



Voetgangersbeweging vzw | Steunpunt Straten

Kasteelstraat 26C

2570 Duffel

Tel. 015 30 80 40

Fax. 015 30 80 49

info@steunpuntstraten.be

www.steunpuntstraten.be

dossier: SST003

datum: 5 december 2007

Trage wegen vzw

met medewerking van

Trage Wegen vzw

Vooruitgangstraat 323 / 10

1030 Schaarbeek

Tel. 02 204 09 70

info@tragewegen.be

www.tragewegen.be

Voetgangersbeleid op Vlaams niveau

operationele nota

Opdrachtgever:

Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Leidend ambtenaar: Peter Hofman

Bollebergen 2B bus 12

9052 Zwijnaarde

1	Inleiding	3
1.1	Wat met de 'S' van het STOP-principe?	3
1.2	Wat is een bovenlokaal voetgangersbeleid?	4
2	Vlaams voetgangersbeleid	5
2.1	Juridisch kader	5
2.2	Beleidskader	5
2.3	Stand van zaken	11
3	Bovenlokaal voetgangersbeleid in andere regio's	15
3.1	Cases	15
3.2	Conclusies	23
4	Sterkte / zwakte-analyse van het huidige voetgangersbeleid op Vlaams niveau	24
4.1	Sterkten	24
4.2	Zwakten	25
4.3	Kansen	26
4.4	Bedreigingen	29
5	Totaalplan Stappen: naar een integraal voetgangersbeleid op Vlaams niveau	30
5.1	Subsidiariteit	30
5.2	Doorwerking van het hogere kader	31
5.3	Sectoroverschrijdend beleid	32
6	Aanbevelingen voor de Vlaamse minister van mobiliteit	34
6.1	Onderzoek naar voetgangersgegevens in Vlaanderen	34
6.2	Organiseren van een beleidsrotonde	34
6.3	Stimuleren van lokale overheden	35
6.4	Actieplan voor- en natransport openbaar vervoer	36
6.5	Uitbreiden mobiliteitsconvenant	37
6.6	Verbreding en verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan	37
6.7	Input voor routenavigatie door woongebieden	37
6.8	Schoolvervoer	37
6.9	Uitwerken methodiek voor trage wegen en voeren van flankerend beleid	38
6.10	Aanvulling / actualisatie Vademecum Voetgangersvoorzieningen	38
6.11	Kwaliteitsbewaking bij nieuwe regelgeving trage wegen	38
6.12	Vormingspakket voetgangersinfrastructuur en -mobiliteit	39
6.13	Sensibilisatiecampagnes voor de burger	39
7	Algemeen besluit	39
8	Bronnen	43

1 Inleiding

1.1 Wat met de 'S' van het STOP-principe?

In haar regeerakkoord van 2004 engageert de Vlaamse regering zich om het **STOP-principe** te implementeren in het mobiliteitsbeleid. Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Privévervoer vormen samen de elementen waarop het STOP-principe is gebaseerd. De prioriteit van verplaatsingskeuze is daarbij aflopend. Stappen moet als vanzelfsprekend gelden, het autogebruik is de laatste optie. Ten aanzien van fietsers, openbaar vervoer en privévervoer heeft de Vlaamse overheid reeds een aantal maatregelen genomen. Er werd een Vlaamse fietsmanager aangesteld en er worden grote bedragen vrijgemaakt voor bijkomende fietspaden. Het aanbod aan tramlijnen werd uitgebreid en er wordt geïnvesteerd in milieuvriendelijke lijnbussen. Nieuwe gewestwegen worden aangelegd en ondertussen kennen zowat alle autobestuurders de 'Wat is uw excuus' campagne. Maar het voetgangersbeleid op Vlaams niveau hinkt nog achterop. Te voet gaan is nochtans een volwaardige verplaatsingswijze, of het nu gaat om een intermodale verbinding of om een directe wandeling van vertrek tot bestemming.

Met deze nota reiken de Voetgangersbeweging en de vzw Trage Wegen een aantal suggesties en aanbevelingen aan om het voetgangersbeleid verder te implementeren en uit te bouwen binnen het beleid van de Vlaamse overheid.

Stappen, wandelen, te voet gaan, kan vanuit uiteenlopende invalshoeken beschouwd worden. Te voet gaan is in de eerste plaats een vorm van **mobilititeit**. Wie zich wil verplaatsen moet, hoe kort ook, een bepaalde afstand te voet afleggen. Voor de overheid kan het belang van stappen echter ook in andere beleidsvelden tot uitdrukking komen. Wanneer het om langere afstanden gaat, is te voet gaan een niet-milieubelastende vorm van verplaatsing. Aan wandelen is bijgevolg een **ecologische** component verbonden. Stappen kan gekwantificeerd worden in aantal afgelegde kilometers en kan dus worden vertaald in **economische** termen. Voor heel wat mensen is te voet gaan een **sociale** aangelegenheid. Denk maar aan kinderen die samen te voet naar school gaan, vriendinnen die samen gaan shoppen of pendelaars die samen van het station naar hun werk wandelen. Verder is wandelen een **recreatieve** bezigheid. Men hoeft daarom niet noodzakelijk een uitgestippelde wandeling te maken. Heel wat attractiepolen zoals pretparken, musea of shoppingcentra zijn geconcipieerd op het gebruik door voetgangers. En niet onbelangrijk tenslotte: te voet gaan is goed voor de **gezondheid**. Wie veel wandelt, blijft langer fit, ook op hoge leeftijd. En hoe meer mensen te voet gaan, hoe minder (stads)lucht er wordt vervuild door wagens.

Kortom, om de 'S' van het STOP-principe te implementeren in het mobiliteitsbeleid zijn heel wat actoren en beleidsdomeinen betrokken.

Eenzijds gaat het om uiteenlopende beleidsdomeinen bij de initiatiefnemende overheid zelf. Daarnaast is de betrokkenheid van externe partners noodzakelijk. Het betreft ondermeer onderzoeksinstellingen, middenveldorganisaties, vakverenigingen van planners en mobiliteitsdeskundigen enz.

Deze nota onderzoekt hoe die wisselwerking tot stand kan komen en wat de rol kan zijn van de Vlaamse minister van mobiliteit.

1.2 Wat is een bovenlokaal voetgangersbeleid?

Regulerend beleid

Het is de taak van de wetgevende overheid om een juridisch kader te voorzien voor zowel het bovenlokaal als het lokaal voetgangersbeleid.

Faciliterend beleid

Een faciliterend of voorwaardenscheppend beleid maakt het mogelijk dat partijen hun verantwoordelijkheid opnemen. Het beleid moet verschillende voorzieningen aanbieden of mogelijk maken om te voet gaan aantrekkelijk te maken als volwaardig verplaatsingsalternatief. De hogere overheid moet eerst zelf de nodige faciliteiten uitwerken waarmee andere partijen aan de slag kunnen gaan. Dit faciliterend beleid richt zich op verschillende domeinen: infrastructuur, opleidingen, materiële en financiële mogelijkheden. Voorbeelden zijn een restrictief parkeerbeleid in de binnensteden, waardoor meer ruimte vrijkomt voor andere weggebruikers, een openbaarvervoerbeleid dat ook aandacht heeft voor voor- en natransport of ontsnippering en wegwerken van barrières.

Stimulerend beleid

Een stimulerend beleid zet partijen aan om zelf initiatief te nemen om een bepaalde doelstelling te bereiken. Dat kan door sensibilisatie maar ook door een beloningsstrategie (subsidies). Stimulerend beleid werkt complementair aan faciliterend beleid.

Het aanreiken van een methodologie voor het uitbouwen van voetgangersnetwerken kan gebeuren vanuit het faciliterend beleid. Het verstrekken van subsidies of andere middelen om deze voetgangersnetwerken te realiseren is een vorm van stimulerend beleid.

