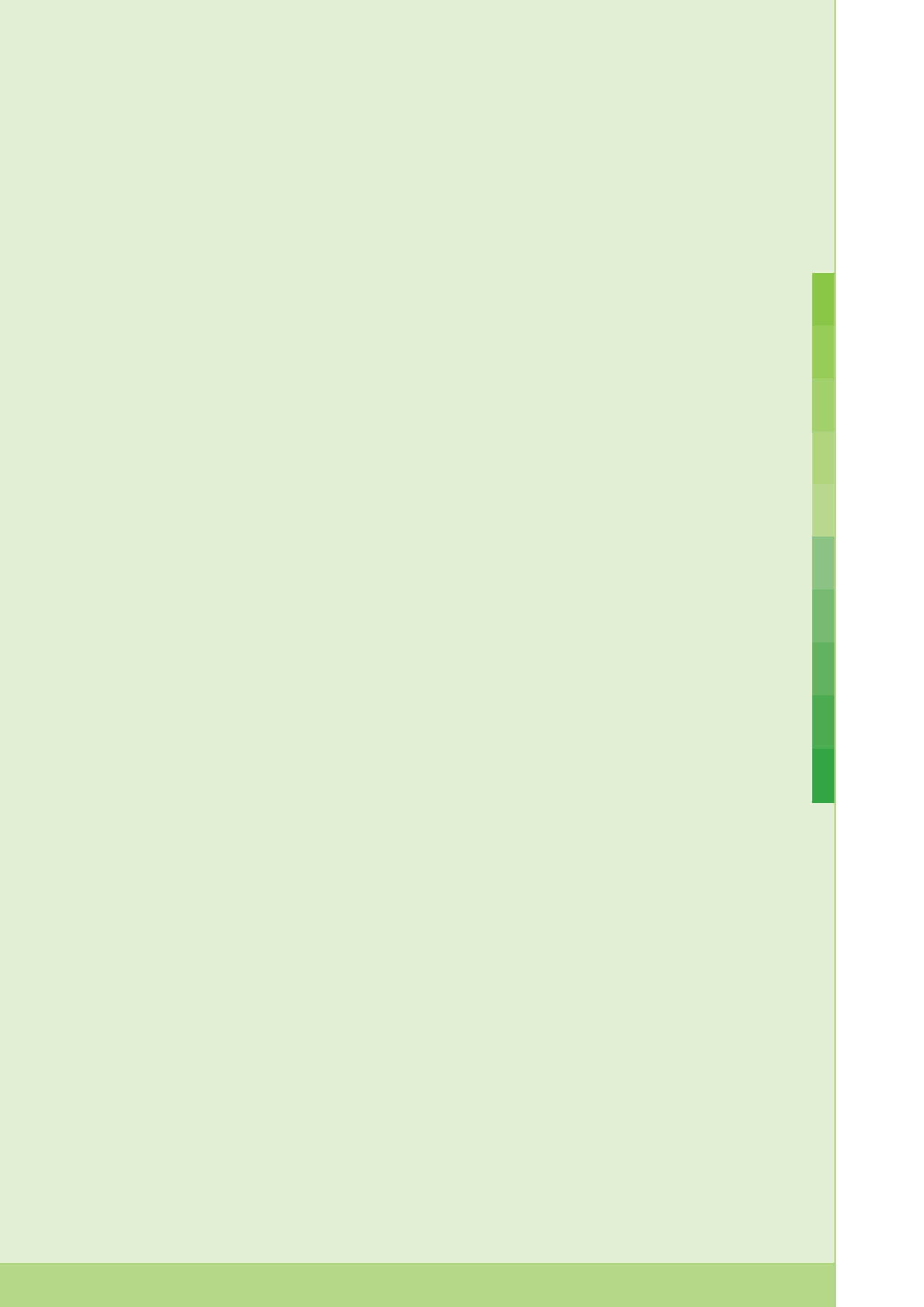




STRATEGISCH VOETGANGERSPLAN



Brussel voetgangersstad



Inhoud

Inleiding	5
1 – EEN VOETGANGERSBELEID IS NODIG:	
Stappen voor een duurzame stad	11
1.1 <i>Stappen voor een vitaal Brussel en vitale Brusselaars</i>	12
1.2 <i>Strategische visie op stappen</i>	14
1.3 <i>Een inclusief voetgangersbeleid</i>	16
2 – HEFBOMEN VOOR DE VOETGANGERSSTAD:	
Criteria voor een goede aanleg – GO10	19
3 – HEFBOMEN IN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELING:	
kritische succesfactoren in de ruimtelijke ordening en verkeersbeheersing	25
3.1 <i>Ruimtelijke visie: een mozaïekstad van centra op voetgangersschaal</i>	26
3.2 <i>Stedenbouwkundige visie: de natuurlijke doorgang van de voetgangers garanderen</i>	27
3.3 <i>Verkeersvisie: verblijfsgebieden voor meer levenskwaliteit – het verkeersbeheer afstemmen op de voetganger</i>	27
4 – HEFBOMEN OP HET TERREIN:	
Concrete projecten op strategische locaties	33
4.1 <i>Lokale voetgangersnetwerken in centra</i>	34
4.2 <i>Openbaarvervoerknooppunten als stedelijke voetgangersruimten</i>	36
4.3 <i>Handelswijken voor voetgangers</i>	38
4.4 <i>Voetgangersvriendelijke residentiële wijken</i>	40
4.5 <i>Stedenbouw op mensenmaat</i>	40
4.6 <i>Stadsprojecten als model voor de voetgangersstad</i>	44
4.7 <i>Structurerende ruimten op voetgangersmaat</i>	45
4.8 <i>Vision Zero voor voetgangersveiligheid</i>	49

Inhoud

5– HEFBOMEN BIJ DE OVERHEID:	
Stappen verankeren in alle beleidsdomeinen	53
5.1 <i>Het plan uitvoeren</i>	54
5.2 <i>Normen en richtlijnen verscherpen en toepassen</i>	54
5.3 <i>De voetganger meer gewicht geven in alle projecten</i>	56
5.4 <i>Prioriteit voor permanente kwaliteit</i>	58
5.5 <i>Gemeentelijk voetgangersbeleid stimuleren</i>	59
5.6 <i>Stedelijk openbaar vervoer als actieve partner</i>	60
5.7 <i>Stappen stimuleren via mobiliteitsmanagement</i>	62
5.8 <i>Meten is weten</i>	63
5.9 <i>Kennis verspreiden en uitwisselen</i>	65
6– HEFBOMEN VOOR PROMOTIE EN IMAGO:	
Dagelijks stappen is efficiënt en leuk	67
6.1 <i>Een sterk imago uitdragen</i>	69
6.2 <i>De stad laten ontdekken en leesbaar maken</i>	70
6.3 <i>Doelgroepen verleiden tot dagelijks stappen</i>	71
6.4 <i>Brussel als voorbeeldige voetgangersstad</i>	72
7– De ambitietabel	75





Inleiding

De stad van morgen is een stad van korte afstanden, een stad waar het echt mogelijk is om de verschillende functies (huisvesting, beroepsactiviteiten, sociale activiteiten, vrijetijdsbesteding, enz.) te bereiken, ideaal gezien te voet of met de fiets. Het is een stad die haar stedelijke openbare ruimte zowel ten dienste stelt van levenskwaliteit en gezelligheid voor iedereen, inwoners van alle wijken en gebruikers, als van zo efficiënt mogelijke verplaatsingen met de meest geschikte vervoermiddelen.

De stad van morgen moet zich losmaken van de stad die gecreëerd werd in de tweede helft van de 20ste eeuw die gebouwd werd rond verkeersassen, vaak ten nadele van het levenskader, de gezelligheid en de veiligheid, en die niet afdoend tegemoetkomt aan de mobiliteitsbehoeften.

Voor een betere levenskwaliteit, milieu en mobiliteit moet de stad op mensenmaat gebouwd worden (en niet in functie van hun verplaatsingen met de wagen). De mens moet centraal staan in elke stads- en weginrichting.

In dit verband is het belangrijk op te merken dat we iedereen in de eerste plaats als voetganger kunnen beschouwen, wat ook de aard of het middel voor zijn verplaatsing is. Dit betekent dat ook alle minder mobiele¹ in de eerste plaats als voetganger beschouwd worden. Met dit strategisch Voetgangersplan wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werk maken van een doorgedreven en omvattend beleid om de stad écht voetgangersvriendelijk te maken. De focus ligt daarbij op het bevorderen van het stappen voor dagelijkse verplaatsingen. De kern van de visie om dat te stimuleren is **de voetganger verwennen**. Daaruit vloeien concrete hefboomen voort op het vlak van verkeer en mobiliteit, ruimtelijke ordening en stedenbouw, normen en organisatie, imago en promotie.

Dit plan is vooral bedoeld als hefboom en inspiratiebron om een cultuurverandering teweeg te brengen. Inspelen op de behoeften van de voetganger moet een automatische reflex worden bij alle actoren. De voetganger verwennen hoeft niet duur te zijn. Er moet immers niet geïnvesteerd worden in grote infrastructuurwerken die wel onontbeerlijk zijn om het openbaar vervoer uit te bouwen. Net daarom werd stappen, ironisch genoeg, traditioneel wat verwaarloosd. Dit hele plan wil een sterke impuls geven om stappen sterker naar voren te schuiven in de geest en in de praktijk.

De essentie is dat we het competitief voordeel van het stappen zo veel mogelijk willen versterken: we willen het stappen makkelijker, aangener, veiliger en efficiënter maken. Om dit te bereiken moeten we de voetgangers meer ruimte geven, de (bestaande) voetgangersruimte beter inrichten en beheren en de omgeving inrichten in functie van de voetganger. Daarbij is een goede communicatie- en sensibilisatiestrategie essentieel.

¹ Onder "minder mobiele" wordt verstaan elke persoon die moeilijkheden ondervindt om zich te verplaatsen en te kampen heeft met hindernissen die hij niet of moeilijk alleen kan overwinnen. De mobiliteitsproblemen kunnen te maken hebben met leeftijd, ziekte, toestand (zwangere vrouw, iemand die boodschappen draagt, bezorgers) of een tijdelijke of permanente handicap. Ze doen afbreuk aan de autonomie van de persoon en vormen een beperking voor zijn verplaatsingen en voor zijn integratie in de maatschappij in het algemeen.

Verdere specifieke acties bepaald in het IRIS II-plan zijn in dit strategisch plan verwerkt. Het voetgangersbeleid past in de ontwikkeling van een polycentrische stad van korte afstanden. Het Voetgangersplan is dan ook opgevat als een **bijdrage tot het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling**. Tot slot is de ontwikkeling van een voetgangersbeleid ook belangrijk voor het welslagen van een gelijke kansenbeleid, zoals aangeduid in de “**Beleidskeuzenota gender 2009-2014**”.

Ambitie: tegen 2040 is Brussel een voorbeeldige voetgangersstad

Waar willen we met dit strategisch plan naartoe? Het gaat om meer dan zomaar wat aandacht vragen voor de voetganger of hier en daar wat rommelen in de marge. De ambitie is om van **Brussel tegen 2040 een voorbeeldige voetgangersstad** te maken. Niet een stad met alleen maar voetgangers, wel een stad die voetgangers altijd en overal verwelkomt en die uitnodigt tot stappen. Een stad waarin iedereen, ongeacht leeftijd, geslacht of achtergrond zich vrij en autonoom kan bewegen. **Een stad waarin veel en graag gestapt wordt en die daar ook wel bij vaart, zowel ecologisch, sociaal als economisch**. Eigenlijk willen we een positieve cyclus aanzwengelen: de stad wordt almaar gastvrijer voor voetgangers, en meer voetgangers worden een troef voor de stad. En ‘voorbeeldig’ betekent letterlijk dat andere steden naar Brussel zullen opkijken en er inspiratie zullen komen zoeken voor hun voetgangersbeleid.

De ambitie is dat **in 2040 minstens 40 % van alle verplaatsingen te voet** gebeuren, en **in 2020 al 35 %**⁷. Daarmee moet Brussel terechtkomen **bij de top van voetgangerssteden**: Barcelona (36 %), Zürich (36 %), Londen (37 %), Lyon (40 %) en Genève (40 %).

Het aandeel van 32 % in 2010 (28 % in 2000) ligt al hoog, maar nog 25 % van alle verplaatsingen zijn autoverplaatsingen korter dan 1 km. Daarvan zou een groot deel naar stappen en fietsen moeten verschuiven. Het IRIS II-plan en het Fietsbeleidsplan (2011) hebben 20 % fietsaandeel in 2018 als ambitie. Dit betekent dat we streven naar meer dan 50 % verplaatsingen te voet of per fiets in 2018 (nu samen ongeveer 30 %). Het GPDO zal een globale visie op de gewenste modale verdeling bevatten.

Het verplaatsingsaandeel is een nuttige maatstaf, maar ook een erg ruwe. Omdat het gaat over de hoofdverplaatsingswijze voor verplaatsingen, wordt het stappen als voor- en natransport erdoor verdoezeld. Een belangrijk onderdeel van het voetgangersplan is ook de kennis over stappen meer te ontwikkelen met subtielere indicatoren, gebaseerd op analyse van verplaatsingslussen, waarnemingen en enquêtes (zie verder).

Verder bevestigen we de doelstelling uit het IRIS II-plan om **tegen 2018 minstens 20 km voetgangerszones te realiseren**. Dit zou moeten uitgebreid worden tot 40 km tegen 2040. Het gaat daarbij om verkeersvrije voetgangerszones in de strikte zin, om woonerven en erven of om zones met tijdelijke beperking voor autoverkeer, zoals de speelstraten. Deze zullen vorm krijgen in diverse hefbomen van dit plan rond verblijfsgebieden en doortochten, lokale voetgangersnetwerken, handelswijken, schoolomgevingen en nieuwe stedenbouwkundige projecten.

Tot slot moet de bereikbaarheid te voet in elke inrichting van wegen en openbare ruimtes voorzien zijn. Dit geldt ook voor het beleid inzake ruimtelijke ordening, dat het criterium van voetgangerstoegankelijkheid onvermijdelijk moet opnemen. De activiteiten en functies die gevestigd (zullen) worden bij de ontwikkeling van zones en centra, moeten te voet goed bereikbaar zijn. Dit geldt ook voor de groene ruimtes.

⁷ Het gaat om het aandeel van de verplaatsingen van Brusselaars binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.





Een voetgangersbeleid is nodig: stappen voor een duurzame stad



We willen Brussel meer voetgangersvriendelijk maken. Maar waarom eigenlijk? Welke ruimere doelstellingen hopen we daarmee te bereiken? Hoe draagt dat bij tot een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de duurzame stad en een duurzame mobiliteit? Centraal staat de gedachte dat **kiezen voor stappen een vernieuwende strategische toekomstkeuze** is. Het is kiezen voor een stad die in functie staat van de mens, een stad op mensenmaat, en ook op maat van verplaatsingen te voet.

1.1 Stappen voor een vitaal Brussel en vitale Brusselaars

De visie op hoe Brussel moet evolueren, krijgt op dit moment vorm in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling. Nu al is duidelijk dat stappen daarin een belangrijke rol moet spelen: als antwoord op de uitdagingen waar de stad in haar geheel geconfronteerd mee wordt en ook voor het welzijn van haar bewoners.

Stappen is onmisbaar voor een duurzaam Brussel

Een duurzame stad is een stad die tegelijk economisch bloeit, sociaal billijk en ecologisch verantwoord is. Dat is een sterke gedachte en een uitdaging waar we niet omheen kunnen. Stappen sterk maken als dagelijkse verplaatsingswijze levert een belangrijke bijdrage op elk van die domeinen.

- **Economisch.** Een voetgangersvriendelijk Brussel moet nog meer een stad van de korte afstanden zijn, zodat de bereikbaarheid te voet de economische leefbaarheid van handel en bedrijven bevordert. En door Brussel leefbaarder en aantrekkelijker te maken, neemt de internationale aantrekkingskracht toe. Stappen is niet alleen uiterst democratisch, voor korte afstanden kan men al stappend ook heel wat tijd winnen en weet men precies hoeveel tijd men nodig heeft om een bepaald traject af te leggen. Zo vermijdt men de stress die de verkeerscongestie met zich meebrengt.

- **Sociaal.** Als dagelijks stappen in Brussel een praktische, veilige en aantrekkelijke optie is voor iedereen, betekent dat meteen basis-mobiliteit voor elke beurs, elke leeftijd, elk geslacht, elke achtergrond en voor minder mobiele. In die zin is elke investering in stappen een investering in gelijke kansen voor iedereen op een betere mobiliteit; in een inclusieve stad waar het individu wint aan autonomie. Tegelijk wordt de openbare ruimte ook versterkt als sociale ontmoetingsruimte, wat de sociale cohesie en het respect voor de openbare ruimte ten goede komt.

- **Milieu.** Als we meer kunnen stappen voor onze dagelijkse behoeften, gecombineerd met fietsen en openbaar vervoer, wordt Brussel minder afhankelijk van de auto, en kan het autogebruik omlaag. Meer nog: als niet ingezet wordt op stappen, zal dat niet lukken. Zo vermindert ook de vervuiling, het lawaai en de onveiligheid, wat stappen dan weer nog aantrekkelijker zal maken. De verkeersdruk verminderen is dus tegelijk voorwaarde voor en gevolg van de voetgangersvriendelijke stad. Daarom moeten voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer bij elk weginrichtingsproject voorrang krijgen op het autoverkeer, zoals het IRIS II-plan dit voorschrijft. Bovendien moeten alle stadsinrichtingen, zowel wegen als openbare ruimtes, de gezelligheid en de gemoedelijkheid bevorderen.

Een gunstige evolutie op één van de bovengenoemde aspecten kan een positieve spiraal of een soort kettingreactie teweegbrengen: een goed ontworpen stapomgeving trekt meer voetgangers naar een buurt en dit doet de lokale handel en horeca opleven. Dat zorgt op zijn beurt voor extra aantrekkingskracht, waardoor meer mensen te voet naar deze plaats komen. Dit leidt dan weer tot gunstige effecten op vlak van milieu, zeker wanneer dit op grotere schaal voorkomt. Hieruit blijkt dat stappen rechtstreeks en onrechtstreeks een stukje antwoord biedt op sommige van de vijf uitdagingen die geïdentificeerd werden door het GPDO: de bevolkingstoename, leefmilieu, dualisering, armoede en internationalisering.

Stappen maakt Brusselaars gezonder, autonomer en meer thuis in hun stad.

Stappen levert meteen al heel rechtstreeks persoonlijke voordelen op voor de bewoners.

- **Gezondheid.** In de eerste plaats is er de gezondheid. Internationale instanties zoals de WGO beklemtonen dat actieve dagelijkse verplaatsingen cruciaal zijn in de strijd tegen de gezondheidsrisico's die voortvloeien uit onze sedentaire levensstijl en vaak ongezonde eetgewoonten. In een stad die uitnodigt tot stappen leg je dagelijks gemakkelijk 30 minuten te voet af waardoor je merkbaar fitter wordt. Gezondheidsorganisaties investeren in acties om maatregelen voor het stappen te bevorderen, van bewustwordingscampagnes zoals "10000 stappen" in Brussel tot voetgangersbewegwijzering in alle Franse steden.

- **Autonomie.** Een voetgangersvriendelijk Brussel maakt ook iedereen die geen auto heeft mobiel. Kinderen kunnen veilig en handig alleen op stap. Ouderen voelen zich goed om de straat op te gaan. En als we de drempels voor slechtzienden, slechthorenden en rolstoelgebruikers weghalen, kunnen die het stellen met minder of zonder begeleiding. Samen met openbaar vervoer, fietsen en diensten zoals autodelen, leenfietsen en collectieve taxi's, ben je altijd en overal mobiel. Stappen levert tijds-winst op.
- **Stadsbeleving.** Wie meer stapt in de stad, gaat zijn omgeving anders ervaren. Het kan gehaast, maar ook wat trager, wat zintuiglijker, wat meer open voor ontdekkingen en verrassingen, voor toevallige contacten. Anders dan de andere modi, onderhoudt de voetganger een intense en veelzijdige interactie met zijn omgeving. Daarom gaan mensen graag uren stappen in andere steden of in de natuur, maar ze doen het nog te weinig in Brussel.



1.2 Strategische visie op stappen

Het IRIS II-plan, dat de strategische richtlijnen van het mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevat, geeft bij de inrichting van de stedelijke ruimte – waaronder het wegennet – voetgangers, fietsers en openbaar vervoer voorrang op het autoverkeer. Wat de voetgangers betreft, wil het IRIS II-plan het natuurlijke traject van de voetgangers bevorderen door een minder gesegmenteerde benadering ervan. Het plan benadrukt ook de noodzaak aan culturele initiatieven om de geloofwaardigheid van stappen als efficiënte verplaatsingswijze te vergroten en stappen op te waarderen. Op ruimtelijk vlak,

- legt het IRIS II-plan de standaardbreedte van stoepen, wanneer de breedte het toelaat, vast op 2 m (indien parkeerplaats aanwezig) of 2,5 m (indien geen parkeerplaats aanwezig) en valoriseert het de natuurlijke continuïteit ervan;
- valoriseert het IRIS II-plan de zichtbaarheid van de voetgangers;
- garandeert het IRIS II-plan de voorrang voor voetgangers bij de inrichting van de openbare ruimte, ook aan de oversteekplaatsen;

- beveelt het IRIS II-plan de inrichting van voetgangerszones aan en niet alleen in de historische of commerciële centra;
- organiseert het IRIS II-plan participatieve sensibiliseringsacties.

Opdat de stad en de bevolking erbij zouden winnen, moet stappen ook als **verplaatsingswijze** versterkt worden. Daar draait dit beleidsplan om en daar mag het ook op worden afgerekend. Het is een beleid dat stappen kordaat centraal plaatst als spil van de stedelijke mobiliteit.

We schuiven **vier strategische doelstellingen** naar voor, geformuleerd als na te streven wensbeeld. Ze bestrijken vier aspecten van de mobiliteit: het functionele, de leefbaarheid, het economische en het sociale. Per doelstelling is een monitoringvraag aangegeven, net als mogelijke bronnen en een combinatie van statistieken, tellingen en enquêtes. Bij de uitvoering van het Voetgangersplan moet dit verder uitgewerkt worden in een bordtabel met precieze cijfermatige indicatoren en een methode om de nodige gegevens op regelmatige basis te verzamelen.



