

Lydon, M., Garcia, A., & Duany, A. (2015). *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. Island Press.

Markus, N. (2021, 8 september). *Waarom het bezoek van de Surinaamse president aan Nederland historisch is* [Persbericht]. https://www.trouw.nl/binnenland/waarom-het-bezoek-van-de-surinaamse-president-aan-nederland-historisch-is~b7aa1aec/?referrer=https%3A%2F%2Fnl.wikipedia.org%2F

Ministerie van Openbare Werken, (2021, augustus, 8), *Noord Commewijne Toerisme Cluster tekent MOU met Openbare Werken*, https://publicworks.gov.sr/actueel/2021/noord-commewijne-toerisme-cluster-tekent-mou-met-openbare-werken/

Neyt H., Paeps R., Peleman A. (2020). *Blauwgroen Netwerk voor Paramaribo-Noord*. [masterthesis, Universiteit Antwerpen].

Olde Kalter, M. J. (2008, april). Blijvend anders onderweg mobiliteit alloctonen nader bekeken (Nr. 978–90-8902-025–3). Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid.

Paeps, R. (2020). *Actongerichte ontwikkelingsstrategieën voor een blauwgroen netwerk in Paramaribo-Noord*. [masterthesis, Universiteit Antwerpen].

Peleman A. (2020). *Concepten voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling in Paramaribo*. [masterthesis, Universiteit Antwerpen].

PURP, (n.d.), *PURP*, https://purp.sr/nl/home/

RB, (2020, september, 29) *Meer Surinamers op de fiets* https://www.dbsuriname.com/2020/09/29/meer-surinamers-op-de-fiets/

RB, (2021, februari, 18), *Kopen we meer fietsen?* https://www.dbsuriname.com/2021/02/18/kopen-we-meer-fietsen/

Strava, (n.d.) *Global Heatmap*, https://www.strava.com/heatmap#13.13/-55.17115/5.83396/bluered/all

Van Roey, T. (2015, 15 mei). *Suriname: een rijke ondergrond is nog geen garantie op ontwikkeling*. Mondiaal Nieuws. https://www.mo.be/reportage/suriname-een-rijke-ondergrond-nog-geen-garantie-op-ontwikkeling

Veenendaal, W. (2020). *Does Smallness Enhance Power-Sharing? Explaining Suriname’s Multiethnic Democracy*. Ethnopolitics, 19(1), 64-84.

Verheyen, T. (2022, april 21) *Nieuwe wegmarkeringen voor fietsers op gemeentewegen*, Het Laatste Nieuws, https://www.hln.be/rijkevorsel/nieuwe-wegmarkeringen-voor-fietsers-op-gemeentewegen~aa6fb3bf/

Verrest, H. J. (2010). *Paramaribo. Cities*, 27(1), 50-60.

Walk Your City, (n.d.), https://walkyourcity.org

Wayne state university, (n.d.), geraadpleegd van https://today.wayne.edu/news/2016/05/23/walk-wayne-state-encourages-exploration-of-midtowns-many-destinations-5882

WHO, (2018), *Global Status Report on Road Safety*. Geraadpleegd op 14 augustus, van https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684

Wirjosentono, R. (2022, 30 maart). *Paramaribo moet fietsvriendelijk worden*. De ware tijd.

Wouter, M. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

Zandbergen, P. (2022, 11 maart). *Waarom is Paramaribo niet fietsvriendelijk?* [Masterthesis]. Universiteit Antwerpen.

08	Overzichtsschema van de 7 boeken in het masterproefonderzoek 'Blauwgroen Netwerk in Paramaribo-Noord' (Neyt, Paepe & Peleman, 2020)	124	Peleman, 2020
09	De toepassing van mega- en superblocs op Paramaribo-noord (Peleman, 2020)	125	Peleman, 2020
10	Overzicht van de fietsbruggen op de oostelijke plantage-as (Peleman, 2020)	126	Peleman, 2020
11	Impressie van een fietsbrug (Peleman, 2020)	127	Peleman, 2020
12	Fietsroutes met omliggende functies (Peleman, 2020)	128	Neyt, 2020
13	transitiedenken schema (Geels, 2002)	129	Paepe, 2020
14	Bouquinistes (Brueder, 2021)	130	Plan gebaseerd op Peleman, Neyt, Paepe, 2020
15	Play streets NY (Pran, 1981)	143	Williams, 2019
16	Kuonkuey Design Initiative (Critton, 2019)	146	Williams, 2019
17	The Life Sized City (Colville-Andersen, n.d.)	147	Herbert, 2020
18	Global Heatmap , (Strava, n.d., Global Heatmap) eigen bewerking		
19	ALDO (ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants, 2019)		
22	Peleman, 2020		
39	Strava, 2020		
44, 45, 46	De Zondagmorgenbikers, n.d., facebookposts		
47	Fietsen In Suriname, n.d., foto		
48	Fiets Plezier, n.d., logo		
52	Wayne state university, n.d., foto		
53	Walk Your City, n.d., bordje		
54	Steveniers, S. 2017, Hugo Bollen leerde Vlaanderen fietsen		
55	AWV, n.d, knooppunt		
57, 58	URS, n.d., urban tactics		
74	Route gebaseerd op Peleman, 2020, kaart		
81	Route gebaseerd op Peleman, 2020, kaart		
97	Lankhorst recycling, 2022, Brug		
107	PURP, n.d.,		
108	Stichting Surinaams Museum, n.d., foto		
109	Ilaco, 2022, plan		
110	Gebaseerd op ilaco, 2022		
111	Gebaseerd op ilaco, 2022		
112	Vrede, 2015, Vlaggenplein		
117	United News, 2020, Waka Pasi		
123	Peleman, 2020		
124	Peleman, 2020		
125	Peleman, 2020		
126	Peleman, 2020		
127	Peleman, 2020		
128	Neyt, 2020		
129	Paepe, 2020		
130	Plan gebaseerd op Peleman, Neyt, Paepe, 2020		
143	Foto		
146	Williams, 2019		
147	Herbert, 2020		
44, 45, 46	De Zondagmorgenbikers, (n.d.), geraadpleegd van https://www.facebook.com/dezondagmorgenbikers		
47	Fietsen In Suriname, (n.d.) geraadpleegd van https://www.fietseninsuriname.nl/		
48	Fiets Plezier, (n.d.), geraadpleegd van https://www.facebook.com/Fietspleziersuriname		
52	Wayne state university, (n.d.), geraadpleegd van https://today.wayne.edu/news/2016/05/23/walk-wayne-state-encourages-exploration-of-midtowns-many-destinations-5882		
53	Walk Your City, (n.d.), geraadpleegd van https://walkyourcity.org		
54	Steveniers, S. (2017, augustus 20) <i>Hugo Bollen leerde Vlaanderen fietsen</i> . geraadpleegd van De Standaard https://ap.lc/p0d57		
55	AWV, (n.d), geraadpleegd van http://www.toerismevlaanderen.be/sites/toerismevlaanderen.be/files/assets/documents_KENNIS/19052015%20Definitieve%20Richtlijnen%20fietsen.pdf		
97	Brug nederland (lankhorst recycling, 2022)		
107	PURP, (n.d.)		
108	Stichting Surinaams Museum, (n.d.)		
109	Ilaco, 2022		
110	Gebaseerd op ilaco		
111	Gebaseerd op ilaco		
112	Stuart vrede, 2015, <i>Vlaggenplein</i> , geraadpleegd van https://www.facebook.com/AMAZINGTROPICALSURINAME/photos/pcb.878942058847203/878941942180548/?type=3&theater		
117	United News, 2020, <i>Waka Pasi</i> , geraadpleegd van https://unitednews.sr/paramoro-plein-een-waardige-toevoeging-aan-de-moderne-waka-pasi/		
123	Peleman, 2020		

