



GEWONE ZITTING 2019-2020

16 SEPTEMBER 2020

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de oprichting van een netwerk
van voetgangerspanelen**

(ingediend door de heer Julien UYTENDAELE (F),
mevrouw Ingrid PARMENTIER (F), de heren Marc
LOEWENSTEIN (F), Arnaud VERSTRAETE (N),
mevrouw Carla DEJONGHE (N) en
mevrouw Hilde SABBE (N))

Toelichting

« Eerst stappen, dan trappen, vervolgens het openbaar vervoer en dan pas de private wagen ». Het STOP-principe zorgt voor een hiërarchische indeling van de verschillende vervoersmodi om « STOP » te zeggen tegen de wagen.

Om te stappen, moeten we evenwel weten waarheen we gaan, welke afstanden we moeten afleggen, hoeveel tijd dat in beslag neemt en dus welke vorm van stedelijke mobiliteit daarvoor geschikt is.

Voetgangerspanelen zijn daarbij uiterst nuttig. Het gaat om panelen die de afstanden en staptijden voor de voetgangers aangeven.

Londen is een voorloper op dat gebied met de lancering, halverwege de jaren 2000-2010, van het project Legible London¹, dat de installatie omvat van terminals waarop voetgangers landkaarten van de hele stad kunnen raadplegen en te weten kunnen komen welke plaatsen ze na vijf, tien of vijftien minuten stappen kunnen bereiken (via concentrische cirkels).

In Frankrijk hebben verschillende steden, waaronder Toulouse en Nantes, de afgelopen jaren dergelijke terminals aangekocht. Het succes ervan staat buiten kijf.

1 <https://tfl.gov.uk/info-for/boroughs/legible-london>

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

16 SEPTEMBRE 2020

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la mise en place d'un réseau
de panneaux podométriques**

(déposée par M. Julien UYTENDAELE (F),
Mme Ingrid PARMENTIER (F), MM. Marc
LOEWENSTEIN (F), Arnaud VERSTRAETE (N),
Mmes Carla DEJONGHE (N) et
Hilde SABBE (N))

Développements

« Commençons par marcher, puis pédaler pour ensuite prendre les transports en commun et seulement après penser à utiliser sa voiture ». Le principe « Stop » hiérarchise les différents modes de déplacement dans le but de dire « STOP » à la voiture.

Mais, pour marcher, il est nécessaire de savoir où nous allons, quelles distances il importe de parcourir, selon quelles modalités temporelles et conséquemment selon quels types de mobilité urbaine.

Les panneaux podométriques montrent, sur ce point, un intérêt du plus haut point. Il s'agit d'une signalétique pour les piétons, avec des panneaux qui indiquent les distances et les temps de parcours.

La ville de Londres s'est montrée précurseur dans le domaine avec le lancement, dans le milieu des années 2000, du projet Legible London¹ qui comprend l'installation de bornes cartographiques maillant la ville, indiquant aux piétons les lieux accessibles en cinq, dix ou quinze minutes de marche (via des cercles concentriques).

En France, plusieurs villes ont fait l'acquisition de poteaux podométriques ces dernières années, Toulouse notamment, ou bien Nantes, et leur succès est sans appel.

1 <https://tfl.gov.uk/info-for/boroughs/legible-london>

Als voetgangers geïnformeerd worden over hun posities, staptijden en mobiliteitsmogelijkheden, wordt de stad vanzelf gastvrij, zowel voor de gehaaste werknemer als voor de ronddwalende toerist.

Het is noodzakelijk om de afstanden en staptijden in een juist perspectief te plaatsen en de gebruikers van de stad ertoe aan te moedigen korte afstanden te voet af te leggen. Het is de bedoeling dat verplaatsingen over korte afstanden waarvoor tot nu toe het openbaar vervoer wordt gebruikt (een of twee metrostations, d.w.z. ongeveer tien minuten) – de « first » en « last miles » – te voet worden afgelegd, het aantal passagiers tijdens de spits afneemt en het openbaar vervoer ontlast wordt.

Om van het stappen een gewone vervoermodus te maken, is het belangrijk om dezelfde voorzieningen te bieden als voor de overige vervoersmodi. In de stad heeft de voetganger echter twee basisgegevens nodig : oriëntatie en geschatte staptijd.

Het nut van een kaart met enkele basisgegevens om niet-gemotoriseerde mobiliteit en zelfs mobiliteit zonder voertuigen te promoten, ligt voor de hand: de stedeling wordt gerustgesteld over de afstanden die hij moet afleggen om ter bestemming te geraken.

Bovendien strookt het initiatief met de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie om minstens 30 minuten per dag een fysieke activiteit te beoefenen².

Bijgevolg is het belangrijk dat niet alleen iedereen gebruik kan maken van de vervoermiddelen die hij wenst, maar dat ook zonder problemen kan doen.

Daarom moet iedereen via duidelijke en eenvoudige panelen kennis kunnen nemen van de routes en de bijbehorende staptijden.