STRATEGISCHE DOELSTELLING	MONITORING	BRONNEN
VERVOERKEUZE		
<p>1– Stappen is de spil van de Brusselse vervoerwijzen</p> <p>Stappen is de meest fundamentele verplaatsingswijze, over korte afstanden van deur tot deur, én over langere afstanden in combinatie met fiets, openbaar vervoer en auto. Het aandeel van stappen neemt toe, en het versterkt vooral het palet van keuzeopties die samen een sterk autoalternatief vormen: stappen, fietsen, openbaar vervoer, autodelen, collectieve taxi enz.</p> <p>Stappen garandeert een betrouwbare en een verrassend snelle verplaatsingstijd.</p>	<p>Hoeveel wordt er gestapt?</p> <p>Gegevens over het aandeel van de vervoerwijzen en modale verschuiving (uitgedrukt in tijd en afstand), het verplaatsingsgedrag van voetgangers, de keuze van de vervoerwijze voor korte afstanden, in voor- en natransport openbaar vervoer en over onderliggende redenen.</p>	<p>Gezinsenquête, MOBEL en BELDAM als referentiepunt; analyse van verplaatsingen en etappes.</p> <p>Aandelen in school- en bedrijfsvervoerplannen gerelateerd aan afstand.</p>
VERBLIJFSKWALITEIT		
<p>2– Stappen is genieten van Brussel</p> <p>Stappen is een aantrekkelijke beleving, zodat het ook een positieve en bewuste keuze wordt. De stadsomgeving maakt het mogelijk dat stappen tegelijk functioneel en recreatief is, verplaatsend en verblijvend, doelgericht en dolend, beheerst en spontaan, berekend en zintuiglijk. Veiligheid, comfort, esthetische kwaliteit en leesbaarheid zijn prioritair. Voetgangerskwaliteit versterkt de sociale beleving van de openbare ruimte en trekt bewoners aan.</p>	<p>Hoe graag stappen de mensen?</p> <p>Gegevens over motivatie, tevredenheid, obstakels, wensen van voetgangers, sociale functies; rol van kwaliteit van voetgangerszones voor bewoners.</p>	<p>Mobiliteitsenquête (mobiliteitsbarometer), mogelijk aangevuld met specifieke voetgangersenquêtes bv. op locaties met hoge voetgangersconcentratie; enquêtes over de motivatie om in Brussel te wonen.</p>
ECONOMIE		
<p>3– Stappen stuwt de Brusselse economie</p> <p>Talrijke en tevreden voetgangers versterken de concurrentiepositie van de handel en de horeca in de binnenstad. Bedrijven zijn vlot bereikbaar te voet, ook en vooral vanaf openbaarvervoerknooppunten. De voetgangerskwaliteit van de openbare ruimte is een vestigingsfactor voor bedrijven en instellingen en trekt ook toeristen en congressen (MICE⁸) aan.</p>	<p>Rendeert stappen voor de stad?</p> <p>Gegevens over voetgangersstromen in handelswijken, bestedingsgedrag van voetgangers, het belang van voetgangersvriendelijkheid als keuzefactor voor vestigingen en MICE, uitgespaarde kosten door modale verschuiving naar stappen.</p>	<p>Zesmaandelijke tellingen van de voetgangersstromen in de handelswijken door Atrium (met analyse voor en na projecten), klantenquêtes, internationale enquêtes in de bedrijfswereld.</p>
SOCIAAL		
<p>4– Stappen opent Brussel voor iedereen</p> <p>Iedereen kan zich autonoom verplaatsen als voetganger. Stappen is veilig voor kinderen, geruimtelijk voor ouderen en de openbare ruimte is aangepast aan minder mobiele. Door de toegenomen aanwezigheid van stappers in de stad, neemt de sociale veiligheid toe. Dit gaat om basiskwaliteit overal, zowel in centra als in de wijken. De stad is open voor voetgangers, met vrij toegankelijke doorsteken door wijken en huizenblokken. Barrière-effecten en privatisering van openbare ruimte worden actief bestreden.</p> <p>Eventuele culturele remmingen t.o.v. stappen moeten weggewerkt worden, door het stappen geloofwaardig te maken als basisverplaatsingswijze.</p>	<p>Kan iedereen stappen?</p> <p>Gegevens over specifieke doelgroepen (kinderen, ouderen, minder mobiele): voetgangersaandeel, motivatie, tevredenheid, hindernissen.</p>	<p>Doelgroepenquêtes, trends in woon-schoolverplaatsingen in schoolvervoerplannen; enquêtes via ziekenfondsen bij oudere leden.</p>

⁸ Meetings, incentives, congresses, events.

1.3 Een inclusief voetgangersbeleid

Minder mobiele mensen vertegenwoordigen zo'n 30% van de bevolking. Het gaat om mensen in een rolstoel, maar ook om ouders met een kinderwagen, mensen met boodschappentassen, zwangere vrouwen, mensen met een tijdelijke of permanente handicap, enz. Een voetgangersbeleid moet een beleid zijn voor iedereen. Dit betekent dat elke heraanleg, elke maatregel die genomen wordt voor voetgangers, moet vertrekken vanuit dit perspectief: wat we doen moet uitgevoerd worden op een manier die goed is voor iedereen. Dit principe vinden we terug in "Universal design" (zie verder). Voor minder mobiele mensen bepalen de kleinste details in de

afwerking van de openbare ruimte of deze ruimte met de bijhorende functies voor hen toegankelijk is of niet (vb: hoogteverschillen van meer dan 2 cm kunnen al een barrière vormen). Het is dan ook vaak onmogelijk om compromissen te sluiten met betrekking tot de principes van universaliteit. Bij elk project voor (her)aanleg van de openbare ruimte moeten de behoeften van alle voetgangers, minder mobiele mensen inbegrepen, meegenomen worden, zodat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen. De regelgeving met betrekking tot de heraanleg en het onderhoud van de openbare ruimte zal daartoe geanalyseerd en gewijzigd worden. De aanvraag van de bouwvergunning is een belangrijk moment om na te gaan of de toegankelijkheid voor iedereen voldoende is gegarandeerd.







Hefbomen voor de voetgangersstad: criteria voor een goede aanleg – GO10

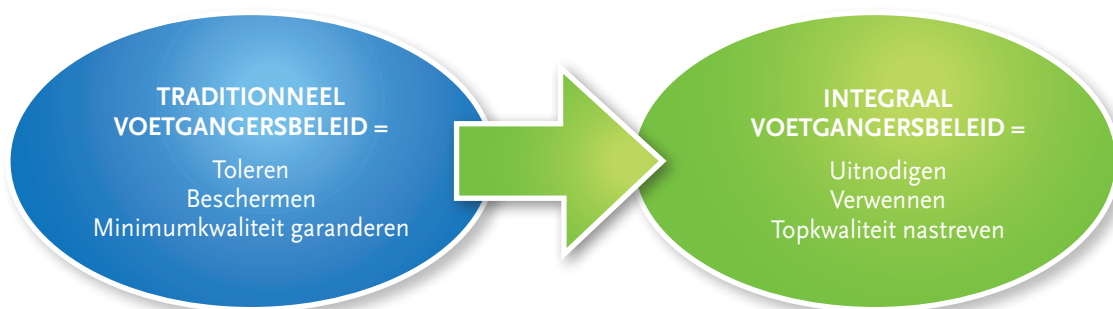


Om van Brussel meer een voetgangersstad te maken moeten we **de voetganger verwennen**. Logisch: willen we stappen aanmoedigen, dan moeten we dat praktisch, comfortabel, prettig en veilig maken. En daarvoor moeten we voetgangers bieden wat zij nodig hebben en aantrekkelijk vinden. Dat is een hele omslag.

- Decennialang stond verkeersdoorstroming voorop in de aanleg van de openbare ruimte: we verwendeten eerst de auto. De voetgangersaanpak was er een van *verdragen/beschermen/minimumkwaliteit*. Ruimte voor de voetganger kwam achteraf, deze kreeg wat overbleef. We deden ons best om hem

te beschermen (met barrières die leiden tot omwegen en oversteken, soms in twee keer, en met verkeerslichten) en we probeerden minimumkwaliteit te garanderen (stoepbreedte, obstakelvrije ruimte).

- Veel van deze maatregelen blijven onontbeerlijk, maar we willen wel de prioriteiten anders stellen. Al een tijd gaan we in Brussel, net zoals in andere steden, naar een aanpak van *uitnodigen/verwennen/optimale kwaliteit* voor de voetganger. Zo zullen mensen vaker kiezen voor stappen, er een beter gevoel bij hebben, vanzelf te voet verder gaan en langer verblijven op straten en pleinen.



De voetganger centraal stellen – de stad herbedenken in functie van de voetganger

Dit Voetgangersplan wil de lat hoger leggen en de GO10 geeft aan wat we daar concreet onder verstaan. Het principe is: we gaan uit van de kenmerken van stappen, en we formuleren vervolgens de kwaliteitseisen om daar zo optimaal mogelijk op in te spelen. Die kwaliteitseisen zijn voldoende concreet om iedereen hetzelfde beeld te geven van waar we naartoe willen.

Om de voetganger centraal te stellen, is de GO10 de aangewezen integrale aanpak voor een

voetgangersvriendelijke stadsomgeving. De drie onderling verweven domeinen betreffen mobiliteit, openbare ruimte en stedenbouw.

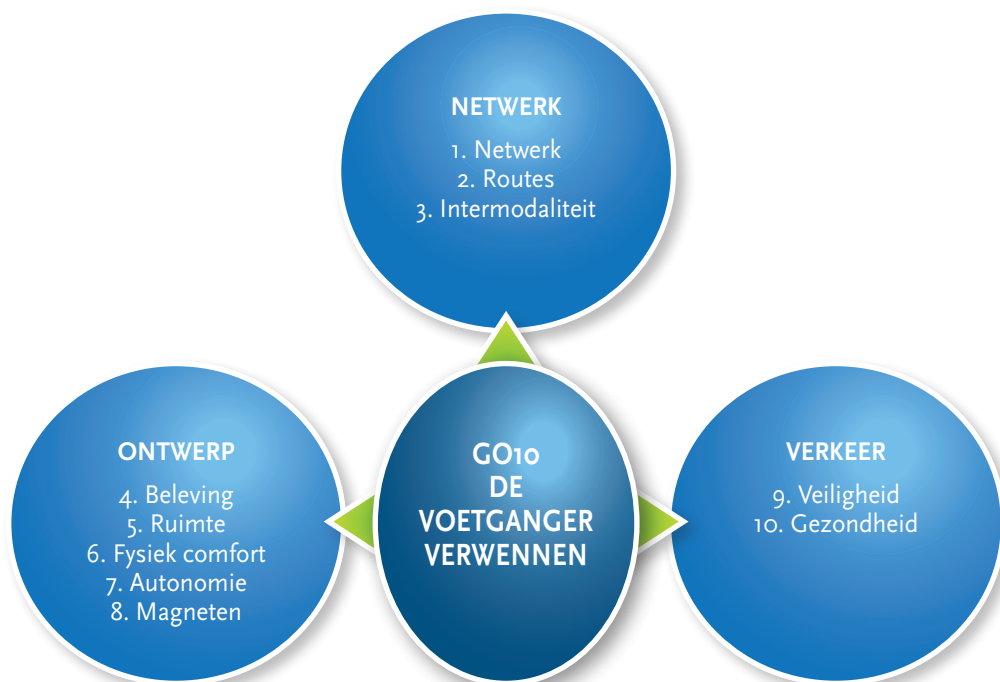
- **Netwerk.** Ook voor voetgangers moeten we denken in termen van netwerken, maar dan wel in de eerste plaats op lokale schaal. Om voetgangers aan te trekken, moet het netwerk bijzonder fijnmazig zijn, met korte en rechtstreekse routes, langs natuurlijke (ideale) trajecten en goed aansluitend op het openbaar vervoer. Dit impliceert dat we concurrentiële bereikbaarheid voor voetgangers moeten garanderen, meer bepaald via bestaande of nog te

creëren doorsteken van huizenblokken of flatgebouwen, daar waar het mogelijk is en waarbij de rust van de bewoners gerespecteerd wordt.

- **Ontwerp.** Om te stappen op zich heb je niet echt een stoep of zebrapad nodig – die kwamen er voor de veiligheid – maar wel bewegingsvrijheid: voldoende vrije ruimte om te stappen en te stoppen, meer ruimte waar veel voetgangers komen, gemengde en verkeersvrije oplossingen die meer vrijheid bieden. Dat is de opwaardering van de natuurlijke doorgang. Daarbij horen fysiek comfort op het vlak van materiaalgebruik, beschutting en verlichting, en de zorg voor sociale veiligheid, ook als het donker is. De behoeften van minder mobiele zijn bepalend: zo garanderen we een maximale autonomie voor iedereen.

- **Verkeer.** De voetganger verlangt naar een aangename, rustige, schone, gezonde omgeving en de eerste manier om dit te bereiken is de verkeersdruk verminderen. Dat is trouwens wat bewoners, bezoekers en bedrijven ook met steeds meer aandrang vragen voor een leefbare stad en een openbare ruimte waar je graag wat tijd wil spenderen. Verkeershinder – onveiligheid, drukte, lawaai, vervuiling – blijft zonder twijfel de grootste rem op stappen en genieten van stappen.

De GO10 wordt het **algemeen referentiekader voor voetgangerskwaliteit**. Dit is niet bedoeld als ‘procedure’ of ‘audit’ – wel als een **gedeelde visie**. De GO10 is het richtsnoer bij de uitwerking van het verdere strategisch plan. De GO10 wordt op korte termijn vertaald in ontwerprichtlijnen (voetgangersvademeccum, zie ook verder). Mobiel Brussel zal de GO10 hanteren bij alle ontwerpen en adviezen over projecten en vergunningen.



GO10 – 10 kwaliteitseisen om stappen in de stad te promoten

	CRITERIA	KENMERKEN VAN STAPPEN	KWALITEITSEISEN
NET	1– FIJNMAZIG NETWERK	Stappen is een snelle verplaatsingswijze, dankzij een fijnmazig netwerk.	Elke (her)aanleg moet de keuzevrijheid in een fijnmazig en continu netwerk bevorderen, met doorsteken en zonder barrières. Als vuistregel moet er elke 100 m een mogelijke doorsteek zijn.
	2– RECHTSTREEKSE EN CONTINUE ROUTES	Stappen is een snelle verplaatsingswijze, dankzij continue en rechtstreekse routes.	Elke (her)aanleg en elke ingreep in het mobiliteitsbeheer moet bijdragen tot het creëren van korte, rechtstreekse, niet onderbroken routes volgens ideale trajecten op elke schaal. De doorstroming wordt verzekerd door een beperkt aantal verkeerslichten en veelvuldig groen licht. De trajecten verlopen bij voorkeur gelijkvloers (vermijden niveau verschillen zoals trappen en tunnels) en volgen de natuurlijke doorgang bij bestaande of te creëren, indien mogelijk doorsteken van woonblokken of flatgebouwen, waarbij de rust van de bewoners gerespecteerd wordt.
	3– VLOTTE INTERMODALITEIT	Stappen vormt een uitstekende combinatie met openbaar vervoer.	Toegangswegen tot het openbaar vervoer in een straal van 500 m geven de eerste prioriteit aan de voetganger. Uitstekende omstandigheden worden gecreëerd om veilig en comfortabel te wachten en in- en uit te stappen. Verkeer op toegangswegen wordt tot een minimum herleid. Parkeerruimte is beperkt en wordt geconcentreerd.
CONCEPT	4– BELEVING	De voetganger is flexibel en interageert gemakkelijk, met de omgeving. “Er is iets om naar te kijken en iets om op te zitten”.	In de openbare ruimte moet naast plaats voor het stappen ook plaats gemaakt worden voor stoppen, zitten en verblijven in een rijke omgeving die uitnodigt tot interactie. Daarbij moet aandacht besteed worden aan elementen die interessant zijn om naar te kijken en aan zoveel mogelijk natuurlijk (zon)licht voor de verlichting van de ruimte voor voetgangers. Tenslotte is netheid een absolute voorwaarde voor een aangename beleving van de openbare ruimte.
	5– MEER RUIMTE	Voetgangers beschikken over een comfortabele ruimte en bewegingsvrijheid.	De bestaande ruimte voor voetgangers mag in geen geval verminderd worden. Bij elke (her)aanleg zou meer ruimte en bewegingsvrijheid gecreëerd moeten worden voor de voetgangers. Meer ruimte kan bekomen worden via: minder obstakels op de bestaande trottoirs, bredere trottoirs en – indien mogelijk – toegang tot de hele ruimte (verkeersvrij of verkeersluw, vrij oversteken).
	6– FYSIEK COMFORT	De voetganger is erg gevoelig voor een oneffen, onstabiele ondergrond, obstakels, duistere hoeken, wind en lawaai. Daarom wordt een uitstekend comfort gegarandeerd.	Bij de (her)aanleg van openbare ruimte bestemd voor voetgangers worden enkel vlakke, slipvaste, stevige materialen in goede staat gebruikt als verharding voor de zones waar voetgangers komen. Een ononderbroken obstakelvrije ruimte moet de natuurlijke doorgang garanderen. Daarnaast moet aandacht besteed worden aan beschutting tegen weer en lawaai, aangepaste verlichting en het veiligheidsgevoel. Ook bij de bouw van nieuwe gebouwen zou men aandacht moeten besteden aan het creëren van optimale omstandigheden voor de ruimte voor voetgangers (zonlicht, microklimaat, wind...)

VERKEER	7– UNIVERSEEL	Iedereen is voetganger, ongeacht leeftijd, geslacht, of mobiliteitsbeperkingen (1 op 3).	Bij elke (her)aanleg wordt de openbare ruimte vormgegeven rekening houdend met specifieke behoeften van verschillende groepen ⁹ , zoals minder mobiele, kinderen, vrouwen, ouderen... De openbare ruimte moet toegankelijk zijn voor iedereen.
	8– MAGNETEN	Centra, handelswijken en openbaarvervoerknooppunten trekken massa's voetgangers aan.	Voetgangersstromen en – gedrag zijn maatgevend voor de ruimteverdeling bij ruimtelijke structuur van plaatsen met een magneet-functie. Er wordt maximaal ruimte vrijgemaakt voor voetgangers rond “magneten” om het concurrentieel voordeel van het stappen te versterken.
	9– GEGARANDEERDE VEILIGHEID	De voetganger is niet gevaarlijk ¹⁰ maar onbeschermd.	De snelheid en het volume van het verkeer moeten aangepast worden aan de voetganger. De snelheid van het verkeer wordt zo laag mogelijk gehouden om de veiligheid van de voetgangers (vb: spelende kinderen) te garanderen, waar mogelijk worden doorlopende trottoirs aangelegd, en veilige zebra-paden oversteken aan kruispunten en drukke wegen worden gegarandeerd door middel van korte wachttijden en lange groenfases (zonder de doorstroming van het openbaar vervoer te hinderen). Zebra-paden langer dan 7 m worden in 2 verdeeld met een eilandje en kunnen in één keer overgestoken worden.
	10– RUSTIG VERKEER	Stappen is gezond, maar gevoelig voor lawaai, vervuiling, stress.	Om verkeersluwe buurten en een schone en rustige omgeving te garanderen, wordt bij elke (her)aanleg op het lokale wegennet de omgeving zo verkeersluw mogelijk (beperkt, traag, gemengd verkeer) of verkeersvrij gemaakt.

De GO10 zal een referentiekader worden bij de (her)aanleg en het beheer van de openbare ruimte, om een voetgangersvriendelijke aanleg – die toegankelijk is voor iedereen – te garanderen. Een praktische handleiding zal ontwikkeld worden om iedereen die betrokken is bij de

heraanleg van de openbare ruimte te helpen bij de concrete toepassing van de GO10, op maat van elke specifieke situatie. Daarbij zal specifieke aandacht besteed worden aan een goede organisatie van doorsteken door woonblokken.

⁹ In de literatuur wordt deze benadering ‘universal design’ benoemd.

¹⁰ Op voorwaarde dat de voetganger het verkeersreglement respecteert.





**Hefbomen
in de gewestelijke
ontwikkeling:
kritische
succesfactoren
in de ruimtelijke
ordening en
verkeersbeheersing**



Vanuit deze visie is een waaier aan concrete acties uitgewerkt om de stadsomgeving voetgangersvriendelijker te maken, dat organisatorisch te ondersteunen en stappen aan te moedigen. Het Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkeling zal de principes opnemen die toegepast moeten worden om de doelstellingen van het voetgangersplan te realiseren.

Een beleid dat stappen wil doen toenemen zou **in de eerste plaats meer ruimte moeten vrijmaken voor het stappen**. Dit kan enerzijds door de bestaande ruimte vrij te maken van obstakels en kordaat op te treden tegen elke inbreuk op dit vlak. Door er meer ruimte voor vrij te maken wordt het stappen aangenamer, veiliger en efficiënter. Bij het bepalen van de ruimte voor voetgangers wordt niet alleen rekening gehouden met de huidige voetgangersstromen, maar ook met het gewenste aandeel voetgangers in het geheel van de verplaatsingen. Idealiter wordt 40% van de openbare weg beschikbaar gemaakt voor voetgangers. Bij de berekening van dit percentage worden volgende elementen als beschikbaar voor voetgangers beschouwd: trottoirs, voetgangerszones, erf, woonerf, zones voor gemengd verkeer met voetgangers. Worden beschouwd als behorend tot de openbare weg en niet beschikbaar voor voetgangers: rijweg voor wegverkeer, fietspaden, parkeerstroken. Worden buiten beschouwing gelaten in de berekening van het percentage: beddingen voor openbaar vervoer en haltes voor openbaar vervoer.

3.1 Ruimtelijke visie: een mozaïekstad van centra op voetgangersschaal

Brussel is van oudsher een mozaïekstad, een stad van korte afstanden ... en dat is erg goed voor voetgangers. Het is niet één centrum met woonwijken erom heen. De historische structuur van een stadshart – de Vijfhoek – in een agglomeratie van tientallen kernen is nog steeds de dagelijkse realiteit. Dat betekent dat Brussel al in grote mate een stad van de korte afstanden is. De meeste bewoners vinden op wandelafstand een ruim aanbod aan voorzieningen.

