

# Het toekomstige 'voetgangersplan' van het gewest

Conferentie van 27 oktober 2011  
Dirk DUFOUR

*De voorschriften uit het Iris 2-vervoersplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voldoen niet om een actief beleid voor fietsers en voetgangers uit te stippelen. Na een audit van het globale fietsbeleid werd een tweede fietsplan opgezet. Diezelfde audit, toegepast op het voetgangersbeleid, wees uit dat ook deze verplaatsingswijze een strategisch plan verdiende. Uit het richtplan met acties voor de voetgangers 2010-2012 kwamen een reeks acties voort, waaronder de opstelling van een strategisch voetgangersplan 2012-2040. Dit ontwerpplan wordt ter raadpleging voorgelegd in 2012.*



## VOORDELEN VAN DE OUDSTE VERPLAATSINGSWIJZE TER WERELD

De werken van het toekomstige gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) tegen 2040 bevestigen de idee dat de verplaatsingen te voet moeten worden geherwaardeerd als volwaardige toekomstige verplaatsingswijze.

De uitdagingen van een duurzame stad worden immers helemaal ondersteund door verplaatsingen te voet, zowel op sociaal en economische vlak als met betrekking tot het milieu. Stappen laat, in combinatie met het openbaar vervoer en met de fiets, een cultuur van duurzame verplaatsing ontstaan. Het biedt een oplossing voor de bevolkingstoename door in vele vallen

te vermijden dat een beroep op het openbaar vervoer wordt gedaan op de drukste centraal gelegen trajecten.

Te voet gaan is voor iedereen toegankelijk, zelfs voor de financieel zwakkeren. Het is gezond tegengewicht voor het sedentaire leven dat een veel voorkomend kwaad is in onze steden. Bovendien is stappen goed voor de economie, niet enkel voor de winkels, die leven van de voorbijgangers en van de flexibiliteit van de voetganger, maar ook voor de zetels van zowel nationale als internationale ondernemingen, want het personeel houdt van een gezellig stadscentrum, waar veel verplaatsingen te voet kunnen gebeuren.

## MEER REKENING HOUDEN MET DE VOETGANGER

Momenteel worden enkel aspecten die te maken hebben met de veiligheid van de infrastructuur behandeld, maar hoe staat het met de tellingen van de voetgangers vóór een project, de analyse van de wensen, de studie van het gebruik van de openbare ruimte door de voetgangers, waaronder kinderen en bejaarden?

We kunnen ons niet meer beperken tot minimumcriteria voor voetgangers, want zij vertegenwoordigen toch 32 % van de verplaatsingen. De ambitie van het gewest is overigens dit aandeel nog te verhogen en de voetganger centraal te stellen in het stadsbeeld. In plaats van de voetganger alleen maar te verdragen, hem enkel te bekijken als het verkeersveiligheid aangaat, moeten we hem vertroetelen, aan zijn behoeften trachten te beantwoorden, hem het comfort van de wegbedekking bieden en het imago van de voetganger opkrikken.

Om dat doel te bereiken stelt het plan GO10 voor, dat alle thema's aankaart die behandeld moeten worden als men bij inrichtingswerken rekening wil houden met de voetganger. Enkele van die thema's zijn korte en ononderbroken parcours, vlotte overschakeling op openbaar vervoer, multifunctionele ruimten, zoveel mogelijk plaats, comfortabele materialen, autonomie, vlotte toegang tot aantrekkelijke plekken, veiligheid voor iedereen, autoluwe buurten voor de gezondheid van de voetganger.

## HOGEROP WERKEN AAN DE VOETGANGERSVRIENDELIJKHEID VAN DE STAD

Het voetgangersplan gaat uit van de vaststelling dat Brussel een policentrische stad is met kernen op schaal van de voetganger. In een straal van 500 m moeten voetgangers vlot kunnen circuleren en rechtstreeks hun doel kunnen bereiken. Dat kan aan de hand van veilige oversteekplaatsen, short-cuts, loopbruggen, toegang tot openbaar vervoer. Obstakels moeten weggewerkt worden. Het is belangrijk dat er zones afgebakend worden om het veiligheidsgevoel te verhogen, door middel van zones 30, woonzones, voetgangerszones, speelstraten, voetwegen en fietspaden.

Er moet naar hogere kwaliteit gestreefd worden op het vlak van alle aspecten die de voetganger aanbelangen: veilige en korte oversteekplaatsen, afbakening, trottoiruitstulpingen, meer ruimte voor voetgangers. Er zal een toolbox ter beschikking gesteld worden om bij de uitwerking van projecten uit te leggen hoe men storend transitverkeer kan vermijden en inzetten op de gezondheid van de voetganger en de kwaliteit van de lucht.



