



GEWONE ZITTING 2023-2024

16 APRIL 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**om de hoofdstad voetgangersvriendelijker
te maken**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (FR)
en de heer David WEYTSMAN (FR))

Toelichting

Dit voorstel strekt ertoe de verplaatsingen te voet in de hoofdstad te bevorderen door een reeks maatregelen voor te stellen om de veiligheid, het comfort, de gezelligheid en de inclusiviteit van alle voetgangerswegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren.

Een stad waar het goed wonen is, is een stad waar je heerlijk kunt slenteren, verdwalen, rondwandelen op zoek naar nieuwe plekken, naar nieuwe menselijke, culturele, sportieve of culinaire ervaringen. Het is dan ook van groot belang dat een stad iedereen - jong of oud, valide of invalide, toerist of niet - de mogelijkheid biedt om zich op een intuïtieve, inclusieve, veilige en comfortabele manier te voet te verplaatsen. Of het nu is om naar het werk te gaan, naar school, naar de winkel of in de vrije tijd, het voetgangersverkeer is een alomtegenwoordig onderdeel van het leven in de stad. De wens om het te verbeteren is in de eerste plaats een manier om de noodzakelijke *modal shift* van autoverkeer naar een actieve, schone verplaatsingswijze te bewerkstelligen. Dit is dus met name interessant om de files in ons gewest te verminderen (waarop we later nog zullen terugkomen) en bijgevolg om de luchtvervuiling en de opwarming van de aarde tegen te gaan. Het gemakkelijker maken voor de burgers om zich te voet te verplaatsen komt dus deels tegemoet aan de milieueisen waarmee we onvermijdelijk te maken krijgen. Daar komt nog bij dat deze milieueisen ook gepaard gaan met economische eisen en dat de kosten-batenverhouding van een investering in actieve verplaatsingswijzen erg interessant is. Op het vlak van overheidsinvesteringen in mobiliteit is het openbaar vervoer duur, terwijl een

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

16 AVRIL 2024

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à améliorer la marchabilité de la
capitale**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (FR)
et M. David WEYTSMAN (FR))

Développements

La présente proposition vise à promouvoir le développement de la marche à pied dans la capitale en proposant une série de mesures améliorant la sécurité, le confort, la convivialité et le caractère inclusif de tous les trajets piétons en Région de Bruxelles-Capitale.

Une ville où il fait bon vivre est une ville où il fait bon de flâner, de se perdre, de se balader à la découverte de lieux nouveaux, de nouvelles expériences humaines, culturelles, sportives ou gustatives. La capacité d'une ville à permettre à tout un chacun, jeune ou senior, valide ou invalide, touriste ou non, de se déplacer à pied de manière intuitive, inclusive, sécurisée et confortable revêt dès lors une importance majeure. Pour se rendre au travail, à son école, dans le cadre de son travail, pour faire ses courses ou pour le loisir, la marche est omniprésente dans la vie urbaine. La volonté d'améliorer les déplacements pédestres participe tout d'abord à effectuer le *report modal* nécessaire d'une partie des flux automobile vers un mode de déplacement actif et propre. Cela représente donc un intérêt particulier en termes de décongestionnement de notre Région (sur lequel nous reviendrons) et donc de lutte contre la pollution de l'air et contre le réchauffement climatique. Augmenter la possibilité pour les citoyens de se déplacer à pied aisément répond donc pour partie aux impératifs écologiques qui s'imposent à nous. Ajoutons que ces impératifs écologiques s'accompagnent également d'impératifs économiques et que le rapport coût/bénéfice d'un investissement dans les modes actifs de déplacements représente un intérêt considérable. En matière d'investissements publics à destination de la mobilité, les

voetganger de gemeenschap niets kost, waardoor zelfs een deel van de middelen die voorheen elders werden geïnvesteerd, naar andere mobiliteitsoplossingen kan gaan.

Ten tweede is te voet gaan onderdeel van een regelmatige, gezonde lichaamsbeweging, wat duidelijke voordelen heeft voor de volksgezondheid, of het nu om lichamelijke of geestelijke gezondheid gaat. Vooral op wijkniveau helpt het ook bij het aangaan van sociale banden en het ontwikkelen van de plaatselijke handel (ambachtlieden, winkeliers, wekelijkse markt ...).

Voor een internationale stad als de onze, de hoofdstad en het kruispunt van Europa, is te voet gaan meer dan alleen zich verplaatsen en wordt het een ervaring die rijk is aan cultuur en sociale interactie. Elk jaar verwelkomt ons gewest miljoenen toeristen die vragende partij zijn om zich gemakkelijk te voet te kunnen verplaatsen. Of het nu diplomaten zijn in de Europese wijk of toeristen in de Vijfhoek, iedereen moet worden aangemoedigd om de vele verborgen schatten van onze hoofdstad te voet te ontdekken. Door te wandelen gaan Brusselaars en bezoekers een dialoog aan met de cultuur van de stad.

Bovendien werden de gevolgen van het sterk evenementgerichte karakter van ons gewest ook benadrukt in de Mobiliteitsdiagnose van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die in oktober 2017 werd uitgevoerd door Brussel Mobiliteit: "Het grote aantal evenementen in een stadsgewest als Brussel heeft een duidelijke impact op de mobiliteit. Brussel heeft niet alleen een internationale functie door de aanwezigheid van de Europese instellingen (Europese toppen, bezoek van staatsleiders, betogingen), maar ook een nationale functie, doordat de gebouwen van de federale regering en het federale parlement er gevestigd zijn (stakingen, betogingen), en een regionale functie, die aanleiding geeft tot de organisatie van talloze festiviteiten en sportieve en culturele evenementen. Deze concentratie en toename van evenementen hebben bijna dagelijks een impact op het autoverkeer en versterken de negatieve indruk van de bestuurders."

In dit verband is het zeker nuttig om zoveel mogelijk oplossingen voor te stellen om alle hier genoemde groepen aan te moedigen om waar het kan, ervoor te kiezen om zich te voet te verplaatsen in plaats van op een andere manier. Dit zal ook helpen om de files in ons gewest te verminderen, de verkeersdoorstroming voor alle gebruikers van de openbare ruimte vlotter te maken en de luchtkwaliteit voor iedereen te verbeteren.

Ter herinnering: ongeveer 30 % van de Brusselse bevolking heeft een beperkte mobiliteit. Een echt voetgangersbeleid moet vandaag de dag zo ontworpen worden dat zoveel mogelijk categorieën van gebruikers aan bod komen, vooral de zwaksten. Daarom zal in dit voorstel bijzondere aandacht uitgaan naar de groepen die zich het moeilijkst te voet kunnen verplaatsen, zoals kinderen, personen met beperkte mobiliteit (PBM's) en ouderen.

transports en commun coûtent cher là où un piéton qui marche ne coûte rien à la collectivité, il permet même de diriger une partie des fonds investis précédemment ailleurs dans d'autres solutions de mobilité.

Deuxièmement, la pratique de la marche à pied participe à une activité physique régulière et saine, ce qui représente des avantages évidents en termes de santé publique, que l'on parle de santé physique ou mentale. La marche à pied, en particulier à l'échelle des quartiers, participe également à la création de lien social mais aussi au développement du commerce local (artisans, commerçants, marché hebdomadaire, ...).

Pour une ville internationale telle que la nôtre, capitale et carrefour de l'Europe, la marche à pied transcende le simple acte de déplacement pour devenir une expérience riche culturellement et d'interactions sociales. Notre Région accueille chaque année des millions de touristes qui sont demandeurs de déplacements aisés qu'ils puissent effectuer à pied. Qu'il s'agisse des diplomates du quartier européen ou des touristes du Pentagone, tous doivent être encouragés à découvrir à pied les mille merveilles cachées de notre capitale. En embrassant la marche à pied, les habitants et les visiteurs de Bruxelles s'engagent dans un dialogue avec la culture de la ville.

Par ailleurs, les conséquences du caractère fortement événementiel de notre Région étaient rappelées dans le Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise effectué en Octobre 2017 par Bruxelles Mobilité: «Le caractère événementiel d'une ville-région comme Bruxelles a des impacts certains: elle cumule, en effet, à la fois une fonction internationale avec l'accueil des institutions européennes (sommets européens, visites de chefs d'État, manifestations), un rôle national avec la présence du Gouvernement et du Parlement fédéral (grèves, manifestations) et un rôle régional, avec l'organisation de nombreux événements festifs, sportifs et culturels. Cette concentration d'événements et l'augmentation des occurrences impactent pratiquement quotidiennement la circulation automobile et renforcent le ressenti négatif des conducteurs.».

Il est tout à fait utile dans ce cadre de proposer un maximum de solutions visant à encourager tous les publics cités ici à préférer dès qu'ils le peuvent l'usage de la marche à celui des autres modes de déplacement. Cela participera ici aussi à une décongestion de notre Région, à plus de fluidité pour tous les usagers de l'espace public et à une meilleure qualité de l'air pour tous et toutes.

Rappelons que les personnes à mobilité réduite représentent environ 30 % de la population bruxelloise. Une véritable politique piétonne doit aujourd'hui impérativement se concevoir en incluant au maximum toutes les catégories d'usagers, notamment les plus faibles. Une attention particulière sera dès lors donnée, au sein de la présente proposition, aux groupes qui ont le plus de mal à se déplacer à pied, qu'il s'agisse des enfants, des

Context

Om het voetgangersverkeer in Brussel te ontwikkelen, is het in de eerste plaats essentieel om de huidige situatie te onderzoeken in termen van het modale aandeel van de verplaatsingen van de Brusselaars, en om aan de hand daarvan een reeks vaststellingen en voorstellen te formuleren. Bijgevolg is het zinvol om hier een kort overzicht te geven van de meest recente studies en gegevens die tot onze beschikking staan. De mogelijke oplossingen die uit deze stand van zaken naar voren komen, zullen aan bod komen in het tweede deel van dit voorstel.