De ontwikkeling van grote strategische gebieden en de uitbouw van het GEN met tientallen op te waarderen treinhaltens vormen een grote inzet. We willen de kans niet missen om hier centrale, gemengde plekken op voetgangersschaal te ontwikkelen. Wat we zeker niet willen is louter autogerichte ontwikkelingen.

Daarom werkt het GPDO een heldere visie op een polycentrisch gewest uit. We moeten zicht krijgen op het netwerk van bestaande centra en de gewenste toekomstige centra. In gebieden met een richtschema enerzijds en in de omgeving van bestaande en nieuwe openbaarvervoerknooppunten anderzijds. Voor die centra komen er dan principes van gemengde functies en kwalitatieve netwerken voor actieve modi en open-

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
3.1 – RUIMTELIJKE VISIE: MOZAÏEKSTAD VAN CENTRA OP VOETGANGERSCHAAL	Polycentrische ruimtelijke visie in GPDO	Afwerking hoofdnetwerken openbaar vervoer (GEN) en (deel) fiets gerealiseerd	Centra verdicht en verkeersluw	BROH, MB

baarvervoerbediening. Voor voetgangers is het belangrijk om niet alleen de locaties zelf te bekijken, maar ook te denken aan de voetgangerskwaliteit binnen een straal op wandelafstand (500 tot 700 m). Daarbij is het belangrijk om talrijke groenvoorzieningen (planten, bomen, parken...) in te plannen, aangepast in omvang in functie van de situatie. Deze groenvoorzieningen moeten aangelegd en onderhouden worden op een manier die de toegankelijkheid voor iedereen garandeert. Op die centra moeten de hoofdverbindingen voor fiets, deelfiets en openbaar vervoer afgestemd worden. De aanpak van centra, openbaarvervoerknooppunten en strategische gebieden komt verder aan bod.

3.2 Stedenbouwkundige visie: de natuurlijke doorgang van de voetgangers garanderen

Bij het afleveren van vergunningen, zal aan de vergunnende overheden bijzondere aandacht gevraagd worden, om de natuurlijke doorgang van de voetganger door de openbare ruimte, de groene ruimten enz. te garanderen... In het algemeen moet gewaakt worden over een striktere toepassing van de regels van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), bvb bij de aanleg van zebrapaden.

Met betrekking tot de woonblokken, de percelen en de gebouwen, zullen de ambities verduidelijkt moeten worden voorafgaandelijk aan aanvraagprocedure voor de bouwvergunning. Het gaat onder meer om richtschema's, stadsprojecten van grote omvang, wijkcontracten. Het doel is de verschillende aspecten zoals het principe van de algemene verbetering van de kwaliteit van de beplanting en het landschap binnen de woonblokken (voorschrift 0.6 van GBP) beter te integreren. Het kadaster van de bestaande routes zal de facto een essentieel hulpmiddel zijn waarmee rekening gehouden moet worden bij het ontwikkelen van deze planologische middelen.

3.3 Verkeersvisie: verblijfsgebieden voor meer levenskwaliteit – het verkeersbeheer afstemmen op de voetganger

Om het **competitieve voordeel van stappen te maximaliseren** moeten coherente maatregelen genomen worden op vlak van verkeersbeheer die ertoe leiden dat stappen veiliger, makkelijker en efficiënter wordt. Dit wordt vertaald in concrete maatregelen met betrekking tot verkeerslichten, kruispunten, kunstwerken en werven. Innovaties worden getest met het oog op een uitgebreide toepassing indien ze positief geëvalueerd worden.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
3.2 – STEDENBOUWKUNDIGE VISIE: DE NATUURLIJKE DOORGANG VAN DE VOETGANGERS GARANDEREN	Stedenbouwkundige procedures zijn onderzocht en desgevallend aangepast. Natuurlijke doorgang wordt gegarandeerd bij (her)aanleg.	Natuurlijke doorgang wordt gegarandeerd bij (he)raanleg.	Natuurlijke doorgang wordt gegarandeerd bij (her) aanleg.	MB, BROH

De **wachttijden** worden tot een minimum **bepikt**. Daarom worden de cycli van verkeerslichten zo kort mogelijk gehouden. Op het onderliggend weggennet mag de wachttijd niet hoger liggen dan 45 seconden. Op het hoofdweggennet kan een drukknop soelaas bieden, maar deze moet steeds binnen de 3 seconden na de aanvraag groen geven. De plaatsing van verkeerslichten is te vermijden op het onderliggend weggennet. Indien ze noodzakelijk zijn, worden lange groenlichtfasen en korte roodlichtfasen voorzien voor de voetganger. Over het algemeen wordt bij het afstellen van de lichtcycli bijzondere aandacht besteed aan de momenten waarop er de meeste voetgangers zijn. De “quick wins” liggen hier in de daluren, waar het makkelijk is om meer tijd te geven aan voetgangers. Groene golven voor voetgangers en aftelsystemen die de wachttijd duidelijk zichtbaar maken worden getest en geëvalueerd. Verkeerslichten worden systematisch conflictvrij geregeld, waarbij de voetganger eerder groen krijgt dan het wegverkeer, om het oversteken veilig te maken. De lichtenregelingen verstoort de doorstromingsmaatregelen voor commerciële snelheid van het openbaar vervoer niet en houdt rekening met groene golven voor wegverkeer.

De **zebrapaden** zijn kort en sluiten aan op de wensen van de voetgangers. Indien het zebrapad langer is dan 7 meter, wordt een veilig rustpunt (vb: een vluchtheuvel, middenberm) voorzien in het midden. Oversteken moet altijd in één keer kunnen gebeuren. Volgens de regels mag er slechts één rijvak in elke richting zijn aan een zebrapad dat niet door lichten geregeld is. Bijzondere aandacht moet besteed worden aan de kunstwerken (bruggen, tunnels, loopbruggen...). **Kunstwerken** kunnen op strategische plaatsen de doorstroming van voetgangers garanderen en barrière-effecten bouwen. De afwerking moet kwalitatief hoogstaand en veilig zijn en onderstrept bij voorkeur het belang van de voetganger in de stad.

Kruispunten worden ingericht volgens de bovengenoemde principes (in verband met wachttijden, lichtenregeling, zebrapaden en kunstwerken).

Bij de uitvoering van **werven** (werken aan de weg en/of gebouwen), wordt de vlotte en veilige doorstroming van de voetgangers steeds gegarandeerd. De verantwoordelijke instanties (Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, de politie, de wegbeheerder) zullen enkel werken aanvaarden die dit principe respecteren. Het toezicht op de correcte toepassing van de regels en afspraken zal verbeterd worden, onder meer via het uitvoeren van inspecties ter plaatse. Bouwwerven moeten in de toekomst vaker een gelegenheid zijn om weggebruikers op een positieve manier te laten kennis maken met een andere verplaatsingswijze of om een nieuwe aanleg te testen.

Het **autoverkeer beheersen** is eveneens een noodzakelijke voorwaarde om het voetgangersbeleid te doen slagen. Te veel en te snel verkeer, met de verkeersonveiligheid, het ruimtebeslag, het lawaai en de vervuiling die dat meebrengt vormt wellicht het grootste obstakel om stappen aantrekkelijker te maken. Dat was de onomstotelijke conclusie van de stadswandelingen in vijf Brusselse wijken. Het wordt eveneens bevestigd door internationaal onderzoek en ervaringen en door het IRIS II-plan.

Het IRIS II-plan bevat een aantal sterke maatregelen om het verkeer te beheersen: het parkeerbeleid, rekeningrijden, de hiërarchisering van het weggennet en de vermindering van de wegcapaciteit ten voordele van de andere modi, de uitbouw van het GEN en de capaciteitsuitbreiding van het stedelijk openbaar vervoer (MIVB). Tegelijk wordt het principe bevestigd dat alle lokale straten op termijn zone 30 worden, wat de veiligheid en de beleving van de voetganger rechtstreeks ten goede komt. Dat was einde 2010 al gebeurd op 38% van de lokale straten.

Vanuit het Voetgangersplan verruimen we het zone 30-beleid tot de uitbouw van verblijfsgebieden. Het verkeersreglement (art. 2.48) definieert 'verblijfsgebied' als een gebied waar "verblijven overheerst op verkeersdoorstroming". Verblijfsgebied houdt dus **geen automatische keuze in naar inrichting of verkeersregime**, maar geeft wel een duidelijke intentie aan: hier gaat het niet prioritair over doorstroming, en wel in de eerste plaats over verblijfskwaliteit. In Vlaanderen en Nederland begint elk lokaal mobiliteitsplan met de afbakening van verblijfsgebieden, in de praktijk vooral woonzones en lokale kernen.

De notie 'verblijfsgebied' wordt ingeschreven in het GPDO, de methodiek van gemeentelijke mobiliteitsplannen en de duurzame wijkcontracten. De toolbox transitverkeer (in voorbereiding) zal deze aanpak mee ondersteunen.

Wijken als verblijfsgebied

Een cruciale keuze werd al gemaakt in het IRIS I-plan en werd bevestigd in het IRIS II-plan: lokale wegen worden omgevormd tot zone 30. Dit beleid wordt versneld voortgezet en geëvalueerd: **2/3 (66%) van de lokale wegen zone 30 tegen 2016 en 100% tegen 2020**. Aangezien een lagere snelheid altijd beter is voor de voetganger, moet de grens van 30 km/u hier als een maximum beschouwd worden. In functie van de

omstandigheden kan het meer aangewezen zijn om een woonerf, erf, voetgangerszone, fietsstraat te voorzien. Het Gewest behoudt en versterkt de impulsen naar de gemeenten om dit te realiseren, onder meer via Beliris en de gesubsidieerde werken. Een kordate handhaving van de snelheidslimieten is hierbij essentieel.

We maken een nieuwe **kwaliteitssprong** door deze lokale zone 30-gebieden voortaan 'verblijfsgebied' te noemen. Met deze positievere term geven we aan waar het echt om gaat: **de verblijfskwaliteit verbeteren**. Snelheid matigen is daarin belangrijk, maar er kan en moet meer gebeuren. Dit geldt zowel voor pure woongebieden als gemengde wijken met lokale voorzieningen.

- de **zone 30** creëert een drievoudige meerwaarde: **(1) trager autoverkeer, (2) geen doorgaand verkeer, (3) concurrentievoordelen voor stappen, trappen en openbaar vervoer**. Sluiproutes voor doorgaand verkeer doorknippen is cruciaal: de jongste jaren neemt het verkeer op lokale wegen toe en die trend moeten we stoppen. Tegelijk moeten er concurrentievoordelen komen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Voor voetgangers moet dat met verkeersvrije doorsteken, zodat kortere en snellere voetgangersroutes ontstaan. Dat kan efficiënt met maatregelen zoals beperkt eenrichtingsverkeer of het doorknippen van



autoroutes met een paaltje op de weg. Ook de herontwikkeling van huizenblokken, o.m. in het kader van wijkcontracten, biedt kansen voor nieuwe verkeersvrije stoepen.

- Daarnaast willen we vaker **gemengde oplossingen waar de voetganger voorrang** heeft: **woonerven, voetgangerszones en speelstraten**. Die zijn nu in Brussel nog erg schaars. Volledig (al dan niet tijdelijk) verkeersvrije gebieden worden niet beperkt tot commerciële of toeristische zones, maar horen ook thuis bij scholen of in gewone lokale straten. Zij sluiten niet uit dat fietsen, openbaar vervoer en lokaal verkeer erdoor kunnen.
- Tegelijk creëren we **een meerwaarde in de openbare ruimte**: verfraaien met meer groen en blauw, meer ruimte voor zitten en spelen, ruimte voor terrasjes en animatie enz. Dit kan met eenvoudige maatregelen, met tijdelijke speelruimte, terrasjes of artistieke en speelse ingrepen. Er zal steeds over gewaakt worden de basistoegankelijkheid voor minder mobiele te garanderen. Op langere termijn kan dan worden overgegaan tot een duurzame uitvoering met fysieke heraanleg.

Hiervoor is een **participatieve aanpak** gewenst. Deze optiek moet worden ingeschreven in de aanpak van het voetgangersluik in **gemeentelijke mobiliteitsplannen**, in de aanpak van de **wijkcontracten en in de stedenbouwkundige visie op nieuwe wijken**. De **toolbox rond de aanpak transitverkeer** zal goede praktijken promoten en participatietools aanreiken.

Zoals bepaald in het IRIS II-plan worden tegen 2018 20 km verkeersvrije zones ingericht, d.w.z. volledige verkeersvrij, woonerf, erf of speelstraat. Tegen 2040 moet dat 40 km worden.

Doortochten als verblijfsgebied

In het Brussels Hoofdstedelijke Gewest liggen veel **lokale kernen langs historische steenwegen**. Ook die doortochten benoemen we als **verblijfsgebieden**. De bedoeling is om ze aantrekkelijker en veiliger te maken door de snelheid van de doorgaande verkeersstroom af te remmen, het barrière-effect te verminderen en meer ruimte voor de voetganger vrij te maken. Zo ondersteunen we ook de lokale handelsdynamiek: meer mensen kunnen in betere omstandigheden winkelen. Het verblijfsgebied is ruimer dan de doortocht en omvat ook aanliggende straten die van de kern deel uitmaken.

Het gewest wil, in nauwe samenwerking met de lokale overheden en actoren, komen tot een duidelijke **kwaliteitssprong in de lokale doortochten**. Op deze doortochten, waar interwijkenwegen lokale kernen doorkruisen, streven we ernaar om **lokaal zone 30** in te voeren, een mogelijkheid die al voorzien was in het huidige ontwikkelingsplan (GeWOP). Dit is dus niets anders dan het verder doorvoeren van de wegenspecialisatie.

Op het hiërarchisch hoger liggend wegennet zullen maatregelen genomen worden om het **barrière-effect te verminderen**, ook wanneer de snelheidslimiet op 50 km/u behouden wordt. Hierbij moet systematisch elke 100m een veilige oversteekplaats beschikbaar zijn. Deze oversteeken sluiten zo goed mogelijk aan op de wenslijnen van de voetgangers en houden rekening met de specifieke context (vb: scholen, haltes openbaar vervoer, zwarte punten...).

- Het verkeer kan er nog door, maar moet het lokale kernkarakter eerbiedigen.
- De grote stromen doorgaand verkeer moeten sterker op de hoofdwegen worden gebundeld.

De fysieke heraanleg en de herverdeling van de openbare ruimte moeten deze verblijfsgebieden concreet gestalte geven. We schuiven volgende indicatieve richtlijnen naar voor. Het spreekt vanzelf dat de concrete keuzes afgestemd moeten worden op de lokale context.

- 40 % van de openbare weg is beschikbaar voor de voetganger.
- Fysieke snelheidsremmende maatregelen, zoals versmallingen en plateaus, moeten de snelheid effectief verlagen.
- De voetgangersstromen worden maatgevend voor de ruimte op stoepen en pleinen.
- Door zoveel mogelijk kruispunten te vereenvoudigen en lokale vertakkingen te verminderen, worden de voetgangerstrajecten eenvoudiger en veiliger.
- Zebrapaden op de rijweg moeten talrijk en kort zijn, in principe zonder verkeerslichten of met veel groentijd voor voetgangers.

- Bepaalde weggedeelten kunnen volledig verkeersvrij worden. Het volstaat soms om het verkeer om te leiden naar een parallelle straat.
- De doostroming van het openbaar vervoer krijgt veel voorrang in de ruimteverdeling.
- Openbaarvervoerhaltes en -ingangen moeten zo gemakkelijke mogelijk bereikbaar zijn van voetgangersgebied.
- Toegangswegen tot parkings moeten kwalitatief en goed zichtbaar zijn.

De visie hierop wordt uitgewerkt in het kader van de Gemeentelijke Mobiliteitsplannen, uit te voeren via een **specifieke doortochtmodule**.

Tegen 2020 wordt op die manier een project uitgewerkt en uitgevoerd voor vijf doortochten, en tegen 2040 voor alle doortochten.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
3.3 – VERKEERSBEHEER AFSTEMMEN OP DE VOETGANGER – VERBLIJFSGEBIEDEN VOOR MEER LEVENSKWALITEIT	Maatregelen verkeersbeheer toegepast op 50 % wegnen. 66 % van de gemeentewegen in zone 30 tegen lage kosten. 'Verblijfsgebied' inschrijven in het GPDO en andere instrumenten. Doortochtmodule GMP's uitwerken.	Maatregelen verkeersbeheer toegepast op 100 % wegnen. 100 % gemeentestraten in zone 30 tegen lage kosten. 20 km voetgangerszone (2018). 5 doortochten uitgevoerd.	Maatregelen verkeersbeheer toegepast op 100 % wegnen. Alle gemeentewegen duurzaam verblijfsgebied. 40 km voetgangerszone. Alle doortochten verblijfsgebied.	MB, gemeenten



Hefbomen op het terrein: concrete projecten op strategische locaties



De situatie voor de voetganger in de stad verbeteren: dat is de belangrijkste operationele doelstelling van het Voetgangersplan. Dit pakken we aan met zeven grote hefbomen.

4.1 Lokale voetgangersnetwerken in centra

De **lokale centra**, daar moeten we beginnen met de voetganger verwennen. Dat zijn immers de plekken waar we nu al vaak te voet gaan of meer te voet zouden kunnen gaan, van thuis uit of van op het werk. Naar het gemeentehuis of de plaatselijke winkels, naar school of de sporthal, naar trein, metro of tram. Deze kernen zijn lokale clusters van voetgangersbestemmingen. We vinden ze gespreid over het hele gewest, op diverse schalen. Schoolomgevingen moeten bij (her)aanleg de prioriteit geven aan de voetgangers en de risico's en de lasten die gepaard gaan met gemotoriseerd verkeer in de buurt van schoolpoorten tot een minimum beperken.

Hier willen we met alle **actoren** samen en met **bewonersparticipatie** heel **zichtbare resultaten** boeken op het terrein. Beginnen met lange voetgangersroutes die het Gewest doorkruisen heeft immers weinig zin voor die korte alledaagse verplaatsingen. We pakken eerst die lokale netwerken aan, daarna komen we vanzelf tot routes die ze onderling verbinden zodat een netwerk op gewestsschaal groeit.

Het Gewest werkt hiervoor een **flexibele methodiek** uit en zal – indien gewenst – **gemeenten ondersteunen** bij de uitwerking van lokale netwerken. De figuur geeft een eerste aanzet tot methodiek. Bij de **netwerkstructuur** verdienen volgende punten bijzondere aandacht, in overeenstemming met de GO10.

- **Toegangswegen.** Het is belangrijk het netwerk niet te beperken tot verbindingen tussen polen in het centrum zelf, maar evenveel aandacht te besteden aan toegangswegen vanuit de omge-

ving in een straal van minstens 500 meter. Ook (het begin van) voetgangersroutes naar andere kernen moeten duidelijk in het netwerk worden opgenomen, en verbindingen met de Groene Wandeling en het blauw-groen-netwerk (zie verder).

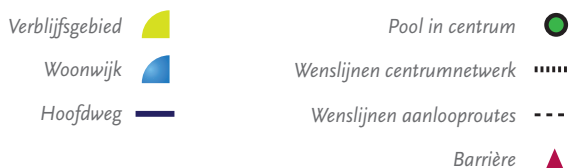
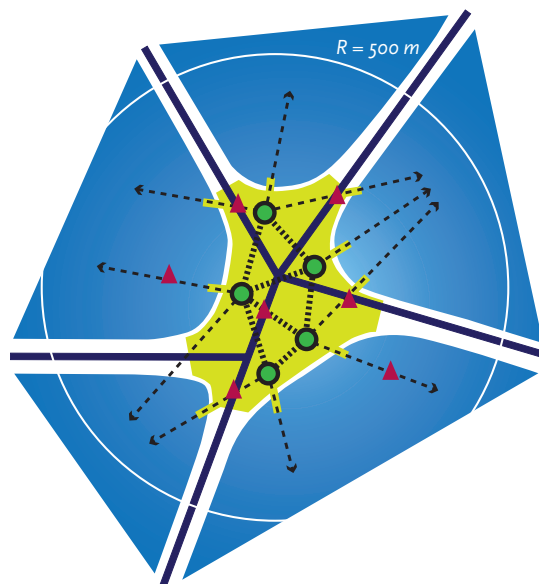
- **Wenslijnen.** De methodiek moet uitgaan van wenslijnen (de meer gebruikelijke term voor wat in IRIS II 'natuurlijke doorgang' heet, p.27): de meest rechtlijnige en kortste verbinding is de meest aantrekkelijke voor voetgangers.
- **Barrières.** Bijzondere aandacht moet dan ook gaan naar de analyse van en oplossingen voor diverse soorten voetgangersbarrières: hellingen, drukke wegen en kruispunten, kanalen en spoorwegen, grote bouwblokken. In de regel moet er idealiter elke 100 m een oversteek of doorsteek zijn van barrières.
- **Intermodaliteit.** Uiteraard wordt dit afgestemd op de netwerken voor fietsers en openbaar vervoer.
- **Stedenbouw.** Bij de keuze van de routes spelen de stedenbouwkundige kwaliteit en aantrekkelijkheid mee (zie verder). Er wordt ook gezocht naar mogelijke bestaande of te creëren binnenwegen.
- **Signalisatie.** Een goede, duidelijke signalisatie is essentieel. In de mate van het mogelijke moet de aanleg vanzelf "leesbaar" zijn, ook voor nieuwe gebruikers. De bijkomende ondersteunende signalisatie moet gebruiksvriendelijk zijn en toegankelijk voor doelgroepen met specifieke behoeften (slechtzienden, enz.).

Als het netwerk uitgetekend is, worden concrete **ontwerpeisen** uitgewerkt, in overeenstemming met het voetgangersvademeccum (zie verder) en een **uitvoeringsplan** uitgewerkt in samenwerking tussen gemeente, gewest en MIVB.