Bijlage 1

Burgers willen veilig fietsen

Geplaatst op januari 28, 2022



In je vrije tijd iets leuks met je kind doen, daar streven ouders naar. Samen fietsen is één zo'n activiteit. In deze tijd echter gaat dat moeilijk en is het bovenal gevaarlijk om te fietsen.

Kemp, die in zijn jonge jaren vaak fietste, geeft aan dat fietsen gezellig is in een groep en ook goed is voor de gezondheid en het lichaam. "Ik fietste vaak verre afstanden, maar besloot na een aanrijding het dichtbij huis te houden. Met het verkeer nu is het heel moeilijk vooral met een minderjarige kind." Kemp probeert namelijk toch zijn zoon te leren fietsen, maar dat kan alleen in de vroege ochtend of bij het vallen van de avond.

"Ik ben vaak in de ochtend aan het fietsen. Zonder dat ik mijn zoon wakker maak, staat hij zelf op om mee te komen. Hij geeft aan dat het hem een goed gevoel geeft voor hij naar school gaat. Het is inderdaad goed voor het lichaam en je eigen ik. De reden waarom ik die tijden kies om te rijden is, omdat er geen fietsen noch bromfietsen pad is in mijn woonwijk. Ik moet enkele blokken verder om te kunnen fietsen. Maar, je moet toch voorzichtig zijn. In de middag wordt het fiets- en bromfietspad ook tot een rijbaan voor auto's gemaakt. Ook al staan er borden, maar voor roekeloze bestuurders is het geen probleem. Ik ben letterlijk de enige in de buurt die nog kiest te fietsen, terwijl anderen liever iets anders zoeken te doen."

Maureen die vorig jaar een fiets kocht voor haar zoon, geeft aan dat hij alleen op het erf mag fietsen. "Als hij op bezoek gaat bij oma op Commewijne neemt hij zijn fiets mee en geniet hij op het groot perceel van oma. De wegen in Suriname zijn niet om te fietsen. De wegen zijn in slechte staat en al zie ik een fietspad toch durf ik het niet. Het is ook niet verstandig te fietsen in een verlaten buurt."

Een andere burger geeft aan dat zij wel met haar dochttertje fietst. "Met haar fiets ik wel korte afstanden van waar ik weet, dat er genoeg ruimte is voor voetgangers en fietsers en bromfietzers."

"Mijn woonwijk is gelukkig zo georganiseerd, maar toch heb je enkelen die het bromfietspad als parkeerplaats gebruiken. Ik probeer wel verre afstanden te fietsen, zodat ik aan de ene kant fit kan blijven en mijn conditie kan opbouwen. Je maakt als fietsers toch veel ellende mee in het verkeer. Ook al rij je helemaal aan de zijkant van de weg, toch wordt er getoeterd voor je om nog meer naar de zijkant te gaan. Hoe doe je dat, als de weg al niet goed is? Of als er troep op de weg ligt en als de goten en sloten niet op tijd verzorgd worden en het gras en onkruid helemaal op het asfalt is gegroeid?", aldus de burger.

"Je raakt door het getoeter zenuwachtig. Ik geef het niet zo snel op." De vrouw zegt verder, dat zij gemerkt heeft dat zij meer mensen in haar woonwijk heeft gemotiveerd om te fietsen.

"Ik ben nu vanaf 5 uur in de ochtend samen met vier anderen mensen in de buurt aan het fietsen. Soms in de vooravond ook een gezellige kiek met mijn de kinderen erbij. Ons land heeft veel ruimte. Kan er een park opgezet worden waar men toch naar toe kan met al die drukte in hun leven? Een plek waar men kan fietsen, genieten van het natuur, waar je kan lopen met je hond, waar men spelletjes kan organiseren voor kinderen en leuk buiten dineren, een plek waar auto's niet toegestaan zijn en er ook extra beveiliging is. Vaak worden voorbeelden van het buitenland overgenomen, dan kan dit toch ook?", vraagt de burger zich af. "Dat zou best wel een goede investering zijn. Kinderen hebben de motivatie nodig en het gevoel dat zij nog kind mogen zijn en genieten van hun jeugd. Het gaat ook voor minder hangjongeren zorgen."

TM



Veilig verkeer

Paramaribo moet fietsvriendelijk worden

Mensen die gebruik maken van de fiets in Groot Paramaribo ervaren in de afgelopen twintig jaren stress op straat. Door de toename van het aantal auto's en de relatief smalle wegen is het voor fietsers bijna onmogelijk zich veilig te voelen.

TEKST
RICKY WIRJOSENTONO
BEELD
PRIVÉCOLLECTIE

San Rymenants (22) met een achtergrond in sociale wetenschappen en Marlies Struyf (30), een architect, twee Belgische studenten master stedenbouw en ruimtelijke planning van de Universiteit van Antwerpen, zijn voor twee maanden in Paramaribo voor hun thesis rond fietsmobiliteit. "We onderzoeken - in samenwerking met personen en instanties en met praktisch acties zoals fietstochten en lezingen - hoe fietsen kan worden gestimuleerd en de infrastructuur kan worden aangepast", vertelt Struyf.

Het duo is voor het eerst in Suriname maar nam dagelijks de fiets. "Eigenlijk vond ik het in het begin prima, maar gaandeweg hebben wij gevaarlijke situaties meegeemaakt. De automobilisten houden niet echt rekening met je in het verkeer en rijden heel dichtbij je", deelt Rymenants haar ervaring.

neer in Paramaribo Noord (veel meer) mensen gaan fietsen het geleidelijk aan zal overslaan naar andere buurten. "Ik geloof dat die verandering in het gedrag van de gemiddelde burger kan plaatsvinden. Maar veranderingen zullen niet abrupt plaatsvinden, omdat de meeste straten niet goed begaanbaar zijn of geen fietspaden hebben."