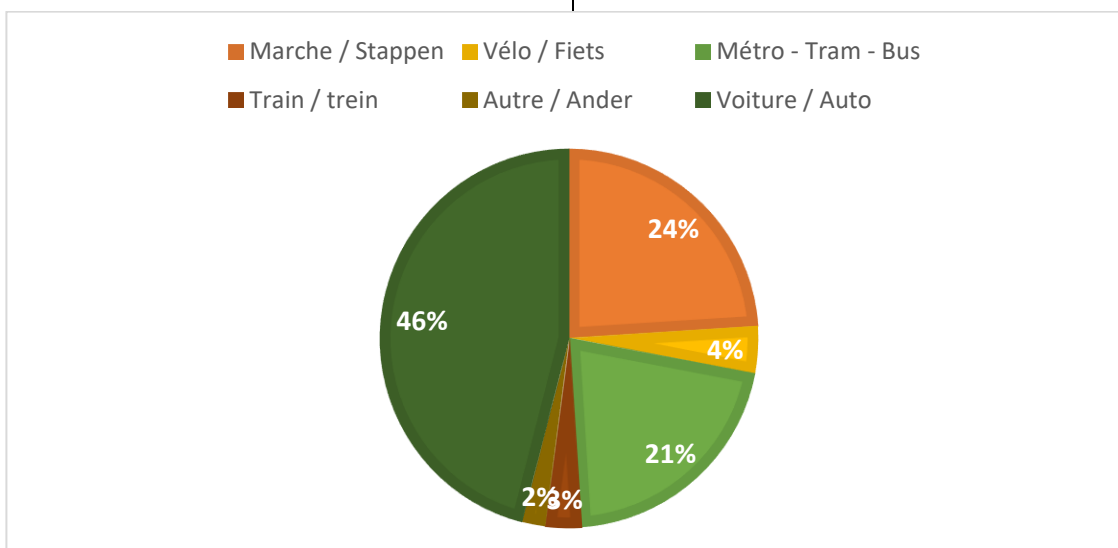
Op basis van de Monitor-enquête van 2017, herinnert de FOD Mobiliteit en Vervoer er in 2019^[1] aan dat de Brusselaars minder dan de helft van de tijd de auto gebruiken (46 %) en dat ze als alternatief het vaakst te voet gaan (24 %) of het openbaar vervoer nemen (metro, tram, bus: 21 %).

personnes à mobilité réduite (PMR) ou des personnes âgées.

Contextualisation

Lorsque l'on souhaite développer la marche à pied à Bruxelles, il est d'abord indispensable de s'interroger sur la situation actuelle en termes de parts modales des déplacements des habitants bruxellois et d'en faire émerger une série de constats et de propositions. Il convient dès lors de dresser ici un bref aperçu des dernières études et données à notre disposition. Les pistes de solutions qui émergent de cet état des lieux feront l'objet de la seconde partie de la présente proposition.

Sur la base de l'enquête Monitor de 2017, le SPF Mobilité et Transport rappelle, en 2019^[1], que «les Bruxellois utilisent la voiture moins d'une fois sur deux (46 %) et que les alternatives qu'ils privilégient le plus souvent sont la marche (24 %) ou les transports en commun (métro, tram, bus: 21 %).».



Daling van het modale aandeel van voetgangers

Het modale aandeel van voetgangers (gemiddelde dag) voor verplaatsingen binnen het gewest is gestegen van 32,6 % in 1999 (Mobel-enquête) naar 37 % in 2010^[2], een trend die de afgelopen jaren is omgekeerd. Volgens de grote tienjaarlijkse enquête naar het verplaatsingsgedrag is het aandeel van verplaatsingen te voet gedaald van 37 % naar 35,9 %, wat nog ver verwijderd is van de oorspronkelijke ambitie van Good Move om in 2030 een modaal aandeel van 50 % te bereiken. Om dit cijfer te nuanceren, is het echter belangrijk te vermelden dat bij de Beldam-enquête het aantal verplaatsingen te voet in Brussel hoger was dan het gemiddelde van alle onderzochte steden en agglomeraties. In Brussel is 60 % van de verplaatsingen korter dan 5 km, wat het grote potentieel van het voetgangersverkeer aantoonst.

Baisse de la part modale de la marche

La part modale de la marche (jour moyen) pour les déplacements internes à la Région est passée de 32.6 % en 1999 (enquête Mobel) à 37 % en 2010^[2], tendance qui s'est par ailleurs inversée depuis quelques années. En effet, d'après la grande enquête décennale sur les comportements de déplacement, la part de la marche a baissé de 37 % à 35,9 %, ce qui s'avère être assez éloigné de l'ambition initiale de Good Move qui souhaite atteindre les 50 % de part modale d'ici 2030. Pour nuancer ce chiffre, il est cependant important de noter que lors de l'enquête Beldam, le taux de la marche à Bruxelles était supérieur à la moyenne de toutes les villes et agglomérations considérées. Rappelons qu'à Bruxelles 60 % des déplacements sont inférieurs à 5 km, ce qui illustre le fort potentiel des déplacements pédestres.

[1] Enquête Monitor (2017), FOD Mobiliteit en Vervoer (2019).

[2] Mobel 1999 / Beldam – 2010

[1] Enquête Monitor (2017), SPF Mobilité et Transports (2019).

[2] Mobel 1999/Beldam – 2010.

Het onderzoeksrapport van Astrid De Witte^[3] uit 2012 wees er verder op dat voor verplaatsingen van 3 km of minder stappen nog steeds de dominante verplaatsingswijze was. Voor de kortste verplaatsingen (minder dan 1,25 km) is dat zeker het geval, met 76 % die er de voorkeur aan geeft. Zij specificert ook het volgende: "Ook voor afstanden tussen 1,25 en 3 km blijft te voet gaan de belangrijkste verplaatsingswijze, behalve voor de leeftijdscategorieën tussen 18 en 24 jaar en de 65-plussers, voor wie het gebruik van de MIVB dominant is. Verder stellen we vast dat in de leeftijdscategorie 25-64 jaar de auto als bestuurder belangrijker wordt dan te voet gaan indien er een parking is nabij het werk of de school."

De invalshoek van de modale aandelen is interessant, maar houdt geen rekening met de multimodale aard van de vele verplaatsingen die steeds vaker binnen ons gewest worden gedaan. In de katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit wordt opgemerkt dat de wekelijkse multimodaliteit wijdverbreid is en dat 82,2 % van de Brusselaars een multimodaal profiel heeft. Volgens het verslag zijn de drie vaakst voorkomende combinaties bij de multimodale profielen de combinatie stappen-openbaar vervoer (18,5 %), dezelfde combinatie maar dan met het gebruik van de auto als passagier erbij (14,3 %) en ten slotte de combinatie stappen-auto als bestuurder (10,2 %).

Daarnaast is het de bedoeling om te begrijpen waarom de Brusselaars hun verplaatsingen te voet doen in Brussel. Een interessante manier om hiernaar te kijken is door de lens van het woon-werkverkeer, dat wordt geïllustreerd door de bedrijfsvervoerplannen (BVP), die nu gebruikt worden voor bijna 40 % van de jobs in Brussel. Hoewel de conclusies die hieruit kunnen worden getrokken interessant zijn, moeten ze worden genuanceerd door het feit dat 65,1 % van de werknemers van bedrijven met BVP's geen inwoners van Brussel zijn. Dit voorstel zal daarom in de eerste plaats gericht zijn op de resterende 35 %.

Uit de laatste balans van de BVP's, die werd uitgevoerd in 2017, blijkt dat slechts 3,1 % van de werknemers te voet naar het werk gaat. Er is zelfs sprake van een lichte daling, waarbij het modale aandeel tussen 2011 en 2017 van 3,7 % naar 3,1 % zakte. De Brusselse werknemers kiezen er daarentegen voor om met de fiets (9,4 %) en te voet (8,7 %) naar het werk te gaan. Werknemers verplaatsen zich dan vooral te voet in sectoren waarin ze dicht bij hun werkplek wonen. Volgens het verslag is dit het geval voor de Europese instellingen, de gemeentebesturen en de grote winkelcentra. Als onderdeel van de BVP's zijn bedrijven ook verplicht om hun werknemers een mobiliteitsbudget aan te bieden om het gebruik van actieve verplaatsingswijzen aan te moedigen, zoals de voetgangersvergoeding. Dankzij die regeling, ook wel bekend als de voetgangerspremie, kunnen werkgevers hun werknemers die te voet naar het werk gaan een premie aanbieden ter waarde van 380 euro, het maximale belastingvrije bedrag. Uit de laatste rapporten blijkt echter

Le rapport de recherche réalisé en 2012 par Astrid De Witte^[3] rappelait par ailleurs que pour les déplacements inférieurs ou égaux à 3 km, la marche restait le mode dominant de déplacement. Pour les déplacements les plus courts (inférieurs à 1,25 km) c'est évidemment le cas puisqu'elle est privilégiée à 76 %. Elle précise également que: «Pour les déplacements entre 1,25 et 3 km, la marche reste le mode principal le plus souvent cité, sauf pour les individus relevant des catégories d'âge 18-24 ans et de plus de 65 ans, pour lesquels l'usage de la STIB est dominant. Pour ceux qui sont âgés de 25 à 64 ans, l'usage de l'auto comme conducteur dépasse le taux de marche à condition qu'ils disposent d'un parking à proximité du lieu de travail ou d'études.».

Le prisme des parts modales est intéressant mais ne rend pas compte du caractère multimodal de beaucoup des déplacements de plus en plus réalisés au sein de notre Région. Le cahier de l'Observatoire de la Mobilité rappelle à ce sujet que la multimodalité hebdomadaire est largement répandue et que 82,2 % des Bruxellois ont un profil multimodal. Le rapport explique que parmi les profils multimodaux, les trois combinaisons les plus fréquentes sont celles associant la marche et les transports publics (18,5 %), la même combinaison augmentée de l'utilisation de la voiture en tant que passager (14,3 %), et enfin la marche combinée à la voiture en tant que conducteur (10,2 %).

