

## Good Network







### B.1 De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

De ambitie is ervoor te zorgen dat de openbare ruimte veilig, toegankelijk en aangenaam is voor iedereen (security by design). De infrastructuur dient zo ontworpen te worden dat het risico op een ongeval en de ernst ervan zo veel mogelijk beperkt worden (met nadruk op de geïdentificeerde ongevalgevoelige zones (OGZ), zwarte punten op gewestelijk grondgebied). Er dient ook een proactief beleid gevoerd te worden om kwaliteitsvolle en toegankelijke inrichtingen te creëren volgens de eisen van het universal design om stappen en het gebruik van het openbaar vervoer te optimaliseren.

#### Balans van de uitvoering door het gewest

##### Uitvoering van de acties



-  Een programma ontwikkelen voor het uitvoeren van interventies die gepland zijn voor de tijdelijke en definitieve oplossing van ongevalgevoelige zones (OGZ)
-  Een programma ontwikkelen voor het uitvoeren van interventies die gepland zijn voor het veilig en toegankelijk maken van de voetgangersoversteekplaatsen (met inbegrip van de inspringstrook tussen parking en voetgangsoversteekplaats, eventuele verlichting aan de oversteekplaats en het beheer van de aanrijnsnelheid)
-  Een programma ontwikkelen voor het uitvoeren van interventies die gepland zijn voor Het toegankelijk maken van de Gewestwegen op de Voetganger PLUS en COMFORT netwerken zoals voorzien in het TPWOR en in overeenstemming met het Handvest voor de verhandingen van voetgangersvoorzieningen;
-  Een programma ontwikkelen voor het uitvoeren van interventies die gepland zijn voor Het toegankelijk maken van 60 tot 70 bovengrondse OV-haltes per jaar, inclusief de omgeving, met inbegrip van de kruispunten ervoor en erna (50 haltes per jaar zijn opgenomen in het strategisch plan voor het toegankelijk maken van de MIVB 2019-2029 en 10 extra haltes in de plannen van Brussel Mobiliteit)
-  Zorgen voor snelle voorlopige of definitieve oplossingen in geval van onveilige of ontoegankelijke inrichtingen door middel van kleine interventies (microprojecten)
-  De interventies die een stedenbouwkundige vergunning vergen opnemen in het MIP Openbare ruimte (zie actie E.4) en zo de interventies bepalen die in de werkprogramma's van de verschillende wegbeheerders opgenomen moeten worden en ze uitvoeren
-  Zorgen voor de actualisering van de bestaande stand van zaken en een evaluatie van de opvolging van de uitvoering van deze verschillende interventies, met name via de instrumenten voor asset management van de wegbeheerders (zie actie B.8)
-  De normen en benchmarks inzake de verkeersveiligheid van de infrastructuur (voor alle modi) en de toegankelijkheid van de openbare ruimte opnemen in één enkel referentiekader voor het ontwerpen van wegen en openbare ruimten (zie actie E.4)
-  De onderregistratie van aanrijdingen en valpartijen is verminderd door een registratieplatform ter beschikking te stellen dat toegankelijk is voor burgers en gebruikers. De haalbaarheid via Fix my street vaststellen, de mogelijkheid zien om subjectieve verkeersveiligheid te integreren, voor alle vervoerswijzen

#### Analyse van de vooruitgang en obstakels

Op basis van de in 2022 verrichte werkzaamheden konden er 54 ongevalgevoelige zones (ZACA's) geïdentificeerd worden op gewest- en gemeentewegen. Sommige van de gewestelijke ZACA's zullen worden opgelost via de lopende programma's of werden al aangepakt. De overige 31 zones zullen binnen een termijn van drie jaar worden aangepakt, zoals bepaald in het APVV. Op die manier kunnen de studies gespreid worden over drie jaar. In 2023 vormden de eerste tien zones al het voorwerp van een verkeersveiligheidsmandaat en de bijhorende studies zullen tijdig worden afgerond. De studies van de volgende 10 zones staan daadwerkelijk gepland voor 2024. De lijst met de ongevalgevoelige zones wordt momenteel bijgewerkt.