Het zal volgens hen wel tien tot twintig jaren duren voordat er een verandering komt in het gedrag van de burgers. "Ik heb in Antwerpen binnen tien jaar een verandering gezien, dus ik denk dat het ook in Suriname kan gebeuren dat meer mensen op de fiets gaan", aldus Struyf. Ze stelt dat fietsen gezond en voordelig voor de portemonnee is, vooral gelet op de stijgende brandstofprijzen en de files. "Maar mensen moeten willen. Ik merk dat de mensen gauw de auto pakken om naar de winkel te gaan, terwijl die vlak op de hoek is of op loopafstand."

Eén van de aanbevelingen van de studenten zal daarom zijn om elk weekend fietstochten te organiseren in de buurten waarbij prijzen kunnen worden gewonnen. Buurtbewoners moeten volgens de studenten de handen in elkaar slaan om gezamenlijk te zorgen voor goede infrastructuur in hun woonomgeving. Ook betere voorlichting vanuit de overheid voor het rijgedrag van de automobilisten is belangrijk.



San Rymenants (l) met naast zich Marlies Struyf ontplooiën diverse (fiets)activiteiten in Paramaribo Noord. De hoofdstad zou fietsvriendelijker moeten worden, maar om de fietscultuur te kweken zal er onder meer aan de infrastructuur moeten worden gewerkt.

De onderzoekers vertellen dat in 2019 andere studenten een theoretische thesis hebben geschreven, met inbegrip van een plan voor duurzame mobiliteit in Paramaribo Noord. Nu is het aan Rymenants en Struyf te beginnen met het praktische gedeelte. Deze week organiseren ze diverse fietsactiviteiten.

Geen fietscultuur

Struyf: "Wij hebben heel wat mensen gesproken en veel activiteiten georganiseerd. Wij willen iets veranderen aan de mindshift. We doen dat op verschillende manieren." De twee willen niet dat hun documentatie in een lade verdwijnt, maar dat mensen daadwerkelijk gebruik zullen maken van hun suggesties en aanbevelingen.

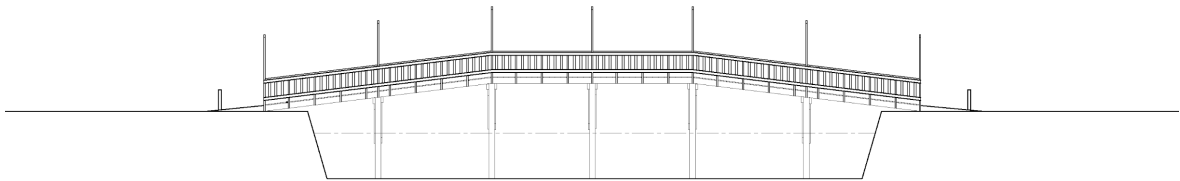
Ondertussen is er een fietstocht is georganiseerd op de Nabawischool te Tourtonne. Ongeveer honderd ouders, (hun) kinderen en leerkrachten hebben in de buurt van de school gefietst en zeggen dat het leuk was. Rymenants en Struyf werden geconfronteerd met de bureaucratie. "Toestemming vragen aan de autoriteiten vergt veel tijd. Om dingen vrij snel te organiseren is bijna onmogelijk", concluderen ze.

In veel Europese landen, ook in België, is het normaal dat men op de fiets stapt, in plaats van in de auto. België doet veel voor fietsers, omdat de overheid weet dat hoe minder auto's rijden hoe minder de uitstoot van koolstofdioxide is. Dit is beter voor het klimaat en voor de economie, want er zijn dan minder files. Maar Suriname heeft geen fietscultuur. Het tweetal haast zich erop te wijzen dat fietsen hand in hand gaat met een goede infrastructuur en accommodaties op de werkplek.

Voordelen

Ook werkt het klimaat niet mee. Struyf: "Mensen komen niet graag bezweet op het werk aan en op de meeste werkplekken is er geen douche om je op te frissen." Toch hopen de twee studenten dat wan-

PIKIN BROKI



Pedestrian / Bicycle Bridge Paramaribo-North
Pilot Project in Support of Sustainable Urban Mobility Suriname

With respect to:
Inter-American Development Bank

In the context of:
ISTT - Interdisciplinary Studio for Territories in Transition
a collaboration between: Anton de Kom University & University of Antwerp

In succession to:
Action Plan for Paramaribo - ISTT University of Antwerp & IBT engineering consultants
commissioned by: Inter-American Development Bank

Text by:
University of Antwerp, Belgium - master Urbanism & Spatial Planning
Promotor: Goethals Marleen
Students: Rymenants Sam, Struyf Marlies

Plans, Visuals & Financial Specifications by:
Anton de Kom University, Suriname - bachelor Infrastructure & Civil Engineering
Promotor: Marciano Dasai
Students: Alendy Priscilla, Ishaak Rashaad, Patandin Shrada, Ramcharan Wiedesh,
Wirodikromo Zubair
& with help of: Kasnawi Hateem - Sadewa D&E



**Universiteit
Antwerpen**

Pedestrian / Bicycle Bridge Paramaribo-North
Pilot Project in Support of Sustainable Urban Mobility Suriname

Executive summary

This file presents the design of a bicycle/pedestrian bridge along a new bicycle route to be rolled out in Paramaribo-North (SU). This bicycle route is embedded in a large-scale urban development program for sustainable mobility¹. The bridges form a necessary link in the route and function as a stepping stone towards a mental and physical transition towards more bicycle use in Paramaribo. This file kindly asks for support for this pilot project including the implementation of the first pedestrian/bicycle bridge along the bicycle route.

Content

1. The advantages of cycling
2. Recreational bicycle routes
3. Description of the bridge
4. Plans
5. Visuals
6. Financial Specifications

¹ ISTT Universiteit Antwerpen & IBT engineering consultants. (2019, Oktober). *Action Plan for Paramaribo, Suriname*. Antwerpen, België
Neyt H., Paeps R., Peleman A. (2020). *Blauwgroen Netwerk voor Paramaribo-Noord*. Universiteit Antwerpen.

1. The advantages of cycling

Cycling has numerous advantages on many levels. It is healthy, both physically and mentally. It is an exercise and opportunity to go outside and breathe in fresh air. Cycling is fun, it encourages social interaction and increases social control on the streets. An authority that stimulates this activity proactively commits itself on public health.

Cycling is not only healthy for human kind, but also for the rest of the world. In contrast to motorized traffic, it doesn't emit CO₂ or greenhouse gasses and it is less noisy. Functional bicycle traffic creates more space, improves traffic flows and reduces traffic jams, since every cyclist makes up for one car. More space also creates new opportunities for other functions and activities on the streets.

Cycling culture also provides a socio-economic advantage. Increasing fuel prices and the high costs of owning a car take a huge gap out of people's budget. Cycling culture provides cheap mobility for every citizen and allows people to spend their money differently. Furthermore it attracts tourism which is great for the local economy. People can discover the city by bike, stop easily at interesting spots, take pictures, etc.