Il s'agit également de comprendre les raisons pour lesquelles les Bruxellois effectuent leurs déplacements à pied à Bruxelles. Pour ce faire, un prisme intéressant réside dans les déplacements domicile/travail, illustrés à travers des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), plans qui couvrent désormais près de 40 % des emplois bruxellois. Si les enseignements que l'on peut en tirer sont intéressants, il convient cependant de les nuancer en précisant que 65,1 % des travailleurs issus d'entreprises PDE sont des résidents non bruxellois, la présente proposition aura dès lors pour vocation de s'adresser principalement aux 35 % restants.

Le dernier bilan des PDE, réalisé en 2017, nous apprend que seuls 3,1 % des travailleurs se déplacent à pied pour se rendre sur le lieu de travail. La marche enregistre même une légère décroissance qui l'amène de 3,7 % à 3,1 % de part modale entre 2011 et 2017. Les travailleurs bruxellois choisissent en revanche de se rendre au travail en vélo (9,4 %) et à pied (8,7 %). La marche est alors surtout utilisée dans les secteurs dont les employés habitent près de leur lieu de travail. Ce qui est le cas, selon le rapport, pour les institutions européennes, les administrations communales et les grandes surfaces commerciales. Dans le cadre des PDE, les entreprises sont également tenues de proposer un budget mobilité à leurs employés afin de favoriser l'usage des modes de déplacement actif, telle que l'indemnité piéton. Celle-ci, appelée aussi Prime Piéton, permet à l'employeur de proposer à ces employés qui se rendent au travail à pied une prime d'une valeur de 380 euros, montant maximum pouvant être exonéré

[3] Astrid De Witte - 2012: (blz.123-142).

[3] Astrid De Witte - 2012: (pp.123-142).

dat het aantal werkgevers dat deze premie aanbiedt nog steeds erg klein is en sinds 2011 niet is toegenomen.

Slechte cijfers van de voetgangersbarometer

De resultaten van de laatste barometer van walk.brussels^[4], uitgevoerd onder 13.000 personen uit heel België, waarvan 20 % Brusselaars, tonen aan dat de tevredenheid van de voetgangers afneemt. In Brussel schommelt het cijfer dat aan de gemeenten wordt gegeven tussen 9 en 12 op 20, maar nooit hoger. De voetgangers zijn vooral ontevreden over het gebrek aan comfort bij hun verplaatsingen en klagen over obstakels en het gebrek aan onderhoud van de voetpaden. Bovendien vindt 65 % van hen dat de reisroutes niet obstakelvrij zijn. Brussel Mobiliteit publiceert nog meer teleurstellende cijfers, met een score van 4,3/10 voor de aanwezigheid van toiletten en banken in de openbare ruimte, 4,7/10 voor obstakelvrije voetpaden, 5,3/10 voor de staat van de voetpaden en 5,7/10 voor het ontwerp ervan. Andere problematische aspecten die naar voren komen zijn de veiligheid, de aanpassing van de openbare ruimte voor jonge kinderen te voet of in kinderwagens, ouderen en personen met beperkte mobiliteit, en het gebrek aan voorzieningen die comfort bieden.

Tot slot, zoals alle hierboven vermelde gegevens aantonen, is het in tijden van digitale transformatie niet alleen essentieel, maar ook urgent om meer gebruik te maken van technologische oplossingen om voetgangersgegevens te objectiveren. Als pionier op dit gebied laat Telraam^[5] zien hoe een innovatieve aanpak het verzamelen van gegevens kan omvormen tot een gezamenlijke onderneming die de toekomst van de stedelijke mobiliteit vormgeeft.

Huidig regelgevend kader

In Brussel werd het laatste Voetgangersplan ingevoerd in 2012. Dat voorzag, als aanvulling op het Iris 2-plan, in een toename van het aandeel van voetgangers door maatregelen te nemen op het gebied van stadsplanning, beheer van het autoverkeer, verkeerslichten en voetgangersveiligheid (nulvisie).

Vandaag neemt het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan Good Move de fakkel over, om ons mobiliteitsbeleid voor de komende decennia te bepalen. Om de overstap te maken van privéwagens naar andere vervoermiddelen, werd gekozen voor het STOP-principe, dat inhoudt dat de prioriteiten als volgt worden gerangschikt: stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer. Het nieuwe mobiliteitsplan beoogt bijvoorbeeld "stappen aan [te] moedigen met een comfortabele, aangename en doorlopende stadsinrichting afgestemd op de stations van het openbaarvervoernet en "stappen en fietsen te valoriseren

d'impôt. Il semblerait cependant selon les derniers bilans que les employeurs proposant cette prime restent très peu nombreux et n'augmentent pas depuis 2011.

Mauvais chiffres du baromètre piéton

Les résultats du dernier baromètre de Walk.brussels^[4], réalisé sur 13.000 personnes de toute la Belgique, dont 20 % de Bruxellois, tendent à démontrer une baisse de la satisfaction des piétons. À Bruxelles, la cote attribuée aux communes varie de 9 à 12 sur 20, sans jamais dépasser cette fourchette. Les piétons expriment particulièrement leur mécontentement quant à l'inconfort de leurs déplacements à pied, déplorant l'état encombré et le manque d'entretien des trottoirs. De plus, 65 % d'entre eux estiment que les itinéraires ne sont pas dépourvus d'obstacles. Bruxelles Mobilité publie des chiffres encore plus décevants, avec une note de 4,3/10 pour la présence de toilettes et de bancs dans l'espace public, 4,7/10 pour l'encombrement des trottoirs, 5,3/10 pour l'état des trottoirs et 5,7/10 pour la conception de ces derniers. D'autres aspects problématiques sont soulevés, notamment la sécurité, l'adaptation de l'espace public pour les jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, ainsi que le manque d'aménagement garantissant le confort.

Enfin, et comme le démontre l'ensemble des données citées précédemment, dans l'ère de la transformation numérique, l'utilisation accrue de solutions technologiques pour objectiver les données relatives aux piétons s'avère non seulement essentielle mais également urgente. Telraam^[5], en tant que pionnier dans ce domaine, démontre comment une approche innovante peut transformer la collecte de données en une entreprise collaborative, façonnant ainsi le futur de la mobilité urbaine.

Cadre réglementaire actuel

À Bruxelles, le dernier Plan Piétons a été instauré en 2012. Celui-ci, complémentairement au Plan IRIS II, prévoyait de développer la part modale de la marche en agissant notamment au niveau de l'urbanisme, de la gestion du trafic automobile, des feux de signalisation et de la sécurité piétonne (vision Zéro).

Aujourd'hui, c'est le nouveau Plan Régional de Mobilité «Good Move» qui prend le relais et qui entend définir notre politique de mobilité au cours des prochaines décennies. Celui-ci, entendant opérer un transfert de la voiture individuelle vers d'autres modes, a choisi de se reposer sur le principe STOP (Stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer), soit une logique de prioriser dans l'ordre: la marche – le vélo – les transports en commun – la voiture. Le nouveau PRM prévoit par exemple de «favoriser le recours à la marche par des aménagements confortables, agréables et continus,

[4] <https://voetgangersbarometer.be>.

[5] <https://telraam.net/#9/50.8311/4.3369>.

[4] <https://barometrepieton.be>.

[5] <https://telraam.net/#9/50.8311/4.3369>.

voor de korte en middellange afstanden". Meer concreet is het de ambitie van Good Move om het aandeel van verplaatsingen met individuele motorvoertuigen terug te brengen van een derde naar een kwart van alle verplaatsingen in het gewest, en actieve vervoerswijzen moeten de eerste keuze worden voor korte verplaatsingen, waarbij 56 % van de verplaatsingen van minder dan 2 km te voet of met de fiets wordt afgelegd. Het nieuwe mobiliteitsplan maakt een onderscheid tussen drie soorten voetpaden: de PLUS-, COMFORT- en WIJK-wegen van het voetgangersnetwerk. Ter herinnering: "De PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk zijn de belangrijkste concentratiepunten voor voetgangers die zich overal in het Gewest bevinden en in samenwerking met de gemeenten werden geïdentificeerd: plaatselijke identiteitskernen, belangrijke voorzieningen, toegang tot de belangrijkste stations van het openbaarvervoernetwerk, de prioritaire ontwikkelingsgebieden enz. Deze grote voetgangerspolen, die een niet-doorlopend geheel vormen, worden aangevuld door de COMFORT-wegen van het voetgangersnetwerk die zorgen voor de continuïteit van de trajecten. Het voetgangersnetwerk wordt geleidelijk ontwikkeld en aangepast aan de behoeften van de hele bevolking via de uitvoering van het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (TPWOR). De WIJK-wegen van het voetgangersnetwerk vertegenwoordigen de rest van de wegen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetganger toegankelijk zijn. Ze worden zodanig ingericht dat ze voor iedereen toegankelijk zijn."