Principeaanpak van lokale voetgangersnetwerken

STAPPEN

- Voetgangerspolen bepalen
- Polen in het centrum met elkaar verbinden via wenslijnen
- Aanlooproutes naar het centrum vanuit omliggende wijken via wenslijnen
- Kwaliteitsaudit en potentieelonderzoek op het terrein, met bewoners en actoren
- Wenslijnen omzetten in concrete routes
- Prioriteiten voor optimale oversteken en oplossingen om barrières weg te werken
- Afbakening van een verblijfsgebied (zone 30)
- Vastleggen van ontwerpnormen
- Actieprogramma per route
- Lokale voetgangerskaart



Barrièretypes en typeoplossingen



Concreet zal het gewest tussen 2012 en 2016 drie proefprojecten ondersteunen.

Indien de evaluatie van de proefprojecten posi-

tief is, volgen dan de overige centra en wordt de aaneenschakeling via gewestroutes uitgewerkt. In 2040 zijn alle centra voetgangersvriendelijk en via hoofdroutes met elkaar verbonden.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.1 – LOKALE VOETGANGERSNETWERKEN IN CENTRA	3 proefprojecten	10 projecten Uitwerking en aanzet aaneenschakeling in gewestroutes	Alle centra voet- gangersvriendelijk Aaneengeschakel- de gewestroutes	MB en gemeente

4.2 Openbaarvervoer- knooppunten als stedelijke voetgangersruimten

Openbaar vervoer hangt af van voetgangers. Alle reizigers komen uiteindelijk te voet aan. De voetganger verwennen op weg naar en op het openbaar vervoer, maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker en vergroot de invloedssfeer van de opstappunten. Het openbaar vervoer staat in de komende 10 jaren voor immense uitdagingen in verband met de verwachte aangroei van de bevolking en de bijhorende verwachte groei van het aantal reizigers voor het openbaar vervoer. Dit maakt een strategisch voetgangersbeleid meer dan ooit onmisbaar. Het stappen speelt (samen met het fietsen) een belangrijke rol, complementair aan het openbaar vervoer.

De grootste openbaarvervoerknooppunten moeten dan ook **zo aantrekkelijk mogelijk zijn voor voetgangers**. Rond het Zuidstation zijn er twee keer zo veel voetgangers geteld als auto's. De hele dag door, en vooral op piekmomenten, komen er grote aantallen voetgangers langs.

Concreet gaat het om **de inrichting van de omgeving van grote IC-stations, de toekomstige GEN-stations, metrostations en strategisch gelegen bovengrondse overstaphaltes**. Voor de aanpak gelden volgende principes.

- **Directe omgeving.** In de directe omgeving moet de gebruiker van het openbaar vervoer (als voetganger) primeren, met de hoogst mogelijke kwaliteit volgens de GO10. Overstappen wordt zoveel mogelijk conflictvrij georganiseerd, dus zonder dat voetgangers verkeersstromen moeten kruisen. Ingangen en haltes moeten een sterke, zichtbare en ruime plaats innemen in de openbare ruimte.
- **Aanlooproutes.** In een gebied op wandelafstand (500 m tot 700 m) moet de voetganger via continue, leesbare en hoogkwalitatieve toegangswegen naar de belangrijkste bestemmingen kunnen stappen: centrumfuncties, werkconcentraties, handelskernen, toeristische bestemmingen.

- **Voetgangersstromen.** In beide gevallen moet de ruimteverdeling rekening houden met de aantallen voetgangers op piekmomenten, op basis van reizigersaantallen van de openbaarvervoermaatschappijen, tellingen van voetgangersstromen en van verblijvende voetgangers.
- **Verblijfskwaliteit.** De stations zelf en hun omgeving worden hybride stedelijke ruimten, waar meer te beleven en te doen valt dan alleen maar van en naar het openbaar vervoer stappen. Het mogen geen barrières zijn, maar ze moeten net doorsteekbaar zijn, publieke ruimtes ingebed in het stadsweefsel. Een bijzondere aandacht moet besteed worden aan de veiligheid en de veiligheidsbeleving.

De omgeving van grote **treinstations** – Noord, Zuid, Centraal, Schuman, Luxemburg – werd de afgelopen jaren al aangepakt of er zijn projecten lopende. In de verdere afwerking wordt de prioritaire plaats van de voetganger nog versterkt en uitgebreid tot een visie op aanlooproutes.

De toekomstige **GEN-stations** zijn een belangrijke inzet voor Brussel de komende jaren en de bestaande stations moeten nu al zichtbaar en

toegankelijk zijn. Om het GEN te laten slagen, maar ook om het spoorwegaanbod in het algemeen te valoriseren, moeten die stations een hoge voetgangerskwaliteit bieden, zowel binnen het station als in de omgeving, voor overstappen en toegangswegen. Zo wordt onderzocht of de Wagenstraat tussen station Kalevoet en de Stallestraat exclusief voorbehouden kan worden aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Tegelijk zijn hier kansen om rond de stations aantrekkelijke, dynamische omgevingen op voetgangersmaat uit te bouwen, die dan weer het reizigerspotentieel van het GEN versterken.

Een samenwerking voor de optimale integratie van de stations in hun omgeving is dus een win-winsituatie voor het openbaar vervoer en voor de stad. Het Gewest zal de manier waarop dit moet gebeuren bestuderen, samen met de NMBS. Die acties worden scherper toegespitst naar een betere kwaliteit van de openbare ruimte, met de GO10 als richtlijn.

- **Bereikbaarheidsanalyses** per station. Een barrièreanalyse voor voetgangers zal het reële voetgangersbereik in 5 en 10 minuten stappen in kaart brengen en oplossingen uitwerken om

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.2 – OPENBAARVERVOER- KNOOPPUNTEN ALS STEDELIJKE VOETGANGERSRUIMTEN	IC-stationsomgevingen verder vernieuwd. Kwaliteitseisen en wensbeelden GEN-stations, bestaande stations en VICOM-maatregelen bovengronds openbaar vervoer.	Alle GEN-stations heringericht. Start programma toegangswegen openbaarvervoerknooppunten (straal 500 m).	Alle IC-stations en GEN-stations stedelijke voetgangersruimten.	MB, NMBS, MIVB

dat bereik te vergroten door het wegwerken van barrières (omwegen en tijdverlies), onder meer door nieuwe doorsteken en bijkomende in- en uitgangen van de stations.

- **Wensbeelden** uitwerken voor de inrichting, de omgeving en de bereikbaarheid van GEN-stations. Voetgangerskwaliteit wordt daarin een bevoorrechte plaats.

De geplande **metro**-uitbreiding in het noordoosten van het gewest moet modelstations opleveren, die van bij de conceptiefase optimaal op voetgangerstrajecten en -bereikbaarheid zijn afgestemd. De diepte van de perrons en de stap-tijd nodig om ze te bereiken moet zo beperkt mogelijk blijven. De locatie van de in- en uitgangen moet optimaal aansluiten op bestemmingen en wandelroutes en voor de toegangswegen op wandelafstand zal de hoogste kwaliteit nagestreefd worden. De vernieuwing van de bestaande metrostations tot multifunctionele, levendige ruimten is ingezet en alle stations worden verder afgewerkt, met verscherpte aandacht voor de in- en uitgangen en de toegangsweg in een straal op loopafstand.

Eenzelfde prioriteit voor voetgangers wordt aan de dag gelegd bij de geplande uitbreidingen van het **tramnet**.

Dezelfde prioriteit voor voetgangers moet gewaarborgd worden voor de VICOM-inrichtingen op het bestaande bus- en tramnetwerk, zowel voor de toegankelijkheid van de haltes, de perrons en het rollend materiaal als voor de VICOM-inrichtingen zelf, die moeten bijdragen aan de voorrang van de voetgangers op het autoverkeer. Stappen is immers essentieel om het openbaar vervoer voor de korte afstanden te ontlasten.

4.3 Handelswijken voor voetgangers

De stad heeft **dynamische winkelbuurten** nodig, niet alleen in de Vijfhoek maar ook in de andere kernen in alle gemeenten. Voor handel en horeca is het essentieel dat klanten vlot en comfortabel te voet bij hun zaak kunnen komen. Deur-tot-deur voetgangers zijn trouwens lucratieve klanten. Maar ook al wie van de openbaarvervoerhalte of zijn geparkeerde fiets of auto komt, wil te voet graag voldoende ruimte en comfort. De handel en de horeca weten dat: **voetgangersstromen zijn een cruciaal vestigingscriterium, een sterke indicator van het commercieel potentieel**. Voldoende en aantrekkelijke ruimte voor voetgangers is dus van essentieel economisch belang. Belangrijk voor klanten is ook een zo groot mogelijke bewegingsvrijheid, om bv. vrij de straat te kunnen oversteken. Als het dringen is op te weinig ruimte komen voetgangers minder vaak en blijven ze minder lang. Geef ze meer ruimte, dan komen ze vaker en blijven ze langer, en dat is meteen vast te stellen in voetgangersstromen. Ook minder druk en langzamer verkeer maken de wijk aantrekkelijker.

Het principe voor handelskernen is: **voetgangersstromen en voetgangersgedrag zijn maatgevend voor de ruimteverdeling**. Bij heraanlegprojecten gaan we systematisch voetgangersstromen én de zittende en staande mensen tellen. Die gegevens moeten zwaar doorwegen in beslissingen over ruimte voor openbaar vervoer, autoverkeer en autoparkeren. Een gegeven breedte kan vlot 10 keer meer voetgangers verwerken dan rijdende auto's, en een parkeerstrook komt nog veel minder klanten per dag ten goede. Niet elke winkelstraat of handelswijk moet daarom voetgangerszone worden. Maar in veel smalle handelsstraten zijn er zo veel voetgangers dat ze best een verkeersvrije straat kunnen vullen. In andere

gevallen kan met eenrichtingsverkeer of parkeerorganisatie ruimte vrijgemaakt worden. Uiteraard horen daar afdoende oplossingen bij voor bediening door het openbaar vervoer en een redelijk parkeeraanbod op wandelafstand.

De enquête in vier handelswijken werd geactualiseerd. In Brussel werd in 1999 en in 2011 een gelijkaardig onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de Brusselse handelswijken. Daaruit¹¹, bleek dat de handelaars in de Louizawijk dachten dat 53 % van hun klanten met de wagen komt, 28 % met het openbaar vervoer en 14 % te voet. In werkelijkheid komt slechts 11 % van de klanten met de wagen, 51 % met het openbaar vervoer en 36 % te voet. Ook in de andere onderzochte wijken (Dumonplein, Wayezstraat, Kleerkopersstraat) onderschatten de handelaars het aandeel van de klanten dat te voet of met het openbaar vervoer komt. Deze twee categorieën vormen een belangrijker deel van het cliënteel dan de handelaars zich blijkbaar voorstellen. In 2011 is dezelfde tendens zichtbaar als in 1999.

Er komt een **concrete aanpak voor voetgangersvriendelijke handelswijken**. De doelstelling is de winkel- en horecadynamiek te ondersteunen

door de voetgangerskwaliteit te verhogen. Hiervoor maken we een prioriteitenlijst van waar de voetgangersnood het hoogst is. Het eerste criterium is de saturatiegraad: waar zijn nu al meer voetgangers dan de beschikbare ruimte aankan? Hiervoor beschikken we over permanent geactualiseerde telgegevens en saturatie-analyse van Atrium in 27 wijken. Verder wordt ook gekeken naar de klantenenquêtes en de huidige kwaliteit van de voetgangervoorzieningen. Voor één of twee prioritaire wijken werken we tegen 2016 een project 'voetgangersvriendelijke handelswijk' uit.

Belangrijk is om hieraan te werken met een **integrale aanpak**.

- Een project 'voetgangersvriendelijke handelswijk' beslaat de wijk en de toegangswegen in een straal van 500 m. Wandelroutes naar andere handelsbuurten krijgen bijzondere voorrang.
- Het project moet tot een integraal concept leiden dat ruimte en kwaliteit voor voetgangers verbindt met een opwaardering van de openbare ruimte en een globaal bereikbaarheidsplan voor openbaar vervoer, fiets en auto en doeltreffende oplossingen voor leveringen.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.3 – HANDELSWIJKEN VERKEERSLUW OF VERKEERSVRIJ	Actualisering enquête 4 han- delswijken. 1 of 2 projecten voetgangersvrien- delijke handelswij- ken opstarten. Voetgangerswij- ken opstrten.	Actieprogramma voetgangersvrien- delijke handelswij- ken opstarten.	Alle handelswijken voetgangersvrien- delijk.	MB, ATRIUM, MIVB

¹¹ Cijfers 2011.

- Alle actoren worden verenigd in een task force, met daarin ten minste de wegbeheerders en diensten stedenbouw op gemeentelijk en gewestelijk niveau en de aanbieders van openbaar vervoer.
- Een doorgedreven participatie van handelaars, bewoners en bezoekers is cruciaal om lokale behoeften in te schatten en een draagvlak op te bouwen.
- De methodiek omvat een voetgangersaudit op het terrein, met de diverse actoren.
- Met proefopstellingen kan de impact geëvalueerd worden: maatregelen moeten samengaan met tijdelijke artistieke en ludieke ingrepen in de openbare ruimte die meteen al een meerwaarde creëren.

In elk geval wordt elke aanpak **maatwerk**, aangepast aan de typologie van de wijk: veel doorgaand verkeer of niet, lokale of gewestelijke uitstraling, centrale ligging of meer in de buitenwijken.

4.4 Voetgangersvriendelijke residentiële wijken

Inrichtingen voor voetgangers moeten niet beperkt blijven tot symbolische, historische of handelswijken, ze moeten ook in meer residentiële wijken aangelegd kunnen worden. Zich bij het verlaten van de school onmiddellijk in een

voetgangerszone bevinden moet mogelijk zijn, ook als de school zich niet in een handelswijk of toeristisch centrum bevindt.

De doelstellingen in verband met het aantal kilometer voetgangerszones (20km tegen 2018 en 40 km tegen 2040) kunnen voor een stuk gerealiseerd worden op het lokale niveau van de residentiële wijk.

4.5 Stedenbouw op mensenmaat

De stedenbouw evolueert in functie van de behoeften, maar een ding is duidelijk: ze zal van stappen een praktische en aantrekkelijke keuze moeten maken.

Voetgangerskwaliteit hangt immers in grote mate af van stedenbouwkundige keuzes: een stedenbouw op mensenmaat.

- De traditionele Brusselse stedenbouw resulteerde in heel wat buurten op mensenmaat: van de historische kernen en de kenmerkende XIX^{de} eeuwse burgerhuizen in de rij tot de tuinvijken. Mensenmaat betekent vooral een openbare ruimte van overzichtelijke afmetingen, en afstanden waarop we details kunnen onderscheiden en andere mensen kunnen herkennen. Die moeten we koesteren en we moeten er ook lessen uit trekken.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.4 – VOETGANGERSVRIENDELIJKE RESIDENTIËLE WIJKEN	10 km voetgangerszones gerealiseerd	20 km voetgangerszone gerealiseerd	40 km voetgangerszone gerealiseerd	MB, gemeenten

- Bepaalde invullingen van het modernisme in zijn meest doorgedreven vorm met grote bouwblokken, monotone gevels, bovenmaatse open ruimte, functionele scheiding en overheersende verkeersinfrastructuur past niet altijd bij voetgangers en tast het algemene levenskader aan. Kantoorwijken met gesloten gevels, in- en uitritten van parkeergarages, kale esplanades en torengebouwen met gierende wind er omheen... dat zijn omgevingen die voetgangers mijden.
- Toch mogen we niet vervallen in een cultus van nostalgie. Vastroesten in een esthetiek van het verleden is geen optie. De bebouwde omgeving heeft baat bij variatie, zowel grote stedelijke ruimten en bouwsels als gezellige pleintjes en straten, zowel plekken met geschiedenis als innovatieve creaties.

Ook voor stedenbouw zal de GO10 een belangrijke referentie worden vanaf het concept, en wel op drie vlakken: netwerken, ontwerp en verkeer. Hieronder zijn een aantal richtinggevend principes voor een voetgangersvriendelijke stedenbouw verder uitgewerkt.

Actieve gevels op het gelijkvloers

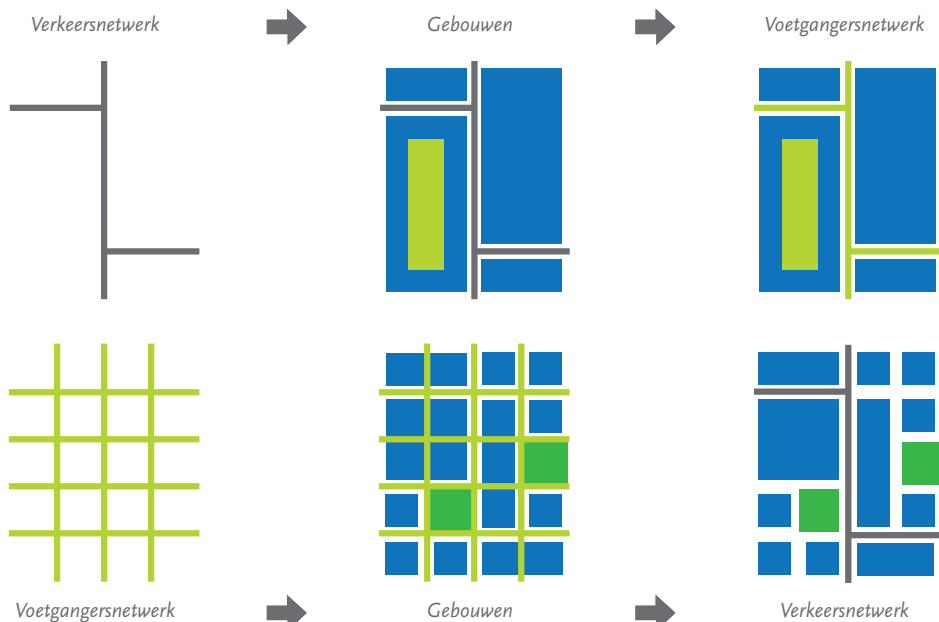
Stappen is zoveel prettiger als op het gelijkvloers van gebouwen iets te zien en te beleven valt. Je beleving wordt erdoor verrijkt en afstanden lijken korter. Zo aanvaard je langere wandelafstanden en word je verleid om langer te blijven, even te stoppen, ergens binnen te gaan. Dit principe moet gelden op toegang naar openbaarvervoerknooppunten en alle hoofdroutes tussen belangrijke polen, op gewestelijke schaal en in lokale netwerken. Op een aantal te selecteren routes zal gestreefd worden naar een maximumpercentage aan 'actieve gevels'. Actieve gevels combineren een aantal kenmerken.

- Korte bouweenheden, met gemengde functies.
- Open en transparante gevels: deuren en ramen, in- en uitgangen te voet, 's nachts verlicht¹².
- Rijke architectuur: details (zuilen, trappen, niches), verticale lijnen...
- (Semi)publieke overgangsruiden: overdekte galerijen, voortuintjes, stoep, terrasjes...
- Uitzichtpunten: doorkijken op markante stads-elementen, bakens...

Eerst de voetgangers, daarna de gebouwen

Nieuwe stedenbouwkundige projecten van enige omvang moeten voetgangersvriendelijk zijn. Reeds bij het ontwerpen moeten bekommernissen in verband met de voetganger opgenomen worden: dit kan bijvoorbeeld door een fijnmazig voetgangersnetwerk uit te tekenen, aansluitend bij voetgangersroutes en – bestemmingen in de omgeving. Daarna pas worden dan bouwvolumes en een grofmaziger wegennet ingevuld. Dit is de enige manier om ervoor te zorgen dat het gebied veilig en comfortabel bereikbaar en doorsteekbaar is voor voetgangers. In de regel moet er elke 100 m een mogelijkheid zijn voor voetgangers om bouwvolumes door te steken. Deze benadering wordt nu reeds met succes toegepast in Genève en Straatsburg. De Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP), richtschema's, grote heraanlegprojecten, zullen deze werkwijze toepassen... Projecten die vertrekken van grote bouwvolumes en rijwegen leveren grote omwegen voor voetgangers op, en doorsteken achteraf invoegen is erg moeilijk.

¹² Bij voorkeur blijven uitstalramen van winkels ook 's nachts zichtbaar, met behulp van aangepaste beveiliging (vb: lichtdoorlatende luiken).



Bron: TIMENCO bvba 2011

Lokale voorzieningen op wandelafstand en met goede toegangswegen

We streven ernaar om overal voldoende voorzieningen voor dagelijkse behoeften op wandelafstand te voorzien, de reeds bestaande nabijheidsdiensten worden behouden en versterkt. Vooral bij nieuwe projecten van enige omvang moet van bij het begin nagedacht worden over voorzieningen als kinderopvang en lagere school, handelszaken voor dagelijkse behoeften, groene ruimten en speeltuinen, medische voorzieningen en zeker ook de openbaarvervoerhaltes. Al deze voorzieningen zijn belangrijke voetgangersbestemmingen en het zijn prioritaire punten bij het uittekenen van een voetgangersnetwerk. Alle kansen moeten benut worden om ze zo goed mogelijk met actieve modi (te voet en met de fiets) bereikbaar te maken, via routes afgescheiden van het autoverkeer.

Voetwegen en erfdiensbaarheden

Verkeersvrije voetgangersdoorsteken zijn cruciaal voor een fijnmazig en aantrekkelijk voet-

gangersnetwerk. Dat kan fysiek diverse vormen aannemen: voetpaden tussen of achter gebouwen, doorgangen uitgespaard in bouwblokken, wandelgalerijen, paadjes over onbebouwde zones enz. Het kunnen wegen op het openbaar domein zijn of publiek toegankelijke wegen op privéterrein, in de vorm van erfdiensbaarheden ingeschreven in de bestemmingsplannen. Met de eigenaars en bewoners worden afspraken gemaakt over al dan niet afsluiten 's nachts en mogelijk onderhoud door gemeente of gewest.

Bij nieuwe projecten (inzake stedenbouw en/of openbare weg) worden voetgangersdoorsteken meteen voorzien met een maaswijdte van 50 m als richtgetal. In bestaande wijken wordt bij kleinere projecten en de uitwerking van lokale voetgangersnetwerken gezocht naar mogelijkheden om met doorsteken extra verbindingen te creëren.

Het gewest maakt een inventaris op van bestaande al dan niet toegankelijke voetwegen en erfdiensbaarheden.