Bij het veiliger maken van de oversteekplaatsen voor voetgangers spelen veel factoren een rol, die bovendien van de ene oversteekplaats tot de andere kunnen verschillen. In een eerste fase werden alle niet-conforme oversteekplaatsen op alle gewestwegen aan een analyse onderworpen. De parkeerinspringstroken (parkeerverbod van 5m (of 20m als er een verkeerslicht staat) wegens de belemmering van het zicht door geparkeerde wagens) werden conform de wet gemaakt door fietsparkeerplaatsen en dropzones aan te leggen. Daarnaast legt Brussel Mobiliteit trottoiruitstulpingen aan telkens een trottoir volledig heraangelegd wordt en als dit technisch en reglementair mogelijk is. Tot slot werden in 2023 alle ongevalgevoelige oversteekplaatsen voor voetgangers in [kaart](#) gebracht (alle wegbeheerders). Deze kaart zal elke twee jaar worden bijgewerkt. Het APVV voorziet in een programma om de oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger te maken via microprojecten. Brussel Mobiliteit heeft ook aandacht besteed aan het toegankelijk maken van de openbare ruimte, zij het op een minder systematische manier: Het bestuur heeft honderden stoepranden verlaagd en podotactiele voorzieningen geplaatst.

Daarnaast heeft het tussen 2020 en 2023 een audit uitgevoerd van de gewestelijke trottoirs op het PLUS- en COMFORT-netwerk. Op basis van deze audit kon een ambitieus plan voor het onderhoud van de trottoirs worden opgesteld. Dit plan omvat naast plaatselijke ingrepen ook de heraanleg van hele stukken trottoir. Zo werd in 2021 meer dan 5 kilometer trottoir volledig heraangelegd en werden er honderden oversteekplaatsen genivelleerd (verlaging van de stoepranden, plaatsing van podotactiele voorzieningen, enz.). In het kader van dit programma heeft Brussel Mobiliteit een specifieke opleiding ontwikkeld voor zijn teams op het terrein die verantwoordelijk zijn voor het trottoirplan (sensibilisering rond toegankelijkheid, technische aspecten, enz.).

Tegelijk werden tussen begin 2019 en eind 2022 379 bovengrondse haltes (her)aangelegd. Deze werken werden uitgevoerd door verschillende opdrachtgevers (Brussel Mobiliteit, MIVB, gemeenten, enz.), maar onder het technische toezicht van de cel Haltes van de MIVB (terbeschikkingstelling van plannen, opvolging van de staat van de haltes, enz.). Het doel van 70 haltes per jaar is bereikt en zelfs overtroffen wat de haltes zelf betreft. Voor het toegankelijk maken van de omgeving rond de haltes werd daarentegen niet in een specifiek programma voorzien. In sommige gevallen werd de omgeving overigens toevallig heraangelegd (gevel-tot-gevel-projecten, volledige heraanleg van trottoirs door Brussel Mobiliteit, ...), maar gebeurde dat in dit stadium niet automatisch. Brussel Mobiliteit heeft echter een pilootproject gevoerd om de toegankelijkheid te controleren van de oversteekplaatsen die leiden naar de haltes in de centrale berm langs tramlijn 7. Momenteel bepaalt het bestuur de procedures die moeten worden uitgevoerd om de vastgestelde non-conformiteiten te corrigeren. Dit proefproject zal worden uitgebreid naar alle oversteekplaatsen die naar tramhaltes in de centrale berm leiden om een programma op te stellen voor het toegankelijk maken van de omgeving van haltes, zoals bepaald in het nieuwe openbare dienstcontract van de MIVB (2024-28) (art. 50.1).

Er werd een procedure ontwikkeld voor het bestuderen en uitvoeren van microprojecten, d.w.z. projecten waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning vereist is. Elk jaar worden op die manier ongeveer 40 microprojecten bestudeerd via dit interventieprogramma, dat van nature uit flexibeler is en kortere uitvoeringstermijnen mogelijk maakt. In de toekomst zou het microprojectenprogramma het ook mogelijk moeten maken om meer uitdagingen op het vlak van voetgangerstoegankelijkheid aan te pakken (met name oversteekplaatsen die leiden naar tramhaltes in de centrale berm, op grote verkeersassen).