In Good Move zijn de volgende maatregelen vastgesteld om de bovenvermelde doelstellingen te bereiken:

- de (tijdelijke en definitieve) oplossing van ongevalgevoelige zones (OGZ);
- het veilig en toegankelijk maken van de voetgangersoversteekplaatsen (met inbegrip van de inspringstrook tussen parking en voetgangersoversteekplaats, eventuele verlichting aan de oversteekplaats en het beheer van de aanrijnsnelheid);
- het toegankelijk maken van de gewestwegen op de Voetganger Plus- en Comfort-netwerken zoals voorzien in het PAVE en in overeenstemming met het Handvest voor de verhardingen van voetgangersvoorzieningen;
- het toegankelijk maken van 60 tot 70 bovengrondse haltes van het openbaar vervoer per jaar;
- de uitvoering van een audit van de bestaande inrichtingen op de routes van de voetgangersboulevards, met voorrang voor de inrichting voor het oversteken van kruispunten;
- de aanpassing van het netwerk aan de aanbevelingen van het Cahier Go10 en het Cahier Voetgangerstoegankelijkheid;
- de lancering van een projectoproep om de voetgangersboulevards verder uit te breiden over heel het gewest op het vlak van signalisatie, valorisering van de ruimten en beleving;

notamment en lien avec les gares et stations du réseau de transport public», de «Valoriser la marche et l'usage du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances». Plus concrètement, l'ambition de Good Move est de faire passer la proportion de déplacements effectués en véhicule motorisé individuel d'un tiers à un quart pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région, et les modes actifs doivent devenir l'option privilégiée pour les déplacements courts, avec 56 % des déplacements pour les distances de moins de 2 km effectués à pied ou à vélo. Le nouveau PRM classe trois types de voiries piétonnes: les voiries Piéton PLUS, Piéton CONFORT et Piéton QUARTIER. Pour rappel: «Les voiries Piéton PLUS constituent des grands lieux de concentration de piétons répartis dans l'ensemble de la Région, identifiés en partenariat avec les communes: les noyaux d'identité locale, les grands équipements, les accès aux principales stations du réseau de transport public, les zones de développement prioritaires, etc. Ces grands pôles piétons, qui forment un ensemble discontinu, sont complétés par les voiries Piéton CONFORT qui assurent la continuité des itinéraires. Le réseau Piéton est progressivement développé et adapté aux besoins de l'ensemble de la population via la mise en œuvre du PAVE (Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics). Les voiries Piéton QUARTIER sont le solde des voiries, chemins, voies lentes ou sentiers accessibles aux piétons. Elles sont aménagées de manière à être accessibles à tous.»

Les mesures qui ont été fixées par Good Move afin de réaliser les objectifs définis ci-dessus sont les suivantes:

- la résolution (temporaire et définitive) des zones à concentration d'accidents (ZACA);
- la sécurisation et la mise en accessibilité des traversées piétonnes (en y incluant la zone de recul entre stationnement et traversée piétonne, l'éclairage éventuel de la traversée et la gestion des vitesses d'approche);
- les mises en accessibilité des voiries régionales des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT, telles que prévues dans le PAVE et conformément à la Charte sur les revêtements piétons;
- la mise en accessibilité de 60 à 70 arrêts de surface de transport public par an;
- la réalisation d'un audit des aménagements existants sur les itinéraires des magistrales, en priorité sur l'aménagement des traversées de carrefours;
- l'adaptation du réseau en conséquence en veillant à la mise en application exemplaire du Cahier Go10 et du Cahier de l'accessibilité piétonne;
- le lancement d'un appel à projets permettant de développer le concept de magistrale piétonne dans toute la Région en matière de signalétique, de valorisation des espaces et d'animation;

- de invoering van een Running Plan voor het ontwerpen, uitvoeren en bevorderen van een wandel- en loopnetwerk dat het gewestelijke grondgebied bestrijkt.

Hoewel deze maatregelen een eerste stap in de goede richting lijken te zijn, weerspiegelen de gekozen middelen volgens de indieners van dit voorstel niet de rijkdom van alle beschikbare oplossingen om het voetgangersverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog beter te ontwikkelen.

In dit voorstel zal daarom nu een reeks aanvullende maatregelen worden uitgewerkt die een positief effect zullen hebben op het voetgangersverkeer in Brussel en die slechts geringe kosten en afgemeten inspanningen met zich meebrengen.

Voorgestelde bijkomende maatregelen

1. Veiligheid

Het voorstel beoogt in de eerste plaats een betere veiligheid rond de voetgangersroutes. Publicaties van de OESO (OESO/ITF 2011) en de actie COST 358 hebben onlangs het belang van de "5 C's" benadrukt: 'connected, convenient, convivial, conspicuous and comfortable'. Ook in deze publicaties wordt gehamerd op veiligheid. Het principe om routes niet met de gemiddelde voetganger in het achterhoofd te ontwerpen, maar wel met de meest kwetsbare voetgangers, is een garantie op efficiëntie van elk wandelbeleid. In Frankrijk toonde de 'Enquête Nationale Transports et Déplacements' in 2008 aan dat 6 % van de mensen vanaf 18 jaar en ouder verklaarde dat ze moeite hadden om een paar honderd meter te stappen, en 41 % van de gezinnen gaf aan dat voetpaden en kruispunten binnen 1 km van hun woonst niet veilig genoeg waren voor voetgangers. Het zou daarom nuttig zijn om na te gaan hoe voetgangers in Brussel de voetgangersinfrastructuur ervaren. In een studie van Carsten Hogertz^[6] werd het verband aangetoond tussen de stedelijke omgeving en de psychofysiologische reacties van voetgangers. Om dit verband aan te tonen gaf de onderzoeker voetgangers een GPS mee en een armband voor het meten van hun elektrodermale activiteit. De in realtime verzamelde informatie maakt het mogelijk om, op een bepaald traject, te analyseren welke plaatsen als het meest beangstigend worden ervaren en om een beter inzicht te krijgen in de stedelijke omgevingen die prioritair moeten worden aangepakt. Tot slot hebben een aantal Franse lokale overheden (bijvoorbeeld Rennes en Nice) een nieuw, effectief en innovatief diagnostisch instrument ingevoerd: verkennende wandelingen^[7] met burgers, met name senioren, om problemen onmiddellijk ter plaatse te analyseren, nachtelijke ritten te testen en mogelijke

[6] Carsten Hogertz – *Emotions of the urban pedestrian: sensory mapping* - 2010 - *Pedestrians' Quality Needs Final Report* - 31-25 p.

[7] *Développer la marche en ville: pourquoi, comment?*, Avril 2012, Frédéric Murard (belast met de onderzoeken "sécurité et déplacements des piétons" Certu, in samenwerking met de voetgangersgroep Certu-Cete), Techni.cités n.227.

- la mise en œuvre d'un Plan Running vise à concevoir, réaliser et promouvoir un réseau pédestre et de course à pied couvrant le territoire régional.

S'il apparaît que ces mesures sont un premier pas dans la bonne direction, les moyens choisis ne représentent pas, selon les auteurs de la présente proposition, la richesse de toutes les solutions disponibles afin de développer mieux encore la pratique de la marche en Région de Bruxelles-Capitale.

La présente proposition détaillera dès lors à présent une série de mesures complémentaires qui auront un impact positif sur la marche à Bruxelles tout en représentant des coûts marginaux et des efforts mesurés.

Mesures complémentaires proposées

1. Sécurité

La présente proposition vise premièrement à renforcer la sécurité autour des trajets piétons. Les publications de l'OCDE (OCDE/FIT 2011) et de l'action COST 358 ont récemment rappelé l'importance des «5 C»: convivialité, commodité, connectivité, confort et clarté. Ces publications rappellent également le besoin fondamental de sécurité. Le principe d'une conception de cheminements destinés non pas aux piétons moyens mais aux plus vulnérables est un gage d'efficacité de toute politique en faveur de la marche. En France, l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008 montrait que 6 % des personnes de 18 ans et plus déclaraient être gênées pour marcher quelques centaines de mètres et 41 % des ménages estimaient que les trottoirs et les carrefours à moins de 1 km de leur domicile n'étaient pas aménagés pour se déplacer à pied en sécurité. Il serait donc utile de se pencher sur la perception qu'ont les piétons à Bruxelles de l'infrastructure piétonne. Une étude de Carsten Hogertz^[6] a identifié le lien entre l'environnement urbain et les réponses psycho-physiologiques des piétons. Pour étudier ce lien, le chercheur a muni des piétons de balises GPS et de bracelets connectés capables de renseigner leur activité électrodermale. Les informations collectées en temps réel permettent d'analyser, sur un trajet donné, les endroits vécus comme les plus angoissants et de comprendre alors plus finement quels sont les environnements urbains qui devraient être adaptés en priorité. Enfin, de multiples collectivités françaises (Rennes ou Nice par exemple) ont mis sur pied un nouvel outil de diagnostic efficace et innovant: celui des marches exploratoires^[7] avec des citoyens, des seniors en particulier, afin d'analyser les dysfonctionnements directement sur le terrain, de tester des déplacements de

[6] Carsten Hogertz - *Emotions of the urban pedestrian: sensory mapping* - 2010 - *Pedestrians' Quality Needs Final Report* - 31-25 p.

[7] *Développer la marche en ville: pourquoi, comment?*, Avril 2012, Frédéric Murard (Chargé d'études «sécurité et déplacements des piétons» au Certu, avec la collaboration du groupe piétons Certu-Cete), Techni.cités n.227.

maatregelen te identificeren om de ritten van gebruikers veiliger te maken. Dankzij deze wandelingen krijgen de deelnemers ook inzichten, krijgen wandelaars in spe informatie en worden de wandelingen soms een manier om sociaal contact te hebben.

Voetgangers zijn meer geneigd om de wachttijd bij een oversteekplaats te eerbiedigen wanneer het verkeerslicht digitaal aftelt. Uit een proefproject dat in 2011 werd uitgevoerd in de Volksstraat is naar voren gekomen dat het aantal voetgangers dat bij rood licht oversteekt is gedaald van 34 % naar 14 %, wat verre van verwaarloosbaar is. Uit statistieken blijkt dat de meeste ongelukken met voetgangers gebeuren tijdens het oversteken. De helft van alle ongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn, zou te wijten zijn aan een gebrek aan zichtbaarheid. Volgens gegevens van Brussel Mobiliteit neemt het aantal ongevallen met voetgangers toe met 28 % van oktober tot november tijdens de avondspits.