Andere voorbeelden van stimulerend beleid zijn:

- Het aanspreken van doelgroepen via sensibilisatiecampagnes: te voet gaan promoten als aantrekkelijke verplaatsingsvorm (bv. jongeren, senioren, buurten, ...).
- Het stimuleren van intergemeentelijke samenwerking bij het realiseren van bovenlokale verbindingen, ondermeer financiële stimuli voor uitbouwen van voetgangersnetwerken.
- Plaatsen van naamborden en bewegwijzering voor functionele voetgangersverbindingen (cfr. uniforme bewegwijzering toeristische routes).

Flankerend beleid

Een flankerend beleid begeleidt en verduidelijkt de omstandigheden die gecreëerd zijn door de hierboven beschreven maatregelen. Pure mobiliteitsmaatregelen kunnen dit doen, maar ook andere beleidsdomeinen kunnen flankerende maatregelen nemen om een Vlaams voetgangersbeleid vorm te geven. Voorbeelden zijn parkeerbeleid of het voorzien van basismobiliteit.

2 Vlaams voetgangersbeleid

2.1 Juridisch kader

Volgende documenten hebben binnen de federale en Vlaamse wet- en regelgeving specifiek betrekking op voetgangers en voetgangersvoorzieningen:

- Wet van 10 april 1841 betreffende de buurtwegen
- Omzendbrief 21 maart 1996 in verband met het verkeer van voetgangers
- Besluit van de Vlaamse regering van 29 april 1997 (B.S. van 7 mei 1997) houdende vaststellingen van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer
- Omzendbrief RO/98/2 van 23 maart 1998 betreffende de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer
- Omzendbrief RO/98/2 betreffende de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer
- Omzendbrief van 7 mei 2002 (B.S. 24 mei 2002) betreffende de oversteekplaatsen voor voetgangers

Het juridisch kader m.b.t. voetgangers en voetgangersvoorzieningen is voor het overige zeer versnipperd. Voetgangers en voetgangersinfrastructuur (oversteekplaatsen, verkeerlichten, verkeersborden enz.) zijn onderwerp van een groot aantal wetten, decreten en reglementen. Het Vademecum Voetgangersvoorzieningen geeft in hoofdstuk 4 'reglementering' een gedetailleerd overzicht.

2.2 Beleidskader

Mobiliteitsplan Vlaanderen

De term 'voetgangersbeleid' komt als dusdanig niet aan bod in het (ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen, noch is een expliciet hoofdstuk of tekstgedeelte van het document aan dit onderwerp besteed. Wel wordt een aantal uitspraken en doelstellingen geformuleerd die een voetgangersbeleid op Vlaams niveau mee kunnen stofferen.

- De toekomstvisie op mobiliteit (hoofdstuk 2) geeft aan dat het gebrek aan ruimte voor voetgangers en de onoversteekbaarheid van secundaire wegen kenmerkend zijn voor het Vlaams grondgebied. Het

zijn elementen die bijdragen tot verkeersonleefbaarheid. Om de verkeersleefbaarheid in de toekomst te verbeteren, zijn hieromtrent concrete acties vereist.

- Hoofdstuk 4 'toegankelijkheid' brengt ondermeer de noden en behoeften van voetgangers onder de aandacht, maar geeft tegelijk aan dat het verbeteren van toegankelijkheid de bevoegdheid van het Vlaams gewest en van het transportbeleid op zich overstijgt. Ruimtelijke ordening en stedenbeleid hebben hier eveneens een belangrijke verantwoordelijkheid. Toegankelijkheid gaat niet alleen om de toegang tot vervoermiddelen op zich, maar vooral ook de toegang tot het vervoerssysteem in zijn geheel.
- Het verbeteren en aanbieden van vervoersalternatieven voor de wagen is een belangrijke doelstelling tegen 2010-2015. Op lokaal niveau is een goede voetgangersinfrastructuur daarvoor elementair. Vooral bij senioren, jongeren en kinderen is de verplaatsingsautonomie afhankelijk van de kwaliteit van voetgangers- en fietsinfrastructuur. De ambitie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is om tegen 2010 alle maatschappelijk belangrijke diensten of activiteiten bereikbaar te maken met het openbaar vervoer én via fiets- en voetgangersinfrastructuur. Opmerkelijk is dat het wegwerken van sociale veiligheid bij fiets- en voetgangersverkeer als noodzakelijke voorwaarde gesteld wordt voor een veilig gebruik van deze vervoermiddelen en het vergroten van de verplaatsingsautonomie. Om de toegankelijkheidsdoelstellingen te realiseren is de handhaving van een basisvoorzieningenniveau noodzakelijk. Omdat de concrete uitwerking ervan buiten het mobiliteitsbeleid valt, roept het Mobiliteitsplan Vlaanderen de economische-, onderwijs- en welzijnssector op om hiervoor concrete maatregelen uit te werken.
- Een tweede belangrijke doelstelling in het toegankelijkheidshoofdstuk is het verbeteren van de bruikbaarheid van de weg voor zwakke weggebruikers (4.6.2). Daarvoor is een kwaliteitsvol en fijnmazig netwerk van fiets- en voetgangersvoorzieningen vereist. De vijf hoofdeisen hiervoor zijn samenhang in netwerken, directheid van verbindingen, aantrekkelijkheid van routes, veiligheid en comfort. De deelmaatregelen om deze doelstelling te realiseren zijn ondermeer handhaving van de minimumnormen voor voetpaden, normstelling voor oversteekplaatsen, voorzien van faciliteiten (bv. rustpunten) enz.
- Het maatregelenpakket om een verhoogde verkeersveiligheid (hoofdstuk 5) te realiseren is te uitgebreid om binnen het bestek van deze nota te worden beschreven. Het mobiliteitsplan geeft wel de wenselijkheid aan om op korte termijn de aandacht te richten op de specifieke doelgroepen jongeren, voetgangers en fietsers. Om de verkeersveiligheid te verhogen reikt het mobiliteitsplan een aantal richtinggevende concepten aan, die verder moeten worden uitgewerkt in een maatregelenpakket. Ten aanzien van fietsers en voetgangers wordt aangegeven dat veiligere voorzieningen op lokaal niveau noodzakelijk zijn. Door het ongevalrisico weg te werken (of te beperken) kan het aandeel fietsers en voetgangers worden verhoogd. Een substantiële verhoging van de budgettaire middelen is daarvoor zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau noodzakelijk. Om het aantal voetgangers onder de verkeersslachtoffers te reduceren moeten ook de Euro-NCAP testen worden uitgebreid. 'Botsvriendelijke' autotypes moeten ingang vinden op de markt.

- Hoofdstuk 6 'verkeersleefbaarheid' heeft ondermeer aandacht voor ruimtegebruik. Uitgangspunt is dat comfortabele voetgangersvoorzieningen de basis zijn voor verblijfsactiviteiten. De Vlaamse bouwverordening van 1996 zet hiervoor de minimum eisen uit. Het mobiliteitsplan geeft de wenselijkheid aan om binnen gemeentelijke beleidsplannen (ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen) samenhangende gebieden af te bakenen waar de verblijfskwaliteit primeert en het doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt geweerd. Het stimuleren van een versnelde toepassing moet worden onderzocht, bijvoorbeeld in het kader van het convenantenbeleid. Het onderhoud (o.a. comfortverbetering, verwijderen van zwerfvuil) en het verbeteren van de aanleg van het openbaar domein zijn eveneens belangrijke aandachtspunten.
- Hoofdstuk 8 pleit voor een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid. Hiervoor is zowel een horizontale (tussen de beleidssectoren) als een verticale (tussen de bestuursniveaus) afstemming nodig. Ook overleg tussen publieke en private partijen is primordiaal. Specifieke aandacht voor zwakke weggebruikers is één van de kritische succesfactoren om tot een duurzaam mobiliteitsbeleid te komen. Zolang te voet gaan of fietsen geen aantrekkelijke alternatieve vorm van verplaatsing wordt, is het een utopie om het aantal (korte) autoverplaatsingen te willen terugdringen. (zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 8.2.4).
Daarnaast wordt het belang aangegeven van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de diverse beleidssectoren.

