

Brussel verwent voetgangers

Brussel zet sinds 2012 grote stappen in zijn voetgangersbeleid. Het startte met visievorming en een breed actieplan, gevolgd door een handleiding voor de voetgangersvriendelijke stad, de Go10. Tegelijk startten ambitieuze concrete acties, zoals het uittekenen van lokale voetgangersnetwerken, een nauwkeurige audit van de voetgangerskwaliteit op straat en een inventarisatie van bestaande en potentiële voetgangersdoorsteken. Kernpunt: verwen de voetganger.

Binnen het mobiliteitsbeleid van Brussel bleef 'stappen' tot 2010 een 'onzichtbare' verplaatsingswijze. De voetganger kreeg de ruimte die overbleef nadat autoverkeer en openbaar vervoer waren bediend (de fiets is in Brussel momenteel met een inhaalbeweging bezig). Ook in de modal-splitcijfers kwam de voetganger lange tijd niet voor; symptomatisch voor de achterstand op het vlak van onderzoek en kennis over voetgangers.

Intussen is bekend dat lopen in Brussel het grootste verplaatsingsaandeel heeft, namelijk 37 procent van alle verplaatsingen binnen de stad (gevolgd door de auto met 32 procent). Het Brusselse Kenniscentrum mobiliteit spitte de cijfers van 2010 nog verder uit: lopen beslaat slechts 17,6 procent van alle afgelegde kilometers (auto 56 procent), maar neemt wel 46 procent van de totale verplaatsingstijd voor haar rekening (auto 30 procent).

Hoe veilig en comfortabel is lopen in Brussel?

Er wordt dus al erg veel gelopen in Brussel. Maar hoe veilig en comfortabel is dit voor voetgangers? Uit een reeks stadswandelingen met bewoners bleek dat Brussel een potentieel aantrekkelijke en diverse stad is om te lopen, maar dat de kwaliteit van de voetgangersbeleving heel wat beter kan: betere trottoirs, veiliger routes, minder verkeershinder, minder omwegen. Een gedegen, beproefde aanpak voor voetgangersbeleid was echter niet voorhanden. Daarom is gekeken naar steden met een groot aandeel voetgangers (tot 40 procent van alle verplaatsingen) die al een reputatie hadden op het vlak van voetgangersbeleid. Uit deze stadsbezoeken viel veel inspiratie te halen, maar ook viel op dat er nergens een echt integraal plan bestond. Het Strategisch Voetgangersplan van Brussel mag dan ook baanbrekend worden genoemd.

Uitgangspunt van de visie: lopen is meer dan verplaatsen

Uitgangspunt van dit plan is dat lopen goed is voor steden: het draagt bij aan de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, de economische aantrekkelijkheid van gebieden en de sociale toegankelijkheid van bestemmingen. Cruciaal is het besef dat lopen meer is dan zich verplaatsen. Nog meer dan andere vervoermiddelen, is lopen sterk verweven met stadsbeleving en stadsontwikkeling. Dat inzicht vertaalt het plan in concrete hefboomacties in vier grote domeinen.

RO en verkeersbeleid

Voetgangers horen prominent aanwezig te zijn in ruimtelijke ordening en verkeersbeheersing. Voetgangersnetwerken moeten sturend zijn bij de uitwerking van ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen. Voetgangersstromen zijn sterk meebepalend in het verkeersbeleid en de wegencategorisering (in Brussel wegenspecialisatie genoemd, zie verder).

Projecten

Brussel moet voetgangersvriendelijk worden in concrete, strategische projecten: bij het ontwerp en de inrichting van lokale voetgangersnetwerken in centra, bij openbaarvoervoerknooppunten, in winkelgebieden, stadsprojecten en stedenbouwkundig structurerende ruimten; bijvoorbeeld pleinen en parken.

Bestuurlijk

Lopen moet ook bestuurlijk sterk verankerd worden, door kwaliteitsnormen te verscherpen, stappen voldoende gewicht te geven in afwegingen bij ruimteverdeling, en mee te nemen bij onderhoud en netheid. Ook voor kennisopbouw, monitoring en het meten en observeren van voetgangers(stromen) worden initiatieven uitgewerkt. Stedelijk OV moet hierin een actieve partner zijn: stadstrein, metro, tram en bus zijn de zevenmijlslaarzen van de voetganger.

Promotie

Er moet actief worden gewerkt aan promotie en imago, waaronder ook horen leesbaarheid van routes en netwerkinformatie.