## EEN STAD CREËREN OP SCHAAL VAN DE VOETGANGERS MET DE HULP VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE MIDDELEN

Elke dag worden er beslissingen genomen die het leven van de voetganger veranderen: gebouwen worden opgetrokken of afgebroken, BBP's worden opgemaakt, aankoop van belangrijke sites voor herstructurering, ... Als een nieuw project aangevat wordt, is het eerste wat gedaan moet worden de plaats van de voetgangers te 'reserveren' om te zorgen dat zij geen tijd hoeven te verliezen. Het doel is mazen van 50 meter op 50 meter te creëren en die met elkaar te verbinden, doorheen gebouwen of via verhogingen.

De knooppunten van het openbaar vervoer moeten echte 'hubs' zijn voor voetgangers, met een degelijke toegankelijkheid in een straal van 500 meter, en informatie aanbieden om vanaf het metro- of treinstation te voet verder te gaan.

Er moet specifieke aandacht geschonken worden aan de handelswijken en de grote stations om die plaatsen aan te passen aan de werkelijke stroom voetgangers en hun behoeften. Een handelswijk wordt ingericht en bestudeerd met evenveel zorg als een winkelgalerij, met ruime en comfortabele trottoirs, functioneel en degelijk stadsmeubilair, kunstwerken, beplantingen, ... Na een multidisciplinaire studie zou de optie van de voetgangerszone ook aan bod moeten komen.

De structurerende ruimten moeten uitgetekend worden in functie van de voetgangers en herzien worden. Dat zou het geval kunnen zijn voor de vijfhoek, de grote lanen van de kleine ring en de middenring en symbolische projecten zoals de Picardbrug, de promenade op de Stalingradlaan, de omgeving van het Zuidstation of het Rogierplein.

Verkeersveiligheid moet een prioriteit blijven, maar moet veeleer streven naar de beperking van de snelheid van de auto's dan de voetgangers achter veiligheidsbarrières te duwen.

## OP VERSCHILLENDE VLAKKEN WERKEN OM ECHTE VOORUITGANG TE BOEKEN

Het plan moet operationeel gemaakt worden en de follow-up moet georganiseerd worden. We moeten de wetteksten herzien om die prioriteit kracht bij te zetten, vademecums opstellen met goede praktijkvoorbeelden, het handboek van de openbare ruimte herwerken en de 'voetgangerscultuur' aan alle ontwerpers doorgeven.

Het 'behoeftenrooster' van de voetganger moet op alle projecten toegepast worden en de voetgangersprojecten moeten aanspraak kunnen maken op betoelaging. De gemeenten zouden aangemoedigd moeten worden om hun voetgangersbeleid te herzien aan de hand van een walkpad-audit en gemeentelijke voetgangersplannen.

Op alle niveaus dient er voorrang gegeven te worden aan de kwaliteit van de inrichtingen, de wegbedekking en de netheid.

In het beheerscontract met de MIVB moet er aandacht gaan naar de overschakeling naar de modus 'voetganger' vanaf haltes of stations.

Bovendien moet men aandacht schenken aan de mening van de voetgangers aan de hand van de barometer van de mobiliteit, tellingen en studies over het kwalitatieve en voor ogen houden dat een beleid met aandacht voor personen met beperkte mobiliteit een beleid is ten dienste van alle weggebruikers.

Tot slot moeten we niet vergeten dat leren in het buitenland en vorming verstreken bij ons twee cruciale zaken zijn om vooruit te gaan.

## NIEUW LEVEN BLAZEN IN DE OUDSTE VERPLAATSINGSWIJZE TER WERELD

Er moet gewerkt worden aan het beeld van het stappen om het een tweede jeugd te geven. De mens houdt van vrijheid en autonomie en zodra de voorwaarden daar gunstig voor zijn, neemt de voetganger het over. Als de voetganger ruimte toegewezen krijgt, zal hij die onmiddellijk innemen.

Volgens de recentste cijfers is het modale aandeel van de voetganger gestegen van 28 % in 1999 tot 32 % in 2011!

Gezonder leven, snelheid en betrouwbaarheid zijn troeven die uitgespeeld moeten worden om die stijging te bestendigen. Voor vele inwoners, handelszaken en bedrijven gaat een terugkeer naar de stad die trend nog versterken.

*NB: Op 16 mei 2012 heeft de Regering in eerste lezing het voorstel van Voetgangersplan goedgekeurd. De gemeenten, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Sociale en Economische Raad en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie hebben tot heel recent met elkaar overlegd. Als gevolg van deze consultatieronde werden aan het plan wijzigingen aangebracht. In september wordt dit geamendeerde plan opnieuw aan de Regering voorgelegd.*



### Coördinatie

**Pierre-Jean BERTRAND**

Directie Strategie, Mوبiel Brussel - Vooruitgangstraat 80 bus 1, 1035 Brussel

Mail: [pjbertrand@mbhg.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mbhg.irisnet.be)

Tel.: 02 204 19 21

### Studiebureau

**TIMENCO - Dirk DUFOUR**

Maatlaareplein, 3/7 - 3000 Leuven

[www.mobielbrussel.be/voetganger](http://www.mobielbrussel.be/voetganger)