Algemeen kan worden gesteld dat het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen een aantal krijtlijnen uitzet die mee het kader kunnen vormen voor een bovenlokaal (Vlaams) voetgangersbeleid. Het mobiliteitsplan is een beleidsplan. De voorgestelde doelstellingen en maatregelen reiken in veel gevallen voorbij de mobiliteitsbevoegdheid van de Vlaamse overheid. Ze kunnen enkel worden gerealiseerd in samenwerking met andere beleidsdomeinen of lagere overheden. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat te weinig concrete aanknopingspunten om momenteel te kunnen spreken van een uitgesproken voetgangersbeleid op Vlaams niveau.

Mobiliteitsconvenanten

Met de ondertekening van het 'moederconvenant' verbindt een lokale overheid zich ertoe een mobiliteitsplan op te stellen. In dit plan worden naast een oriëntatienota ook een synthesenota en beleidsplan opgesteld. Het mobiliteitsplan vormt het kader om middels de modules subsidies te krijgen voor concrete acties en projecten. In vergelijking met de andere modules, vormen de subsidiemodules een minderheid. Principieel zijn bij de uitwerking van een mobiliteitsplan naast de gemeenten ook de Vlaamse overheid en de VVM De Lijn betrokken. In 2007 werd het convenantenbeleid herzien. Deze herziening was o.a. gericht op de actualisatie van de mobiliteitsplannen. De meeste gemeenten waren namelijk in het bezit van een, soms verouderd, mobiliteitsplan. Bij de actualisatie van het mobiliteitsplan kan één van de volgende drie sporen worden gevolgd.

- Spoor 1: Vernieuwen van het mobiliteitsplan
- Spoor 2: Verbreden/verdiepen van het mobiliteitsplan
- Spoor 3: Bevestiging van het mobiliteitsplan (= actualisering van het actieprogramma).

Het te kiezen spoor is afhankelijk van de nood aan actualisatie van het plan.

Het mobiliteitsplan is een ideaal instrument om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid te sturen. Immers, elk plan komt ter goedkeuring voor bij een provinciale audit-commissie waar vnl. aan kwaliteitsbewaking wordt gedaan.

In een mobiliteitsplan komen maatregelen aan bod die direct en indirect bepalend zijn voor het voetgangersbeleid.

Dienstorders Vlaamse overheid

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap hanteert een groot aantal dienstorders. Dit zijn richtlijnen voor gebruik door de Vlaamse administraties. Twee ervan hebben specifiek betrekking op het voetgangersverkeer.

- Dienstorder AWV 99/14 (27 september 1999: Voetgangersoversteken buiten verkeerslichten met tramsporen – Aanwijzingsbord
- Dienstorder LIN/AWV 2003/4 (22 juli 2003): Richtlijnen voor het aanbrengen en de uitrusting van voetgangersoversteken

Beleidsnota's Vlaamse ministers

Elementen van het voetgangersbeleid komen impliciet of expliciet aan bod in de beleidsnota's van diverse kabinetten van de Vlaamse regering (beleidsperiode 2004-2009).

Een korte, niet-limitatieve screening geeft hiervan enkele voorbeelden.

Beleidsnota Mobiliteit:

Fiets- en voetgangersverkeer

Een verhoging van de verkeersdruk op lokaal niveau maakt ook het fiets- en voetgangersverkeer minder aantrekkelijk. Vanuit ecologische en sociale overwegingen is een dergelijke ontwikkeling uiteraard onwenselijk. Als we het milieuvriendelijk en gezond willen houden, verplaatsen we ons best met de fiets en te voet. Voor een niet onbelangrijk deel van de bevolking blijft de fiets trouwens het enige vervoermiddel. In Vlaanderen beschikt één gezin op vijf niet over een wagen.

Stimuleren van fietsgebruik en te voet gaan

Iedereen is op geregelde tijdstippen voetganger. Maatregelen die de voetganger ten goede komen zijn per definitie inclusief. Voor korte afstanden is het bovendien de manier bij uitstek om zich te verplaatsen en het kost niets. De keuze om te voet te gaan moet verder gestimuleerd worden. Het vademecum Voet-

gangersvoorzieningen biedt een goed onderbouwd houvast om tijdens deze legislatuur de verkeersomstandigheden voor de voetgangers te verbeteren.

Van essentieel belang is dat de eerder ontwikkelde instrumenten (vademecum Fietsvoorzieningen, vademecum Voetgangersvoorzieningen) een zo ruim mogelijke ingang vinden bij de realisatie van verkeersveilige infrastructuur. Het vademecum Voetgangersvoorzieningen legt o.a. sterk de nadruk op veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers. De nieuwe richtlijnen en criteria terzake moeten in Vlaanderen stelselmatig hun vertaling krijgen. Het is daarom noodzakelijk dat de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV's) een actieve rol blijven spelen bij het wegwerken van lokale knelpunten voor voetgangers en fietsers.

De algemene bouwverordening van 29 april 1997 van de Vlaamse Regering over wegen voor voetgangersverkeer zullen we strikt toepassen en handhaven. We zullen verdere pilootprojecten opzetten met betrekking tot voetgangersvriendelijke weginrichting. Als aanzet kunnen we de straatauditmethode gebruiken, waar burgerparticipatie en omgevingskwaliteit centraal staan.

We moeten echter verder blijven zoeken naar nieuwe wegen in het mobiliteitsbeleid. Soms kan dat letterlijk. In Vlaanderen worden meer en meer mensen zich bewust van het belang van de zogenaamde "Trage Wegen". Trage wegen zijn verbindingen zoals veld- en buurtwegen, kerk- en jaagpaden, vroegere treinbeddingen, bospaden, ... die voornamelijk gebruikt worden door voetgangers en fietsers. Deze trage wegen kunnen vaak op korte afstand een veilige fiets- of voetgangersverbinding vormen tussen twee woonkernen, scholen, ... We zullen in samenwerking met de provincies en gemeenten een kader creëren om deze trage wegen te behouden en de voordelen meer bekendheid te geven.

In Vlaanderen staan we nog niet ver met de evaluatie van gerealiseerde infrastructuur. Nochtans is het zeer nuttig na te gaan of infrastructuuringrepen hun (verkeersveiligheid)effecten hebben bereikt. Daarom willen we proefprojecten opstarten om na te trekken of bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad of de herinrichting van een schoolomgeving inderdaad heeft bijgedragen tot het fietscomfort of een verhoogde verkeersveiligheid. Een samenwerking met de minister van Openbare Werken en met de gebruikersorganisaties is hierbij essentieel.

Beleidsnota Openbare Werken:

De druk van verkeer en de verkeersinfrastructuur (voornamelijk het wegverkeer) op de omgeving is groot, niet alleen in termen van hinder maar ook in termen van veiligheid en leefbaarheid (barrièrewerking). Om de doelstellingen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te behalen is het noodzakelijk om gewestwegen en hun omgeving veilig en leefbaar in te richten. In stedelijke omgeving zal dit gebeuren door het wegwerken van knelpunten (aanpak zwarte punten, de herinrichting van

schoolomgevingen,), het doorvoeren van een snelheidsharmonisatie en de introductie van ISA. Maar ook de aanleg van fietspaden en het afstemmen van de rijnsnelheden op de omgeving blijven belangrijke maatregelen voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Daarnaast heeft ook de kwaliteit van de publieke ruimte een belangrijkere impact op de leefkwaliteit. Het gaat hier vooral over de wijze van inrichting die een brede maatschappelijke meerwaarde kan realiseren, niet alleen voor de gebruikers van een bepaalde plek, maar ook voor de gemeenschap in haar geheel.

Het verhogen van de verkeersveiligheid ter hoogte van schoolomgevingen gelegen langs of in de onmiddellijke buurt van gewestwegen en het bevorderen van het voetgangers- en fietsverkeer van en naar de scholen is een belangrijk aandachtspunt. Dit zal gerealiseerd worden door infrastructurele ingrepen in samenwerking met de gemeenten, het - liefst dynamisch - verlagen van de snelheden in deze gebieden en het nog beter afstemmen van de verkeerslichten op fietsers en voetgangers.

