VOETGANGERSPLAN

de voetganger verdient beter

cd&v
Brussel

VOETGANGERSPLAN

Een ambitieus voetgangersplan is nodig, want voetgangers verdienen beter in Brussel!

Waarom een voetgangersplan?

Of je je verplaatst met de fiets, het openbaar vervoer of de auto, iedereen is op een bepaald moment voetganger. 36% van de Brusselaars geeft aan als belangrijkste verplaatsingsmiddel te voet te gaan. Daarmee staat de voetganger helemaal bovenaan. Te voet gaan heeft zoveel voordelen: de beweging is gezond, het kost niets, het brengt mensen met elkaar in contact én het is goed voor het milieu.

Een goed mobiliteitsbeleid vertrekt vanuit de voetganger. Cd&v introduceerde daarvoor in 2001 het STOP principe in het mobiliteitsbeleid. Mensen werden aangemoedigd zich zoveel mogelijk te verplaatsen door te stappen, dan te trappen en het openbaar vervoer te nemen en als het niet anders kan, de personenwagen. Het mobiliteitsbeleid moet vanuit die logica worden opgebouwd. Daarnaast moeten onze straten aangenaam en veilig zijn voor kinderen én ouderen. Een voetpad dat goed is voor een 8 en 80 jarige, is een voetpad dat goed is voor iedereen. We evolueren naar toekomstbestendige 15-minutensteden waar fietsers en voetgangers centraal staan.

Helaas stellen we in Brussel vast dat de aandacht en investeringen in mobiliteit in de omgekeerde volgorde gebeuren. Hoewel de meeste verplaatsingen in Brussel te voet gebeuren, is de voetganger vaak niet goed bedeeld in de publieke ruimte. Voetpaden zijn in slechte staat en te smal, oversteekplaatsen zijn vaak onveilig door automobilisten en fietsers die geen voorrang verlenen en de verlichting laat 's nachts de wensen over.
Met dit voetgangersplan willen we de voetganger het respect geven die het verdient in het mobiliteitsbeleid. De voetgangersveiligheid moet verhoogd worden en de basisinfrastructuur voor voetgangers moet beter.

cd&v
Brussel

VOETGANGERSPLAN

1. Renovatietraject voor trottoirs

Er is nood aan een groot renovatietraject voor alle trottoirs in Brussel. Voetpaden moeten massaal gerenoveerd en verbreed worden. De comfortscores voor de hoofdvoetpaden moet minimaal 8/10 zijn en voor de wijkvoetpaden 6/10. De breedte van een voetpad is minimaal 2 meter en voor de drukke gebieden 3 meter en meer. Daarnaast dienen kleine herstellingswerken zoals het vastleggen van losliggende tegels permanent uitgevoerd worden. Het Brussels Gewest moet gemeenten financieel intensiveren om haar voetpaden te herstellen en te renoveren en richt daarvoor een Stapfonds op.

Enkele punten verdienen bij de renovatie extra aandacht. Voetpaden moeten voldoende vlak zijn. De ribbelstenen bij de voetgangerszone is geen goed voorbeeld voor mensen die minder mobiel zijn. Elk hoogteverschil telt voor hen. Tijdens regenachtige dagen of bij winterweer stromen de Brusselse spoedgevallendiensten vol. Zorg daarom voor materialen die de nodige grip hebben en antislip zijn.

Voorzie bij wegenwerken op voetpaden een voldoende brede, goed afgebakende omleidingsroute met duidelijke bewegwijzering.

2. Oversteekplaatsen moeten veilig zijn

In het renovatieplan spelen oversteekplaatsen een sleutelrol. In de volgende legislatuur moeten alle boordstenen aan oversteekplaatsen verlaagd worden. Oversteekplaatsen moeten beschermd zijn met paaltjes zodat foutparkeren voor- of na het zebrapad onmogelijk wordt. Verhoogde oversteekplaatsen kunnen eveneens de snelheid van het verkeer afremmen. Cd&v wil tevens meer experimenten uitrollen met diagonale zebrapaden en gevleugelde oversteekplaatsen.

cd&v

VOETGANGERSPLAN

3. Stop de verrommeling van voetpaden

Onze stoepen zijn nu een plek voor alles wat niet kan op de rijbaan. Je vindt er parkeermeters, laadpalen, afvalcontainers, uitbreidingen van cafés of groentewinkels, enz. Daarnaast worden beschadigingen aan de voetpaden, zoals aangereden paaltjes of schots en scheve verkeersborden, amper hersteld. Dat leidt tot een ongeziene verrommeling van onze voetpaden. Het voetpad lijkt wel de restruimte waar alles neergepoot wordt waar elders in de publieke ruimte geen plek voor is. De voetganger verdient meer respect dan dat. Elk voetpad van 2 meter of minder breed, hoort obstakelvrij te zijn.

Plaats straatinfrastructuur zoals fietsboxen, laadpalen en parkeermeters in de eerste plaats op de openbare weg en niet op de voetpaden. Maak Fix My Street beter bekend als meldpunt voor obstakels. Ook de vuilzakken moeten van straat want ze liggen vaak in de weg op de smalle voetpaden. Cd&v is al langer voorstander van ondergrondse vuilniscontainers. Het aanbrengen van een laadkabel op de stoep kan enkel indien dit geen hinder betekent voor de voetganger en veilig wordt geregeld.

4. Hinderlijke voorwerpen horen niet thuis op het voetpad

Hinderlijke voorwerpen hebben geen plaats op het voetpad (steps, fietsen, terrassen, werfmateriaal,...). Wie zo'n voorwerpen zonder vergunning op het voetpad plaatst, moet systematisch beboet worden.

