



ADVIES UITGEBRACHT DOOR
DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 16 JULI 2012

betreffende

het ontwerp van strategisch voetgangersplan

ONTWERP VAN STRATEGISCH VOETGANGERSPLAN

**Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
16 juli 2012**

AANHANGIGMAKING

Op 18 juni 2012 werd bij de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een adviesaanvraag aanhangig gemaakt met betrekking tot het strategisch voetgangersplan. Deze aanvraag ging uit van de Staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die belast is met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging.

Na onderzoek door zijn commissie CATRO/Mobiliteit tijdens zijn zitting van 5 juli 2012 brengt de Economische en Sociale Raad het volgend advies uit.

Aangezien de plenaire vergadering van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet is kunnen samenkomen in de loop van de maand juli, werd dit advies goedgekeurd door middel van een elektronische procedure op 16 juli 2012.

PREAMBULE

De Raad stelt vast dat dit plan past in het kader van het mobiliteitsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aangezien er verschillende plannen worden uitgevoerd (of opgesteld), herinnert hij aan zijn adviezen met betrekking tot:

- de bedrijfsvervoersplannen (advies van 21 september 2010);
- het plan IRIS 2 (advies van 20 november 2008);
- het gewestelijk parkeerbeleid (adviezen van 20 januari en 17 maart 2011).

ADVIES

De Raad wenst eerst en vooral zijn waardering uit te drukken voor dit initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de opstelling van dit strategisch voetgangersplan, in toepassing van het plan Iris II.

Hij formuleert vervolgens de volgende opmerkingen:

1. Multimodaliteit

De Raad is van oordeel dat de mobiliteit van de toekomst zal uitgaan van een multimodale benadering van de verplaatsingen die de toegankelijkheid van alle wijken garandeert. Dit zal des te meer het geval zijn daar de verplaatsingen vandaag de dag moeten worden overwogen als « verplaatsingsketens ». Men stelt namelijk vast dat personen vertrekken naar het werk vanuit hun woning, maar zich eerst nog naar een crèche of school begeven, van de middagpauze gebruik maken om boodschappen te doen of 's avonds nog een cultureel evenement bijwonen.

De Raad wenst in dit kader zijn steun te herhalen voor het STOP-principe¹, met name inzake ruimtelijke ordening.

Hij is van mening dat de opstelling van een strategisch voetgangersplan een positieve zaak is, in de mate waarin dit instrument zal toelaten om het aandeel van de verplaatsingen te voet te verhogen en te valoriseren. Aan dit aspect werd tijdens de laatste jaren weinig aandacht besteed. **De Raad** stemt bovendien in met de vijf redenen die worden aangehaald voor de uitvoering van zo'n voetgangersplan (zie bladzijden 3 en 4 van het planontwerp).

Ook al schaaft **de Raad** zich achter de opstelling van dit strategisch voetgangersplan, toch vindt hij dat de doelstelling erin moet bestaan, een evenwicht te vinden tussen de verschillende verplaatsingswijzen. Er is lang voorrang gegeven aan de auto ten koste van de andere vervoermiddelen, en met name van de voetgangers. Hij meent op het eerste gezicht dat dit evenwicht kan variëren al naargelang de aard en de functie van de verschillende wijken.

Om dit nieuwe evenwicht te bewerkstelligen, verdedigt **de Raad** « positieve » maatregelen voor een bewustmaking / sensibilisatie van de personen. **De Raad** vindt dat zulke « positieve » maatregelen aanzienlijke mogelijkheden bieden. Hij herinnert eraan dat hij voorstander is van een evenwicht tussen de verschillende verplaatsingswijzen maar vraagt dat de sociaaleconomische impact van de maatregelen voor een beperking van het modaal aandeel van het autoverkeer systematisch en grondig zou worden geëvalueerd. **De Raad** vindt dat de beperking van de autodruk gepaard moet gaan met een toename en verbetering van het alternatief aanbod, met name wat betreft het openbaar vervoer.

Vanuit hetzelfde opzicht dringt **de Raad** erop aan dat deze ingrijpende wijzigingen van de sociaaleconomische omgeving ingevolge de specialisatie van bepaalde lokale wegen absoluut moeten plaatsvinden in het kader van sociaaleconomische evaluaties, in nauw overleg met de lokale economische actoren en met eerbied voor de procedures van openbaar overleg.

De Raad vindt bovendien dat het zoeken naar dit evenwicht een benadering op maat vereist, in overleg met de aanwezige lokale actoren en rekening houdend met het specifiek karakter van de wijken. Zo herinnert hij bijvoorbeeld aan de bepalingen van het GewOP die voorzien dat elke aanleg van een voetgangerszone in een handelskern wordt voorafgegaan door een effectenstudie over de commerciële gemengdheid en het klantengedrag.