Het netwerk van voetgangerspanelen moet voorrang geven aan efficiënte en comfortabele routes voor de gebruikers. Het doel om het toeristisch erfgoed van het Gewest in de kijker te zetten moet ondergeschikt blijven bij het uitstippelen van de routes.

Assurément, en renseignant le piéton sur sa position et son temps de parcours et les possibilités de sa mobilité, la ville est inévitablement rendue plus accueillante et ce, que ce soit pour le salarié pressé ou le touriste perdu.

Il est nécessaire de dédramatiser les distances et les temps de marche, en incitant les usagers à marcher sur de courtes distances. L'objectif est, en effet, d'effectuer à pied les trajets effectués jusqu'ici en transports en commun sur de courtes distances (une à deux stations de métro, soit une petite dizaine de minutes environ) – les « first » et « last miles » – et, partant, de diminuer le nombre de voyageurs aux heures de pointe, désencombrant ainsi les réseaux de transport.

Aussi, pour que la marche devienne un mode de déplacement comme les autres, il importe de lui offrir les mêmes aménagements que les autres. Or, une fois en ville, le piéton a besoin de deux facteurs de connaissance élémentaires : l'orientation et le temps estimé du trajet.

L'intérêt de l'installation d'un plan indiquant quelques éléments de base pour favoriser l'essor des mobilités non automobiles, voire non véhiculées tout court, est simple : rassurer le citadin sur les distances à parcourir pour se rendre à l'endroit souhaité.

De plus, l'initiative entre dans le cadre des préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé de pratiquer une activité physique au moins 30 minutes par jour².

Par conséquent, il est important que non seulement chacun puisse utiliser le moyen de transport qu'il désire, mais, en plus, que cela puisse se faire sans difficultés.

Il faut donc rendre les parcours chronométrés accessibles à tous, avec une signalisation claire et simple.

Le réseau de panneaux doit privilégier des itinéraires efficaces et confortables pour les usagers. L'objectif de mettre en valeur le patrimoine touristique de la Région doit demeurer secondaire dans la création des itinéraires.

Julien UYTTENDAELE (F)
Ingrid PARMENTIER (F)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Arnaud VERSTRAETE (N)
Carla DEJONGHE (N)
Hilde SABBE (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de oprichting van een netwerk van voetgangerspanelen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de gezondheidsaanbevelingen inzake fysieke activiteit van 2010 van de Wereldgezondheidsorganisatie ;

Gelet op het gewestelijk mobiliteitsplan « Good Move » ;

Gelet op het gemeentelijk ontwikkelingsplan ;

Gelet op de gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie voor de zittingsperiode 2019-2024 ;

Gelet op het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling ;

Overwegende de noodzaak van duurzame mobiliteit ;

Overwegende een nieuwe benadering van mobiliteit, die echt multimodaal wordt via de volledige integratie van de voetganger in de projecten voor duurzame en gezonde stedelijke mobiliteit ;

Overwegende de behoefte aan een nieuw instrument voor het beheer van de stedelijke verkeersstromen en meer bepaald voor de decongestie van de openbaarvervoersnetten ;

Overwegende de dringende noodzaak om de kwaliteit van de dienstverlening aan de voetgangers te verbeteren ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- voetgangerspanelen te installeren in het kader van een coherent netwerk in het Gewest ;
- te streven naar een visueel harmonieus netwerk met zorg voor een grafische coherentie in het hele Gewest en een betere leesbaarheid van de openbare ruimte. Het netwerk moet zo in de openbare ruimte worden geïntegreerd dat het geen extra obstakel vormt voor de gebruikers en zoveel mogelijk geïntegreerd wordt in het bestaande stadsmeubilair.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à la mise en place d'un réseau de panneaux podométriques

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les recommandations mondiales en matière d'activité physique pour la santé 2010 par l'Organisation Mondiale de la Santé ;

Vu le Plan régional de mobilité « Good Move » ;

Vu le Plan communal de Développement ;

Vu la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune pour la législature 2019-2024 ;

Vu le Plan Régional de Développement Durable ;

Considérant le besoin d'une mobilité durable ;

Considérant une nouvelle approche de la mobilité, véritablement multimodale grâce à l'intégration pleine et entière du piéton dans les projets de mobilité urbaine durable et respectueuse de la santé ;

Considérant la nécessité de disposer d'un nouvel outil de gestion des flux urbains, et plus précisément de décongestion des réseaux de transports en commun ;

Considérant l'urgence d'améliorer la qualité de service proposée aux piétons ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- l'installation de panneaux podométriques pour les piétons dans le cadre d'un maillage cohérent de la Région ;
- de veiller à ce que ce réseau soit visuellement harmonieux afin de créer une cohérence graphique à travers tout le territoire de la Région et de renforcer la lisibilité de l'espace public. Ce réseau doit être intégré dans l'espace public de telle manière qu'il ne constitue pas un obstacle supplémentaire pour les usagers et soit intégré autant que possible dans le mobilier urbain existant.

Julien UYTTENDAELE (F)
 Ingrid PARMENTIER (F)
 Marc LOEWENSTEIN (F)
 Arnaud VERSTRAETE (N)
 Carla DEJONGHE (N)
 Hilde SABBE (N)