Lastly, we believe now is the time to introduce the cycling culture in Paramaribo-Noord. We can build on a COVID-momentum in which the economic crisis and increasing fuel prices get people to rethink their use of transport, their health and way of life.

2. Recreational bicycle routes

In order to introduce cycling culture in Paramaribo-Noord two recreational bicycle routes were designed. Both routes, each on another side of the congested main streets (Wilhelminastraat & Mr. M.W. Thurkowstraat), connect the city center with hotspots in Noord: Clevia, an ecological amusement park, and Leonsberg, a ferry service to Commewijne (which links to the existing Noord Commewijne Cluster tourism project cycle route)². This way we can regenerate the northern region of Paramaribo and relieve the southern ferry service.

The reason why we focus on recreational routes is based on observations in the field. Citizens of Paramaribo almost never use the bike for functional use, because of the climate, their status, unsafe roads due to a lack of enforcement and the absence of bicycle infrastructure. Cycling as a recreational activity, however, is a growing trend. We want to anticipate and answer the growing demand for safe and pleasant routes. Ultimately, this can be a stepping stone towards functional use as well. This way incremental change is initiated towards a modal shift.

The pilot routes will be unrolled through the northern region first because of the absence of heavy traffic. The existing streets are safe since they are relatively recently built and attractive due to the presence of water canals and greenery.

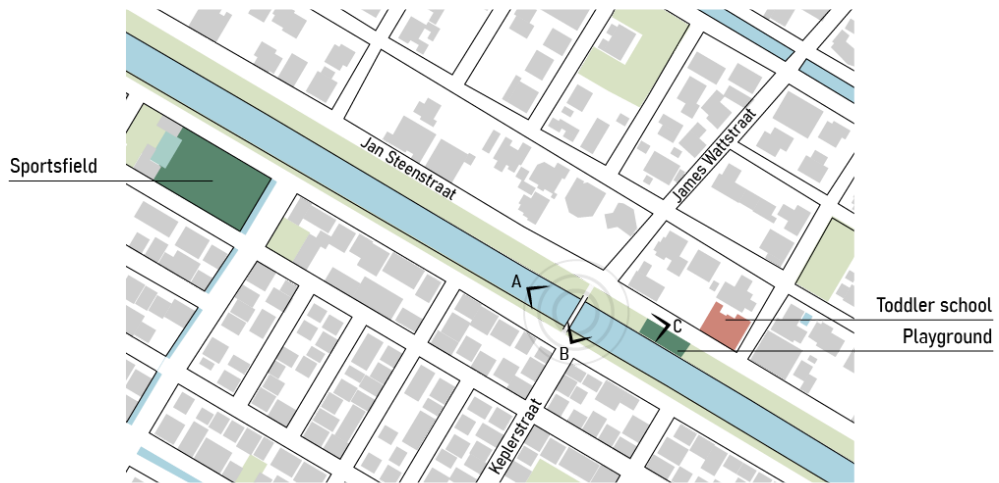
The implementation will happen on three levels. Firstly, through social support. A local community is needed to sustain the project. Secondly, visibility of the routes on the road will be carried out through signalisation (marks on the road surface and road signs) and safe bicycle storage. Virtual and online options to promote the routes are currently being explored. Last but not least is the infrastructure, namely the 4 pedestrian/cycling bridges that have to be built to unroll the routes.

These bridges will create shortcuts for pedestrians and bikers because they can avoid the congested and dangerous existing bridges for cars that are often huge detours for them. The bridges do not only create a safe cycle route, they also connect neighborhoods and encourage inhabitants to leave their car on the side when going outside for daily pursuits. The location of the first pilot bridge is indicated on the map enclosed in this file (James Wattstraat & Jan Steenstraat). This area is famous in the city for accommodating the locally called 'trimmers' or joggers in the streets of North. The presence of the toddlerschool, playground and a small sportsfield of a boarding school provides an extra argument for the bridge and to slow down car traffic in the street.

²

<https://publicworks.gov.sr/actueel/2021/noord-commewijne-toerisme-cluster-tekent-mou-met-openbare-werken/>

- ⊙ Pilot bridge 1
- ⊙ Bridge 2, 3 & 4
- / Cycle route
- ⋯ Alternative cycle route
- ⋯ Congested streets



3. Description of the bridge

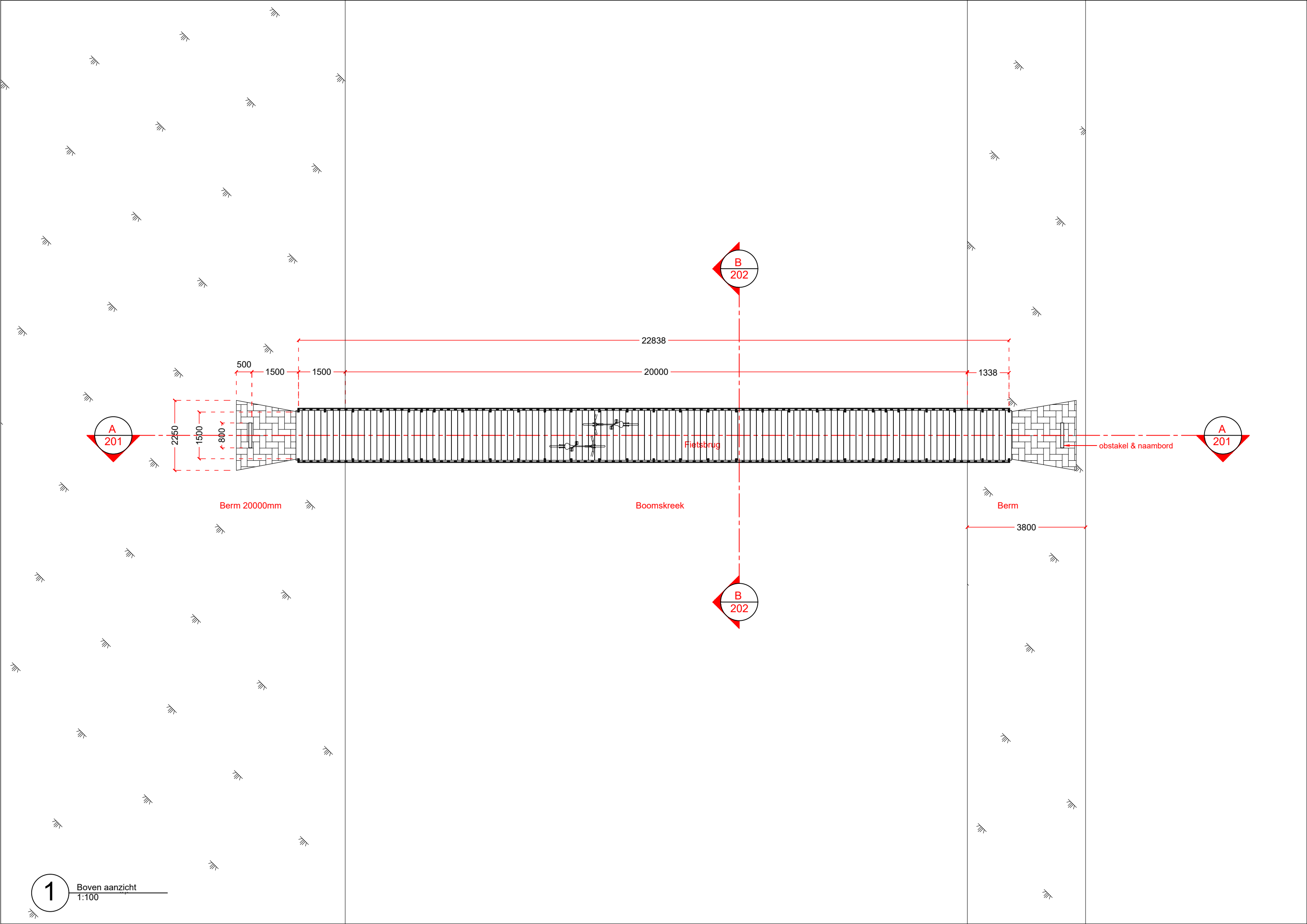
The little bridge or 'Pikin Broki' in Surinamese language spans a distance of about 20 meters over the Creek (Boomskreek), carried by 4 wooden piles. The bridge consists of three parts: a comfortable slope on both sides leads on to a horizontal part in the middle. The construction will hold a distance of 1.20 meters above the highest possible water level (which is as high as the bank). This way the new infrastructure cannot obstruct potential canoe or other boat traffic on the creeks of Paramaribo in the future as well for tourists as for locals.