Parkeren concentreren

Voetgangers verliezen erg veel ruimte door geparkeerde auto's. Het gewestelijk parkeerbeleid zal ernaar streven om het aantal geparkeerde auto's op de openbare weg af te bouwen, zodat ruimte vrij komt. De vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal vooral gericht zijn op parkeerplaatsen op de plaats van bestemming. Daarbij zullen alternatieve maatregelen voor de bewoners voorzien worden zoals: parkeren buiten de openbare weg, beter aanbod openbaar vervoer, deelwagens, enz.

Nieuwe wijken worden bovengronds grotendeels autovrije woonzones. De auto wordt zoveel mogelijk uit de straten geweerd en parkeren geconcentreerd aan de rand van de wijk of ondergronds. Het model van buitenlandse ecowijken kan hier als voorbeeld dienen, met o.m. afzonderlijk verhuur van parkeerruimte, het voorzien van deelauto's en het creëren van stimulansen voor OV- en fietsgebruik.

Ook in bestaande wijken kunnen mensen te voet meer ruimte krijgen. Dit kan door parkeerplaatsen op straat te verwijderen, met compensaties "buiten de openbare weg" voor de bewoners. Bij de aanleg van nieuwe parkeergarages voor privégebouwen wordt actief gezocht naar mogelijkheden om ook een aanbod voor bewoners te voorzien. Ook samengebruik van parkeerterreinen van winkels en bedrijven wordt nagestreefd.

Voor dit alles zal het Gewestelijk parkeerplan (in opmaak) een actief beleid uitstippelen, uit te voeren door het Gewestelijk parkeeragentschap en de gemeenten. De randvoorwaarden hiervoor moeten daarbij ook in stedenbouwkundige keuzen worden omgezet.

Pleinen voor voetgangers

Openbare pleinen zijn kostbare ademruimten voor de voetganger, zeker in de dichtst bebouwde en bewoonde delen van de stad. De kwaliteit van de openbare ruimte is hier van groot belang, maar ook de functionele voetgangersvriendelijk-

heid is cruciaal. Een gelijkgrondse uitvoering, zonder niveaoverschillen en boordstenen, maakt het plein van overal toegankelijk voor iedereen. En geparkeerde auto's horen niet thuis midden op een plein. Een belangrijk doel is dat in de toekomst geen enkel plein volledig geïsoleerd zou mogen zijn door verkeersstromen: minstens één kant moet aansluiten bij een gevel en trottoir, zodat voetgangers het plein op kunnen zonder verkeersstromen te kruisen, met eventuele uitzondering voor het openbaar vervoer. Vanaf 2011 worden deze principes in 90% van de toekomstige pleininrichtingen opgenomen, met uitzondering van rotondes. In elk geval moet aan elke zijde van een plein alles in het werk gesteld worden om de vrije toegang tot het plein voor voetgangers maximaal te maken en het barrière-effect van het verkeer tot een minimum te beperken. Dit kan onder meer door de snelheid en het volume van de verkeersstromen te beperken, door zebrapaden weg te nemen, door zijden van het plein volledig verkeersvrij te maken, enz. De juiste keuze van deze maatregelen wordt gemaakt in functie van de specifieke situatie.

Stedenbouwkundige instrumenten

Het bestaande stedenbouwkundige instrumentarium wordt geanalyseerd en indien nodig herzien om de eisen aan voetgangerskwaliteit hard te maken. Een werkgroep zal nagaan hoe de kwaliteitsnormen van de GO10 en de principes hierboven vertaald kunnen worden in stedenbouwkundige bindende normen, voorschriften en vergunningen, en in niet-bindende richtlijnen. Deze werkgroep zal ook een lijst opstellen van de eventuele noodzakelijke wijzigingen aan de vergunningsprocedures in functie van deze doelstelling. Deze criteria moeten eveneens geïntegreerd kunnen worden in de gemeentelijke inrichtingen door het sensibiliseren van de lokale overheden en het ter beschikking stellen van een expertise door het Gewest.

De voetgangerskwaliteit van stedenbouwkundige projecten zal in de volgende jaren opgevolgd worden vanuit het BROH en Mobiel Brussel, bijvoorbeeld via een gemeenschappelijk platform.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.5 – STEDENBOUW OP VOETGANGERSMAAT	<p>Voetgangersprincipes inschrijven in stedenbouwkundige regels en richtlijnen.</p> <p>90% van heraangelegde pleinen volgen de principes van IRIS II.</p> <p>Inventaris voetwegen en erfdienstbaarheden.</p>	<p>Monitoring, evaluatie en bijsturing van voetgangerskwaliteit in stedenbouwkundige praktijk.</p> <p>90% van heraangelegde pleinen volgen de principes van IRIS II.</p>	<p>Voetgangerskwaliteit is een stedenbouwkundige prioriteit.</p> <p>100% van alle pleinen aangelegde volgens de principes van IRIS II.</p>	BROH, MB

Tegelijk wordt een gewestelijke inventaris opge maakt van bestaande en potentiële voetwegen en doorsteken en van nog geldende erf dienstbaarheden. Hierbij wordt onderzocht waar privévoetpaden potentieel interessante voetgangersverbindingen vormen.

4.6 Stadsprojecten als model voor de voetgangersstad

De strategische ontwikkelingsgebieden in het Brussels gewest moeten modelprojecten worden voor een voetgangersvriendelijke stad. Het gaat daarbij meestal om in onbruik geraakte spoorwegzones of vrijgekomen kantoorcomplexen, zones van vele hectaren groot die nu ontoegankelijk zijn en enorme barrières vormen¹³. De invulling zal variëren maar de optie is in elk geval om ze tot gemengde stadsdelen te ontwikkelen. Dit houdt ook in dat ze doorsteekbaar worden voor voetgangers om ze zo weer aan te hechten op de stad, en dat ze ook op de site zelf de hoogste voetgangerskwaliteit bieden.

De principes van de GO10 zullen in de toekomst in alle planningsinstrumenten opgenomen worden (vb: richtschema's, bestemmingsplannen, enz.)¹⁴. In het kader van de opmaak van richtschema's zullen de criteria van de GO10 al opgenomen worden bij het opstellen van het bestek voor de opmaak van het richtschema.

- Een **fijnmazig voetgangersnetwerk** is een basisvereiste van de stedenbouwkundige en verkeerskundige organisatie van deze gebieden. Een maaswijdte van 50 m wordt nagestreefd. Bouwvolumes zijn ofwel klein ofwel doorsteekbaar.
- Toegangswegen. De site moet langs alle kanten **te voet bereikbaar en toegankelijk** zijn (met minimum om de 300 meter een toegang voor voetgangers), in aansluiting op openbaarvervoerbediening.
- Op de site verlopen **interne verplaatsingen overwegend te voet of met de fiets**. Parkeren wordt geconcentreerd aan de rand of ondergronds. Er is in geen geval doorgaand verkeer.

¹³ Voor vier gebieden is al een visie uitgewerkt in de vorm van een richtschema: Kruidtuin en Administratief Centrum, Europese Wijk, Tour & Taxis en VRT-Reyers. Drie andere zijn in opmaak: Delta, Schaarbeek-Vorming en Weststation. Voor nog zeven andere moet er een richtschema komen. Het GPDO zal de visie hierop actualiseren.

¹⁴ Deze principes worden al grotendeels toegepast in het richtschema voor Tour & Taxis.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.6 – STADSPROJECTEN STAAN MODEL VOOR DE VOETGANGERSSTAD	Uitwerking richtschema's en BBP's volgens GO10.	Voetgangersadvies bij uitwerking richtschema's en BBP's.	Alle strategische projecten uitgevoerd met hoogste voetgangerskwaliteit.	BROH, ATO, MB

- De site moet **te voet doorsteekbaar zijn**. Wandelroutes over de site volgen wenslijnen en liggen in het verlengde van staproutes in de omgeving. Niet-bebouwde zones zijn maximaal publiek toegankelijk, onder meer via erf dienstbaarheden.

Mobiel Brussel werkt voorafgaandelijk een mobiliteitsvisie uit (zie verder) voor de richtschema's en bestemmingsplannen, met de GO10 als referentie voor voetgangerskwaliteit.

4.7 Structurerende ruimten op voetgangersmaat

Stappen wordt aangenaam als de lokale omgeving daarvoor geschikt is. Maar de stad moet ook op schaal van het Gewest leesbaar zijn en uitnodigend voor de voetganger. **Iconische ruimten en assen moeten de voetganger verwelkomen.** Die bepalen immers sterk ons mentaal beeld van Brussel: het historische hart met de centrale lanen en het tracé van de Vijfhoek, de Middenring en het kanaal, de grote parken. Op een aantal van die historisch en symbolisch betekenisvolle plekken moet de voetganger beter aan zijn trekken komen: zo leveren ze niet alleen op gewestsschaal maar ook op mensenschaal sterke belevingen op. En specifieke voetgangersprojecten moeten zelf zulke iconische plekken worden.

Strategische verwenprojecten die de voetganger centraal stellen

We moeten de logica en de machtsverhoudingen zichtbaar durven omkeren. Op plekken en verbindingen waar dat nodig en zinnig is moeten de voetgangers, vaak samen met de fiets, voorrang krijgen (met respect voor de doorstroming van het openbaar vervoer) of beschikken over verkeersvrije ruimten en voorzieningen. Functionele meerwaarde moet gepaard gaan met esthetische en stedenbouwkundige kwaliteit. Met dit soort verwenprojecten geven we een duidelijk signaal dat de overheid zich engageert voor de voetgangers. De impact kan groot zijn: de Millennium Bridge in London heeft haar kostprijs al dubbel en dik terugverdiend door als nieuwe verbinding over de Thames heen de rechteroever cultureel, toeristisch en economisch te laten herleven.

Daar zijn in Brussel al mooie voorbeelden van gerealiseerd: de brug over de Tervurenlaan, de vernieuwde Peterbosbrug, de aanpak van de ingang van het centraal station, de Groene Wandeling, de lift in de Marollen, de herinrichting van de kanaaloevers aan het Becodok en de sluis van Anderlecht, de fietsbruggen naast de verkeersbrug aan De Trooz.

Ook de heraanleg van iconische pleinen en openbare ruimten is telkens een kans om meer ruimte en hoogwaardige kwaliteit voor voetgan-

gers te bieden. Voorbeelden zijn het vernieuwde Flageyplein en de lopende heraanleg van het Rogierplein (met luifel over een ruime en mooie metrotoegang) en de projecten voor de Europese Wijk en de Wetstraat.

Een voetgangershart in de Vijfhoek

Een gebied van de Vlaamsepoort tot de Naamsepoort wordt ontwikkeld tot een **aaneengesloten verblijfsgebied waar de voetganger primeert**. Het gaat ruwweg om een aaneenschakeling van de wijken Vismarkt, Sint-Katelijne, Sint-Goriks, Sint-Jacobs, Grote Markt, Centraal Station, Kunstberg, Naamsepoort, met uitlopers tot Zavel en Sint-Goedele, en de winkelas tussen Noord- en Zuidstation, met het Rogierplein, de Nieuwstraat, het Muntplein, de Kleerkoperstraat, de Zuidstraat, het Rouppeplein en de Stalingradlaan. Aan weerszijden sluit dit aan op de natuurlijke verlenging van de Gentsesteeweg in Molenbeek en de Elsenesteeweg in Elsene.

Zo groeit dit uit tot een levendig voetgangershart voor het gewest en een wandelparcours tussen benedenstad en bovenstad, langs een historisch-symbolische as van 2,5 km lang. Sterk cultureel, commercieel en toeristisch potentieel gaan hier samen met mogelijkheden voor aantrekkelijk wonen op voetgangersschaal. En niet onbelangrijk: het omvat de plekken waar nu al de grootste voetgangersconcentraties te vinden zijn. Ter vergelijking: dit gebied is net iets groter dan de voetgangerszone in de Gentse binnenstad.

Deze visie bouwt verder op een aantal **voetgangersvriendelijke realisaties en projecten** die al zijn uitgevoerd of voorzien, en bundelt ze tot een wervend totaalproject.

Afgewerkte realisaties

- De maximumsnelheid is nu al 30 km per uur, nu al van toepassing in de hele Vijfhoek, op de centrale lanen na.
- Rond de Grote Markt is er een voetgangerszone en comfortzone.

- De Sint-Jacobswijk telt diverse verkeersluwe en verkeersvrije straten.
- De in- en uitgangen van het Centraal Station zijn verkeersluw gemaakt.
- Er zijn al diverse overdekte galerijen met als meest prestigieuze de Koningsgalerij en de Ravensteingalerij.

Mogelijkheden voor de toekomst

- De centrale lanen moeten verblijfsvriendelijker worden; in het kader van het voorstel van mobiliteitsplan van de Stad Brussel wordt een lussenplan uitgewerkt, met een verkeersvrije voetgangerszone van de Brouckère tot Beurs en Anneessens, qua ingreep vergelijkbaar met het verkeersvrij maken van Broadway en Times Square in New York.

Ook de openbare ruimte werd al opgewaardeerd op de historisch-symbolische as Naamsepoort - Sint-Katelijne in het kader van het project **Stadswandelingen/Chemins de la ville**. De recentst gerealiseerde schakel is de Naamsestraat.

Toch blijft het geheel nog versnipperd en weinig leesbaar en biedt het nog geen doorlopende voetgangerskwaliteit als wandelparcours. Weinigen beseffen dat je van de Naamsepoort in een kwartier naar de Grote Markt stapt en in een halfuur dwars door de Vijfhoek tot het kanaal.

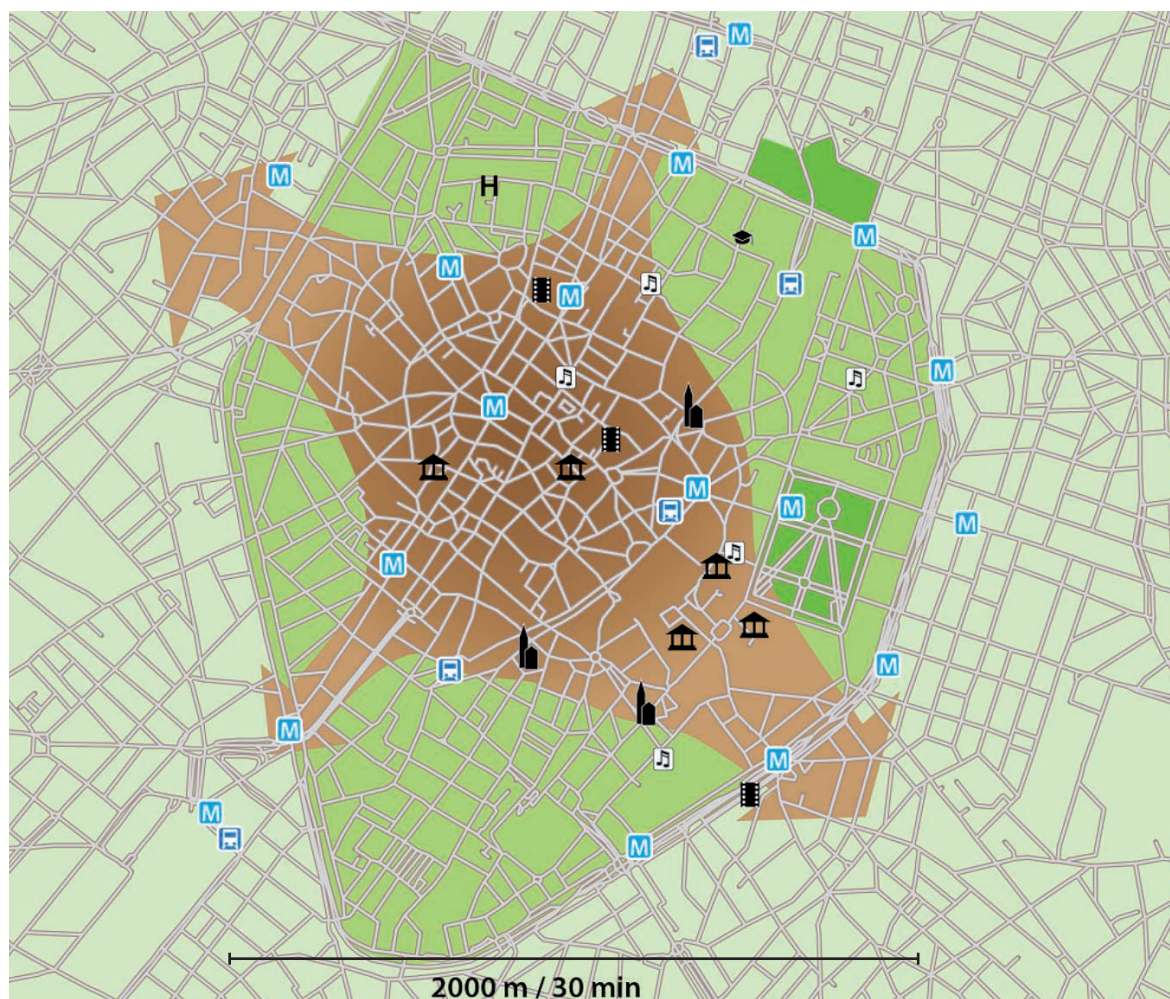
Het nieuwe voorstel van mobiliteitsplan van de Stad Brussel kiest ook resoluut voor deze richting. Het gewest zal de dialoog aangaan met de stad Brussel, alle actoren van mobiliteit en stedenbouw en de diverse stakeholders (handel en horeca, cultuur...) om te komen tot **een globaal streefbeeld**. De openbare ruimte moet het bijzonder rijk historisch stedenbouwkundig erfgoed maximaal tot zijn recht laten komen, dat is bedacht en ontworpen op maat van de mens te voet. We willen een harmonieuze vormtaal ontwikkelen, geen saaie monotonie, maar een taal die speelse, artistieke en creatieve ingrepen mogelijk maakt, en toch een herkenbare eenheid

ontwikkelt. Zo ontstaat een leesbare ademruimte die de wandelaar er als vanzelf door leidt – in materialen, stadsmeubilair, groen en blauw.

De aanpak zal zeker volgende aspecten omvatten.

- Een ruim voetgangershart afbakenen.
- Verkeersmaatregelen bepalen en uitvoeren: uitbreiding van de verkeersvrije zone over het grootste deel van dit gebied; mogelijke toegang en doorsteken via verkeersslussen met regime woonerf of erf (20km/u) of zone 30 (met snelheidsmaatregelen); integratie van openbaarvervoertrajecten; verschuiving van bovengronds parkeren naar parkeergarages en toegangstrajecten; leveringsvoorzieningen.
- Optimale voetgangerskwaliteit volgens de GO10, op het vlak van netwerk en routes, ontwerp openbare ruimte en verkeersafwikkeling.
- Meer ruimte voor activiteiten, terrasjes, markten en animatie in de openbare ruimte, waarbij de toegankelijkheid voor minder mobieleën gegarandeerd wordt.
- Een herkenbare, leesbare vormtaal over het hele gebied, met afspraken rond materialen, stadsmeubilair, terrassen, uithangborden...
- Versterking van aantrekkelijk en divers woonaanbod.
- Te onderzoeken bediening met een bus met minder uitstoot (vb: Compressed Natural Gas).

Potentiële voetgangerszone in de Vijfhoek



Stadsboulevards

Grote, prestigieuze lanen zoals de Leopold II-laan en de Tervurenlaan hebben al een sterk voetgangersvriendelijk boulevardkarakter. De meest structurerende lanen, de Kleine Ring, de Middenring en de wegen langs het kanaal worden echter sinds de periode van Expo 58 voornamelijk gebruikt als verkeersassen met hoge capaciteit en complexe kruispunten. Deze assen moeten een belangrijke rol blijven behouden om verkeer te bundelen en uit lokale straten te weren. Tegelijk moeten ze wel veel verblijfsvriendelijker worden voor mensen te voet en met de fiets. Het moet er vlot en veilig worden voor voetgangers, zowel om erlangs te stappen als om ze over te steken. Een aantal ingrepen is al lopend of gepland. Die worden opgenomen in **een globaal streefbeeld voor Kleine Ring, de Middenring en het Kanaal**, met volgende uitgangspunten.

- **Verkeerscapaciteit rationaliseren en de ruimte herverdelen ten voordele van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.** De herinrichting van de westelijke Kleine Ring langs het kanaal zet hiervoor de toon. Globaal is het streefbeeld maximaal 2x2 rijvakken bovengronds. Verder moeten de wegenspecialisatie en de gewenste vermindering van de verkeersdruk duidelijk worden vertaald in de aangeboden wegcapaciteit. Vooral de Kleine Ring heeft nu een veel te grote capaciteit en zuigt doorgaand verkeer aan als een gigantische rotonde: op sommige stukken rijdt dagelijks evenveel verkeer als over de Grote Ring (tot 120 000 voertuigen per dag), en het gros daarvan (90%) rijdt gewoon om de Vijfhoek heen, zo bleek uit tellingen voor het mobiliteitsplan van de stad Brussel. Bovengronds moet de ruimteverdeling dus herbekeken worden.
 - **Kruispunten eenvoudiger, leesbaarder en oversteekbaarder voor voetgangers.** De voetganger moet in één keer kunnen oversteken met conflictvrije lichtenregeling en middeneilandjes op maat van de voetgangersstromen.
- Er moeten zebrapaden bijkomen, aansluitend op wandelroutes en wenslijnen in de omgeving, zodat de voetganger minder moet omlopen. Ook bijkomende voetgangersbruggen, zoals deze over de Tervurenlaan, aan Peterbos en De Trooz, worden overwogen op cruciale plaatsen in het voetgangersnetwerk. Prioritair is de al geplande Picardbrug over het kanaal. In het kader van het mobiliteitsplan voor de Vijfhoek is de bedoeling een lussenplan uit te werken: hierdoor zullen kruispunten zoals Troon en Madou worden vereenvoudigd zodat ook voetgangers vlotter kunnen oversteken.
- **Van verkeersknopen naar nieuwe pleinen en groene ruimten.** De heraanleg van de Ninoofsepoort is een voorbeeld van hoe een verkeersknoop plaats kan maken voor een plein met een park. Ook centrale lineaire wandelparken, volgens het Ramblaprincede, worden onderzocht. Ook openbaarvervoerknooppunten, zoals overstappunten van metro naar bovengronds vervoer, krijgen een globale aanpak. Het Meiserplein is een prioritaire locatie: de complexe verkeersfuncties worden gereorganiseerd om een plein op mensenmaat te creëren. Een ander belangrijk knelpunt is de omgeving van het station Etterbeek, die wordt bekeken in het kader van het richtschema Delta: de Middenring moet er plaatselijk een pleinkarakter krijgen, waar de reiziger op straatniveau en zo veel mogelijk conflictvrij (zonder verkeer te kruisen) kan overstappen op trein, tram en bus. Tegelijk moet de Middenring versterkt worden als hoogwaardige openbaarvervoeras (chronolijn), met sterke tramvoorrang of mogelijke omschakeling op metro.
 - **Het barrière-effect van de tunnels afbouwen.** We onderzoeken de haalbaarheid van infrastructuur-ingrepen om tunnels af te dekken of in- en uitritten weg te halen. Het project van de overdekking van de Gulden Vliestunnel wordt verder uitgewerkt: zo kan een aangename ruimte voor voetgangers ontstaan over de kleine Ring. Ook elders kunnen huidige korte

tunnels worden doorgetrokken als langere tunnels, met minder in- en uitritten. Dit zijn bijzonder dure infrastructuurprojecten. Bij de kosten-batenanalyse zal voetgangerskwaliteit een belangrijke wegingsfactor krijgen.