Het programma voor microprojecten wordt jaarlijks bijgewerkt, maar dit soort interventies (en de bijbehorende middelen) kunnen ook worden ingezet via een noodprocedure, na een ongeval of een groot ongevalrisico.

De interventies waarvoor een stedenbouwkundige vergunning mogelijk is, maken deel uit van andere programma's, en de behoeften worden momenteel nog geïnventariseerd. Tot op heden bestaan er nog geen specifieke programma's of procedures voor het uitvoeren van projecten met stedenbouwkundige vergunning waarvan de reikwijdte beperkt is tot het oplossen van veiligheidsproblemen en het toegankelijk maken van de trottoirs en/of oversteekplaatsen.

Zoals eerder gezegd, heeft Brussel Mobiliteit tussen 2020 en 2023 een audit verricht op de gewestelijke trottoirs. Deze audit werd echter niet zodanig ontworpen dat hij geautomatiseerde analyses mogelijk maakt. In dat verband heeft het OCW op vraag van Brussel Mobiliteit een auditinstrument voor trottoirs ontwikkeld op basis van, enerzijds, een tabletformulier voor het invoeren van plaatselijke problemen en, anderzijds, een rolstoel waarmee de gebruikskwaliteit van de trottoirs gemeten kan worden (vlakheid, helling en overlangse helling). De verzamelde gegevens worden opgeslagen in een voor de wegbeheerders eenvoudig te gebruiken gegeorefereerde database. Door op basis van deze methodologie een audit uit te voeren zal de staat van de trottoirs veel beter opgevolgd kunnen worden en zullen de interventies veel efficiënter geprioriteerd kunnen worden. Op termijn zouden de gegevens uit deze audit ook gebruikt kunnen worden als input voor gps-zoekmachines, die rekening houden met het toegankelijkheidsniveau en de gebruikskwaliteit van de voetpaden.

In 2023 heeft Brussel Mobiliteit ook een project opgestart om een meerjareninterventieplan (MIP) op te stellen voor de trottoirs.

Wat de verkeersveiligheidsgidsen betreft, werden al drie specifieke fiches gepubliceerd en staan er negen op het punt afgerond te worden. De normen en referentiewerken inzake verkeersveiligheid zijn van nature technische en regelgevende elementen die niet volledig opgenomen kunnen worden in één allesomvattende handleiding voor de openbare ruimte.

De onderregistratie van botsingen en valpartijen is ook problematisch omdat geen goed beeld wordt gegeven van de omvang van het probleem. Technisch gezien is het mogelijk de Fix my street-tool te gebruiken om te trachten deze onderregistratie te verminderen, maar het gebruik van foto's om de plaats van de valpartij of botsing te lokaliseren vormt een probleem op AVG-vlak. Het project dat voor de stad Gent ontwikkeld werd, werd ook onderzocht maar leverde geen overtuigende resultaten op. Uiteindelijk werd gekozen voor een interne oplossing, via de website van Brussel Mobiliteit. Voor elke verplaatsingswijze werden de formulieren opgesteld en vertaald in het NL/FR/EN. Door de aankondiging van de vernieuwing van de gewestelijke websites werd het project evenwel on hold gezet.

## Kerncijfers

Aantal beveiligde ZACA's: 54 ZACA's geïdentificeerd in 2022:

- 25 opgelost of onderdeel van een groot project
- 31 gespreid over drie jaar voor studie
  - In 2023 waren 10 ervan het voorwerp van een verkeersveiligheidsmandaat en de meeste studies zijn afgerond. Een ervan werd uitgevoerd in 2024.