Beleidsnota Ruimtelijke Ordening:

Een doordachte inrichting van wegen en openbaar domein, en het voorzien in ruimte voor andere vervoersvormen kunnen de verkeersleefbaarheid en de veiligheid gevoelig verhogen.

Beleidsnota Stedenbeleid:

In veel steden is in de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de renovatie van de publieke ruimte. Dat geldt zeker voor de stadscentra, stationsomgevingen en de publieke ruimtes in de drukke bezoekerszones. De inspanningen voor investeringen in de publieke ruimte zijn echter meestal niet over heel de stad gespreid. De fysieke inrichting van de publieke ruimte en de zorg voor de duurzame kwaliteit staan meer centraal in de lokale investeringen.

Beleidsdocumenten provinciale en gemeentelijke overheden

Naast de beleidsdocumenten van de Vlaamse overheid bestaan een heel aantal beleidsplannen op provinciaal en gemeentelijk niveau, die rechtstreeks of onrechtstreeks mee vorm geven aan het voetgangersbeleid op het betreffende niveau. Het gaat ondermeer om ruimtelijke structuurplannen, ruimtelijke bestemmingsplannen, milieubeleidsplannen, samenwerkingsovereenkomsten enz. Deze beleidsdocumenten zijn een verdere uitwerking of verfijning van het Vlaamse beleid, maar kunnen ook behoren tot hun kerntaken.

De provincies zijn hét beslissend niveau wat betreft voetgangersinfrastructuur in eigen beddingen: in heel wat procedures van de Wet op de Buurtwegen hakt de provincie de knoop door. In het kerntakendebat werd gevraagd aan de Vlaamse provincies een visie uit te werken op “trage mobiliteit”. De provincies hebben desgewenst, in het kader van de subsidiariteit, de mogelijkheden deze infrastructuren te subsidiëren.

De uitvoering van het voetgangersbeleid zal in de meeste gevallen gebeuren door de lokale overheden: inrichtingsmaatregelen of het opnemen van projecten ten voordele van voetgangers. Een Vlaams voetgangersbeleid moet er dan ook op gericht zijn deze niveaus bij de visie op bovenlokaal niveau te betrekken en – conform het subsidiariteitsbeginsel – een aangepast instrumentarium aan te bieden. .

2.3 Stand van zaken

Het voetgangersbeleid op Vlaams niveau bestaat in zijn huidige vorm uit een reeks minder of meer samenhangende maatregelen en initiatieven. Onderstaande opsomming geeft een niet limitatief-overzicht in functie van hogervermelde beleidsbenaderingen.

Regulerend beleid

Het regulerend beleid komt overeen met het juridisch kader, besproken onder 2.1.

Faciliterend beleid

- Mogelijk maken / uitvoeren van infrastructurele aanpassingen (trottoirs, oversteekplaatsen, voetgangersbruggen en –tunnels). Infrastructuraanpassingen moeten er op gericht zijn dat de overgang tussen specifieke voetgangersinfrastructuren (voetgangerszones, trage wegen, ...) en de openbare wegen waarop eveneens gemotoriseerd verkeer plaats heeft, veilig kan verlopen. Deze overgangen zijn vaak belangrijke knelpunten die lokaal voetgangersverkeer ernstig bemoeilijken (verkeersonveiligheidsgevoel).
- Ondersteunen van een voetgangersbeleid op lokaal niveau. De hogere overheden kunnen via vorming, publicaties, methoden de lokale overheden ondersteunen. Voorbeelden uit het buitenland zijn ondermeer de uitgave van een werkboek voetgangersbeleid voor gemeenten met een stappenplan of werkmethodeken. Ook opleiding voor mobiliteitsambtenaren inzake trage wegen en voetgangersvoorzieningen kan vanuit de hogere overheid worden georganiseerd.
- Snelheidsbeleid (bv. zone 30 schoolomgevingen): het beheersen van snelheid vormt eveneens een belangrijk instrument om verplaatsingen te voet te stimuleren, voornamelijk in woongebieden. Elk mobiliteitsplan voorziet in een ‘snelheidskaart’ als basis voor een transparant en doeltreffend snelheidsbeleid. Ook werden een aantal richtlijnen opgesteld voor snelheidszones en de afbakening van de zone 30 in schoolomgevingen aan gewestwegen.
- Wegwerken van letterlijke en figuurlijke barrières die te voet gaan bemoeilijken.

- Identificatie van gewenste intergemeentelijke voetgangersverbindingen en daarop de “missing links” (kleine brugjes, overgroeide beddingen, ...) wegwerken in functie van bovenlokale netwerken. De hogere overheid kan intergemeentelijke samenwerkingsverbanden (financieel) ondersteunen.
- Implementatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in het bovenlokaal en lokaal beleid (zie verder).
- Mobiliteitsconvenant en modules: Een aantal modules die in het kader van het mobiliteitsconvenant kunnen worden afgesloten, hebben rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking op voetgangers. Het betreft over het algemeen wel enkel maatregelen langsheen gewestwegen. Mooie voorbeelden hiervan zijn de modules 3 (herinrichting van een doortocht), 6 (net houden van gewestwegen), 14 (aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting), 15 (flankerende maatregelen), 18 (heraanleg oversteekplaatsen aan gewestwegen) en 19 (streefbeeldstudie).
- Uitbouw openbaar vervoer, zowel op vlak van aanbod als op vlak van infrastructuur.
- Aanpak van schoolroutes: Met de brochure ‘Schoolroutekaarten’ ondersteunt de Vlaamse overheid gemeenten bij het opstellen van schoolroutekaarten.
- Oprichting van de MORA: sinds september 2007 is de Vlaamse MOBiliteitsRAad actief. Deze raad is een adviesorgaan dat bestaat uit vertegenwoordigers van de belangrijkste betrokken actoren (sociale partners, mobiliteitsverenigingen, experts). De MORA heeft tot taak de Vlaamse Regering bij te staan in het maken van de strategische mobiliteitskeuzes.
- Sinds 2006 kunnen verenigingen actief rond duurzaam verplaatsingsgedrag erkend worden als mobiliteitsvereniging. Deze erkenning werd decretaal vastgelegd. Met dit decreet hebben de verenigingen, die een belangrijke partner zijn van de overheid als het gaat om draagvlakvorming, meer rechtszekerheid om een structurele werking uit te bouwen. Een aantal organisaties werden erkend als mobiliteitsvereniging. De vzw Voetgangersbeweging en vzw Trage Wegen werden beiden als mobiliteitsvereniging erkend. De Voetgangersbeweging werkt als belangenorganisatie zowel op vlak van draagvlakvorming (Kom op Straat) als beleidsondersteuning (Steunpunt Straten) aan alle aspecten van het voetgangersbeleid, Trage Wegen van haar kant werkt ondersteunend voor publiek en overheid aan het stimuleren en (her)waarderen van het trage wegennetwerk.

Stimulerend beleid

- Financiering van heraanleg van doortochten of overgangen door Vlaamse overheid. Ook in plattelandsprojecten of landelijke inrichtingen worden eigen beddingen geherwaardeerd met Vlaamse overheidssteun.
- Module 15: flankerende maatregelen i.f.v. trage wegen. De gemeenten kunnen deze module aanwenden om het gebruik en de kennis van trage wegen te stimuleren. Het plaatsen van naamborden op trage wegen of het verspreiden van trage wegen-kaarten onder de bevolking stimuleert het verplaatsingsgedrag te voet.
- “Trage wegen: Handboek voor lokale besturen” en “Wegwijzer trage wegen” met steun van Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid financierde het uitvoeren van een aantal proefprojecten rond trage wegen in gemeenten die de Samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse overheid ondertekenden.