Groen-blauw netwerk

De Groene Wandeling is een voorbeeldige verwezenlijking die andere steden ons benijden: een route voor voetgangers en fietsers van 60 km langs de rand van Brussel, die parken en groenzones met elkaar verbindt. Versterkte promotieinspanning en evenementen zullen ervoor zorgen dat nog meer Brusselaars en bezoekers dit traject uitproberen en het plezier van stappen herontdekken.

Maar de Groene Wandeling is slechts de eerste schakel in een groen-blauw netwerk dat al in het Gewop werd uitgetekend. Dit zijn wandelroutes met vooral recreatief doel, weg van de drukte en het verkeer. De afwerking van dit netwerk wordt versneld met de steun van alle betrokken actoren. Op korte termijn worden prioritaire groen-blauwe assen gerealiseerd, waarbij het accent ligt op van

verbindingen die interessante dagelijkse staproutes kunnen worden in een groene omgeving, als rustig en veilig alternatief voor trajecten langs drukke wegen, met een aanvaardbare omweg.

Voetgangers worden ook toegelaten op de routes van het geplande fiets-GEN, dat bestaat uit verkeersvrije paden, onder meer langs spoorwegen, als er voldoende ruimte beschikbaar is voor de te verwachten stromen voetgangers en fietsers.

4.8 Vision Zero voor voetgangersveiligheid

De voetganger verwennen is een veel ruimere visie dan de zwakke weggebruiker beschermen. Maar de voetganger moet wel eerst op straat durven komen en zich daar veilig voelen. Verkeersveiligheid is dus een basisvoorwaarde die als een rode draad door alle acties heen moet lopen. Beveiligen en verwennen gaan vanzelfsprekend samen: bij elke aanpak van een veiligheidsprobleem grijpen we meteen de kansen om extra kwaliteit te bieden, en elk project moet ook de veiligheid maximaal versterken.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.7 – STRUCTURERENDE OPENBARE RUIMTEN OP VOETGANGERSMAAT	Streefbeeld voetgangershart Vijfhoek. Stadsboulevards en groen-blauwe snoeren in het GPDO. Globaal streefbeeld stadsboulevards. Prioriteitenplan groen-blauw netwerk. Aanvang realisaties in onder meer schoolomgevingen, handelswijken, groen blauw netwerk.	Mobiliteits- maatregelen voetgangershart uitgevoerd. Herinrichting stadsboulevards aangevat. Prioritaire groen-blauwe netwerk gerealiseerd.	Voetgangershart is voorbeeldig, leefbaar en dyna- misch stadshart. Stadsboulevards integraal voetgan- gersvriendelijk. Groen-blauw netwerk volledig gerealiseerd.	BM, BROH, BIM, gemeenten

De ambitie voor voetgangersveiligheid is duidelijk: we streven naar nul slachtoffers. Dat betekent wel wat: nu zijn er per jaar zo'n tachtig zwaargewonde of gedode voetgangers (hetzij 39 % van het totaal aantal zwaargewonde en dodelijke slachtoffers). Voetgangers zijn dan ook een prominente zorg in het **Strategisch plan Verkeersveiligheid 2011-2020**, uitgewerkt door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Het hele plan staat in het teken van de Vision Zero, nul slachtoffers, met als tussentijdse ambitie een halvering in 2020. Voor de details verwijzen we naar het strategisch plan. Hier geven we aan welke doelstellingen rechtstreeks op voetgangers betrekking hebben. De maatregelen zijn elders in dit plan verwerkt, o.m. in de GO10.

- Verkeerssnelheid verlagen.
- Veilig gedrag bij alle weggebruikers stimuleren.
- Kwetsbare weggebruikers beveiligen.
- Intrinsiek veilige wegen en straten.

In dit kader zoeken we gericht naar **innovatieve oplossingen** voor de meest gevaarlijke situaties. Die testen we met proefprojecten, en de best werkende worden algemeen ingevoerd. Op dit moment lopen al drie projecten.

- Aftellichten, zodat de voetganger kan zien hoeveel groentijd hij nog heeft en minder geneigd is tot risicogedrag.

- De weg terugbrengen tot één rijstrook aan zebrapaden, want de meeste oversteekongevallen met voetganger gebeuren op de tweede rijstrook.
- Zones 30 leesbaarder maken met maatregelen (markeringen, paaltjes, poorteffecten...) om snel en doeltreffend de snelheid te verlagen.

Aanvullend komt er een **studie zwarte punten voor voetgangers**. Uit een verfijndere analyse van de ongevallenstatistieken halen we de plaatsen waar de meeste zware voetgangersongevallen gebeuren. Die locaties worden prioritair aan een veiligheidsaudit onderworpen en verbeterd via heraanleg.

Een specifieke werkgroep zal zich buigen over de ongevallen tussen voetgangers en trams. Deze werkgroep zal concrete maatregelen voorstellen om het aantal ongevallen met ernstige gevolgen snel te laten afnemen.

Trottoirs moeten in een goede staat onderhouden worden door de wegbeheerder, die daarbij desgevallend een beroep doet op derden. Dit is belangrijk om valpartijen veroorzaakt door slecht onderhouden voetpaden te vermijden.

Tenslotte zullen ook de voetgangers zelf gesensibiliseerd worden om zich veilig te verplaatsen. Daarbij zal aandacht besteed worden aan specifieke doelgroepen en specifieke gedragingen (vb: gsm'en of muziek beluisteren tijdens het oversteken, aandacht voor trams...).

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.8 – VISION ZERO VOOR VOETGANGERSVEILIGHEID	Uitvoering strategisch plan Verkeersveiligheid. Tests innovatieve oplossingen. Studie en heraanleg zwarte punten voor voetgangers.	-50 % zwaargewonde of gedode voetgangers (SGVV).	Geen (o) zwaargewonde of gedode voetgangers.	MB, BIVV, politie





**Hefbomen
bij de overheid:
stappen
verankeren in alle
beleidsdomeinen**



De voetganger verwennen is in de eerste plaats een kwestie van cultuur. Stappen bevorderen moet een dagelijkse zorg worden van alle actoren. De voetganger moet dus hoog op de agenda komen en prioritaire aandacht krijgen bij de inrichting van de openbare ruimte en in het mobiliteitsbeleid.

5.1 Het plan uitvoeren

Coördinatie, participatie, overleg en rapportering zijn cruciaal om de dynamiek van het voetgangers-beleid aan te zwengelen en gaande te houden.

Er wordt een **coördinator Voetgangersplan** (Voetgangersmanager) aangesteld bij Mobiel Brussel. Die wordt de drijvende kracht achter het Brusselse voetgangersbeleid binnen en buiten Brussel. Hij zal het voetgangersplan operationaliseren.

Voor actorenoverleg en als participatieforum wordt de huidige fietscommissie uitgebreid tot een **commissie actieve modi**. Deze commissie zal ook adviezen kunnen uitbrengen bij strategische en omvangrijke projecten. Naast de diverse gewestelijke overheden, de MIVB, de VSGB en het BIVV zetelen hierin ook economische en sociale actoren. Minder mobielen zijn hierin specifiek vertegenwoordigd. Er zal nagedacht worden over een betere vertegenwoordiging van de voetgangers zelf, met bijzondere aandacht voor de minder mobielen.

5.2 Normen en richtlijnen verscherpen en toepassen

Richtlijnen en normen voor de aanleg van de openbare ruimte, straten, pleinen en kruispunten zijn van fundamenteel belang om de basis-kwaliteit overal te garanderen. Op korte termijn worden de aanbevelingen en verplichtingen rond voetgangers verder uitgewerkt en verscherpt, en reiken we ontwerpers en aannemers heldere hulpmiddelen aan.

Uit de kwaliteitseisen in de GO10 komen enkele **speerpunten** naar voren voor ontwerpprojecten. Daarbij moet steeds rekening gehouden worden met specifieke behoeften van verschillende doelgroepen, zoals minder mobielen, vrouwen, kinderen, ouderen enz.

- Ruimte: obstakelvrije minimumdoorgang, voetgangersruimte afgestemd op voetgangersstromen en gedrag (tellingen en observaties), veiligheidshekken vermijden.
- Materiaalkeuze: voorrang voor gebruiksvriendelijke, betaalbare en robuuste materialen, die garanties bieden voor gebruiksgemak en onderhoud.
- Oversteken en lichtenregeling: zo kort mogelijk oversteken over de rijweg, zebrapaden op de wenslijnen, zo lang mogelijke groenfase in één keer kunnen oversteken, zichtbaarheid door stoepverbreding, doorlopende stoepen over de zijstraten.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.1 – HET PLAN UITVOEREN	Voetgangersmanager. Commissie actieve modi.	Voortgangsrapporten en bijsturing.	Voetgangersbeleid is een transversale prioriteit.	MB

- Gemengde verkeersvormen: meer gebruik van zone 30, woonerf en erf (voorrang voor de voetganger en vrij gebruik van de ruimte, zonder zebrapaden), voetgangerszones en speelstraten (verkeersvrij).
- Voetwegen en doorsteken, al dan niet op privéterrein (steeds in akkoord met de betrokken eigenaar[s]).
- Behoeftanalyse van voetgangers, met technieken zoals telling voetgangersstromen en verblijvende voetgangers, gedragsobservatie, enquêtes, audit met stadswandeling enz.
- Integraal ontwerp van voetgangersroutes.
- Inhalen ter hoogte van niet beschermde zebrapaden fysiek verhinderen, bv. met een wegversmalling naar 2x1 rijbaan (verkeerseiland of minstens witte lijn).
- Verkeerseilandjes op wegen met overrijdbare beddingen en aan elkaar grenzende rijstroken
- Verkeerslichten aan oversteekplaatsen als ze werkelijk bijdragen tot veiliger en eenvoudiger oversteken, en dan met minimale wachttijd en oversteektijd die toelaat de hele straat over te steken tegen een snelheid van ongeveer 1 meter/seconde. Voetgangers kunnen langer en vaker groen krijgen op specifieke locaties (scholen, ziekenhuizen...) en tijdstippen (als er minder verkeer is of net meer voetgangers).

De resultaten van de reflecties over deze thema's zullen worden verwerkt in het **Voetgangersvademecum**. Dit zal de rol vervullen van ontwerp-gids, maar ook ruimere ondersteuning en analyses aanbieden rond voetgangers en voetgangersbeleid. Een aantal cahiers is al of bijna afgerond: analyse voetgangersongevallen, het geactualiseerde vademecum personen met beperkte mobiliteit, verharding en materiaalkeuze en juridisch statuut van de trottoirs. De inhoud van het vademecum wordt afgetoetst met vertegenwoordigers van Personen met een Beperkte Mobiliteit.

In het vademecum worden **concrete ontwerp-principes**, zoals ze in **IRIS II bepaald** werden, opgenomen.

- Nooit de ruimte voor voetgangers verkleinen bij heraanleg.
- Aanbevolen minimumbreedte opgetrokken van 1,5 m tot 2 m langs parkeerplaatsen en 2,5 m zonder parkeerplaatsen, indien de wegbreedte het toelaat.
- Continuïteit waarborgen bij het oversteken van kruispunten: de voetganger gaat recht door, het is de wagen die zijn weg kruist.

- Zichtbaarheid aan kruispunten vergroten door systematische fietssluisen (aan lichten), stoepuitstulpingen, uitspringende instapzones voor openbaar vervoer en voldoende afstand tot visuele obstakels (parkeerplaatsen, beplanting, reclame).
- Dynamische verkeersborden mogen de voetganger niet hinderen, de vrije doorgang en de zichtbaarheid niet beperken.
- Alternatieve routes bij werkzaamheden e.d. worden bewegwijzerd met bijzonder aandacht voor voetgangers en fietsers.

De voetganger verwennen wordt ook een principe in het overkoepelende **vademecum wegdimensionering**. IRIS II stelt dat stappen, fietsen en openbaar vervoer samen prioritair zijn en dat we de auto beschouwen als laatste optie voor stedelijke verplaatsingen. Dit moet dan ook tot uiting komen in de ruimteverdeling. Naast de minimumeisen voor de ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, kan worden overwogen om een maximumbreedte voor de rijweg te bepalen, afhankelijk van wegenspecialisatie, de gewenste snelheid en de noden van

openbaar vervoer, waarbij alle extra ruimte wordt verdeeld over voetgangers, fiets en openbaar vervoer i.p.v. overmaatse rijstroken en kruispunten. IRIS II bepaalt expliciet dat bij ruimtelijke conflicten het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer, met als precisering dat maatregelen ten gunste van voetgangers complementair moeten zijn aan openbaar vervoer en de ontwikkeling van het openbaar vervoer niet in het gedrang mogen brengen.

Een specifieke werkgroep zal onderzoeken welke eventuele wijzigingen aan het bestaande regelgevend kader en de gebruikelijke procedures noodzakelijk zijn om de doelstellingen van het plan en de GO10-doelstellingen in het bijzonder te realiseren. Ten laatste één jaar na de goedkeuring van dit plan zal deze werkgroep een concrete lijst voorstellen met de eventuele noodzakelijke wijzigingen aan de betreffende documenten. Deze werkgroep zal onder meer oplossingen zoeken om de vrije doorgang van voetgangers, inclusief minder mobiele, te garanderen bij tijdelijke (vb. terrasjes, publiciteit, handelswaren...) en permanente obstakels (vb: paaltjes, nutsvoorzieningen...) in de openbare ruimte.

De essentiële elementen uit het voetgangersbeleid zullen ook opgenomen worden in de kaderordonnantie mobiliteit die ontwikkeld zal worden.

Verder stimuleren we een **cultuur van innovatie**. Nieuwe voorzieningen of inrichtingsconcepten worden getest en grondig geëvalueerd. Er loopt al een test met aftellichten voor voetgangers (zie actielijn verkeersveiligheid). Andere intrigerende innovaties waarover nog geen consensus bestaat zijn 'shared space' en diagonaal oversteken aan kruispunten (dus groen in alle richtingen voor voetgangers).

5.3 De voetganger meer gewicht geven in alle projecten

De basiskwaliteit op het terrein staat of valt met het gewicht dat aan voetgangers wordt gegeven in elk concreet project van (her)aanleg van de openbare ruimte of van de openbare weg. Basisprincipe is dat de voetgangerskwaliteit een permanente en prioritaire zorg is in elk ontwerp-

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.2 – NORMEN EN RICHTLIJNEN VERSCHERPEN EN TOEPASSEN	Vademecum voetgangers. Vademecum wegdimensionering. Testen innovaties. Noodzakelijke wijzigingen aan regelgevend kader opgelijst en aangebracht.	Gewijzigde reglementen en procedures leiden tot betere projecten.	Voetgangercultuur is ingeburgerd bij ambtenaren, ontwerpers en aannemers.	MB, BROH

stadium, van concept over uitvoering tot opvolging en evaluatie. Stappen, fietsen en openbaar vervoer moeten samen sterk richtinggevend zijn bij elk project. In de projectcyclus worden er geen nieuwe stadia gecreëerd specifiek voor de voetgangers, maar in elk stadium worden de overwegingen in verband met de voetganger meegenomen. De doorlooptijd van projecten wordt hierdoor niet verlengd.

Bij elk project en bij elke effectenstudie wordt, naast de verplichte verkeerveiligheidsaudit, een **behoefteanalyse voetgangers verplicht** (opgenomen in het bestek).

- De GO10 wordt bij bestekken gevoegd als richtlijn voor de voetgangersbehoeften waar elk ontwerp mee rekening moet houden.
- Voetgangersstromen tellen en voetgangersgedrag observeren zijn een algemene minimumvereiste.
- Bij grotere projecten en locaties met grote voetgangersconcentraties kunnen daarbij komen: een voetgangersenquête, een stads-

wandeling met actoren en lokale voetgangers (ervaringsexpertise). Hier komt ook een evaluatie achteraf met opnieuw tellingen en observaties en een tevredenheidsenquête.

- Werfbeheer van voetgangerstrajecten wordt streng gecontroleerd: routes en bewegwijzering, geen obstakels enz. zoals bepaald in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

Er wordt een **gestroomlijnde doorlooptprocedure voor adviesverlening** uitgewerkt. De commissie actieve modi (zie hoger) zal daarbij advies kunnen uitbrengen over de integratie van voetgangers en fietsers. Om de integratie van alle noodzakelijke beleidsopties en adviezen in elk project ordelijk te laten verlopen wordt een heldere procedure uitgewerkt: welk project moet naar wie voor wat soort advies en in welke volgorde en op welke termijn? Zo weten ontwerpers waar ze zich moeten aan houden, verloopt het proces efficiënter en komt er meer lijn in de adviezen.

De **gesubsidieerde werken moeten stappen ondersteunen**. Het Gewest subsidieert werken op gemeentewegen. IRIS II voorziet dat

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.3 – DE VOETGANGER MEER GEWICHT GEVEN IN ALLE PROJECTEN	Behoefteanalyse voetgangers verplicht. Visienota mobiliteit op vraag. Doorlooptprocedure adviesverlening. Herziening kader gesubsidieerde werken.	Streefbeelden voor staproutes van gewestelijk belang.	Voetgangers- kwaliteit is een prioritaire zorg in alle projecten. Alle staproutes van gewestelijk belang hoogkwalitatief ingericht.	MB

dit mechanisme in overleg met de gemeenten wordt herzien. Subsidies moeten gaan naar werken conform aan IRIS II en naar maatregelen ten gunste van actieve modi.

Verder wordt een nieuwe soort projecten gelanceerd: **streefbeeld voor staproutes**. Dit kan gaan over druk gebruikte trajecten, zoals aanlooproutes naar openbaarvervoerknooppunten of handelscentra, of over gewestelijke routes over lange afstanden. Na een doorlichting van de huidige situatie en de behoeften, wordt een integrale visie uitgewerkt die zowel mobiliteit als openbare ruimte integreert. De functionele kwaliteit en de belevingskwaliteit moeten optimaal worden, in een samenhangende sequentie van segmenten, rustpunten en herkenningspunten. Op korte termijn wordt een pilootproject opgestart, om de methodiek scherp te stellen. Na de uitwerking van een aantal lokale voetgangersnetwerken worden gewestelijke staproutes uitgewerkt die deze aaneenschakelen.

5.4 Prioriteit voor permanente kwaliteit

Een goed ontwerp is cruciaal, maar daarna moet de voetgangerskwaliteit wel permanent behouden blijven, vooral omdat de voetganger bijzonder gevoelig is voor problemen met fysiek comfort, van losliggende tegels tot glibberige blaadjes en kapotte verlichting.

Voetgangers krijgen een **hoge prioriteit bij vernieuwing, onderhoud, reparaties en netheid**. Het Gewest neemt hiervoor stappen op gewestwegen, en sensibiliseert gemeenten voor de gemeentewegen.

- Op korte termijn worden de stoepen langs gewestwegen systematisch vernieuwd en hersteld.
- Een versterkt inspectieteam geeft extra prioriteit aan nodige reparaties voor voetgangers.

- Stoepen en voetwegen worden, samen met fietspaden, tegelijkertijd met de rest van de openbare weg geruimd bij sneeuwval en vallende bladeren. Zij lopen in die situaties immers de grootste risico's op kwetsuren door uitglijden en vallen. Zwerfvuil op trottoirs wordt snel verwijderd en krachtadig aangepakt (huidig beleid wordt voortgezet en versterkt).
- Sluikstort op trottoirs wordt snel verwijderd en geeft aanleiding tot snelle acties (bestaande beleid wordt verdergezet en versterkt).
- De bevolking wordt aangemoedigd om via het groene nummer van Mobiel Brussel dringende onderhoudsproblemen te melden.

Aan de bevoegde instanties zal gevraagd worden om de **vervolgning van voetgangersonvriendelijke verkeersovertredingen op te voeren**. Het gaat om overtredingen die het gemotoriseerd verkeer niet hinderen, maar wel voetgangers en deze zelfs in gevaar brengen, omdat ze minder zichtbaar zijn of risicovolle omwegen moeten maken. Het betreft vooral wildparkeren op stoepen, zebapaden, op minder van 5 m van straathoeken en op bushaltes. Het behoort tot de opdracht van het Gewestelijk Parkeeragentschap om een **takeldienst** te organiseren en om samen te werken met gemeenten en politiezones om hier werk van te maken. De politie krijgt als opdracht om strenger te controleren, vooral het naleven van de voorrang voor voetgangers aan niet-beveiligde zebapaden, en snelheidscontroles in zones 30.

Met de politie worden hierover afspraken gemaakt binnen de **mobilitheidscontracten**, waarmee gemeenten nu al extra politie op kruispunten kunnen krijgen.