Aantal beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers:

- Er werden 480 zebrapaden beveiligde (situatie op 26.04.2024)+ 44 oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger gemaakt via microprojecten van BM sinds 2022 (programma verbonden aan het APVV).
- Er werden 790 dropzones op gewestwegen geplaatst om onwettig parkeren te voorkomen (situatie op 26.04.2024).
- Sinds 2022 werden 102 projecten gesubsidieerd om oversteekplaatsen op gemeentewegen veiliger te maken.
- Meer weten: [Fietsenstalling \(mobility.brussels\)](https://mobility.brussels)

Aantal toegankelijk gemaakte vervoershaltes: 379 (tussen 2019 en 2023)  
De evaluatie vind je [hier](#)

Tevredenheid over de staat van de trottoirs: 5,3/10 (meer informatie vind je [hier](#))

## Geïllustreerde verwezenlijkingen



Conform maken van de parkeerinspringstrook: voorbeeld van interventie met aanleg van een fietsenstalling en een dropzone



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.

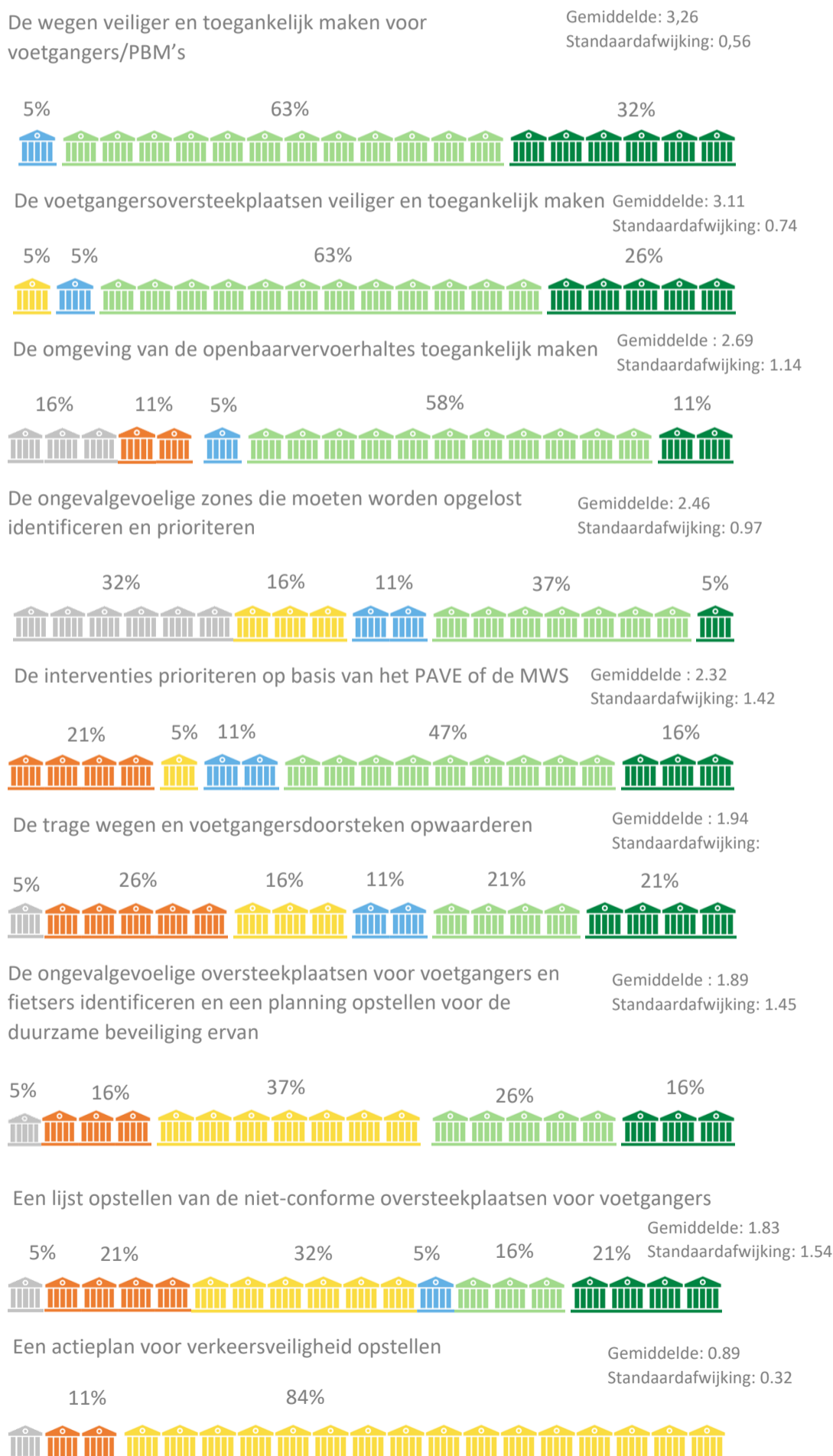


## GOOD NETWORK

### B.1 De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

De ambitie is ervoor te zorgen dat de openbare ruimte veilig, toegankelijk en aangenaam is voor iedereen (security by design). De infrastructuur dient zo ontworpen te worden dat het risico op een ongeval en de ernst ervan zo veel mogelijk beperkt worden (met nadruk op de geïdentificeerde ongevalgevoelige zones (OGZ), zwarte punten op gewestelijk grondgebied). Er dient ook een proactief beleid gevoerd te worden om kwaliteitsvolle en toegankelijke inrichtingen te creëren volgens de eisen van het universal design om stappen en het gebruik van het openbaar vervoer te optimaliseren.

#### Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten



#### Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Hoewel in 2023 geen enkele gemeente een gemeentelijk actieplan verkeersveiligheid heeft opgesteld op basis van het Good Move-plan en het gewestelijk actieplan verkeersveiligheid (APVV), hebben nagenoeg alle gemeenten zich ertoe verbonden om dit heel binnenkort te doen. De meeste gemeenten krijgen hiervoor een gewestelijke subsidie ter waarde van een voltijdsequivalent voor de indienstneming van een verkeersveiligheidscoördinator.