Deze ervaringen werden in een handboek gegoten. Daarnaast bracht de vzw Trage Wegen een Wegwijzer uit waarin de basisbegrippen over trage wegen uitgebreid uit de doeken worden gedaan

Flankerend beleid

Aandacht voor voetgangersverplaatsingen en –voorzieningen kan niet alleen door het mobiliteitsbeleid worden geclaimd. Deelfacetten van het voetgangersbeleid komen impliciet aan bod in andere beleidsdomeinen. In volgende paragrafen wordt gescreend hoe overige beleidsvelden (dan mobiliteit) momenteel van invloed zijn op het voetgangersbeleid.

Ruimtelijke ordening

Het beleid ruimtelijke ordening en ruimtelijke planning is erop gericht strategische keuzes te maken voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In de structuurplannen van de drie overheidsniveaus worden uitspraken gedaan die het voetgangersbeleid beïnvloeden. Zo hanteert het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bijvoorbeeld het principe dat kantoorlocaties bij voorkeur in stationsomgevingen worden gevestigd. De provinciale structuurplannen zetten ondermeer krijtlijnen uit voor recreatiegebieden, grootwinkelzones, vervoersknooppunten enz. De gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen kunnen uitspraken doen over de afbakening van autoluwe kernen, voetgangerszones, netwerken voor zwakke weggebruikers enz. Netwerken van trage wegen kunnen worden uitgewerkt in de landschappelijke structuur. Door te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen (ruilverkavelingen, nieuwe woonwijken, reconversie van bedrijventerreinen enz.) kan het voetgangersbeleid worden ondersteund. Herwaardering van historische trage wegen kan deel uitmaken van het erfgoedbeleid.

Aangezien elk ruimtelijk structuurplan eigen accenten legt in functie van de lokale context, varieert de mate waarin gemeentelijke structuurplannen invloed hebben op het lokale voetgangersbeleid.

Op het niveau van ruimtelijke bestemmingsplannen (BPA's en RUP's) wordt de ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd in diverse bestemmingszones. De ruimtelijke ontwikkeling en de juridische mogelijkheden ervan zijn bepaald in de stedenbouwkundige voorschriften. In functie van het voetgangersbeleid kan de aanduiding van voetgangersgebieden, trage wegen en erfdienstbaarheden aan de orde zijn.

Stedenbeleid

De kwaliteit van de publieke ruimte is één van de belangrijkste afwegingscriteria om zich al dan niet te voet te verplaatsen. Het stedenbeleid van de Vlaamse overheid voorziet via het stadvernieuwingfonds middelen voor ondermeer kwaliteitsverbetering van de publieke ruimte in bepaalde stedelijke gebieden.

Plattelandsbeleid

In het plattelandsbeleid gaat aandacht naar toeristische potenties en recreatieve ontsluiting van het platteland. De betreffende beleidsnota geeft aan dat trage wegen kunnen worden ingeschakeld om recreatief medegebruik mogelijk te maken. Daarnaast wordt de problematiek van dalende

verkeersleefbaarheid in kleine kernen aangekaart. Het behoud van de kwaliteit en het basisonderhoud van het publiek domein is in kleine dorpskernen dikwijls moeilijk te bewerkstelligen.

In het 'buitengebied' (cfr. ruimtelijk structuurplan Vlaanderen) is de Vlaamse overheid rechtstreeks actief als het gaat over projecten van landelijke inrichting (Ruilverkaveling, Landinrichting, Natuurinrichting of specifieke projectgebonden maatregelen). Deze landelijke inrichting kan verregaande gevolgen hebben op de voetgangersinfrastructuur van een bepaalde streek: er kunnen paden verdwijnen of juist opnieuw gecreëerd worden. Het is van belang dat een Vlaams voetgangersbeleid oog heeft voor de impact van dergelijke projecten.

Toerisme en cultuur

Toerisme Vlaanderen identificeerde 3 zones waar wandelnetwerken prioritair worden uitgebouwd. Het wandeltoerisme promoot te voet gaan als eenvoudige en ontspannende verplaatsingsvorm.

Wandelnetwerken geven de wandelaar bovendien creativiteit en het netwerkidee wordt ook later meegedragen in de functionele verplaatsingen. Deze netwerken moeten kwaliteitsvol worden gerealiseerd en de ervaring -ook op mobiliteitsvlak- moet als methodiek worden aangeboden aan lokale en bovenlokale overheden

Gelijke kansen

Toegankelijkheid is één van de pijlers van het gelijkemansbeleid. Hiermee wordt zowel fysieke als sociaal-culturele toegankelijkheid bedoeld. Het beleid hanteert het principe van integrale toegankelijkheid: alle voorzieningen voor leven, wonen en werken moeten effectief bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar zijn voor iedereen. Gebouwen, openbaar vervoer en publieke ruimten zijn vaak niet of onvoldoende toegankelijk voor mensen met functiebeperkingen. De praktijk wijst uit dat mensen dagelijks met hindernissen worden geconfronteerd die hun deelname aan het socio-culturele leven beperken. Het beleid pleit voor een toegankelijke leefomgeving als sleutelement in de realisatie van een maatschappij die gelijke kansen nastreeft.

In elke provincie werd inmiddels een Provinciaal Steunpunt Toegankelijkheid opgericht, waardoor het Vlaams beleid wordt doorvertaald naar het gemeentelijke niveau.

Openbare werken

Het beleid openbare werken erkent dat de kwaliteit van de publieke ruimte een belangrijke impact heeft op de leefkwaliteit. De wijze van inrichting kan een brede, maatschappelijke meerwaarde realiseren; niet alleen voor de gebruikers van een bepaalde plek, maar ook voor de gemeenschap in haar geheel. De gebruiks- en belevingswaarde van publieke ruimte zal verhoogd worden via infrastructurele ingrepen. Het bevorderen van het fiets- en voetgangersverkeer is één van de doelstellingen binnen het beleid openbare werken. Dit moet ondermeer gebeuren door de aanpak van schoolomgevingen in de onmiddellijke nabijheid van gewestwegen.

Onderwijs

Vanuit het Departement Onderwijs gaat veel aandacht uit naar de woon-schoolverplaatsingen. Vanuit dit departement is er een sterke sturing aangaande het georganiseerd leerlingenvervoer. Momenteel wordt dit leerlingenvervoer hervormd. Hierbij ligt de focus niet langer op het busvervoer, maar veeleer op het STOP-principe. Dit betekent dat meer gekeken wordt hoe leerlingen zich anders kunnen verplaatsen vanuit de verschillende vervoersmodi in volgorde van Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenvervoer.

Bij deze hervorming is ook het Departement Mobiliteit en Openbare Werken betrokken.

Jeugdwerk

Het Vlaamse jeugdwerk genereert bijzonder veel voetgangersverplaatsingen. Binnen het Vlaams mobiliteitsbeleid is het jeugdwerk een specifiek aandachtsdomein: het vrijwaren van een netwerk waarop kinderen en jongeren zich kunnen verplaatsen zonder in een keurslijf gedwongen te worden is een bezorgdheid.

Milieubeleid

Het Vlaamse Milieubeleid grijpt eveneens in op het mobiliteitsbeleid. Dat is logisch, want het afstemmen van het mobiliteitsbeleid met een adequaat natuur- en milieubeleid is voor beide domeinen een win-winsituatie. Zo spaart duurzame mobiliteit spaart juist ons milieu. Materiaalkeuzes bij inrichtingen worden in sommige beschermde gebieden (dijkpaden doorheen habitatrictlijngebieden) gereguleerd. Er is een koppeling voorzien tussen de Samenwerkingsovereenkomst en de Mobiliteitsconvenant.

Milieubeleidsplannen bevatten steevast een hoofdstuk mobiliteit om zo milieudoelstellingen te realiseren. Een Vlaams voetgangersbeleid moet deze complementariteit nog versterken.

3 Bovenlokaal voetgangersbeleid in andere regio's

Om een zicht te krijgen op de stand van zaken met betrekking tot bovenlokaal voetgangersbeleid, deed de Voetgangersbeweging navraag bij haar buitenlandse zusterorganisaties. Hoewel er een aantal interessante initiatieven valt op te merken, blijkt dat het voetgangersbeleid op nationaal niveau in de meeste gevallen vrijblijvend en weinig concreet is. Waar er goede voorbeelden van een succesvol beleid te noteren zijn, gaat het meestal om lokale initiatieven – weliswaar veelal van grotere lokale overheden.