Digitale aftellichten zouden dus op zo groot mogelijke schaal moeten worden geïmplementeerd, in de eerste plaats op de meest ongevalsgevoelige en/of drukste assen. Er moet ook samen met de MIVB en Brussel Mobiliteit worden nagegaan of de aftellichten kunnen worden toegevoegd aan verkeerslichten met afstandsbedieningen en of er kan worden gezorgd voor een betere zichtbaarheid van voetgangersoversteekplaatsen door middel van aangepaste verlichting en een reflecterende infrastructuur.

De regering zal dan ook worden verzocht na te gaan of studies zoals de studie van de heer Hogertz kunnen worden uitgevoerd, in de eerste plaats over voetgangersboulevards en vervolgens over andere netwerken zoals Voetganger Plus en Voetganger Comfort, om daaruit lering te trekken en nieuwe aandachtspunten toe te voegen aan de stedenbouwkundige werkzaamheden. De regering zal ook de nodige maatregelen moeten nemen om digitale aftellichten zo wijd mogelijk te implementeren, en samen met Brussel Mobiliteit en de MIVB te achterhalen of ze kunnen worden geplaatst op verkeerslichten die uitgerust zijn met afstandsbedieningen voor het openbaar vervoer. Tot slot moet de mogelijkheid worden onderzocht om gemeenten te ondersteunen bij de organisatie van "verkennende wandelingen".

2. Comfort

Het voorstel beoogt eveneens meer comfort te bieden aan voetgangers, uitgaande van het 5C-principe. Hiervoor moeten we een beter inzicht krijgen in de onderbrekingen die voor "kandidaat-voetgangers" hinderlijk zijn. Die onderbrekingen kunnen een waterloop, een brug of zelfs een grote laan zijn, maar hebben hoe dan ook een ontmoedigend effect, waardoor mensen beslissen het traject niet te voet af te leggen. De beginnende wandelaars moeten van tevoren weten op welke moeilijkheden ze op hun weg kunnen botsen, en ze moeten worden ondersteund bij het uitstippelen van alternatieve routes. De implementatie van een inclusief voetgangersbeleid, gericht op het wegnemen

nuit, et d'identifier des mesures possibles pour mieux sécuriser le trajet de l'utilisateur. Ces marches participent également à la sensibilisation des participants, à des lieux d'information pour les personnes qui souhaiteraient marcher plus et deviennent même parfois vecteurs de lien social.

Nous savons que les piétons respectent plus aisément le temps d'attente au moment des traversées lorsque le feu de signalisation propose un décompte numérique. Le projet pilote qui avait été mené en 2011 à la rue du Peuple avait montré que le nombre de piétons qui traversaient au feu rouge avait baissé de 34 à 14 %, ce qui est loin d'être négligeable. Les statistiques montrent par ailleurs que la plupart des accidents impliquant un piéton se situent au moment de la traversée. Il faut également rappeler que la moitié des accidents impliquant des piétons serait due à un manque de visibilité. Selon les données de Bruxelles Mobilité, les accidents impliquant des piétons augmentent de 28 % d'octobre à novembre pendant l'heure de pointe du soir.

Il convient dès lors de généraliser les feux à décompte numérique le plus possible, en priorité sur les axes les plus accidentogènes et/ou les plus fréquentés, tout en étudiant la possibilité avec la STIB et Bruxelles Mobilité d'en pourvoir également les feux équipés de télécommandes et d'assurer une meilleure visibilité des traversées piétonnes à l'aide d'un éclairage adéquat et d'une infrastructure réfléchissante.

Il sera dès lors demandé au Gouvernement d'étudier la possibilité, sur les magistrales piétonnes premièrement puis sur le reste du réseau Piéton PLUS et Piéton CONFORT, de mettre en place des études telles que celles réalisées par M. Hogertz, afin d'en dégager des enseignements et d'enrichir le travail urbanistique de nouveaux points d'attention. Le gouvernement devra également prendre les mesures nécessaires pour généraliser au maximum les feux à décompte numérique, tout en étudiant avec Bruxelles Mobilité et la STIB la possibilité d'installer ceux-ci sur les feux équipés de télécommandes pour les transports en commun. Enfin, la possibilité de soutenir les communes dans l'organisation de «marches exploratoires» devra être analysée.

2. Confort

Toujours sur le principe des 5 C, la présente proposition vise également à améliorer le confort des déplacements piétons. Pour ce faire, une meilleure compréhension des coupures pénalisantes pour les «candidats piétons» est nécessaire. Ces coupures peuvent être matérialisées par un cour d'eau, un pont ou même un grand boulevard et sont parfois de nature à décourager des trajets à pied. Il faut que les personnes qui souhaitent s'initier à la marche sachent à l'avance quels sont les points problématiques de leur trajet et qu'elles soient accompagnées afin d'être en mesure de définir des itinéraires alternatifs. La mise en place d'une politique piétonne inclusive, visant à éliminer les diverses

van de verschillende vormen van discriminatie, moet de basis vormen voor de ontwikkeling van het wandelen in ons gewest. Er kan dan specifieke ondersteuning voor senioren, PBM's en kinderen (in samenwerking met scholen) worden opgezet, op grond van de resultaten van de in punt 1 van dit voorstel gevraagde enquêtes, om oplossingen te vinden op grond van de specifieke verwachtingen van de drie doelgroepen. Uit de belangrijkste verzoeken van ouderen blijkt dat zij vaak moeite hebben om lange wandelingen te maken zonder af en toe eens te rusten. Op de drukste voetgangersroutes, maar ook op pleinen en pleintjes die langs hun wandelroute liggen, zouden er banken moeten staan zodat de meest kwetsbare burgers even op adem kunnen komen. In het ontwerp van parken zou ook moeten worden gedacht aan het plaatsen van banken zodat kwetsbare mensen er gemakkelijk en comfortabel kunnen rondwandelen.

Tot slot is ook de kwaliteit van het wegdek, en in het bijzonder de bekleding van voetpaden belangrijk om zich op een comfortabele manier te kunnen verplaatsen. Hoewel kasseien een groot deel van onze wegen een zeker cachet geven, vormen ze vaak een gevaar voor ouderen, mensen met beperkte mobiliteit of zelfs mensen op hakken. Verschillende analyses van veiligheidsgegevens tonen aan dat, afhankelijk van de wintersituatie in het onderzochte land (België was een van de geanalyseerde landen), 3 tot 9 keer meer voetgangers gewond raken door een val dan door een aanrijding^[8].

De regering zal daarom worden verzocht bij de aanleg en herinrichting van wegen systematisch de voorkeur te geven aan voetpadbekledingen die een zo klein mogelijk valrisico voor voetgangers inhouden.

3. Ontwikkeling van de stedelijke omgeving

Voetgangers zijn zeer gevoelig voor de kwaliteit van hun directe omgeving. Daarom kan aan de beginselen van gezelligheid en gerieflijkheid worden voldaan via een doordachte ontwikkeling van onze stedelijke omgeving. Om een groter aantal voetgangers in de openbare ruimte aan te trekken en om de uitholling van het modale aandeel van het wandelen tegen te gaan, is het noodzakelijk om deze gebieden om te vormen tot dynamische, multifunctionele en uitnodigende plekken. Het hoofdidee is om de openbare ruimte niet alleen te beschouwen als een middel om zich te verplaatsen, maar ook als een plek om te vertoeven, te ontspannen en sociale contacten te leggen. Om meer mensen tot wandelen aan te zetten, wordt de regering verzocht de stedelijke ruimten te ontwerpen met speelvoorzieningen en sportfaciliteiten voor iedereen, culturele en artistieke ruimten en gebieden die sociale interactie aanmoedigen. Door de toevoeging van deze elementen aan te moedigen,

[8] *Pedestrians' Quality Needs (PQM Final report) Part C – Executive Summary, November 2010.*

formes de discrimination, devrait constituer le fondement du développement de la marche à pied dans notre Région. Un accompagnement spécifique pour les seniors, les PMR et les enfants (en lien avec l'école) pourra alors être mis en place en se basant sur les résultats des enquêtes demandées au point 1 de la présente proposition afin de dégager des solutions basées sur les attentes spécifiques des trois publics. Lorsque l'on s'intéresse aux principales demandes effectuées par les personnes âgées, on se rend compte qu'elles ont souvent du mal à effectuer de longues marches sans pouvoir se reposer de temps à autre, ce pourquoi elles sont très demandeuses de bancs publics le long de leurs itinéraires. Sur les trajets piétons les plus fréquentés, mais aussi sur les places et squares qui jalonnent ces chemins, il serait important de disposer des bancs afin que les publics les plus fragilisés puissent s'y reposer. Cette réflexion doit également apparaître dans l'aménagement des parcs où des bancs doivent être disposés de manière à permettre aux publics fragilisés de se promener aisément et confortablement.

Enfin, le confort des déplacements passe aussi par la qualité de la voirie, notamment du revêtement utilisé pour les trottoirs. Si les pavés apportent un cachet certain à beaucoup de nos voiries, ils constituent un obstacle souvent rédhibitoire pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou même les personnes se déplaçant en talons. Des analyses combinées de données de sécurité montrent d'ailleurs que, dépendant de la situation hivernale du pays étudié (la Belgique faisait partie des États analysés), 3 à 9 fois plus de piétons sont blessés par des chutes que par des collisions avec le trafic.^[8]

Il sera dès lors demandé au Gouvernement de prévoir, au moment de l'aménagement des voiries et du réaménagement de celles-ci, de préférer systématiquement des types de revêtement qui permettent de se déplacer en limitant au maximum le risque de chute.