Hoewel nagenoeg alle gemeenten bij geplande werken voor de heraanleg van de openbare weg systematisch de oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger maken en beter toegankelijk voor PBM's (verlaging van de stoepanden, podotactiele tegels, ...) hebben de meeste onder hen geen specifiek programma hiervoor. Hetzelfde geldt voor acties om wegen veiliger en toegankelijker te maken voor voetgangers en PBM's (onderhoud, renovatie, trottoirs conform maken aan de GSV, naleving van de multimodale wegenspecialisatie (MWS), inachtneming van het handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen). Er is overigens nog veel werk aan de winkel om de trottoirs en oversteekplaatsen voor voetgangers conform te maken, ook al worden er in de meeste gemeenten al acties ondernomen op dit vlak. Doorgaans bepaalt het driejarenplan de planning voor de heraanleg van wegen en trottoirs en zijn de subsidieaanvragen voor deze interventies hier ook deels op gebaseerd (PAVE, verkeersveiligheid). Als de bevoegdheden binnen de gemeenten over verschillende diensten gespreid zijn, is het de dienst wegen of openbare werken die de opvolging ervan verzekert in plaats van de dienst mobiliteit. Hoewel de gemeenten wel degelijk acties ondernemen, blijven de inspanningen vrij gericht (afhankelijk van de geplande herinrichtingswerken) en blijft het conform maken van de trottoirs en oversteekplaatsen zowel op gemeente- als op gewestwegen een grote uitdaging.

Voor het toegankelijk maken van de omgeving van de openbaarvervoerhaltes ondernemen de gemeenten weinig actie. Hun rol blijft beperkt tot het verlenen van medewerking aan de MIVB, die de interventies beheert en plant volgens haar eigen visie.

Een grote meerderheid van de gemeenten betreurt de complexiteit van de PAVE-tool (dichtheid en moeilijkheid van de gefilterde aanpak) en slechts weinige gebruiken deze tool echt als hulpmiddel bij de planning van de gemeentelijke interventies. Zo wordt de tool doorgaans geraadpleegd bij een al eerder geplande wegherinrichting en om subsidieaanvragen te verantwoorden, in plaats van om herinrichtingskeuzes te sturen en de plaatselijke interventies volgens prioriteit te rangschikken. Sommige gemeenten merken ook op dat de tool verouderd is omdat hij gebaseerd is op een diagnose die bijna 10 jaar geleden werd uitgevoerd en sindsdien niet meer is bijgewerkt. Het MWS-voetgangersnetwerk heeft meer succes bij de gemeenten, die de kaart regelmatig raadplegen in het kader van projecten. Hoewel de tool gebruiksvriendelijk is en de gemeenten er gebruik van maken bij de analyse, wordt hij echter nog te weinig aangewend om keuzes te maken en de interventies te prioriteren.