3.1 Cases

Het onderzoek van een aantal projecten buiten Vlaanderen is bedoeld om beter inzicht te krijgen in de verschillende wijzen waarop een bovenlokaal voetgangersbeleid tot stand komt en wordt uitgevoerd.

Frankrijk

De automobielenindustrie is een belangrijke speler in de Franse economie. Ondermeer daardoor koppelt de publieke opinie de gevolgen van autogebruik niet aan de normen van duurzame ontwikkeling. Het concept van de autovrije straat of autoluwe wijk is in Frankrijk dan ook nauwelijks bekend.

In Parijs daarentegen doet de openbare vervoersmaatschappij RATP onderzoek naar mobiliteitsoplossingen ten voordele van voetgangers en openbaar vervoer. 55,5% van de huishoudens in Parijs bezit geen auto en de stad heeft een sterk uitgebouwd openbaarvervoernetwerk.

Naarmate men verder van het stadscentrum verwijderd is, wordt het openbaarvervoernetwerk minder dicht en efficiënt. RATP bouwt zijn netwerk in de buitenwijken en randsteden van Parijs verder uit, waarbij op korte termijn het aanbod even hoog moet zijn als in de eerste gordel rond de binnenstad. Deze verbetering kan helpen bij de vermindering van het autobezit en het verhogen van het aantal voetgangersverplaatsingen. Om dit proces te ondersteunen wordt tegelijk werk gemaakt van de ontwikkeling van autoluwe en autovrije gebieden.

Het concept van autovrije huisvesting komt tegemoet aan diverse belangen.

- Voor gebruikers van het openbaar vervoer biedt een leven zonder auto mogelijkheden om betere huisvesting te vinden in de directe agglomeratie (d.w.z. beter dan in de binnenstad).
- Lokale besturen kunnen een meer coherent ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid uitbouwen.
- Met het aanbieden van vernieuwende woonvormen kunnen projectontwikkelaars een nieuwe, specifieke doelgroep aanspreken; jonge gezinnen bijvoorbeeld.
- Openbare vervoersmaatschappijen kunnen baat hebben bij een modal change van autogebruik naar wandelen en bus- of metrogebruik.

Groot-Brittannië

Het Verenigd Koninkrijk kent sinds mensenheugenis 'the Right of Way': het openbare recht van doorgang is de evidentie zelve op de vele, aangeduide en bewegwijzerde 'public footpaths'. Deze lopen door en tussen weiden en akkers. De voetganger dient er zich aan de "Country Code" te houden en door het gebruik van de paden verbindt hij of zij er zich toe bijvoorbeeld geen dieren te storen of zwerfvuil achter te laten. Het eeuwenoude Right of Way garandeert de doorgang van de wandelaar ten voordele van domeinvormers. De bevolking maakt dan gretig gebruik van dit netwerk, dat in de buurt van dorpen ook voor functionele verplaatsingen wordt gebruikt en in zijn geheel een enorme toeristische troef betekent. Daarnaast zijn in geheel het Verenigd Koninkrijk aanvullende wetgevingen van kracht die het recht van doorgang versterken. Bepaalde regio's leggen zelfs hun gemeentebesturen de plicht op de paden te bewegwijzeren. Het bestuderen van de grondslagen van dergelijke wetgeving kan inspirerend zijn voor Vlaanderen.

Groot-Brittannië kent heel wat beleidsinitiatieven ten aanzien van voetgangersbeleid op bovenlokaal niveau. Zo zijn er ondermeer 'A Walking Strategy for Scotland' en 'The Walking Plan for London'. Binnen

het bestek van onderhavige opdracht is het niet mogelijk de brede waaier aan Britse initiatieven uitvoerig te bespreken. We beperken ons tot een bovenlokaal beleidsdocument dat inspirerend kan zijn voor het Vlaams voetgangersbeleid.

Encouraging Walking: advice to local authorities

Het Britse Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR) publiceerde in 2000 een document met een groot aantal tips voor lokale besturen om wandelen aantrekkelijker te maken als verplaatsingsvorm. Het document is een handleiding om het beleid om te zetten in de praktijk. Het bevat concrete aanbevelingen en checklists. De opstelling van het document werd begeleid door een stuurgroep en diverse werkgroepen. Hierin waren verscheidene overheidsniveaus, administraties, belangengroepen en onderzoeksinstellingen vertegenwoordigd.

Vooreerst worden de beleidsprioriteiten bijgesteld. Om een voetgangersbeleid te voeren moet het uitgangspunt zijn

- dat te voet gaan sociale, economische en gezondheidsvoordelen heeft,
- dat te voet gaan een belangrijk aandeel uitmaakt van het aantal verplaatsingen
- en dat een toegankelijk openbaar domein een noodzakelijke voorwaarde is om wandelen aantrekkelijk te maken.

Vervolgens gaat men in op de wisselwerking met bestaande planningsinstrumenten en het tot stand brengen van partnerships. Aandacht gaat naar 'local transport plans' (mobiliteitsplannen), 'land use planning' (ruimtelijke ordening) en vervoersplannen (van scholen en bedrijven). Daarnaast bieden programma's ter bevordering van de volksgezondheid aanknopingspunten voor een voetgangersbeleid. Tenslotte gaat aandacht naar het bevorderen van recreatief wandelen. Het hoofdstuk sluit af met een lijst van mogelijke partners die betrokken kunnen worden bij het uitwerken van een voetgangersbeleid. Een greep uit dit overzicht:

- openbaar vervoermaatschappijen
- werkgevers
- diverse overheidsinstellingen (milieu, wegen, plattelandsontwikkeling, gezondheidszorg, ...)
- bewonersgroepen, buurtcomités
- automobieliindustrie
- politie
- ...

Voorts geeft het document een overzicht van mogelijke praktische acties en maatregelen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen acties op strategisch niveau (planning) en op tactisch niveau (korte termijn acties). Strategische acties situeren zich op het niveau van ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning. Tactische maatregelen vallen onder openbare werken en handhaving.

Aandachtspunten die aan bod komen zijn:

- de rol die professionele instellingen en vormingsorganisaties kunnen spelen om de principes van het transportbeleid in de praktijk te brengen (o.a. vorming en sensibilisering van planners en ingenieurs);
- het opnieuw toewijzen van wegruimte aan de verschillende weggebruikers, waarbij een evenwichtige balans wordt nagestreefd (traditioneel is het autogebruik maatgevend voor de weginrichting);
- het voorzien en uitrusten van goede voetgangersroutes en –netwerken;
- het ontwikkelen van voetgangersgebieden en van zones met beperkte toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer;
- het voorzien en zo nodig herlokaliseren van knooppunten en haltes van openbaar vervoer op goed bereikbare plaatsen; het op maat van voetgangers inrichten van stationsomgevingen;
- het verhogen van de algemene verkeersveiligheid, o.m. door sensibilisatie, educatie, snelheidsmanagement, infrastructuraanpassingen en handhaving;
- het verminderen van (gevoelens van) sociale onveiligheid en het verbeteren van de sociale controle (meer mensen op straat), in het bijzonder rond knooppunten van openbaar vervoer;
- het promoten van wandelen en fietsen als gemakkelijk haalbare vorm van lichaamsbeweging en het voorkomen van conflictsituaties tussen wandelaars en fietsers;
- het tot stand brengen van een aantrekkelijke omgeving, die mensen stimuleert om te voet te gaan;
- aandacht voor de kwaliteit en het onderhoud van verhardingen in voetgangerszones, met het oog op het reduceren van het aantal valpartijen;
- het voorzien van veilige, comfortabele oversteekplaatsen;
- het tot stand brengen van kwaliteitsvolle ‘home zones’ (woonerven), waarin heel wat van bovenstaande aandachtspunten worden gebundeld.