Verder bepleiten we bij de federale overheid de depenalisering van een aantal van deze inbreuken: zo kan sneller en efficiënter worden ingegrepen, met tegelijk bijkomende inkomsten voor de gemeenten.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.4 – PRIORITEIT VOOR PERMANENTE KWALITEIT	Prioriteit onderhoud, netheid, controle. Versterking pakkans, o.m. via mobiliteits- contracten.	Trottoirs gewestwegen vernieuwd.	Permanente kwaliteit is gegarandeerd.	MB, parkeeragent- schap, politie

5.5 Gemeentelijk voetgangersbeleid stimuleren

Het Gewest wil de gemeenten ondersteunen om de voetganger ook op gemeentewegen te verwennen. Dit levert een bij uitstek lokale meerwaarde op voor bewoners. Daartoe werkt het Gewest beleidsinstrumenten uit en ondersteunt het financieel de gemeentelijke beleidsvorming en realisaties ten voordele van voetgangers.

- Het Gewest ondersteunt de uitvoering van een **gemeentelijke audit voetgangersbeleid (WALKPAD)**, naar het model van de audit fietsbeleid (BYPAD). De kracht van deze aanpak schuilt erin dat een werkgroep wordt samengesteld met voetgangers, politieke verantwoordelijken en technici. Samen werken zij een gestructureerde vragenlijst af die toelaat alle aspecten van voetgangersbeleid door te lichten. Ook een verkenning op het terrein hoort hierbij. Zo krijgt iedereen zicht op sterkten en zwakten, en worden concrete actiepunten afgesproken. De audit kan periodiek worden herhaald zodat de vordering wordt gemeten.
- In de aanpak en de bestekken voor **Gemeentelijke Mobiliteitsplannen**, wordt het voetgangersluik sterker uitgewerkt. Er worden ook

instrumenten ontwikkeld om de uitvoering van specifieke maatregelen voor voetgangers te ondersteunen.

- Het gewest cofinanciert de opmaak van **zone 30 plannen**. Het gewest engageert zich ook om **poorteffecten** op gewestwegen te creëren. In 2012 kregen de gemeenten een **Toolbox Transitverkeer** ter beschikking, met goede praktijken en richtlijnen om hiermee aan communicatie en sensibilisatie te doen.
- In overleg met de gemeenten wordt het **mechanisme van gesubsidieerde werken herzien** om maatregelen voor actieve modi prioriteit te geven (zie hoger). We onderzoeken de mogelijkheid voor een **fonds actieve modi** voor maatregelen op lokale wegen ter ondersteuning van de voetganger en de fietsers. Een deel van het budget voor gesubsidieerde werken kan daarvoor worden gereserveerd.
- Het gewest moedigt de gemeenten aan om **tijdelijke autoloze perimeters** en **speelstraten** in te richten.

Elders is al uitvoerig beschreven dat het gewest de ontwikkeling van **lokale voetgangersnetwerken** stimuleert en ondersteunt, in een eerste fase via proefprojecten (zie elders).

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.5 – GEMEENTELIJK VOETGANGERSBELEID STIMULEREN	WALKPAD-audits. GMP-bijkomende instrumenten. Fonds actieve modi. Toolbox transitverkeer.	Versterkingen zone 30 met fysieke maatregelen.	Alle lokale straten voetgangervriendelijk.	MB, gemeenten

5.6 Stedelijk openbaar vervoer als actieve partner

Voor het openbaar vervoer is de voetganger ver-
wennen meteen de reiziger verwennen. Reizi-
gerskwaliteit in de voertuigen, in stations en aan
halten van het openbaar vervoer behoren van-
zelfsprekend tot de kerntaken van de MIVB. En
dat is al belangrijk voor de voetgangers. Maar we
gaan harder werken aan de kwaliteit van voor- en
natransport te voet. Voor de reiziger maakt stap-
pen naar en van het openbaar vervoer immers
integraal deel uit van zijn traject: aantrekkelijk
voor- en natransport is onontbeerlijk om het
openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Bij-
zondere aandacht moet daarbij besteed worden
aan specifieke behoeften en gevoeligheden van
verschillende doelgroepen, zoals minder mobie-
len, vrouwen, kinderen, ouderen, enz. Deze
behoefte moeten vertaald worden in aange-
paste ondergrond, verlichting, afwezigheid van
barrières, open en veilige ruimtes enz. Bij elke
(her)aanleg van openbaar vervoerinfrastructuur
zullen maatregelen genomen worden om een
betere toegankelijkheid en veiligheid rond de
haltes te garanderen voor de voetgangers (vb.
nieuwe doorsteken inrichten, verbetering en/
of beveiliging van zebrapaden, bewegwijzering,
rekening houden met de natuurlijke doorgang
van de voetgangers...).

We moeten de **gebruikers van het openbaar ver-
voer sensibiliseren rond de complementariteit
tussen stappen en openbaar vervoer**. Zo kan het
openbaar meer reizigers vervoeren op trajecten
die te ver zijn om te stappen. Dat is belangrijk,
omdat de MIVB voor de gigantische uitdaging
staat om almaar meer reizigers te vervoeren.
Reizigers hebben daarvoor informatie nodig
over wachttijden en reistijden, maar ook over
wandelaafstanden en routes.

Concreet plaatst de MIVB de voetganger cen-
traal in zijn **intermodale visie**, waarin de com-
plementariteit met fiets en autodelen al sterk
zijn uitgewerkt. Het openbaar vervoer is niets
anders dan de **zevenmijlslaarzen** van de actieve,
mobiele, stedelijke voetganger. Het openbaar
vervoer is in wezen een dienst aan de voetgan-
ger, vergroot diens autonomie en gooit de hele
stad voor hem open. En de voetganger blijft ook
voetganger op het openbaar vervoer. Het is evi-
dent dat de openbaar vervoersmaatschappijen
in hun communicatie rekening moeten houden
met de noden van de voetgangers.

Hieruit vloeien een aantal **vernieuwende initia-
tieven** voort op het vlak van de dienstverlening,
in eerste instantie van de MIVB. Deze initiatie-
ven kunnen worden uitgewerkt in het kader van
het nieuwe beheerscontract.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.6 – STEDELIJKE OPENBAAR VERVOER ALS ACTIEVE PARTNER	Voetgangersinitiatieven in het MIVB-beheerscontract. Normen kwaliteit aanlooproutes naar haltes en knooppunten.	Realisatie aanlooproutes, voetgangersvoorzieningen, voetgangersinformatie...	Voetgangerskwaliteit en reizigerskwaliteit vormen één integraal geheel.	MB, MIVB

- **Toegang tot de haltes opnemen in het concept “haltekwiteit”.** Mobiel Brussel en de MIVB hebben al kwaliteitsnormen voor de haltes en stations zelf, die ze ook zelf inricht. Met de wegbeheerders en stedenbouw wordt nagegaan hoe de toegang tot de haltes verbeterd kan worden (goede locatie van de haltes, oversteekplaatsen en aanlooproutes). Hiervoor wordt op korte termijn een transversale werkgroep opgestart. De GO10 is hiervoor de referentie.
- **De reiziger voetgangersinformatie bieden.** De gemiddelde afstand tussen twee openbaarvervoerhaltes is in Brussel relatief klein: 300 m voor bushaltes, 400 m voor tramhaltes en 500 m voor metrostations, allemaal wandelbaar. Aan haltes komt naast de dynamische reistijdinformatie ook informatie over de wandelafstand (in tijd uitgedrukt) tot de volgende haltes en de omgeving: zo kan de voetganger beslissen om te voet gaan of nog snel een boodschap te doen. Op de omgevingskaarten van de metro worden belangrijke voetgangersbestemmingen en staptijden opgenomen.



5.7 Stappen stimuleren via mobiliteitsmanagement

Voetgangersbeleid, net zoals het hele duurzame mobiliteitsbeleid, gaat niet alleen over de vraagzijde – de straten voetgangersvriendelijk maken – maar ook over de aanbodzijde – mensen ertoe stimuleren om vaker voor stappen te kiezen. Dit gebeurt voor een deel via promotie, die in het volgende hoofdstuk aan bod komt. Maar stappen moet ook belangrijker worden in specifieke beleidsinstrumenten rond mobiliteitsmanagement, voornamelijk de schoolvervoerplannen en de bedrijfsvervoerplannen¹⁵ en uitbatingvergunningen.

De vervoerplannen moeten dienen als instrument voor het verzamelen van informatie over de bereikbaarheid voor voetgangers van ondernemingen en scholen. Op basis hiervan moet het Gewest de informatie over de kwaliteit van de toegangswegen centraliseren en klachten, opmerkingen en voorstellen ter verbetering van de bereikbaarheid van verschillende organismen (scholen, ondernemingen en activiteitensites) die betrokken zijn bij deze plannen overmaken aan de verschillende verantwoordelijke entiteiten: het Gewest, de gemeenten, de MIVB...

Het Brussels Gewest **versterkt de ondersteuning voor schoolvervoerplannen**. Alle scholen maken een prediagnose. De scholen die beslissen in de methodiek van een schoolvervoerplan te stappen, kunnen daar financiële steun voor krijgen. Op dit moment heeft al bijna één op drie een schoolvervoerplan. De enquêtes leveren kostbare gegevens over woonafstand en vervoerwijze. Uit de enquêtes blijkt ook dat kinderen graag autonoom zijn en alleen naar school komen. De ambitie voor voetgangers is **80% van kinderen die op max. 1 km wonen stappen naar school** (één derde van alle leerlingen). Dat is nu het geval in Londen. In Brussel ramen we dat nu op slechts 65%. Elke school zal op basis van haar eigen profiel (woonplaatsen, huidig aandeel stappen) een specifieke doelstelling formuleren. In het strategisch plan komen maatregelen om kinderen – én hun ouders – te overtuigen om meer te stappen: verkenningswandelingen over schoolroutes, schoolrijen te voet, verbetering van schoolomgeving en aanlooproutes (door gemeente en of gewest), verkeersveiligheidseducatie enz. Het systeem van de voetgangersrijen zal versterkt worden. Het geheel van deze maatregelen, samen met de doorgedreven beveiliging en verkeersbeheersing in schoolomgevingen (zie 4.1), moet ervoor zorgen dat 80% van de Brusselse schoolgaande kinderen die op minder dan 1 km van de school wonen tegen 2020 te voet of met de fiets naar school gaan.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.7 – STAPPEN STIMULEREN VIA MOBILITEITSMANAGEMENT	70% leerlingen op max. 1 km te voet. Schoolenquêtes algemeen. Bedrijfsvervoerplannen vanaf 100 werknemers.	80% leerlingen op max. 1 km te voet. Ondersteuning scholen en bedrijven.	90% leerlingen op max. 1 km te voet. Alle bedrijven voetgangersvriendelijk.	MB

¹⁵ Ordonnantie 14 mei 2009.

Bedrijven sporen we ook aan om **via bedrijfsvervoerplannen stappen te ondersteunen**. Voortaan zijn bedrijven vanaf 100 werknemers (i.p.v. 200) verplicht om een bedrijfsvervoerplan uit te werken. De woon-werkafstand is doorgaans groter, en slechts 3,6% van de werknemers komt te voet, maar 46% komt wel al met het openbaar vervoer en dus te voet aan¹⁶. Bedrijven moeten bij gemeente en gewest aandringen op goede aanlooproutes, vooral naar het openbaar vervoer. Zelf moet het bedrijf zorgen voor verschillende voetgangersingangen en kwalitatieve voetgangerstrajecten op het terrein zelf, in het bijzonder op parkeerterreinen.

Voor de doorgang van voetgangers op sites die onderhevig zijn aan milieuvergunningen, kan de GO10 een interessant werkinstrument vormen. De rapporten en effectenstudies die gekoppeld zijn aan de milieuvergunningen zullen ook de kwestie van de optimale toegankelijkheid voor voetgangers aanhalen en aanbevelingen formuleren die, indien nodig, bezorgd kunnen worden aan de bevoegde overheden, om stappen te promoten en de kwaliteit van de voetpaden en de toegangen voor voetgangers te verbeteren.

5.8 Meten is weten

Kennis over stappen (en fietsen) moet even grondig en professioneel uitgebouwd worden als kennis over autoverplaatsingen en openbaar vervoer. We moeten meer weten over voetgangers en hun gedrag, over hun tevredenheid en de remmen op meer te voet gaan. Voetgangers mogen niet langer een blinde vlek zijn in cijfers en statistieken. Dat is ook nodig om de impact van de acties uit het Voetgangersplan te meten, op te volgen om bij te sturen. Bij het verzamelen van de gegevens moet bijzondere aandacht gaan naar verschillende doelgroepen: minder mobiele, vrouwen, kinderen, ouderen, enz.

Sleutelgegevens worden samengebracht in een overzichtelijk **boordtabel Voetgangersplan**. Dit

bevat impactindicatoren voor de strategische mobiliteitsdoelstellingen (zie hoger). Dit wordt tweejaarlijks geactualiseerd en becommentarieerd in de voortgangsrapportage van de coördinator Voetgangersplan.

Om deze boordtabel te voeden, worden volgende initiatieven ontwikkeld.

- Er wordt een **voetgangersbarometer** ontwikkeld. Op geregelde tijdstippen worden voetgangers (op locatie) en Brusselaars bevroegd naar hun gedrag en ervaringen als voetgangers, hun tevredenheid met genomen maatregelen en hun noden om stappen nog te versterken. De methodiek steunt op de kwaliteitscriteria in de GO10 om integraal met alle noden van de voetganger rekening te houden. Hij wordt ook afgestemd op de bestaande tevredenheidsbarometer van de MIVB, en te ontwikkelen tevredenheidsenquêtes rond fietsbeleid, taxi enz. Deze specifieke peilingsinstrumenten vormen zo de input voor een globale mobiliteitsbarometer.
- We gaan de **voetgangersstatistieken verfijnen, toegespitst op etappes te voet**. Uit de cijfers moeten we meer te weten komen over wie stapt, waarom en waarom niet; over de rol van stappen als voor- en natransport; en ook over hoe mensen korte afstanden afleggen (al dan niet te voet).
 - Op korte termijn worden de resultaten van de **MOBEL**-enquête (1999) en de actualisering in de **BELDAM**-enquête (2010) onderworpen aan een grondige voetgangersanalyse en onderling vergeleken. Naast de traditionele doorlichting van deur-tot-verplaatsingen te voet (stappen als hoofdvervoerwijze) worden integrale verplaatsingslussen geanalyseerd: de aaneenschakeling van etappes tot we weer bij ons vertrekpunt aankomen. Pas dan krijgen we echt zicht op de rol van stappen als voor- en natransport, de complexe aaneenschakeling van motieven en het reële gedrag voor korte verplaatsingen op loopaf-

¹⁶ Cijfers voor de bedrijven met meer dan 200 werknemers – 2010.

- stand in die ketens. Op basis daarvan zullen we de methodiek evalueren en beter kunnen afstemmen op de analyse van stappen.
- Daarnaast wordt **aanvullend kwantitatief onderzoek** verricht. Er komen tussentijdse bevragingen naar het verplaatsingsgedrag (tussen de tienjaarlijkse globale enquêtes in). De wijkmonitoring wordt aangevuld met indicatoren voetgangersvriendelijkheid.
 - Dit wordt aangevuld met **kwalitatief onderzoek**: bevraging naar perceptie en subjectieve beleving, gedragsobservatie op het terrein, gebruik van video-opnamen.
 - Verder worden voetgangersgegevens systematisch verzameld in een **voetgangersdatabank**. Hierin komen gegevens uit diverse bronnen: enquêtes uit schoolvervoerplannen en bedrijfsvervoerplannen, voetgangerstellingen van Atrium, voetgangerstellingen uitgevoerd bij infrastructuurwerken, reizigersgegevens bij openbaarvervoerpolen (NMBS, MIVB), ongevallenstatistieken, klachten...
 - Op het terrein zullen **minstens 2 keer per jaar voetgangerstellingen op een reeks vaste telpunten** georganiseerd worden (zoals al gebeurt voor de fiets). Bedoeling is om zo de globale evolutie te kunnen opvolgen, los van specifieke projectgebonden tellingen.
 - We selecteren een reeks belangrijke plekken en routes, voornamelijk in drukke centrumgebieden gespreid over de vijfhoek, de eerste kroon en de tweede kroon. De telpunten in handelswijken waar Atrium nu al telt, worden hier zeker in opgenomen
 - Op die plekken wordt een initiële doorlichting gemaakt van de voetgangerskwaliteit volgens de GO10. Bij elke telling worden aanpassingen in de omgeving beschreven.
 - Daar voeren we ten minste twee keer per jaar kwantitatieve tellingen uit, in eerste instantie van de voetgangersstromen. Die vergelijken we met telgegevens over het aantal personen dat vervoerd is met het openbaar vervoer en de auto (uit andere bronnen) en toetsen we aan de beschikbare voetgangersruimte (saturatiegraad).
 - Op druk gebruikte openbare ruimten tellen we naast de stromen ook de verblijfsactiviteiten (stilstaand of zittend): aantal, aard (zitten, lezen, conversatie...) en verblijfsduur.
 - Op de belangrijkste plekken wordt dit aangevuld met kwalitatieve gedragsobservatie.
- Om de vijf jaar wordt een gewestelijke **WALKPAD** (audit voetgangersbeleid) uitgevoerd rond het geheel van het voetgangersbeleid, om de gemaakte vooruitgang te evalueren.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.8 – METEN IS WETEN	Boordtabel sleutelindicatoren. Voetgangersbarometer. Analyse MOBEL/BELDAM. Voetgangerstellingen op vaste telpunten.	WALKPAD vijfjaarlijks. programma kwantitatief en kwalitatief onderzoek naar voetgangersgedrag en voetgangersbeleving.	Voetgangerskennis is een centraal gegeven in het mobiliteitsbeleid.	MB

5.9 Kennis verspreiden en uitwisselen

Voetgangersbeleid moet een zorg van iedereen worden, bij alle mobiliteitsactoren maar ook transversaal, zowel bij gewest als gemeenten. Daarom moet we informeren en de voetganger op de agenda plaatsen van uitwisselingsfora en opleidingen.

Het jaarlijkse **voetgangerscolloquium** wordt een vaste waarde. In dit forum informeren we alle actoren over de voortgang van het Voetgangersplan, reiken we kennis en ervaring aan en sensibiliseren we iedereen voor de rol die ze kunnen spelen. Ook in fora op andere domeinen, zoals de Middagen van de stedenbouw, brengen we voetgangersbeleid op de agenda.

Het Voetgangersplan en het Fietsplan worden aan de mobiliteitsadviseurs bij gemeenten en instellingen voorgesteld in een specifieke **CEMA-opleiding rond actieve modi**. Dit wordt een interactieve aanpak met terreinbezoeken, zodat deelnemers zich grondig bewust worden van de kwaliteitsbehoeften van voetgangers. Hierbij wordt een bijzondere aandacht geschonken aan de behoeften van minder mobiele. Geregeld komen er **aanvullende opleidingen rond nieuwe cahiers van het voetgangersvadecum**.

Ook in bestaande opleidingen (vb: Pyblik) worden inzichten in verband met voetgangersbeleid opgenomen. Verder komt er een specifieke opleiding **Ontwerpen voor voetgangers**. De bedoeling is de voetgangersreflex bij ontwerpbeslissingen te stimuleren, door een combinatie van kennisoverdracht en werken aan concrete cases.

Op het vlak van voetgangersbeleid kunnen steden veel leren van elkaar. Brussel neemt het initiatief voor een internationaal **netwerk voetgangerssteden**. Met Edinburgh, Genève, Lyon, München en Zürich was er al uitwisseling bij de opmaak van het voetgangersplan, en deze steden zijn vragende partij om een structurele uitwisseling op te zetten. Bedoeling is om op periodieke basis gegevens uit te wisselen en te actualiseren (benchmarking), ervaringen uit te wisselen, via werkbezoeken of personeelsuitwisseling aan competentiebevordering te werken enz. Hiervoor zijn mogelijkheden voor Europese cofinanciering. In dit kader worden **informatiebezoeken** georganiseerd voor een ruime groep beleidsmakers, technici, actoren en stakeholders.

Het Brussels Gewest zal ook actief meewerken aan **innovatie en onderzoek rond voetgangersbeleid** en actief deelnemen aan Europese onderzoeksprojecten rond deze thema's, samen met Brusselse onderzoeksinstituten.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.9 – KENNIS VERSPREIDEN EN UITWISSELEN	Jaarlijks voetgangerscolloquium. Ontwerpopleiding. Netwerk voetgangerssteden.	Jaarlijks voetgangerscolloquium. Deelname Europese onderzoeksprojecten.	BHG is een referentie in kennisopbouw en – uitwisseling rond voetgangers	MB



**Hefbomen
voor promotie en imago:
dagelijks stappen
is efficiënt en leuk**



Stappen is een leuke, eigentijdse en efficiënte manier om je in Brussel te verplaatsen. Daar moeten we zoveel mogelijk mensen van overtuigen. Dat het nog niet overal zo prettig stappen is, daar werken we aan en de resultaten moeten dan ook in de verf worden gezet. Maar verder zijn er een hoop vooroordelen over stappen die tussen de oren zitten. Meer dan andere vervoerwijzen lijdt stappen onder een onterecht negatief imago. Dat beeld bijstellen is de eerste opdracht en maakt ook onlosmakelijk deel uit van het voetgangersbeleid. En ook het beeld van Brussel als voetgangersstad moet geleidelijk aan ingang vinden.

Op korte termijn wordt een **promotiestrategie 2012-2015** uitgewerkt die zal zorgen voor een samenhangende aanpak van imago, communicatie in de stad, doelgroepenpromotie en city marketing. Hier geven we de krachtlijnen op lange termijn.

De campagnes die deze promotiestrategie vertalen in concrete acties op het terrein zullen bij voorkeur activerend en participatief zijn. Positieve maatregelen die mensen stimuleren om te stappen krijgen daarbij de voorkeur. De doelgroepen zullen op die manier vanzelf de intrinsieke voordelen van het stappen kunnen ontdekken.

Voorbeelden van succesvolle promotiecampagnes uit Zwitserland en Frankrijk



La mobilité douce, ça marche pour tous

6.1 Een sterk imago uitdragen

Om het stappen te promoten via communicatieacties hebben we een heldere visie nodig op de kernboodschap die we willen uitdragen. Duurzame mobiliteit, milieu, gezondheid zijn sterke rationele argumenten die we zeker moe-



ten verwerken in de aanpak. Maar het zou fout zijn om in te zetten op belerende, betuttelende en culpabiliserende campagnes. Fundamenteel moeten we eerst een goed gevoel opwekken bij stappen in de stad, *positieve associaties* leggen met lifestyle en met een positief beeld van Brussel als stad. Het al uitgewerkte logo “I walk Bru” drukt deze visie uit.