Minder dan de helft van de gemeenten maakt actief werk van de opwaardering van de trage wegen en voetgangersdoorsteken van het WIJK-netwerk (onderhoud, bewegwijzering, cartografie, lussen, zorgen voor het comfort van de natuurlijke voetgangerstrajecten en voetpaden, ...). Het gaat meestal om gemeenten uit de tweede kroon, die beschikken over een uitgebreider tragewegennet. Daarbij dient te worden opgemerkt dat sommige gemeenten intern over cartografische gegevens beschikken en dat sommige stappen hebben ondernomen voor of nadenken over het creëren en bevorderen van wandellussen. De andere gemeenten beschikken niet echt over een bepaalde strategie ter zake, ofwel omdat er onvoldoende mogelijkheden zijn vanwege de stedelijke context (dichte bebouwing, met name in de eerste kroon), ofwel omdat het geen prioriteit krijgt ten opzichte van andere projecten.

Hoewel de meeste van hen geen specifieke planning hebben, ontwikkelt de helft van de gemeenten projecten om ongevalgevoelige zones tijdelijk en/of definitief veiliger te maken (studies, inrichtingen). Deze projecten zijn echter vaker op gewestwegen dan op gemeentewegen gelegen. Sommige gemeenten baseren zich niet op de door het gewest opgestelde identificatie van de ZACA's, maar geven voorrang aan de

ongevalgevoelige of gevaarlijke zones die de lokale politie of buurtbewoners in kaart brachten of die in drukke gebieden zijn gelegen, zoals een schoolomgeving.

Tot slot heeft slechts een derde van de gemeenten vooruitgang geboekt met het opstellen van een lijst van oversteekplaatsen voor voetgangers die niet conform zijn wat betreft de parkeerinspringstrook (5 m of 20 m als er verkeerslichten zijn) en met het opstellen van een tijdschema om ze conform te maken. De meeste andere gemeenten hebben het proces zelfs nog niet opgestart en wachten met name op de vastlegging via subsidie (APVV) om aan de slag te gaan. Hetzelfde geldt voor de identificering van de voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen die ongevalgevoelig zijn en het opstellen van een planning voor een duurzame beveiliging ervan, met inbegrip van toegankelijkheid en matiging van de naderingssnelheden.