3. Développer l'environnement urbain

Les piétons sont hautement sensibles à la qualité de leur environnement immédiat. Dès lors, les principes de convivialité et de commodité peuvent être rencontrés grâce à un développement réfléchi de notre environnement urbain. Afin d'encourager une présence accrue de piétons dans l'espace public et de combattre l'érosion que connaît la part modale de la marche, il est impératif de transformer ces zones en lieux dynamiques, multifonctionnels et engageants. L'idée centrale est de considérer l'espace public non seulement comme un moyen de déplacement, mais également comme un lieu de vie, de loisirs et d'interaction sociale. Pour attirer davantage de personnes à opter pour la marche à pied, il est demandé au Gouvernement de concevoir des espaces urbains qui intègrent des infrastructures ludiques, des installations sportives accessibles à tous, des espaces culturels et artistiques, ainsi que des zones favorisant les rencontres

[8] *Pedestrians' Quality Needs (PQM Final report) Part C – Executive Summary, November 2010.*

beoogt dit voorstel de openbare ruimten aantrekkelijker te maken, door deze zones te veranderen in aangename en diverse plekken die mensen op natuurlijke wijze aanzetten tot wandelen.

4. Woon-werkverkeer

De bedrijfsvervoerplannen voorzien al in de mogelijkheid om een "voetgangerspremie" toe te kennen, en om werknemers bewust te maken van de mogelijkheden die ze hebben om zich te voet tussen woon- en werkplaats te verplaatsen. We hebben vastgesteld dat deze stimulansen nog steeds te weinig worden benut en dat de mogelijkheden om zich te voet te verplaatsen voor Brusselaars die in Brussel werken nog sterk kunnen worden verbeterd. Dit voorstel zal de regering dan ook verzoeken om, samen met de federale partners, te onderzoeken of het mechanisme van de voetgangerspremie kan worden hervormd om het aantrekkelijker te maken voor werkgevers, die de premie nog steeds te weinig aanbieden.

5. Kwaliteit van de beschikbare informatie

Voetgangers, zowel Brusselaars als toeristen, stellen het op prijs om te worden geïnformeerd over de aangeboden wandelmogelijkheden, de aangenaamste routes om een toeristische bestemming te bereiken en initiatieven zoals de Groene Wandeling. Hoewel er al communicatiecampagnes en brochures bestaan over de Groene Wandeling, hebben maar weinig Brusselaars er ooit van gehoord. Zo zou de bewegwijzering die momenteel wordt gebruikt om voetgangers te informeren over de belangrijkste bezienswaardigheden (monumenten, musea, pleinen enz.) ook digitaal kunnen worden ontwikkeld om zichtbaarder te zijn, maar vooral om de boodschappen in realtime te kunnen aanpassen (in geval van sluiting van een museum, in geval van een groot evenement dat verkeersproblemen veroorzaakt) of zelfs om hen te informeren over de exacte reistijd tussen twee punten, in functie van het weer, bouwplaatsen enz.

De regering zou visit.brussels ook kunnen vragen om een kaart van het gewest te maken, waarop alle voetgangersroutes staan aangegeven om bezienswaardigheden, openbare fonteinen, verschillende groene ruimten, musea, openbare toiletten enz. te bereiken.

Zo zou het ook interessant zijn dat het gewest, om meer kennis te vergaren over het gewestelijke voetgangersnetwerk, een gewestelijke atlas van buurtwegen zou maken. Die atlas bestaat momenteel nog niet, maar zou kunnen worden uitgewerkt door de beschikbare informatie in de verschillende gemeenten te vergelijken, een taak die aan Leefmilieu Brussel zou kunnen worden toevertrouwd.

sociales. En favorisant l'inclusion de ces éléments, la présente proposition vise à élever l'attrait des espaces publics, transformant ainsi ces zones en des lieux attractifs et diversifiés qui encouragent naturellement la marche à pied.

4. La mobilité domicile/travail

Les plans de déplacement en entreprise prévoient déjà la possibilité d'octroyer une «prime piéton» ainsi que la sensibilisation des employés aux possibilités qui s'offrent à eux en termes de déplacements domicile-travail pédestres. Nous avons vu que ces incitants sont encore trop peu utilisés et que le potentiel de la marche pour les Bruxellois travaillant à Bruxelles peut encore largement être amélioré. La présente proposition demandera dès lors au Gouvernement d'étudier, avec le partenaire fédéral, l'opportunité de réformer le mécanisme de la prime piéton afin de la rendre plus attractive pour les employeurs, ceux-ci ne la proposant encore que trop rarement.

5. La qualité de l'information disponible

Les piétons, qu'ils soient Bruxellois ou touristes, apprécient d'être informés quant aux possibilités de balades pédestres qui s'offrent à eux, sur les itinéraires les plus agréables pour rejoindre un lieu touristique ou encore sur des initiatives telles que la promenade verte. Si des campagnes de communication et brochures existent déjà quant à cette dernière, peu sont les Bruxellois qui en ont déjà entendu parler. De la même manière, la signalisation apposée actuellement à destination des piétons et visant à les informer des principaux points d'intérêt (monument, musée, places,...) pourraient également évoluer de manière digitale pour être plus visibles mais surtout pour pouvoir adapter les messages en temps réel (en cas de fermeture du musée, en cas de grand événement qui génère des problèmes de circulation) ou même leur signaler le temps de trajet exact entre deux points en fonction de la météo, de chantiers, etc.

Le Gouvernement pourrait également demander à visit.brussels de réaliser un plan de la Région qui identifierait tous les trajets piétons entre points d'intérêt, les fontaines publiques, les différents espaces verts, les musées, les toilettes publiques, ...

De la même manière, afin d'affiner notre connaissance du réseau piéton régional, il serait intéressant que la Région réalise un atlas des chemins vicinaux à l'échelle régionale. Cet atlas n'existe pas aujourd'hui mais il pourrait être réalisé en recoupant l'information disponible dans les différentes communes, tâche qui pourrait être confiée à Bruxelles Environnement.

6. Meer gewestelijke begrotingen voor het onderhoud van voetpaden

Tussen 2019 en 2023 werd 34,1 miljoen euro uitgegeven aan de renovatie van voetpaden, d.w.z. nauwelijks 6,8 miljoen euro per jaar voor het onderhoud van gewestelijke voetpaden. De gemeenten kregen in het kader van het PAVE-programma subsidies ten bedrage van 1 miljoen euro toegekend voor een project in 2021. Het jaar daarop had het programma betrekking op 6 projecten voor in totaal bijna 3 miljoen euro. Die bedragen volstaan helaas niet om een echt beleid van controle, onderhoud en renovatie te garanderen, wat ten koste gaat van het comfort en de veiligheid van voetgangers. Gelet op de erbarmelijke resultaten van de laatste voetgangersbarometer, moeten de desbetreffende gewestelijke begrotingen worden verhoogd, evenals de teams die belast zijn met het toezicht op de infrastructuur en de teams die verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van herstellingen.

7. Koelte-eilanden

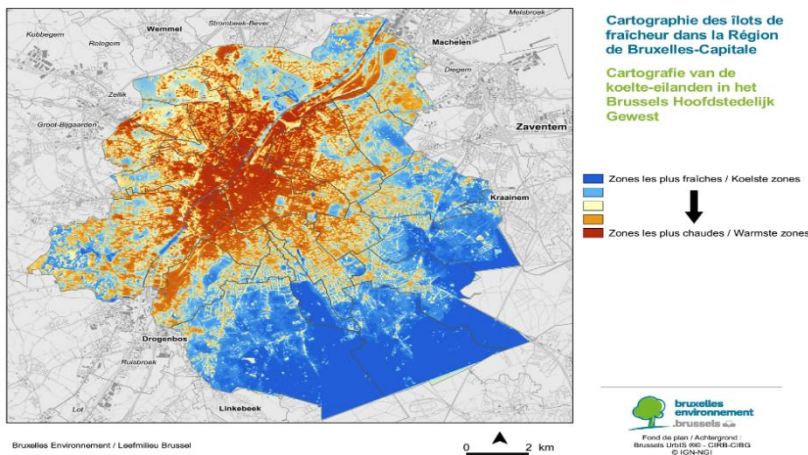
Brussel heeft in het verleden de vergroening van zijn openbare ruimte maar al te vaak achterwege gelaten en gekozen voor sterk verharde ruimtes. Wanneer men denkt aan het Rogierplein bijvoorbeeld, het Koningin Astridplein, het Flageyplein of het De Brouckèreplein beseft men snel dat van het ene naar het andere plein wandelen niet aangenaam is. Onderweg is er bijna geen groen te zien en ook de plaats van bestemming is niet aangenaam, omdat de pleinen zelf, die verfrissende plekken zouden kunnen zijn om even halt te houden, elkaar te ontmoeten en uit te rusten, helaas volledig verharde plekken zijn waar het erg warm wordt zodra het mooi weer is. De studie die in opdracht van Leefmilieu Brussel werd uitgevoerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) bracht de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in kaart. De resultaten van de studie tonen aan dat de luchttemperaturen in het centrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de zomer gemiddeld 3°C hoger liggen dan op het platteland. Vooral de minimumtemperaturen 's nachts zijn hoger, waardoor bewoners met slaap- en gezondheidsproblemen kampen. Gemiddeld zijn er 3 keer meer periodes van extreme hitte in het centrum van Brussel dan op het platteland.

6. Augmenter les budgets régionaux destinés à l'entretien des trottoirs

Entre 2019 et 2023, 34,1 millions d'euros ont été dépensés pour la rénovation des trottoirs, soit à peine 6,8 millions par an pour assurer l'entretien des trottoirs régionaux. Les subsides alloués aux communes, repris sous le programme PAVE, concernaient un seul projet en 2021 pour un montant d'1 million d'euros. L'année suivante, le programme concernait 6 projets pour une enveloppe de près de 3 millions d'euros. Ces montants sont malheureusement insuffisants pour assurer une réelle politique de veille, d'entretien et de rénovation, ce qui nuit au confort et à la sécurité des déplacements piétons. Au vu des très mauvais résultats constatés dans le dernier baromètre piéton, il convient dès lors de revoir à la hausse les budgets régionaux concernés ainsi que les équipes affectées au contrôle de l'infrastructure et celles chargées d'effectuer les interventions.