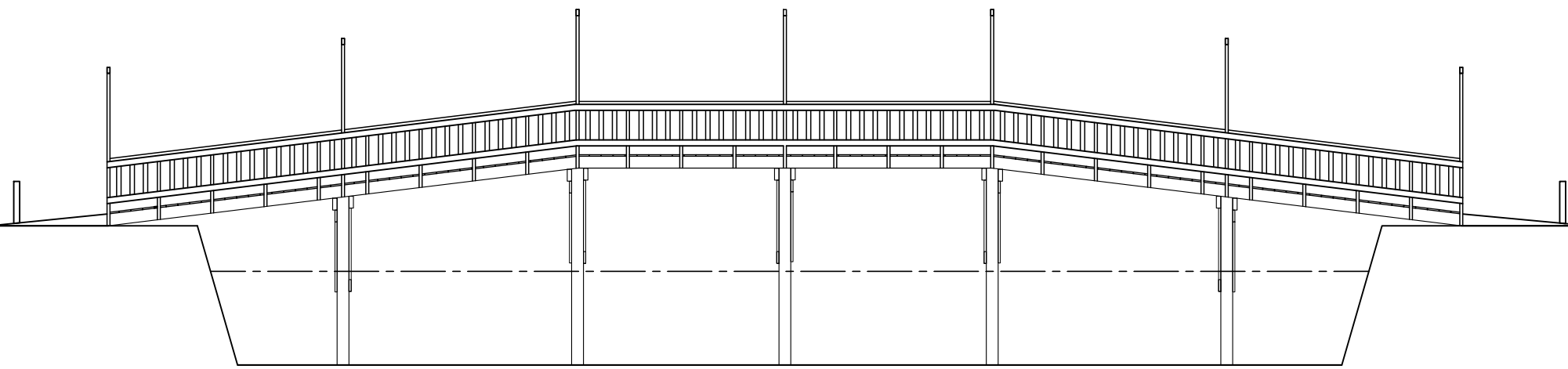
To avoid usage of the bridge by car drivers and to give the exclusive use to bikers and pedestrians, the width of the bridge will only be 1,50 meters (without handrail). This width is comfortable for two pedestrians walking side by side or one cyclist on or next to his bike. A motorcycle is able to use the bridge but is encouraged to slow down by the obstacles on both sides of the bridge. The obstacles are designed as big planters for crops and flowers. They subtly slow down bridge users to protect them from car traffic on the streets. The planter is a first step to transform the road- and waterside next to the bridge into a communal garden, a resting point on the bicycle track or a small mobile retail hub for bike repair or drinks.

The bridge is equipped with a safe handrail. The structure of the handrail invites the community of local inhabitants to decorate it with fishing nets, bamboo, etc. This allows them to appropriate the bridge and helps to motivate shareholders to maintain the bridge. As aftercare is a structural component of the implementation of the bridge, the group of local shareholders will be involved in every step of the building process including the design of a plan for aftercare.

The choice of wood as a construction material is based on its natural character that fits well into the environment and reflects the ecological benefits of slow traffic. Wood is grown locally, more affordable and more sustainable than concrete or steel, but it does require more attention to maintenance. The flexibility of wood allows for quick and easy adjustments or repairs. This is also useful in the event of a possible application of the bridge at a different location. Only the two abutments that connect the wooden bridge to the land are made out of concrete.