Kernen van Lokale Identiteit

De voetgangersaanpak werkt intussen al door in diverse beleidsvisies, niet in het minst in de visie op ruimtelijke ontwikkeling: het 'Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling'. Daarin zijn 'Kernen van Lokale Identiteit' benoemd, cruciale plekken vanuit hun centrumfunctie en hun bijzondere rol in de stedenbouwkundige structuur. Deze plekken worden als comfortzones bestempeld voor voetgangers en met elkaar verbonden via looproutes.

Werken aan een beter voetgangersklimaat op vele fronten

Diverse concrete projecten zagen al het daglicht, hier een greep.

Het project STAPAS inventariseerde bestaande en potentiële doorsteken, via een brede participatie.

Een andere studie selecteerde 20 km openbare weg die in aanmerking komt als voetgangersgebied, hetzij verkeersvrij, verkeersluw of met een shared-space-concept van de openbare ruimte.

OV-maatschappij MIVB herzag grondig de normen voor halte-uitrusting én haltetoegankelijkheid, en is een integrale audit gestart.

Binnenkort verschijnen stadsplannen voor voetgangers op de achterkant van bushokjes, helemaal afgestemd op de leesbaarheid voor de voetganger: elke kaart is anders, georiënteerd in de richting waarin je staat (niet altijd het noorden dus), en beeldt concrete oriëntatiepunten af, nuttig in het gezellig chaotische stratenplan van Brussel. Hier zijn goede lessen geleerd uit de stadswandelingen. Het bleek herhaaldelijk dat mensen trajecten met het openbaar vervoer aflegden omdat ze de kortere looproutes gewoon niet kenden en afstanden overschatten.

De Go10 – richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad

In 2014 verscheen de publicatie Go10 – richtlijnen voor een voetgangersvriendelijke stad. Daarin staan antwoorden op vragen als: hoe ziet Brussel zichzelf als een voetgangersvriendelijke stad? Wat voor concrete handvatten hebben stedenbouwers, ontwerpers, mobiliteitsspecialisten om daar naartoe te werken? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat die actoren elkaar begrijpen en in dezelfde richting werken aan meer kwaliteit voor voetgangers?

Verwennen

Kern van de zaak: Brussel wil de voetganger 'verwennen', meer dan enkel tevreden stellen met minimumnormen. Dat is de weg om meer mensen te verleiden om functionele verplaatsingen te voet af te leggen. Go10 benoemt 10 cruciale kwaliteitseisen, die zijn vertaald in richtlijnen op wijkniveau en op straatniveau.

Op wijkniveau zijn er concrete richtlijnen rond verkeersbeheersing, netwerken en doorsteken, hoofdroutes, stadsvernieuwing, en aanlooproutes naar OV-knopen en scholen. Een aantal normen is erg concreet en ambitieus. Zo is 50 m de nagestreefde maaswijdte voor een voetgangersnetwerk (evenals in Genève). In de middeleeuwse stadskern klopt dat met het stratenpatroon, maar daarbuiten betekent dit bewust streven naar verkeersvrije doorsteken door parken, huizenblokken of gebouwen. Bij de kwaliteit van voetgangersroutes wordt ingegaan op barrières, wegwerken en belevingskwaliteit, en van gevels tot ruimtelijke sequenties. Fundamenteel is ook de klemtoon op een sterke, leesbare wegcategorisering, met verkeersluwe verblijfsgebieden. Brussel is een nog erg auto-gerichte stad: hier is dus nog werk aan de winkel.

Comfortnormen voor mensen met mobiliteitsbeperkingen

Op straatniveau betreft het ontwerpnormen. Cruciaal daarbij is de principiële keuze voor 'universeel comfort'. De ruimte moet overal toegankelijk zijn voor alle soorten voetgangers, van alle leeftijden en met alle mogelijke beperkingen. Vanaf de start wordt het ontwerp dus bedacht vanuit de comfortnormen voor mensen met mobiliteitsbeperkingen (in plaats van ontwerpen voor de 'standaardvoetganger' en daarna wat extra voorzieningen toevoegen voor diverse handicaps). Alle voetgangers genieten zo van de topkwaliteit die minder mobiele nodig hebben. En ieders autonomie wordt groter, niet alleen die van slechtzienden, slechthorenden en rolstoelgebruikers, maar ook die van ouderen, schoolgaande kinderen, voetgangers met kinderwagens en boodschappenkarretjes, dragers van hoge hakken en reizigers met koffers op wieltjes.