7. Les îlots de fraîcheur

Bruxelles a trop longtemps abandonné la végétalisation de ses espaces publics pour installer des espaces fortement minéralisés. Il suffit de penser à la place Rogier, la place du Miroir, la place Flagey, la place De Brouckère pour comprendre que flâner d'une place à l'autre n'est ni agréable sur le chemin puisque les trajets sont eux-mêmes fort peu végétalisés, ni à destination puisque les places elles-mêmes, qui pourraient être des lieux rafraîchissants de halte, de rencontre, de repos, sont malheureusement des lieux totalement minéraux où il fait très chaud une fois les beaux jours arrivés. L'étude commanditée par Bruxelles Environnement et réalisée par le «Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek» (VITO) a établi une cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les résultats de l'étude montrent que les températures de l'air sont plus élevées de 3 °C en moyenne au centre de la Région de Bruxelles-Capitale qu'à ses alentours ruraux en été. En particulier, ce sont les températures minimales nocturnes qui sont plus élevées, avec des effets néfastes sur le sommeil et la santé des habitants. Il y a en moyenne 3 fois plus de périodes de fortes chaleurs dans le centre de Bruxelles qu'en zone rurale.



Er moet dus prioriteit worden gegeven aan het stadscentrum. Het centrum is ook de plek met de hoogste concentratie winkels en bezoekers. Het is dus erg belangrijk om het comfort in voetgangersroutes te garanderen door koelte-eilanden aan te leggen, en zeker op de belangrijkste voetgangersroutes.

Het planten van bomen in een stedelijke omgeving is echter niet altijd gemakkelijk. Het gewest weet nog heel weinig over zijn ondergrond en grondwaterlagen. Om de aanplanting van bomen en meer algemeen de doordringbaarheid van de bodem te realiseren, zal het gewest gevraagd worden een gewestkaart van de ondergrond te maken. De kaart zou de beschikbare gegevens van overheidsdiensten, lokale besturen, ION's en nutsbedrijven verzamelen en bundelen om een kaart van de ondergrond in Brussel te maken. De identificatie van gebieden die geschikt zijn voor vegetalisering en de keuze van boomsoorten op basis van de kwaliteit van de ondergrond, zouden bepaalde initiatieven kunnen stimuleren, zoals tiny forests of kleine stadsbossen. Tot slot zou deze kartering het mogelijk maken om kunstmatige waterreservoirs aan te leggen opdat bomen onder de best mogelijke omstandigheden aan de oppervlakte kunnen groeien.

8. Een Make Me Safe-tool ontwikkelen om de veiligheid van voetgangers te verbeteren

Er zijn veel plekken op een fiets- of voetgangersroute waar mensen meermaals aan een ongeluk ontsnapt zijn (dat is iets wat men niet snel vergeet), maar daarom wordt deze plek nog niet opgenomen in de politiestatistieken. Een problematische verkeersader, een dode hoek, een terugkerend conflict met andere weggebruikers op een specifieke locatie zijn allemaal situaties die gemeld moeten worden als ze zich herhalen.

De indieners van dit voorstel pleiten voor een nieuw initiatief als aanvulling op de Fix My Street-website en -app. Door in deze twee media, ontwikkeld en beheerd door het CIBG, de mogelijkheid te integreren voor weggebruikers om plaatsen te melden die zij als gevaarlijk beschouwen en in de buurt waarvan zij al verschillende bijna-ongevallen hebben gezien, krijgt de overheid de mogelijkheid om de meldingen van gebruikers in realtime te bekijken. Naarmate gebruikers incidenten rapporteren, zal het voor overheid duidelijker worden of gebieden met een hoog of potentieel hoog risico op ongevallen inderdaad anders kunnen worden ingericht om ze veiliger te maken. Dit initiatief is niet alleen gebaseerd op de bemoedigende resultaten van Fix My Street, maar ook op de methodologie die werd gebruikt in de Ping If You Care-campagne, die ook bedoeld was om gebieden in de openbare ruimte te melden die gevaarlijk waren, in dit geval voor fietsers.

On constate donc que la priorité doit être mise dans le centre de la ville. Le centre est également l'endroit qui concentre le plus de commerces et de visiteurs, il est donc très important d'assurer le confort des cheminements piétons en assurant des îlots de fraîcheur, a minima sur les principaux itinéraires piétons.

Planter des arbres en milieu urbain ne s'avère cependant pas toujours facile. La Région connaît encore très mal son sous-sol ainsi que ses nappes phréatiques. Afin de rendre la plantation d'arbres et, plus généralement, la perméabilisation du sol possibles, il sera demandé à la Région de réaliser une cartographie régionale du sous-sol. Celle-ci reprendrait et compilerait les données disponibles auprès des administrations, des communes, des OIP et autres impétrants pour réaliser une réelle cartographie du sous-sol bruxellois. L'identification des lieux propices à la végétalisation, en choisissant les espèces d'arbres en fonction de la qualité du sous-sol, pourrait favoriser certains types de réalisations, comme les forêts urbaines («tiny forest»). Cette cartographie permettrait enfin de créer des réservoirs d'eau artificiels, afin de permettre aux arbres de se développer en surface dans les meilleures conditions.

8. Développer un outil «Make me safe» pour améliorer la sécurité des piétons

Sur un chemin cycliste ou piéton, il existe de nombreux endroits où plusieurs fois d'affilée on a frôlé un accident (et tout le monde s'en souvient) et pourtant ce lieu n'est pas nécessairement repris dans les statistiques policières. Une artère problématique, un angle mort, un conflit récurrent avec d'autres usagers à un endroit précis sont autant de situations qui mériteraient d'être signalées lorsqu'elles se répètent.

Les auteurs de la présente proposition plaident dès lors pour l'introduction d'une nouvelle initiative qui viendra compléter le site et l'application «Fix My Street». En intégrant sur ces deux supports développés et gérés par le CIRB la possibilité pour les usagers de la voie publique de rapporter et mettre en lumière des endroits qu'ils estiment dangereux, près desquels ils ont déjà constaté plusieurs accidents ayant été évités de peu, les pouvoirs publics se dotent de la capacité de voir en temps réel les constats dressés par les utilisateurs. Au fur et à mesure que les utilisateurs rapporteront les incidents, il deviendra plus clair pour les pouvoirs publics de constater si des zones accidentogènes ou potentiellement accidentogènes peuvent en effet être aménagées de manière différente afin de les rendre plus sûres. Cette initiative se base bien sûr sur les résultats encourageants obtenus par «Fix My Street» mais également sur la méthodologie utilisée dans le cadre de la campagne «Ping if You Care» qui était elle aussi destinée à mettre en évidence des endroits de l'espace public qui étaient dangereux, pour les cyclistes en l'occurrence.

9. Collectieve intelligentie gebruiken om infrastructuur te verbeteren

Gebruikers van openbare ruimten kennen hun omgeving. Het doel van het vorige verzoek was om gebruik te maken van collectieve intelligentie om de gevaarlijkste locaties te identificeren; het doel van het huidige verzoek is om gebruik te maken van deze intelligentie om innovatieve oplossingen voor te stellen. De indieners van dit voorstel zouden graag zien dat er een extra functie wordt toegevoegd aan het Fix My Street-platform om een Mobility Box aan te bieden. Deze ideeënbus is rechtstreeks geïnspireerd op concepten als Fluicity of CitizenLab, met dit verschil dat de focus hier zou liggen op mobiliteits- en verkeersveiligheidskwesties. Zodra dit uitwisselingsplatform is geïmplementeerd, kan het worden gebruikt als inspiratiebron voor algemene voorstellen of meer concrete micro-oplossingen die zouden worden uitgedokt naar aanleiding van incidenten die zijn gemeld op Fix My Street. Een gericht of concreter voorstel kan bijvoorbeeld inspelen op een terugkerend conflict tussen gebruikers op de openbare weg. Er kan een innovatieve oplossing worden voorgesteld, zoals het creëren van een veilige rijbaan voor zwakke gebruikers of betere bewegwijzering op een specifieke locatie. Op deze manier proberen de indieners de burgers het gevoel te geven dat de openbare ruimte van hen is.

9. Tirer parti de l'intelligence collective pour améliorer l'infrastructure

Les usagers de l'espace public connaissent bien leur environnement. La précédente demande visait à tirer parti de l'intelligence collective pour identifier les lieux les plus dangereux, la présente demande vise à profiter de ladite intelligence pour proposer des solutions innovantes. La demande des auteurs de la présente proposition serait de prévoir une fonctionnalité supplémentaire au sein de la plateforme «Fix My Street» afin d'y intégrer une boîte à idées, appelée «Mobility Box». Cette boîte à idées s'inspire directement de concepts tels que «Fluicity» ou «CitizenLab» à la différence qu'elle serait ici concentrée sur les problématiques de mobilité et de sécurité routière. Une fois implémentée, cette plateforme d'échange peut servir à inspirer des propositions générales ou bien des micro-solutions plus concrètes qui seraient générées à la suite d'incidents constatés sur «Fix My Street». Une proposition plus ciblée ou concrète pourrait signifier de rebondir par exemple sur un conflit récurrent entre usagers sur la voie publique afin de proposer une solution innovante pour le résoudre, comme la création d'une bande de circulation sécurisée pour usagers faibles ou une meilleure signalisation à un endroit spécifique. Les auteurs cherchent par la sorte à raviver chez le citoyen une véritable appropriation de son espace public.