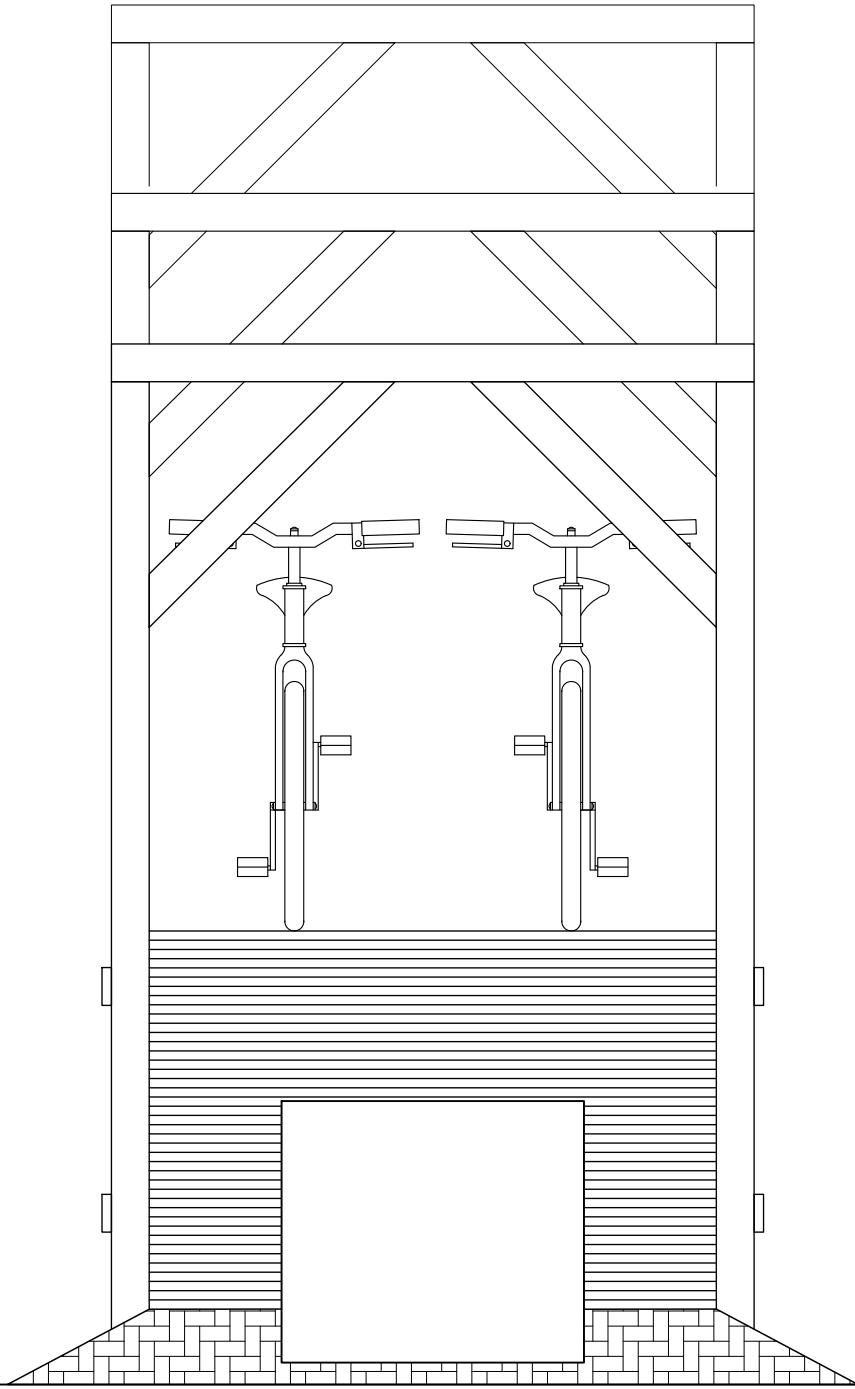
4. Plans



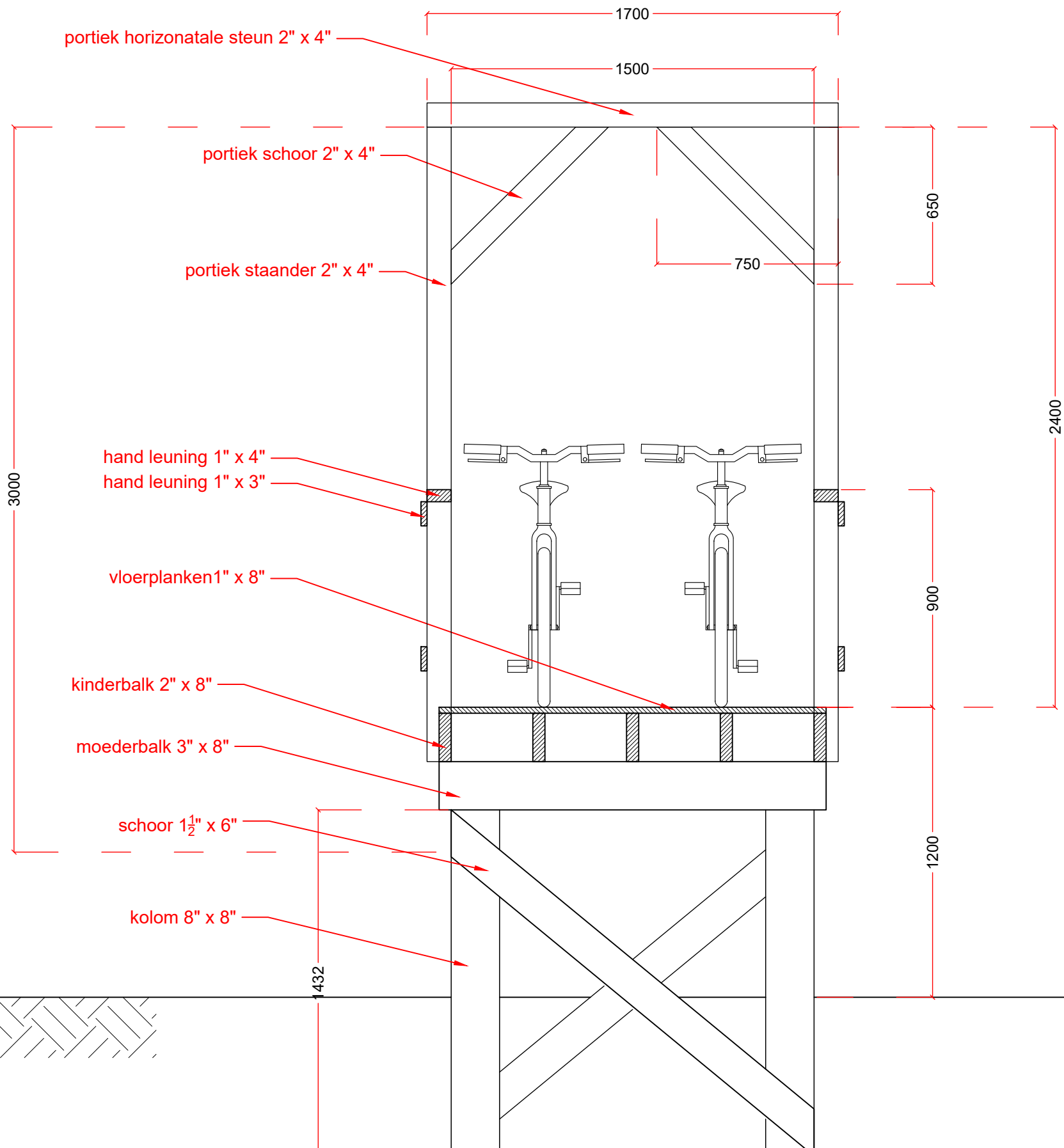


1

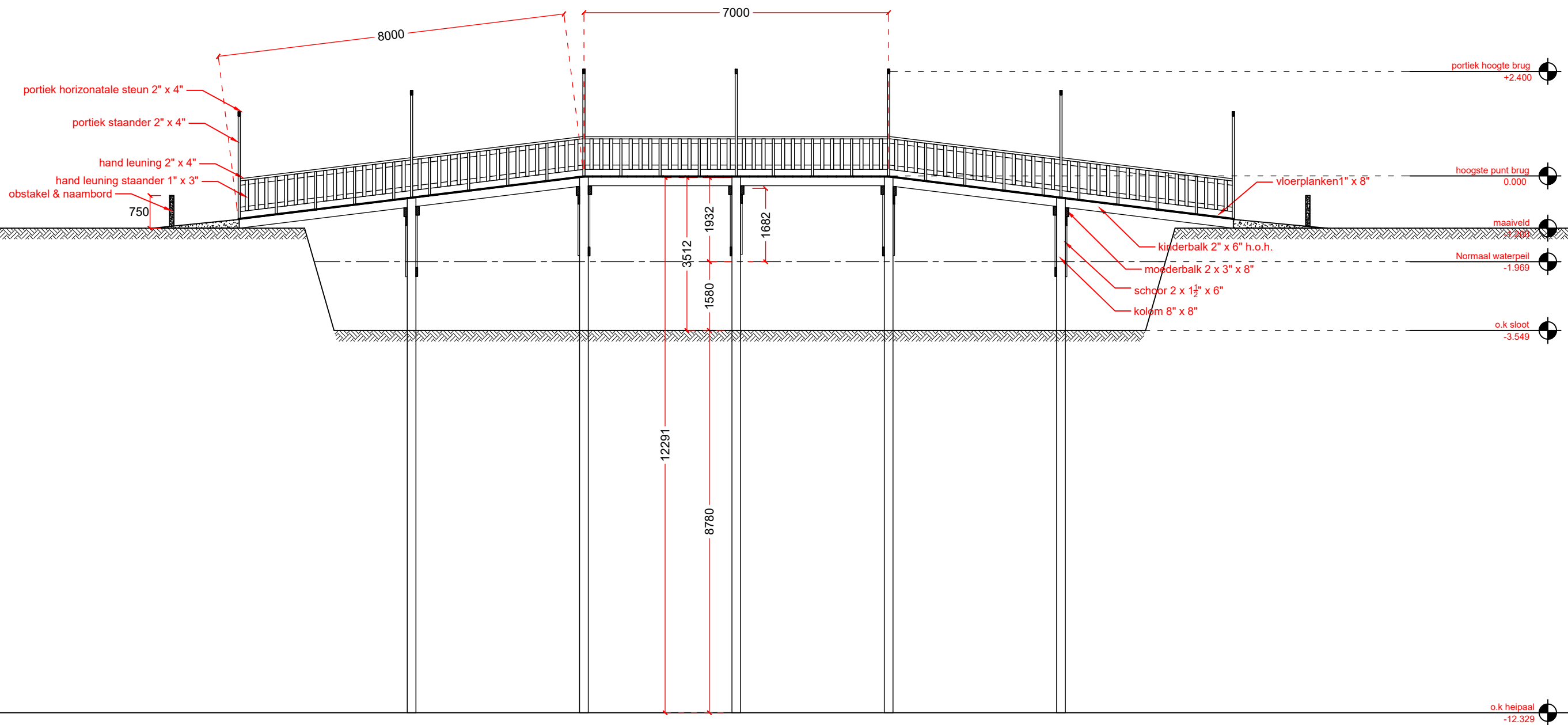
Linker -en rechter aanzicht
1:100



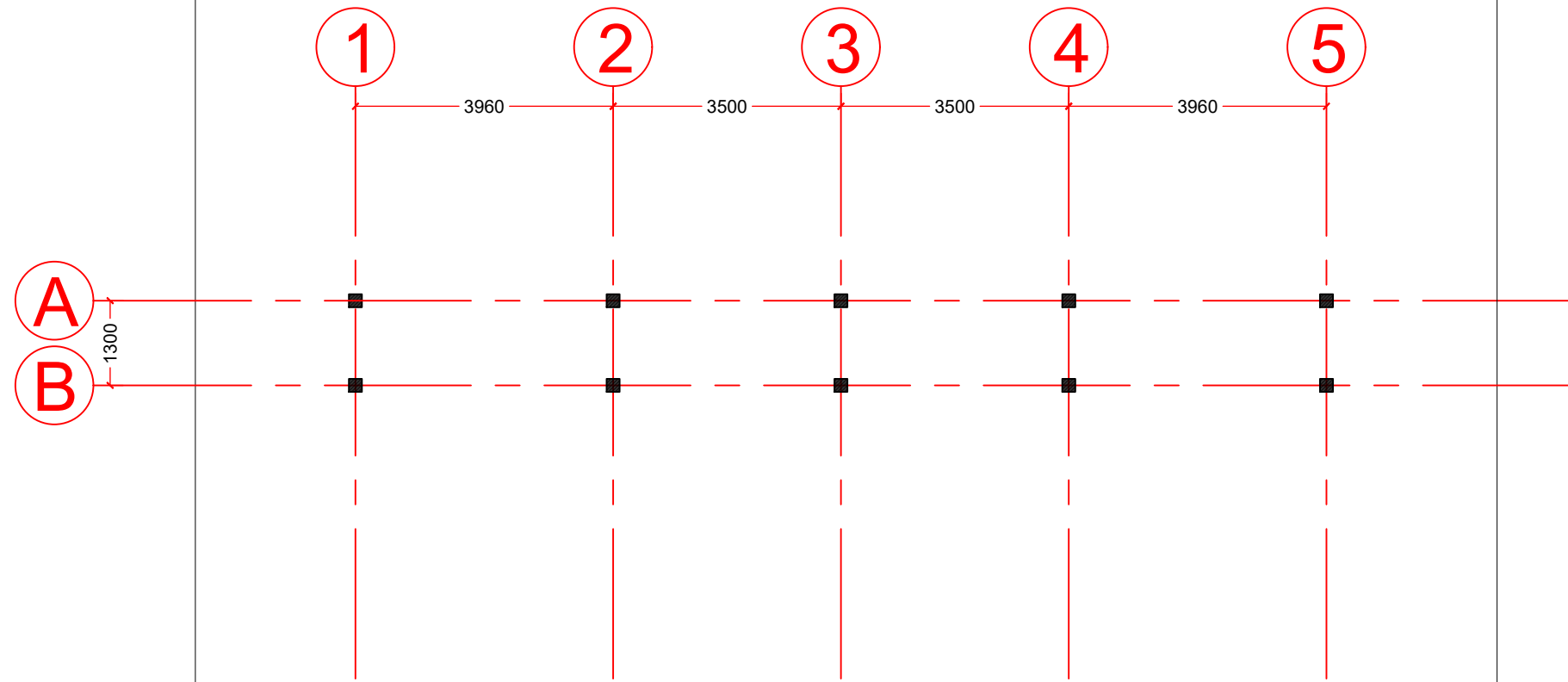
1 Voor -en achter aanzicht
1:20



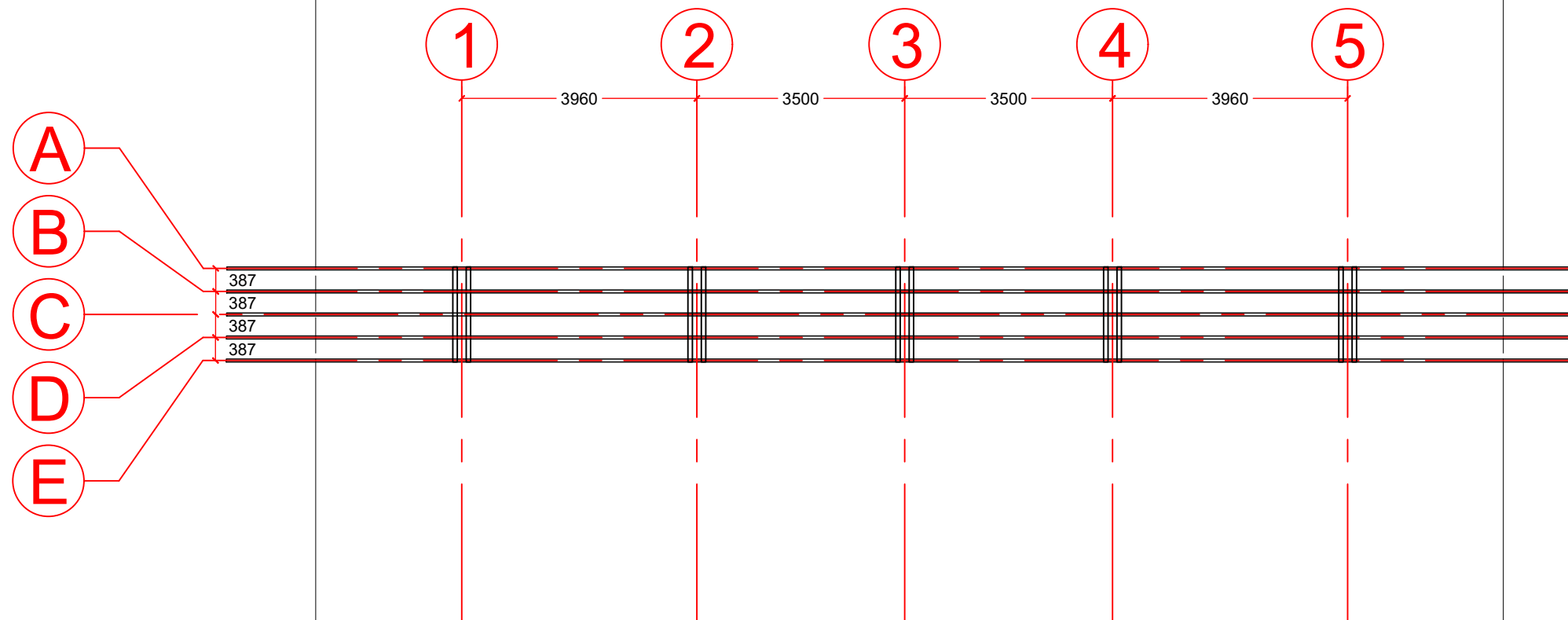
1 Doorsnede B-B
 1:20



1 Doorsnede A-A
1:100

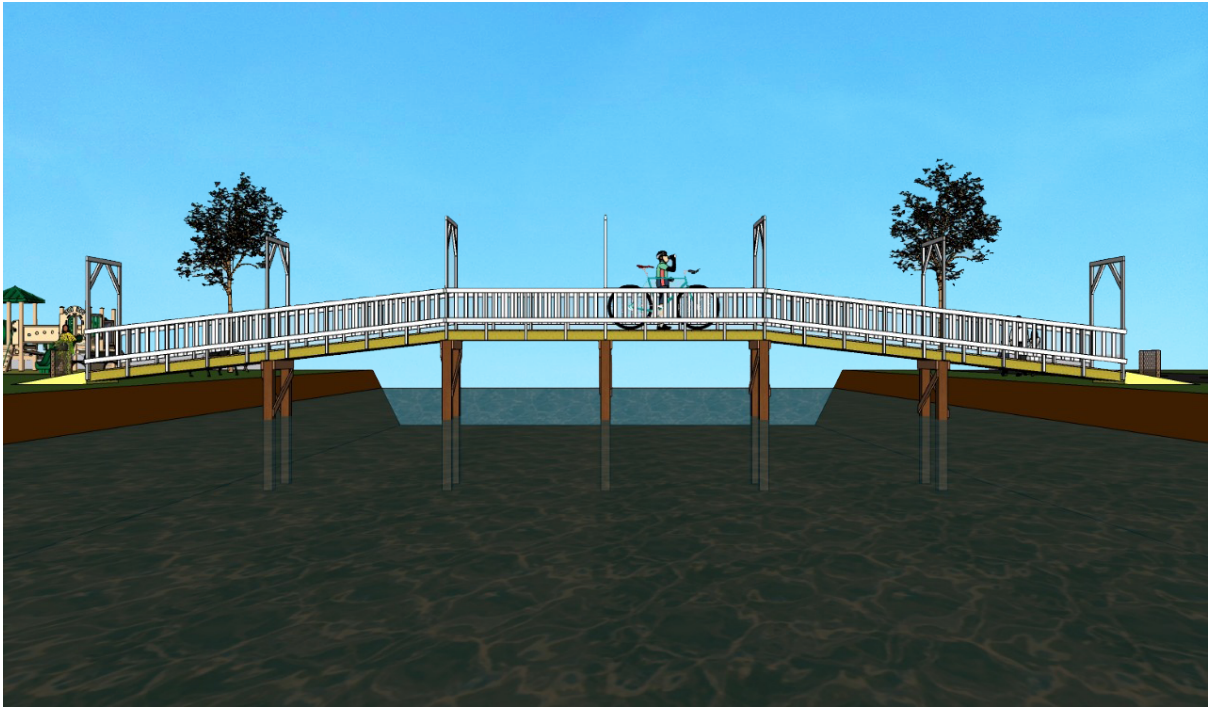


1 Kolommenplan
1:100



2 Balkenplan
1:100

5. Visuals



A



B



C

6. Financial Specifications



QUOTATION

Wooden bicycle bridge

NV SADEWA D&E

Kapitein Sluytersstraat 14
Maretraite 6
Paramaribo
Suriname

+5978933781 / +5978633373

BILL TO
UA & ADEKUS STUDENTS

Estimate Number: SA.EX.Q.2022.0050

Estimate Date: April 1, 2022

Expires On: April 16, 2022

Grand Total (USD): \$209,725.00

Items	Quantity	Price	Amount
Mobility & construction site facility	1	\$9,960.00	\$9,960.00
Foundation	1	\$10,095.00	\$10,095.00
Bridge construction	1	\$80,707.00	\$80,707.00
Finishes & Paintworks	1	\$8,853.00	\$8,853.00
Material	1	\$30,840.00	\$30,840.00
Unforeseen expenses	1	\$24,327.00	\$24,327.00
Provisional post	1	\$16,218.00	\$16,218.00
Labor	1	\$28,725.00	\$28,725.00

Total: \$209,725.00

Grand Total (USD): \$209,725.00