Voetgangermagneten: 1,5 m vrije doorgang per 1000 voetgangers per uur

Een ander principe is dat bij voetgangermagneten – toplocaties voor voetgangers – de voetgangersstromen maatgevend moeten zijn: de beschikbare ruimte moet de voetgangersstromen vlot en comfortabel kunnen verwerken. De norm is 1,5 m vrije doorgang per 1000 voetgangers per uur. Zelfs op wegen met een verkeersfunctie moet op deze toplocaties veiligheid en ruimte voor lopen en verblijven voorop staan en moet het verkeer lokaal trager en rustiger worden afgewikkeld. Typisch zijn de historische steenwegen langs de oude kernen die nog altijd lokale centra en handelskernen zijn: op die plekken moet het snelheidsregime van 50km/uur naar 30 km/uur en het ontwerp verkeersluw en verblijfsvriendelijker worden. Bij grote ontwerpprojecten worden voortaan standaard voetgangerstellingen en - waarnemingen worden uitgevoerd. Al deze richtlijnen worden verder gedetailleerd beschreven in aanvullende notities van het voetgangersvadecum. Zo is vastgelegd dat verhardingsmaterialen aan twee soorten criteria getoetst moeten worden: criteria van de wegbeheerder (duurzaamheid, uitvoering, onderhoud, kosten, ruimtelijke kwaliteit, enzovoort) en criteria vanuit gebruikerseisen (vlakheid, stabiliteit, grip, waterafvoer, netheid, enzovoort). Andere notities behandelen technische ontwerpseisen voor toegankelijkheid, verlichting en verkeersveiligheid en technieken voor meten en observeren van voetgangers.

Audit van de voetgangerskwaliteit en het ontwikkelen van lokale voetgangersnetwerken

Een ander concreet project is PAVE. De inspiratie hiervoor komt uit Frankrijk: elke gemeente is daar wettelijk verplicht om een toegankelijkheidsplan (PAVE) op te maken voor de openbare ruimte,

gebaseerd op een toegankelijkheidsaudit. In Brussel wordt een aangevulde versie van deze auditmethodiek nu samen met het Franse bureau Ascaudit toegepast. Deze audit is aangevuld met criteria voor 'universeel comfort' en is zo een brede 'audit voetgangerskwaliteit' geworden. De audit wordt momenteel uitgevoerd in letterlijk elke straat van Brussel. Vijf jaar lang gaan professionele auditoren de straat op en verwerken hun bevindingen en aanbevelingen in een database, inclusief indicatieve kostenraming. Wegbeheerders zijn erg te spreken over dit nieuwe instrument: zij kunnen er hun werk mee plannen, en bij ontwerpprojecten meteen de knelpunten en kwaliteitseisen overnemen in de ontwerpvereisten.

Onderdeel van het PAVE-project vormt de opmaak van voetgangersnetwerken. De methodiek is gericht op functionele verplaatsingen naar de belangrijkste locaties met de grootste (potentiële) dagelijkse voetgangersstromen. Voorbeelden van voetgangerspolen zijn OV-knopen, handelscentra, onderwijsinstellingen en kantorenlocaties. Het netwerk en de aanlooproutes worden daarna getoetst en verfijnd in overleg met gemeentelijke ambtenaren en een gebruikersparticipatiegroep per gemeente, soms per wijk. De terreinexpertise van de dagelijkse voetgangers blijkt van onschatbare waarde om routes aan te vullen (bijvoorbeeld een functionele doorsteek door een parkje) of te schrappen (bijvoorbeeld een sociaal te onveilige route). Samen met de audit-database kunnen wegbeheerders zo gericht de kwaliteit verbeteren op prioritaire plekken en routes.

Vanuit PAVE groeit zo een stadsbrede visie op voetgangersnetwerken over de openbare weg: bottom-up werken, vanuit de lokale schaal is voor stappen immers zinvoller dan top-down stadsbrede routes te gaan uittekenen. Dit zal dan weer zijn weg vinden binnen de uitwerking van een nieuwe multimodale wegen-specialisatie. Naast zoveel mogelijk ontvlochten hoofdnetten voor verkeer, OV en fiets, wordt voor het eerst ook het voetgangersnetwerk volwaardig meegenomen.

Voetgangersbeleid leeft in Brussel

Al deze acties, van beleidsplannen tot audits, van netwerkselectie tot richtlijnen, beantwoordden duidelijk aan een vraag. Vanaf de start was de belangstelling groot. Presentaties, opleidingsdagen én een specifieke opleiding Voetgangersmanager liepen probleemloos vol. Het voetgangerscolloquium brengt jaarlijks stakeholders bij elkaar rond nieuwe ontwikkelingen en inspiratie. Dat is ook wel te begrijpen: bestuurders, beheerders en ontwerpers wilden meer voor de voetganger doen. De gewestoverheid heeft met al deze acties belangrijke impulsen gegeven om voetgangerskwaliteit hoog op de agenda te plaatsen, praktische handvatten ervoor aan te reiken en concrete acties zelf op te starten.