## Kerncijfers

- Zie gewestelijke fiche

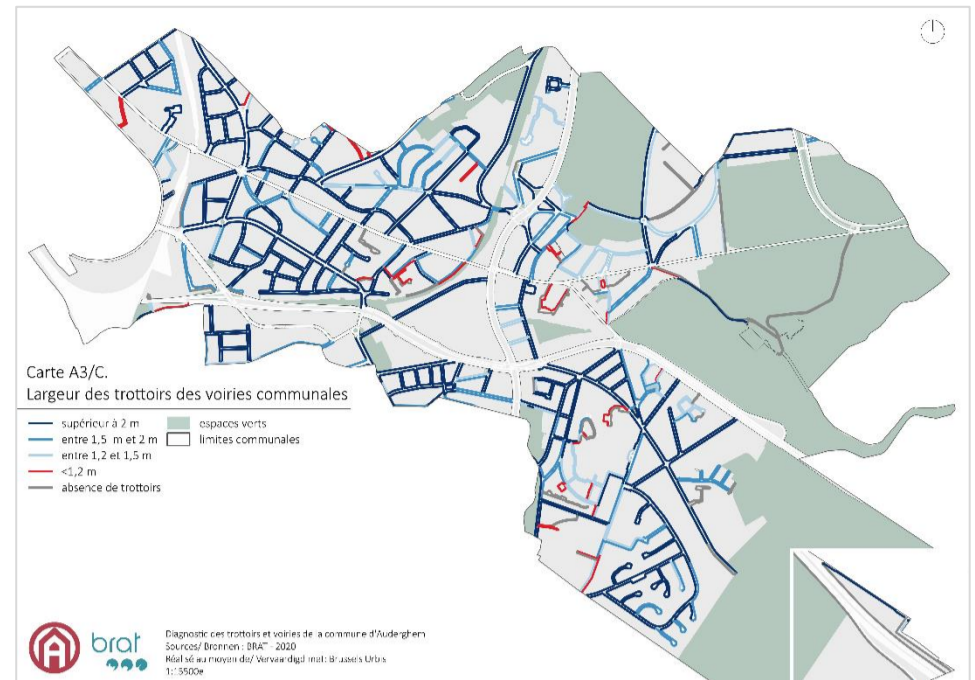
## Goede praktijken

- De gemeente Sint-Gillis heeft een overzicht gemaakt van al haar oversteekplaatsen die niet conform zijn op het vlak van parkeerinspringstrook (5m of 20m als er verkeerslichten zijn). Ze maakt ze conform volgens deze planning (meestal door de plaatsing van fietsnietjes, fietsboxen of dropzones) en heeft al heel wat vooruitgang geboekt met deze werkzaamheden.



– Dropzone Fernand Bernierstraat in Sint-Gillis, ingericht in het kader van het programma ter beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers (Google StreetView 2023)

- Sommige gemeenten hebben wandellussen ontwikkeld. De bedoeling is om strategische punten in de gemeente met elkaar te verbinden via een lus die 100% toegankelijk is en zonder onderbrekingen in het traject voor PBM's.
- De gemeente Oudergem heeft een volledige audit uitgevoerd van de toegankelijkheid voor voetgangers en PBM's van haar trottoirs en oversteekplaatsen voor voetgangers, evenals van de staat en de aard van de wegbekleding in de gemeente. Deze tool, die dateert uit 2020 en tevens een strategische visie bevat, wordt regelmatig door de gemeente gebruikt om de interventies aan trottoirs en oversteekplaatsen voor voetgangers op de gemeentewegen te plannen en te budgetteren en de strategie ervan te bepalen.



– Kaart afkomstig uit de diagnose van de wegen en trottoirs in Oudergem, uitgevoerd in 2020 door de gemeente Oudergem

- De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft een audit laten uitvoeren voor het conform maken van PBM-lussen. In overleg met de gebruikers en in samenwerking met de vzw Plain-Pied werden vijf lussen gedefinieerd. Voor elk van deze lussen werden de belangrijkste obstakels voor PBM's geïdentificeerd.

### PARCOURS PMR (PERSONNES A MOBILITE REDUITE)



Geselecteerde PBM-lussen (website van de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe - <https://www.woluwe1200.be/nl/een-betere-toegang-voor-personen-met-een-beperkte-mobiliteit/>)

- Etterbeek voerde in 2022 een bewustmakingscampagne voor personen met een handicap in de straten van de gemeente en wil haar acties voortzetten door een meer inclusief gemeentelijk mobiliteitsbeleid te ontwikkelen.<sup>1</sup>
- In Anderlecht zal de Emile Vanderveldesquare, de grootste ongevalgevoelige zone van de gemeente, heringericht worden. In 2023 heeft Brussel Mobiliteit de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend in het kader van stadsvernieuwingscontract (SVC) nr. 3 "Weststation". De gemeente had de herinrichting van deze square al als uit te voeren actie opgenomen in haar Gemeentelijk Ontwikkelingsplan. Het doel van dit project is om van deze square "een overzichtelijke ruimte te maken, die geschikt is voor alle actieve vervoerswijzen" (Brussel Mobiliteit). De square opwaarderen en omvormen tot een ontmoetingsruimte voor de inwoners van de wijken Kuregem en Wayez behoort ook tot de doelstellingen.

<sup>1</sup> Vergadering Brussel Mobiliteit en AMT Concept, 2023  
Studie van de opvolging van het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move"