Hieronder vermelden we de krachtlijnen van dat imago. Via een **perceptie- en attitudeonderzoek** stellen we die imagoboodschap verder scherp. Dit imago moet verder consequent worden doorgetrokken in alle communicatie en promotieactiviteiten. Campagnes specifiek voor stappen worden afgewisseld met campagnes rond actieve modi en intermodaliteit met het openbaar vervoer.

TE VERMIJDEN IMAGO STAPPEN	WENSELIJK IMAGO STAPPEN
Alleen ontspannend.	Snel en prettig voor dagelijkse verplaatsingen.
Alleen elders aantrekkelijk (natuur; andere stad).	De beste manier om je eigen buurt en stad te beleven.
Traag, beperkt tot korte afstanden.	Slim en snel van deur tot deur, met openbaar vervoer als zevenmijlslaarzen; alles is dichterbij dan je denkt.
Saai, ouderwets.	Hippe lifestyle, met moderne attributen (rugzak, muziek in de oren, smartphone apps...).
Eenzaam in de massa.	Togethering: fier samen op stap
Vermoeiend, inspannend.	Gezond, actief; merkbaar gezonder met 30 minuten dagelijks stappen.
Alleen als het niet anders kan.	Bewuste, vrije keuze.
Beperkt, geremd, omwegen.	Bewegingsvrijheid, autonomie voor iedereen, vrij om te stoppen, te praten, om te keren, ergens binnen en buiten te gaan.
Stank, lawaai, vervuiling.	Ontdekkingen en verrassingen, groen en kleur, mensen en gebouwen.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
6.1 – EEN STERK IMAGO UITDRAGEN	Perceptieonderzoek en imagobepaling. Jaarlijkse campagne.	Jaarlijkse campagne.	Stappen heeft een sterk positief imago.	MB

6.2 De stad laten ontdekken en leesbaar maken

Stappen doen we op straat, en dus moeten we ook communiceren in de stad zelf, op het terrein. Niet door voetgangers te zeggen wat ze moeten doen of waar ze moeten lopen. Wel door ze hulpmiddelen te bieden om vlot hun eigen routes te bepalen, door de stad te navigeren.

De gecombineerde *fiets- en voetgangerskaart* zal naast de fietsroutes ook informatie bevatten over voetwegen, looptijden en afstanden te voet. Zij maakt deel uit van een welkomstpakket voor nieuwe bewoners, bedrijven, verblijfstoeristen enz. Het Gewest ondersteunt de gemeenten bij de opmaak van lokale versies.

Er komt ook een *voetgangersbewegwijzering met kaarten op straat*. De keuze gaat naar stadsplannen op voetgangersschaal, met herkenningpunten en wandelafstanden. Hierbij wordt de staptijd ook visueel aangeduid. Brussel is een constant verrassende mozaïek van buurten, maar net daardoor ook weinig overzichtelijk en behoorlijk verwarrend. Wijken en bestemmingen liggen vaak vlak bij elkaar, maar dat is op het terrein lang niet altijd duidelijk. Daarom is een aanpak met kaarten meer aangewezen dan de klassieke wegwijzers: ze geven je meer informatie, ze laten zien waar de plekken zich tegen-

over elkaar bevinden en op welke afstanden, ze laten je toe autonoom je route te bepalen en ze helpen je om op termijn een mentaal beeld van de stad op te bouwen¹⁷. Deze kaarten moeten uitgaan van het perspectief en de wandelafstand van de voetganger en de gemeentegrenzen overschrijden. De kaarten nemen bij voorkeur de *herkenningpunten in de openbare ruimten* op.

Voetgangers zullen hun ervaringen, routes en tips kunnen delen via een *interactief platform "De stad aan uw voeten"*. Via internet, sociale media en smartphone apps kan bv. iedereen zijn favoriete routes aangeven en delen, zowel functionele als recreatieve en andere becommentarieren, wandelingen organiseren enz.

De mogelijkheid om de aandacht te vestigen op verbeteringen en realisaties voor voetgangers met een *voetgangerslogo op straat*, zal worden onderzocht, rekening houdend met de heersende stedenbouwkundige regels. Bij kleine onopvallende verbeteringen, zoals een verbeterd zebra-pad of een gerepareerde stoep kan dan het voetgangerslogo aangebracht worden¹⁸. Grotere realisaties, zoals een (deels) aangelegde wandelroute of een lokaal netwerk in een centrum kunnen feestelijk ingehuldigd worden en/of begeleid met evenementen en ontdekkingswandelingen. De jaarlijkse Week van Vervoering in september zal een sterk uitgewerkt voetgangersluik bevatten.

¹⁷ De inspiratie voor deze aanpak is het project LEGIBLE LONDON.

¹⁸ Genève past dit al toe in het kader van zijn voetgangersplan.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
6.2 – DE STAD LATEN ONTDEKKEN EN LEESBAAR MAKEN	Realisaties zichtbaar met logo. Kaart stappen en fietsen. Concept en proefproject bewegwijzering.	Gebiedsdekkende voetgangersbe- wegwijzering. Interactief ICT-platform.	Voetgangers beschikken over een gamma aan navigatie- informatie.	MB

6.3 Doelgroepen verleiden tot dagelijks stappen

Stappen en het voetgangersbeleid worden geregeld onder de aandacht gebracht van het grote publiek via *(feestelijke) evenementen*, met tijdelijke evenementen, (tijdelijke) kunst in de openbare ruimte, gedurende het ganse jaar en in het bijzonder tijdens de jaarlijkse Week van Vervoering en de Autoloze Zondagen. Dit zijn uitgelezen gelegenheden om het plezier van het stappen in de stad te herontdekken en realisaties in de verf te zetten.

Bij de uitwerking van het voetgangersplan bleken stadswandelingen een bijzonder dankbaar en vruchtbare aanpak om op concrete locaties de voetgangersvriendelijkheid te evalueren. Het gewest zal de organisatie van *stadswandelingen stimuleren als sensibiliseringsinstrument*. In het kader van lokale projecten in centra, handelswijken, richtschema's en grote stedenbouwkundige ingrepen is het aangewezen dat alle actoren concreet samen op pad gaan: zo wordt iedereen zich terdege bewust van de lokale uitdagingen voor stappen.

Om echt doeltreffend te werken aan gedragsverandering moeten we *segmenteren*: gericht inspelen op de noden en attitudes van doelgroepen. De optiek is telkens om de aantrekkelijke kanten van stappen voor de doelgroep in de verf te zetten, te verleiden en te belonen. Hieronder volgt een voorlopige opsomming van doelgroepen en mogelijkheden, vanuit type verplaatsingen, leeftijden en lifestyle.

- *Ik stap naar school*. Ondersteuning bij schoolvervoerplannen, via promotie van voetgangersrijen, voetgangersbrevet, routekaartjes...
- *Ik stap naar de winkel*. Beloningsacties van voetgangers, routekaartjes (samen met Atrium, handelaarsverenigingen...), enz.
- *Ik stap naar het werk*. Beloningsacties voor voetgangers (loterij)...
- *Ik stap mijn hele leven lang*. Ouderen het stappen laten herontdekken
- *Ik stap in mijn nieuwe buurt*. Verwelcoming van nieuwe bewoners met voetgangerskaart, welkomstwandeling...

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
6.3 – DOELGROEPEN VERLEIDEN TOT DAGELIJKS STAPPEN	Strategisch promotieplan.	Impactevaluatie en nieuw promotieplan.	Geregelde promotie voor stappen is vanzelfsprekend.	MB

- *Ik stap veilig.* Rechten en plichten, veilig gedrag, educatieve verkeersveiligheidsroutes...
- *Ik stap gezond.* Wedstrijden rond een kwartier stappen (10.000 stappen)...
- *Ik stap met stijl en fun.* “Walking chic” naar het voorbeeld van “cycle chic” – hippe keuze voor jonge stedelingen; stappen als zelfexpressie: flanerend, dansend of met een *silly walk*.

De promotieacties worden systematisch onderworpen aan een **impactevaluatie**, bijvoorbeeld volgens een methode van het MaxSumo-type: vooraf doelstellingen, publiek en targets bepa-

len; tijdens monitoren en achteraf evalueren en lessen trekken.

6.4 Brussel als voorbeeldige voetgangersstad

Als voetgangersvriendelijke stad wordt Brussel ook internationaal aantrekkelijk. Dit moet dan ook bewust worden geïntegreerd in de city marketing.

Brussel zal actief aanwezig zijn op het jaarlijkse congres **WALK 21**. Dit is het uitgelezen forum om een voetgangersreputatie op te bouwen bij internationale actoren, zowel technici als beleidsmakers.



OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
6.4 – BRUSSEL ALS VOORBEELDIGE VOETGANGERSSTAD	Aanwezig op WALK 21. Integrale promotie geleide wandelingen.	Voetgangerskwali- teit prominent in city marketing. Doelgroepenmar- keting (wonen, werken, toerisme).	BHG Europese referentie als voetgangersstad.	Visit Brussels, MB

Er wordt een strategie uitgewerkt voor **voetgangerspromotie binnen de city marketing**. Geleidelijk worden het voetgangersbeleid en de realisaties meer naar voren geschoven. Op middellange termijn moet het thema 'voetgangersvriendelijk Brussel' een prominente plaats innemen bij de wervende kwaliteiten van het gewest. Deze city markering zal zich met een specifiek aanpak richten op diverse doelgroepen: potentiële bewoners van Brussel, bedrijven die zich potentieel in Brussel kunnen vestigen, verblijfstoeristen en dagtoeristen.

Nu al is er een ruim aanbod van geleide wandelingen rond uiteenlopende thema's in diverse stadswijken. De bewoner en bezoeker moeten vlot een volledig overzicht kunnen krijgen van dit aanbod. Het Gewest zal dit ondersteunen **met een platform stadswandelingen en een jaarlijkse overzichtspublicatie**.







De ambitietabel

De ambitietabel geeft een beknopt overzicht van het voetgangersplan. Alle onderdelen en hefbo-
men zijn erin opgenomen met dezelfde nummering als in de tekst.

Voor de hefbo-
men valt er bovendien de ambitie uit af te lezen op een drievoudige tijdsch-
horizon: de
visie naar 2040, en de concrete actiepunten voor deze legislatuur naar 2016, met een tussenfase
in 2020. Ook de actoren die elk punt aansturen zijn vermeld.

Deze tabel zal dienen als planningstabel en monitoringsinstrument. Bij elke tweejaarlijkse evalu-
atie wordt hij bijgestuurd.

INLEIDING		5 redenen voor een Voetgangersplan. Een sterke politieke keuze. Ambitie: tegen 2040 is Brussel een voorbeeldige voetgangersstad.		
STRATEGISCHE VISIE				
1 EEN VOETGANGERSBELEID IS NODIG Stappen voor een duurzame stad	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN 2040			
1.1 STAPPEN VOOR EEN VITALE BRUSSEL EN VITALE BRUSSELAARS	Stappen in een duurzame stadsvisie.			
1.2 STRATEGISCHE VISIE OP STAPPEN	Stappen in een duurzame mobiliteitsvisie. 1. Stappen is de spil van de Brusselse vervoerwijzen. 2. Stappen is genieten van Brussel. 3. Stappen stuwt de Brusselse economie. 4. Stappen opent Brussel voor iedereen.			
OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
2 HEFBOMEN VOOR DE VOETGANGERSSTAD Criteria voor een goede aanleg	DE GO10 1. Netwerk. 2. Ontwerp. 3. Verkeer.			
3 HEFBOMEN IN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELING	KRITIEKE SUCCESFACTOREN RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT			
3.1 RUIMTELIJKE VISIE: MOZAÏEKSTAD VAN CENTRA OP VOETGANGERSCHAAL	Polycentrische ruimtelijke visie in GPDO.	Hoofdnetwerken OV en fiets vernieuwd.	Centra verdicht en verkeersluw.	BROH, MB
3.2 STEDEBOUWKUNDIGE VISIE: DE NATUURLIJKE DOORGANG VAN DE VOETGANGERS GARANDEREN	Stedebouwkundige procedures zijn geanalyseerd en desgevallend aangepast. Natuurlijke doorgang wordt gegarandeerd bij (her)aanleg.	Natuurlijke doorgang wordt gegarandeerd bij (he)raanleg.	Natuurlijke doorgang wordt gegarandeerd bij (her)aanleg.	MB, BROH
3.3 VERKEERSBEHEER AFSTEMMEN OP DE VOETGANGER – VERBLIJFSGEBIEDEN VOOR MEER LEVENSKWALITEIT	Maatregelen verkeersbeheer toegepast op 50 % wegennet. 66% lokale straten zone 30. 'Verblijfsgebied' inschrijven in GPDO en andere instrumenten. Doortochtmodule GMP's uitwerken.	Maatregelen verkeersbeheer toegepast op 100 % wegennet. 100% lokale straten zone 30. 20 km verkeersvrije zones (2018). 5 doortochten uitgevoerd.	Maatregelen verkeersbeheer toegepast op 100 % wegennet. Alle lokale straten duurzaam verblijfsgebied. Alle doortochten verblijfsgebied.	MB, gemeenten

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4 HEFBOMEN OP HET TERREIN Concrete projecten op strategische locaties	UITVOERINGSPROJECTEN			
4.1 LOKALE VOETGANGERS-NETWERKEN IN CENTRA	3 proefprojecten.	10 projecten. Uitwerking en aanzet aanenschakeling in gewestroutes.	Alle centra voetgangervriendelijk. Aaneengeschakelde gewestroutes.	MB, gemeente
4.2 OV-KNOPEN ALS STEDELIJKE VOETGANGERSRUIMTEN	IC-stationsomgevingen verder vernieuwd. Kwaliteitseisen en wensbeelden GEN-stations.	Alle GEN-stations heringericht. Start programma aanlooproutes OV-knoppen (straal 500 m).	Alle IC-stations en GEN-stations stedelijke voetgangersruimten.	MB, NMBS, MIVB
4.3 HANDELSWIJKEN VOOR VOETGANGERS	Actualisering enquête 4 handelswijken. 1 of 2 projecten voetgangervriendelijke handelswijken opstarten.	Actieprogramma voetgangervriendelijke handelswijken opstarten.	Alle handelswijken voetgangervriendelijk.	MB, ATRIUM, MIVB
4.4 VOETGANGERSVRIENDELIJKE RESIDENTIËLE WIJKEN	110 km voetgangerszones gerealiseerd.	20 km voetgangerszone gerealiseerd.	40 km voetgangerszone gerealiseerd.	MB, gemeenten
4.5 STEDENBOUW OP MENSENMAAT	Voetgangersprincipes inschrijven in stedenbouwkundige regels en richtlijnen. 90% van heraangelegde pleinen volgen de principes van IRIS II. Inventaris voetwegen en erfdienstbaarheden.	Monitoring, evaluatie en bijsturing van voetgangerskwaliteit in stedenbouwkundige praktijk. 90% van heraangelegde pleinen volgen de principes van IRIS II.	Voetgangerskwaliteit is een stedenbouwkundige prioriteit. 90% van alle pleinen aangelegde volgens de principes van IRIS II.	BROH, MB
4.6 STADSPROJECTEN ALS MODEL VOOR DE VOETGANGERSSTAD	Uitwerking richtschema's en BBP's volgens GO10. Start realisatie T&T, Reyers, Kruidtuin, Europese Wijk.	Voetgangersadvies bij uitwerking richtschema's en BBP's.	Alle strategische projecten uitgevoerd met hoogste voetgangerskwaliteit.	BROH, ATO, MB

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
4.7 STRUCTURERENDE RUITEN OP VOETGANGERSMAAT	Streefbeeld voetgangershart Vijfhoek. Stadsboulevards en groen-blauwe snoeren in het GPDO. Globaal streefbeeld stadsboulevards. Prioriteitenplan groen-blauw snoer. Aanvang realisaties in onder meer schoolomgevingen, handelswijken, groen blauw netwerk.	Mobiliteitsmaatregelen voetgangershart uitgevoerd. Herinrichting stadsboulevards aangevat. Prioritaire groen-blauwe assen gerealiseerd.	Voetgangershart is voorbeeldig, leefbaar en dynamisch stadshart. Stadsboulevards integraal voetgangersvriendelijk. Groen-blauw netwerk volledig gerealiseerd.	BM, BROH, BIM
4.8 VISION ZERO VOOR VOETGANGERS-VEILIGHEID	Uitvoering Actieplan Verkeersveiligheid. Tests innovatieve oplossingen. Studie en heraanleg zwarte punten voor voetgangers.	-50% zwaargewonde of gedode voetgangers (SGVV).	Geen (o) zwaargewonde of gedode voetgangers.	MB, BIVV, politie
5 HEFBOMEN BIJ DE OVERHEID Stappen verankeren in alle beleidsdomeinen.	ORGANISATORISCHE VERANKERING EN INSTRUMENTEN			
5.1 HET PLAN UITVOEREN	Coördinator voetgangersplan. Commissie actieve modi.	Voortgangsrapporten en bijsturing.	Voetgangersbeleid is een transversale prioriteit.	MB
5.2 NORMEN EN RICHTLIJNEN VERSCHERPEN EN TOEPASSEN	Vademecum voetgangers. Vademecum wegdimensionering. Testen innovaties. Noodzakelijke wijzigingen aan regelgevend kader opgesteld en aangebracht.	Gewijzigde reglementen en procedures leiden tot betere projecten.	Voetgangerscultuur is ingeburgerd bij ambtenaren, ontwerpers en aannemers.	MB, BROH
5.3 DE VOETGANGER MEER GEWICHT GEVEN IN ALLE PROJECTEN	Behoeftanalyse voetgangers verplicht. Invoeren visienota mobiliteit. Doorlooppcedure adviesverlening. Herziening kader gesubsidieerde werken.	Streefbeelden voor staproutes van gewestelijk belang.	Voetgangerskwaliteit is een prioritaire zorg in alle projecten. Alle staproutes van gewestelijk belang hoogkwalitatief ingericht.	MB
5.4 PRIORITEIT VOOR PERMANENTE KWALITEIT	Prioriteit onderhoud, netheid, controle. Versterking pakkans, o.m. via mobiliteitscontracten.	Stoepen gewestwegen vernieuwd.	Permanente kwaliteit is gegarandeerd.	MB, parkeeragentschap, politie

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN				
HEFBOMEN	2016	2020	2040	AANSTURING
5.5 GEMEENTELIJK VOETGANGERSBELEID STIMULEREN	WALKPAD-audits. GMP-bijkomende instrumenten. Fonds actieve modi. Toolbox transitverkeer.	Versterking zones 30 met fysieke maatregelen.	Alle lokale straten voetgangersvriendelijk.	MB, gemeenten
5.6 STEDELIJKE OPENBAAR VERVOER ALS ACTIEVE PARTNER	Voetgangersinitiatieven in het MIVB-beheerscontract. Normen kwaliteit aanlooproutes naar halten en knooppunten.	Realisatie aanlooproutes, voetgangersvoorzieningen, voetgangersinformatie...	Voetgangerskwaliteit en reizigerskwaliteit vormen één integraal geheel.	MB, MIVB
5.7 STAPPEN STIMULEREN VIA MOBILITEITSMANAGEMENT	70% leerlingen op max. 1 km te voet. Schoolenquêtes algemeen. Bedrijfsvervoerplannen vanaf 100 werknemers.	80% leerlingen op max. 1 km te voet. Ondersteuning scholen en bedrijven.	90% leerlingen op maximaal 1 km te voet. Alle bedrijven voetgangersvriendelijk.	MB
5.8 METEN IS WETEN	Dashboard sleutelindicatoren. Voetgangersbarometer. Analyse MOBEL/BELDAM. Voetgangerstellingen op vaste telpunten.	WALKPAD vijfjaarlijks programma kwantitatief en kwalitatief onderzoek naar voetgangersgedrag en voetgangersbeleving.	Voetgangerskennis is een centraal gegeven in het mobiliteitsbeleid.	MB
5.9 KENNIS VERSPREIDEN EN UITWISSELEN	Jaarlijks voetgangerscolloquium. Ontwerp-opleiding. Netwerk voetgangerssteden.	Jaarlijks voetgangerscolloquium. Deelname Europese onderzoeksprojecten.	BHG is een referentie in kennisopbouw en –uitwisseling rond voetgangers.	MB
6 HEFBOMEN VOOR PROMOTIE EN IMAGO	PROMOTIE EN IMAGO VAN STAPPEN			
6.1 EEN STERK IMAGO UITDRAGEN	Perceptieonderzoek en imagobepaling. Jaarlijkse campagne.	Jaarlijkse campagne.	Stappen heeft een sterk positief imago.	MB
6.2 DE STAD LATEN ONTDEKKEN EN LEESBAAR MAKEN	Realisaties zichtbaar met logo. Kaart stappen en fietsen. Concept en proefproject bewegwijzering.	Gebiedsdekkende voetgangersbewegwijzering. Interactief ICT-platform.	Voetgangers beschikken over een gamma aan navigatie-informatie.	MB
6.3 DOELGROEPEN VERLEIDEN TOT DAGELIJKS STAPPEN	Strategisch promotieplan.	Impactevaluatie en nieuw promotieplan.	Geregelde promotie voor stappen is vanzelfsprekend.	MB
6.4 BRUSSEL ALS VOORBEELDIGE VOETGANGERSSTAD	Aanwezig op WALK 21. Integrale promotie geleide wandelingen.	Voetgangerskwaliteit prominent in city marketing. Doelgroepenmarketing (wonen, werken, toerisme).	BHG Europese referentie als voetgangersstad.	Visit Brussels, MB

Gerealiseerd door Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Mobiël Brussel – Directie Beleid
CCN – Vooruitgangstraat 80 bus 1 – B-1035 Brussel
Tel.: 02 204 19 21 – Fax: 02 204 15 10
mobiëlbrussel@mbhg.irisnet.be
www.mobiëlbrussel.irisnet.be

Foto's © Scorpix, 2013

Lay-out Dominique Boon

Verantwoordelijke uitgever Camille Thiry
Vooruitgangstraat 80 – 1035 Brussel