Elk van deze aandachtspunten is in het document beknopt verder uitgewerkt.

Tenslotte pleit ‘Encouraging Walking’ voor een langetermijnbeleid, dat inspeelt op de gewoontes van mensen. Alleen langdurige campagnes, educatie en promotie kunnen ertoe bijdragen dat mensen hun verplaatsingsgedrag gaan wijzigen. De centrale overheid, lokale overheden, middenveldorganisaties, educatieve instellingen, werkgevers en de gezondheidssector moeten samenwerken om te voet gaan als verplaatsingsvorm te promoten. De betrokkenheid van de bevolking (o.a. via verenigingen en bedrijven) is daarbij een cruciale succesfactor.

Nederland

Creëer je eigen ommetje

De Ommetjesprijsvraag is symptomatisch voor de Nederlandse dynamiek die momenteel heerst om wandelen dicht bij huis en lokale verplaatsingen te voet te promoten. De ommetjesprijsvraag wordt gesponsord door de Nederlandse Postcode Loterij en combineert elementen van mobiliteit, toerisme en plattelandsontwikkeling. Meer nog dan in Vlaanderen verdwenen in Nederland door ruilverkaveling, dorps- en stadsuitbreiding en de aanleg van infrastructuur veel historische voetpaden, zoals kerk- en jaagpaden

uit het landelijk gebied. Uit de meer dan 450 voorstellen om terug paden te creëren rond stads en dorpskernen werden elf provinciale winnaars en één landelijke laureaat gekozen.

Provinciale wandelnetwerken

Op beleidsvlak wordt deze Nederlandse dynamiek vertaald door de provincies die de komende jaren veel middelen investeren in het uitbouwen van provinciale wandelnetwerken in eigen bedding. Hierbij gaat veel aandacht naar het combineren van recreatief en functioneel verkeer, en dit volgens vastgelegde kwaliteitscriteria. Alleen al de provincie Zeeland streeft naar het realiseren van 500 km extra voetgangersinfrastructuur op 5 jaar tijd. Bovendien is er een duidelijke planning en bevoegdheidsverdeling, want ook particulieren, natuurverenigingen en uiteraard de gemeenten als wegbeheer zijn bij het project betrokken.

Verenigde Staten

In de Verenigde Staten bestaan er diverse initiatieven en projecten. Eén van de betere initiatieven op bovenlokaal niveau is het **'Wisconsin Pedestrian Policy Plan 2020'** van de staat Wisconsin. Het plan definieert zowel op niveau van de staat als op lokaal niveau maatregelen die verplaatsingen te voet én de veiligheid van voetgangers moeten doen toenemen. Het Pedestrian Plan gaat uit van:

- het aanreiken van een bovenlokaal beleidskader
- het aanduiden van het Wisconsin Department of Transportation (WisDOT) als partner
- het definiëren van de rol van het lokale bestuur.

Bij de opmaak van het plan was de betrokkenheid van het publiek een uitgangspunt. Een adviesgroep bestaande uit burgers, verkeersdeskundigen uit de publieke en private sector en belangengroepen heeft rechtstreeks input geleverd bij de totstandkoming van het plan.

Het plan onderscheidt naast voetgangers als algemene groep (iedereen is op een bepaald moment voetganger) ook een groep 'voetgangers met bijzondere behoeften': senioren, kinderen en mensen met een handicap. Rekening houdend met de beperkingen van deze groep voetgangers, wordt het concept van Universal Design¹ naar voor geschoven als uitgangspunt van het pedestrian plan.

De drie doelstellingen van het plan zijn:

- het doen toenemen en verbeteren van de kwaliteit van de voetgangersverplaatsingen in Wisconsin
- het terugdringen van het aantal ongevallen met voetgangers
- het verhogen van de beschikbaarheid van advies m.b.t. voetgangersplanning en -ontwerp voor staats- en lokale ambtenaren en burgers.

¹ Universal Design gaat uit van de idee dat voorzieningen niet worden ontworpen op maat van een doelgroep, maar voor de meerderheid van de gebruikers, inclusief kinderen, senioren en personen met een handicap. In termen van voetgangersvoorzieningen betekent dat, dat het voetgangerssysteem is ontworpen voor alle gebruikers en niet voor een 'standaard' gebruiker.

De eerste doelstelling is een doorvertaling van de federale wetgeving naar het niveau van de staat Wisconsin. Bij de tweede doelstelling wordt de noodzaak erkend van een gemeenschappelijke inspanning waarbij infrastructuurinrichting, handhaving en publiekseducatie betrokken zijn. De finaliteit is niet alleen het verhogen van de verkeersveiligheid, maar ook van de levenskwaliteit op wijkniveau. Belangrijk hierbij is dat de resultaten meetbaar zijn (ongevalcijfers).

De derde doelstelling houdt in dat de transportadministratie van de staat haar adviserende en begeleidende functie naar lokale overheden verder uitbouwt met een duidelijk accent op het aspect 'voetgangers'. Er blijkt een grote vraag te zijn naar advies en informatie met betrekking tot voetgangersbehoeften op lokaal niveau.

De implementatie van deze doelstellingen gebeurt door een reeks maatregelen en acties, waarbij de staat Wisconsin zelf haar verantwoordelijkheid neemt. Een opsomming daarvan is terug te vinden in het rapport (<http://www.dot.wisconsin.gov/projects/state/docs/ped2020-plan.pdf>).

Het document eindigt met een aantal concrete engagementen voor het eerste jaar na de inwerkingtreding van het Pedestrian Plan. In de eerste plaats krijgt het Pedestrian Plan een vervolg in de vorm van een handboek met goede praktijkvoorbeelden. Daarnaast worden alle lopende projecten met betrekking tot State Trunk Highways gescreend op vlak van voetgangersvoorzieningen. Nieuwe projectvoorstellen worden onderworpen aan een aantal criteria die de noodzaak en vorm van voetgangersvoorzieningen in beeld moeten brengen. Voorts wordt een werkgroep opgericht die het juridisch kader m.b.t. voetgangersvoorzieningen onder de loep neemt. Een analyse van ongevalsstatistieken versus voetgangersveiligheid wordt ondernomen. Verder onderzoek naar voetgangers, voetgangersverplaatsingen en voetgangersvoorzieningen staat tevens op het agenda. Tenslotte zet WisDOT een workshop op, met focus op drie thema's: (1) planning en ontwerp van voetgangersfaciliteiten; (2) veiligheid en handhaving; (3) voetgangersmobiliteit en toegankelijkheid.

Het plan is momenteel in uitvoering. De lokale kantoren van het Wisconsin Department of Transport richten zich naar het plan wanneer voetgangersvoorzieningen aan de orde zijn bij ingrepen aan het *highway* netwerk. Lagere overheden gebruiken het plan als handleiding bij werken aan het lokale wegennet. In functie van nieuwe ontwikkelingen en het afstemmen van andere planinitiatieven zal het Pedestrian Plan regelmatig worden herzien en bijgestuurd. De verdere output van het plan is de publicatie van een Best Practices Resource Guide. Dit handboek moet als referentie dienen om zowel op bovenlokaal en lokaal niveau projecten uit te voeren ten behoeve van voetgangers. Uit navraag blijkt dat de publicatie van dit handboek vertraging heeft opgelopen en voorzien is voor dit jaar.