Vooral rond deelsteps is de frustratie groot. Wij geloven niet in een algemeen verbod. Daarmee wordt iedereen gestraft, ook wie de steps wel goed gebruikt. Wel willen wij de aanbieders voor hun verantwoordelijkheid plaatsen. De overheden voeren nu volop dropzones in. Als na de invoering van die zones deelsteps fout geparkeerd worden of zich buiten de dropzones bevinden, moeten die systematisch beboet en waar nodig weg genomen worden.

cd&v

VOETGANGERSPLAN

5. Verhoog de pakkans voor wie op het voetpad rijdt

Iedereen hoort de verkeersregels te respecteren. Het regent klachten van voetgangers die vinden dat hun voorrang zelden gerespecteerd wordt aan zebrapaden of die opgeschrikt worden door geparkeerde wagens, fietsers of steps op het voetpad. Wie de regels niet respecteert, wordt zelden met de gevolgen geconfronteerd.

De pakkans voor automobilisten, steppers en fietsers die op het voetpad rijden of geen voorrang verlenen aan zebrapaden wordt verhoogd door meer controles.

6. Meer respect in de gemengde zones

In de stadsplanning moet goed nagedacht worden over de gemengde zones op drukke of smalle plaatsen. Door het mengen van fietsers, steps en voetgangers kunnen daar conflicten ontstaan. In drukke zones zoals de Anspachlaan geldt vandaag reeds een snelheidsbeperking van 8 km/u. Die wordt zelden gerespecteerd. Op drukke momenten is veilig fietsen of steppen eigenlijk niet mogelijk.

Plaats in de Anspachlaan, de Nieuwstraat en de Elsensesteenweg dynamische signalisatie zodat fietsen en steppen op drukke momenten aangemoedigd worden de parallelle assen te nemen.

cd&v

VOETGANGERSPLAN

7. Bouw het voetgangersnetwerk verder uit

Zorg voor een opwaardering van de trage wegen en bouw het voetgangersnetwerk met belangrijke wandelroutes verder uit in de stad. Stedelijke barrières zoals spoorlijnen en waterwegen maken dat voetgangers vaak een grote omweg moeten nemen. Verder investeren in tunnels of loopbruggen die veilig en aangenaam zijn is noodzakelijk. Elk netwerk beschikt over veilige oversteekplaatsen en biedt goede aansluitingen met het openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer. Neem de voetgangersnetwerken tevens op in online applicaties zoals Google Maps zodat voetgangers de meest aangename routes gesuggereerd krijgen.

8. Verhoogde haltes en liften

Mensen met een beperkte mobiliteit, ouderen of ouders met een buggy kunnen moeilijker een roltrap nemen. Helaas ontbreekt het in sommige metrostations nog steeds aan liften. Bovendien is de betrouwbaarheid van de liften slecht. In de volgende legislatuur moet Brussel een 100% toegankelijk openbaar vervoernetwerk hebben. Daarnaast moeten de bus- en tramhaltes van MIVB, De Lijn en TEC verhoogd worden zodat mensen met beperkte mobiliteit op het niveau van de bus- en tramdeuren kunnen instappen.

9. Sneller en langer groen

De wachttijd voor voetgangers aan stoplichten moet omlaag. Zorg bij de heraanleg van kruispunten voor slimme verkeerslichten zoals in Nederland waarbij een druk op de voetgangersknop ook effectief leidt tot groen licht. Het moet bovendien voldoende lang groen zijn en op de belangrijke verkeersassen moeten aftellende verkeerslichten komen zodat het wachten minder lang lijkt. Maximum dertig seconden wachten moet de regel worden.

10. De publieke ruimte als aangename plek om je te verplaatsen en te ontmoeten

De bovenstaande acties focussen op de kwaliteit van het voetpad. Ook de kwaliteit van de publieke ruimte in zijn totaliteit draagt bij aan de aangename wandelervaring. De publieke ruimte moet veilig zijn. Verlichting gedurende de nacht is cruciaal. Op zonnige dagen zijn groene schaduwplekken die verkoeling brengen essentieel. Daarvoor dient elke straat voldoende bomen te hebben. Het vergroenen en ontharden van de woonstraten zal wandelen aanmoedigen. Cd&v wil daarbij de 3-30-300 regel hanteren: zicht op drie bomen vanuit je woning, een groen bladerdek is 30% van het wijkoppervlak en een wijkpark is op 300 meter wandelafstand beschikbaar. Om onze straten proper te houden, moet er steeds een vuilbak in het zicht zijn.

Te vaak wordt een straat alleen gebruikt om zich te verplaatsen. Nochtans zijn rustige straten perfect geschikt om als leef- of tuinstraat ingericht te worden. Zo ontstaat ruimte voor ontmoeting, sport en spel. We herwaarderen het concept van het woonerf in Brussel.

Ontmoeting kan ook gestimuleerd worden door speelse en sportieve elementen, zoals een hinkstapparcours, in het straatbeeld aan te brengen. Zo zetten we alle generaties aan tot bewegen. Routes voor wandelaars en joggers kunnen via markeringen of signalisatie beweging stimuleren in de stad. Wie even wil rusten, moet voldoende banken en straatmeubilair ter beschikking hebben. Maak ook ‘Zilveren Linten’ of voetgangers-cirkels. Dat zijn korte wandelroutes, aangepast voor ouderen. Deze aaneengesloten wandelroutes met de nodige rustpunten verbinden de belangrijkste voorzieningen met elkaar.