2. Veiligheid

De Raad is de mening toegedaan dat de veiligheid moet worden gezien als een essentieel element van het mobiliteitsbeleid in het algemeen, en van het mobiliteitsbeleid voor de zwakke weggebruikers in het bijzonder. Sommige eenvoudige en goedkope maatregelen kunnen in aanzienlijke mate bijdragen tot de veiligheid. Zo vindt **de Raad** dat personen, die geen rijbewijs moeten halen (zoals fietsers en voetgangers), ertoe zouden moeten worden aangezet om het verkeersreglement na te leven. Zij hebben er immers belang bij dat zij zich op verantwoordelijke wijze gedragen tijdens hun verplaatsingen.

De Raad vestigt tevens de aandacht op twee bijzondere gevallen op het vlak van veiligheid:

¹ STOP = Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé-vervoer.

- de beveiliging van de trambanen. Gelet op de recente dramatische gebeurtenissen, is overleg noodzakelijk met de MIVB om doeltreffende oplossingen te vinden teneinde het gevaar voor ongevallen tussen voetgangers en trams te beperken;
- de verbetering van de toestand van de trottoirs om het gevaar voor valpartijen te verminderen en de mobiliteit van de personen met een beperkte mobiliteit, de bejaarden... te verbeteren.

Aangezien niet alle wegen gewestwegen zijn, vraagt **de Raad** dat de gemeenten op zijn minst zouden worden gesensibiliseerd voor deze punten.

Ook de veiligheid van de handelaars moet worden verzekerd. **De Raad** vindt het dan ook ongepast dat men bij hen de afwezigheid van rolluiken bepleit, die 's nachts worden neergelaten, om de aantrekkelijkheid van de gevels te verhogen (zie bladzijde 31 van het planontwerp).

3. Parkeren

De Raad onderstreept het belang van de aanleg van ontradingsparkings in de mate waarin men de autodruk in het stadscentrum wil verminderen om er tot een nieuw evenwicht van de verschillende vervoerwijzen te komen.

De Raad dringt erop aan dat het parkeerbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest coherent zou zijn. Dit vereist een benadering op maat, in overleg met de lokale actoren en op basis van het specifiek karakter van de wijken. **De Raad** herinnert in dit verband aan zijn twee initiatiefadviezen op dit gebied.

4. Stedenbouwkundige voorschriften

De Raad verwacht dat dit strategisch voetgangersplan van indicatieve aard is en de grote lijnen schetst die worden nagestreefd. Hij dringt erop aan dat het algemeen referentiekader voor de kwaliteit van de voetgangersruimten, het GO10 zou worden overwogen in functie van de werkelijkheid op het terrein. **De Raad** beveelt een - kern per kern - benadering aan, met name in functie van de commerciële gemengdheid. Zo zijn voetgangers niet interessant voor alle handelskernen. Inderdaad, een studie van het Handelsobservatorium heeft aangetoond dat de boodschappenmand van de klanten van de handelszaken, die luxeproducten verkopen en die zich meestal met de auto verplaatsen, heel wat belangrijker is dan deze van de personen die gebruik maken van het openbaar vervoer.

5. Personen met een beperkte mobiliteit

De Raad vindt het uiterst positief dat de personen met een beperkte mobiliteit worden beschouwd als volwaardige voetgangers. Immers, hierdoor zal men systematisch rekening kunnen houden met de toegankelijkheidsproblematiek van deze personen.

6. Doelpubliek

De Raad stelt vast dat dit plan de levenskwaliteit van de bewoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet verbeteren. Hij beschouwt deze doelstelling als lovenswaardig maar wijst erop dat ook moet worden gedacht aan de pendelaars.

7. Tijdsindeling en budget

De Raad dringt erop aan dat de tijdsindeling en de financiële middelen voor de uitvoering van dit plan realistisch zouden zijn. In dit verband stelt hij zich vragen bij de mogelijkheid om alle doelstellingen te halen die zijn bepaald voor de periode 2016/2020.

8. Evaluatie

De Raad stelt zich vragen bij de toekomstige evaluatie van dit plan en betreurt dat er geen enkel duidelijk en « meetbaar » criterium is bepaald voor de evaluatie van de acties van het plan en om na te gaan welke acties een succes of een mislukking zijn.

Hij meent bovendien dat de toekomstige evaluatie van het plan geval per geval zal moeten geschieden teneinde rekening te houden met de context van de verschillende wijken.

*

* *