Anne-Charlotte d'URSEL (FR)
David WEYTSMAN (FR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

om de hoofdstad voetgangersvriendelijker te maken

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move;

Gezien het Strategisch Voetgangersplan 2012 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gezien de aanzienlijke voordelen van wandelen op het gebied van volksgezondheid, mobiliteit, ecologie, sociale cohesie en steun aan lokale handelszaken;

Overwegende dat in Brussel wandelen al goed is ingeburgerd, maar dat het statuut van hoofdstad en Europese hoofdstad en de congestieproblemen het noodzakelijk maken om nog verder te gaan in de ontwikkeling van het modale aandeel van voetgangers;

Overwegende de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move en meer bepaald de ambities van dit plan op het vlak van het bevorderen van wandelen in Brussel;

Overwegende de daling van het modale aandeel van verplaatsingen te voet tussen 2010 en 2023 in het gewest, ondanks de doelstellingen van Good Move;

Overwegende de slechte resultaten van de voetgangersbarometer, waaruit blijkt dat de Brusselaars de kwaliteit, het comfort en de veiligheid van hun wandelnet maar matig waarderen;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- te zorgen voor beter onderhoud en efficiënte renovatie van de voetpaden in het gewest;
- de informatie over voetgangers zo nauwkeurig mogelijk bij te houden door meer gegevens te verzamelen en te experimenteren met nieuwe gegevensverzamelings technologieën, en door de ongevalgegevens van politie en ziekenhuizen met elkaar te kruisen om ingrepen te optimaliseren;
- de nodige maatregelen te nemen om digitale aftelstoplichten voor voetgangers uit te breiden om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- de veiligheid op oversteekplaatsen voor voetgangers te verbeteren door passende verlichting te plaatsen en reflecterende infrastructuur op grotere schaal aan te brengen;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à améliorer la marchabilité de la capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Plan régional de mobilité «Good Move»;

Vu le Plan Piéton stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale de 2012;

Vu le Plan d'actions de sécurité routière 2021-2030 de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant les avantages considérables que représente la pratique de la marche en termes de santé publique, de mobilité, d'écologie, de lien social et de soutien au commerce local;

Considérant que la marche est déjà développée à Bruxelles mais que son statut de capitale, de capitale européenne, et ses problèmes de congestion nécessitent d'aller plus loin encore dans le développement de la part modale piétonne;

Considérant les objectifs énoncés par le Plan régional de mobilité «Good move» et plus précisément les ambitions du PRM en termes de promotion de la marche à Bruxelles;

Considérant la baisse de la part modale de la marche constatée entre 2010 et 2023 pour les déplacements internes à la Région, en opposition avec les objectifs du Plan régional de mobilité;

Considérant les mauvais résultats du baromètre piéton qui illustrent une appréciation médiocre des bruxellois quant à la qualité, au confort ou à la sécurité de leur réseau piéton;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- d'assurer un meilleur entretien et une rénovation plus efficace des trottoirs régionaux;
- de maximiser la précision des informations concernant les piétons en accroissant la collecte de données, et en expérimentant de nouvelles technologies de collecte de données et en assurant le croisement des données d'accidents de la police et des hôpitaux pour maximiser les interventions;
- de prendre les mesures nécessaires pour développer les feux à décompte numérique à destination des piétons pour améliorer la sécurité routière;
- de mieux sécuriser les traversées piétonnes en y installant un éclairage adéquat et en généralisant des infrastructures réfléchissantes;

- de mogelijkheid te onderzoeken om, afhankelijk van de beschikbare middelen, financiële steun te verlenen aan lokale besturen voor de organisatie van ‘ontdekkingstochten’ om zwarte punten op te sporen, zodat er snel actie kan worden ondernomen;
- aandachtspunten met betrekking tot de inclusie van vrouwen, gezinnen, ouderen en PBM's op te nemen in het voetgangersbeleid om de openbare ruimte op een inclusieve manier voor iedereen aan te passen;
- ‘Mobiliteitsruimtes’ te organiseren om specifieke ondersteuning te bieden aan ouderen en PBM's op de routes die het meest geschikt zijn gelet op hun behoeften en die lastige onderbrekingen voorkomen;
- het bevoegde bestuur te belasten met het opstellen van een plan voor openbare banken om het aantal toegankelijke banken op de drukste voetgangersroutes te vergroten, met name op pleinen en squares en in parken, maar ook in de buurt van culturele centra, rusthuizen en ziekenhuizen;
- speeltoestellen en sportvoorzieningen te plaatsen langs voetgangersroutes, met als doel meer voetgangers naar de openbare ruimte te lokken en er een ideale locatie van te maken voor spel, sport, cultuur en sociale interactie;
- bij het aanleggen en herinrichten van wegen aangepaste wegbedekking aan te brengen waardoor mensen zich kunnen verplaatsen met zo min mogelijk risico op vallen;
- de federale regering verzoeken de mogelijkheid te onderzoeken om de voetgangerspremie te hervormen en aantrekkelijker te maken voor werkgevers, die de premie nog steeds te weinig toekennen;
- in samenwerking met visit.brussels de communicatie rond wandelen in ons gewest eigentijdser te maken met de plaatsing van digitale borden die in realtime de exacte tijd weergeven van de voorgestelde routes tussen twee belangrijke punten, met inbegrip van de verkeersomstandigheden, eventuele bouwplaatsen, belangrijke evenementen onderweg of het weer;
- op gewestwegen en in samenwerking met de lokale besturen in het geval van gemeentelijke wegen, zoveel mogelijk straatmeubilair op trottoirs te verwijderen wanneer het geen echt doel meer dient, net als overbodige elementen zoals dubbele verkeersborden die niet langer nodig zijn of te ver in het midden van de weg zijn geplaatst;
- een gewestelijk orgaan te belasten met de opmaak van een gewestatlas van lokale wegen, in samenwerking met de gemeenten, en met de ruime bekendmaking ervan;
- d'étudier la possibilité de soutenir financièrement, et sous réserve des moyens disponibles, les communes dans l'organisation de «marches exploratoires» dans le but de signaler les points noirs pour une intervention rapide;
- d'incorporer les considérations relatives à l'inclusion des femmes, des familles, des seniors et des PMR dans les politiques piétonnes, afin d'adapter l'espace public de manière inclusive pour tous;
- de mettre sur pied des espaces mobilité (EM), afin de proposer un accompagnement avec une approche spécifique pour les seniors et les PMR sur les itinéraires les plus adaptés à leurs besoins et ceux qui évitent les coupures pénalisantes;
- de confier à l'administration pertinente la création d'un Plan bancs publics afin d'accroître le nombre de bancs accessibles sur les itinéraires piétons les plus fréquentés, notamment sur les places, squares et dans les parcs ainsi qu'aux abords des centres culturels, maisons de repos et hôpitaux;
- d'incorporer des équipements de jeux et des installations sportives le long des itinéraires piétons, dans le but d'attirer davantage de piétons dans l'espace public et d'en faire un lieu privilégié pour le jeu, le sport, la culture et l'interaction sociale;
- de prévoir, au moment de l'aménagement des voiries et du réaménagement de celles-ci, des types de revêtement qui permettent de se déplacer en limitant au maximum le risque de chute;
- demander au Gouvernement fédéral d'étudier l'opportunité de réformer le mécanisme de la prime « piéton » afin de la rendre plus attractive pour les employeurs, ceux-ci ne la proposant encore que trop rarement ;
- de moderniser, en collaboration avec visit.brussels, la communication autour de la marche à pied dans notre Région en prévoyant notamment d'installer des panneaux numériques qui permettraient d'afficher en temps réel le temps exact des trajets proposés entre deux points d'intérêt, en y intégrant les conditions de circulation, les chantiers éventuels, les grands événements que l'on serait amenés à croiser ou même de la météo;
- de veiller, pour les voiries régionales et en collaboration avec les communes pour les voiries communales, à enlever au maximum le mobilier urbain présent sur les trottoirs et ne servant pas de fonction réelle, notamment les éléments redondants comme certains panneaux de signalisation en double, plus nécessaires ou placés trop au milieu de la chaussée;
- de confier à un organisme régional la responsabilité de réaliser un atlas des chemins vicinaux à l'échelle régionale, en collaboration avec les communes, et d'en assurer la promotion;

- de nodige maatregelen te nemen om, in samenwerking met de lokale besturen, koelte-eilanden te creëren langs de belangrijkste voetgangersroutes in het stadscentrum;
- een gewestelijke orgaan te belasten met de opmaak van een volledige en actuele kaart van de brusselse ondergrond, met inbegrip van zones die geschikt zijn voor kunstmatige waterreservoirs, bodemtypes die geschikt zijn voor de aanplant van stadsbossen en de aanwezigheid van grondwaterlagen;
- in samenwerking met Paradigm twee nieuwe functies te ontwikkelen in de Fix My Street-applicatie, de ene genaamd "Make Me Safe" en de andere genaamd "Mobility Box", om de overheid in staat te stellen gerichte acties te ondernemen dankzij de collectieve intelligentie van voetgangers;
- een bewustmakingscampagne te voeren om wandeltijden tussen plaatsen van gewestelijk belang te vermelden.

- de prendre les mesures nécessaires pour déployer, en collaboration avec les communes, des îlots de fraîcheur bordant les principaux itinéraires piétons situés dans l'hypercentre;
- de confier à un organisme régional la réalisation d'une cartographie complète et actualisée du sous-sol bruxellois, en y intégrant les espaces pouvant accueillir des réservoirs d'eau artificiels, les types de sols propices à la plantation de forêts urbaines et la présence de nappes phréatiques;
- de développer en collaboration avec Paradigm deux nouvelles fonctionnalités dans l'application Fix My Street, l'une appelée «Make Me Safe» et l'autre appelée «Mobility Box» afin de permettre aux pouvoirs publics d'enrichir leur action grâce à l'intelligence collective des piétons;
- de réaliser une campagne de sensibilisation visant à illustrer les temps de marche entre des lieux d'intérêt régionaux.

Anne-Charlotte d'URSEL (FR)
David WEYTSMAN (FR)