Wallonië

PICVerts: « Plan d'Itinéraires Communaux Verts »

In 2005 ging het Waalse Gewest in 13 Waalse gemeenten van start met PICVerts. Het doel is om een lokaal netwerk van buurtwegen uit te bouwen voor niet-gemotoriseerd verkeer. Bovendien is sensibilisatie een uitdrukkelijke doelstelling van PICVerts: te voet gaan aanmoedigen en het voetgangersnetwerk als dusdanig beschermen. Dat niet alleen uit functioneel oogpunt, maar ook als publiek patrimonium. Het gaat daarbij voornamelijk om een alternatief voor de wagen voor korte verplaatsingen en dit door de mensen een verkeersveilig netwerk aan te bieden. De vaak verwaarloosde of ingenomen buurtwegen krijgen bij de ontwikkeling van een gemeentelijk PICVert een nieuw leven. Er wordt een netwerk uitgetekend om de lokale attractiepolen met elkaar te verbinden: de scholen, het gemeentehuis, het postkantoor, de sporthal, warenhuizen enzoverder. In de meeste gevallen biedt het netwerk van deze wegen nog extra voordelen: naast een heel andere kijk op de gemeente (achter tuinen, binnendoor), ontsluiten ze vaak erfgoedsites of natuurgebieden. Een PICVert is opgevat als de hoofaders van traag verkeer in de gemeente. Ze zijn een aanvulling op bovenlokale netwerken voor niet-gemotoriseerd verkeer (zoals het bekende RaVel-netwerk op oude spoorwegzates) en ze worden op hun beurt nog eens aangevuld door het fijnmazige netwerk van reguliere voet- en buurtwegen. Met PICVerts wil het Waals Gewest een bestaand netwerk opwaarderen, zodat het aan de nieuwe behoeften van 'zachte' mobiliteit kan beantwoorden. Na een reeks van 9 pilootprojecten verspreid over 13 gemeenten, is er voor de komende twee jaar 3 miljoen euro vrijgemaakt voor nieuwe projecten. Een GIS-toepassing bundelt bovendien alle realisaties.

Liaisons Inter-Villages

Een opmerkelijk initiatief is het Leader+-project Liaisons Inter-Villages (LIV) op het grondgebied van 4 Naamse gemeenten. Een grootscheepse inventarisatie van alle trage wegen leidde er tot het uittekenen van verbindingen tussen alle dorpen (39 dorpen - totale oppervlakte meer dan 320 vierkante kilometer) in het gebied. Op basis van investeringsplannen en jaarprogramma's voor de gemeenten komen deze verbindingen (terug) tot stand. Daarvoor worden oude buurtwegen geherwaardeerd of heropend, maar ook nieuwe stukken in het netwerk kunnen dienen om het netwerk te doen sluiten.

Zwitserland

Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs

In Zwitserland werkt de FEDRO (Swiss Federal Roads Authority) een blauwdruk uit om het zachte weggebruik te promoten.

Het belang ligt voor de hand: In Zwitserland worden ongeveer de helft van de verplaatsingen te voet gemaakt. Bovendien is te voet gaan erg duurzaam: de meest ecologische, sociale en economische vorm van verplaatsen.

Het potentieel is groot: het aantal voetgangersverplaatsingen kan verhoogd worden met 20%. Bovendien tonen meerdere studies aan dat het merendeel van de bevolking investeringen in 'te voet gaan' belangrijk vindt.

De dagelijkse problemen voor voetgangers zijn veelvuldig: lange afstanden, missing links en verkeersonveiligheid, lange wachttijden aan verkeerslichten, lawaai, uitlaatgassen, obstakels op voetpaden, enz. Deze problemen manifesteren zich in alle types woongebieden, maar kunnen niet worden opgelost door de lokale besturen alleen. Het is immers de hogere overheid die voor het merendeel het kader uitzet van het verkeerssysteem. Daarom is het belangrijk dat op het hogere beleidsniveau institutionele obstakels worden bekeken.

Voor de volgende 10 jaar worden volgende doelen vooropgesteld:

- Verbetering van het voetpadennetwerk en de voetgangersinfrastructuur in samenwerking met kantons en gemeenten;
- Een stijging van 20% van het aantal voetverplaatsingen (in verhouding tot alle vervoerswijzen)
- Verbetering van de verkeersveiligheid van voetgangers (50% minder doden en zwaargewonden onder voetgangers)

Volgende werkvelden worden onderscheiden:

	Principe	Maatregelen
1	'iedereen is voetganger'	
2	Compacte woongebieden met korte trajecten	<ul style="list-style-type: none"> - garantie voor toegankelijkheid voor voetgangers (ook op openbaar vervoer.); - dienstverlening aan voetgangers; - fiscale ondersteuning voor 'te voet gaan'; - compensatie voor voetgangers, in het bijzonder voor het niet bezitten van een wagen
3	Planning en verwezenlijking van voetgangersnetwerken	<ul style="list-style-type: none"> - meer promotie voor de nationale wet op voet en wandelwegen - ontwikkelen kenniscentrum rond 'voetgangers' - herziening van de regelgeving
4	Verbeteren van de veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - weg en voetgangersinfrastructuur - voertuigen - herziening van de 'verkeerscode' en inrichtingsprincipes voor wegen - bescherming tegen vandalisme en verbetering voor oriëntatie
5	Nieuw systeem van financiering van het te voet gaan	<ul style="list-style-type: none"> - financieringssysteem en transparante weggostenberekening
6	Verbetering van basisgegevens aangaande voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> - mobiliteit - veiligheid - geografisch informatie systeem
7	Monitoring en evaluatie	<ul style="list-style-type: none"> - opvolgingsrapport (over langere termijn), en evaluatie

		van projecten aangaande voetgangersverplaatsingen;
8	Educatie en onderzoek	<ul style="list-style-type: none"> - opleiding en educatie: verdieping interdisciplinair onderzoek – conferenties – educatief materiaal aangaande voetgangersmobiliteit - onderzoek en ontwikkeling: invullen van lacunes op praktisch niveau en op vlak van sociale en economisch gerelateerde aspecten
9	Informatie en marketing	<ul style="list-style-type: none"> - media publiciteit, campagnes, wedstrijden, tentoonstellingen, etc.
10	Internationaal engagement	<ul style="list-style-type: none"> - - initiatieven op beleidsmatig vlak en ten aanzien van professionals

3.2 Conclusies

Uit de onderzochte buitenlandse voorbeelden kunnen enkele gemeenschappelijke kenmerken worden gedistilleerd.

- Het bovenlokaal voetgangersbeleid wordt in de meeste gevallen geïnitieerd en gecoördineerd vanuit het beleid mobiliteit.
- Het belang van de betrokkenheid van diverse andere beleidsdomeinen komt duidelijk in beeld. Elementen die dikwijls terugkomen zijn wisselwerking met infrastructuur, ruimtelijke planning en andere mobiliteitsvormen (vooral openbaar vervoer).
- Binnen het mobiliteitsbeleid zijn voetgangersbeleid en openbaarvervoerbeleid zijn in veel gevallen complementair.
- In een aantal gevallen wordt er vanuit het hogere beleidsniveau op twee sporen gewerkt. Enerzijds wordt een ondersteunend beleid gevoerd naar lagere overheidsniveaus; anderzijds wordt een sensibiliserend beleid gevoerd naar de burger en naar specifieke doelgroepen. Het faciliteren van lokale overheden blijkt een effectieve en efficiënte aanpak te zijn.
- Doelstellingen en maatregelen moeten resulteren in meetbare resultaten.
- Een voetgangersbeleid bestaat uit een visie op langere termijn en een aanpak op korte termijn om deze visie (gefaseerd) uit te voeren. In veel gevallen bestaat daarbij een duidelijke taakverdeling voor de diverse overheden (subsidiariteitsbeginsel). Meestal zet de hogere overheid de krijtlijnen voor de langere termijn uit, terwijl lokale overheden deze concreet invullen via aanpak van knelpunten en kansen op korte termijn.

4 Sterkte / zwakte-analyse van het huidige voetgangersbeleid op Vlaams niveau

4.1 Sterkten

- **Mobiliteitsconvenant**

In Vlaanderen bestaat een beleidskader voor samenwerking met lagere overheden: het mobiliteitsconvenant. Dit instrument is een troef voor het verder uitwerken van een Vlaams voetgangersbeleid. Er is dus een methodiek waar lokale overheden mee vertrouwd zijn om voetgangersvoorzieningen of -ingrepen te financieren. Ook het onderdeel 'flankerend beleid' is een sterkte. Het komt erop aan deze troeven uit te bouwen.

- **Vademecum Voetgangersvoorzieningen**

Het Vademecum Voetgangersvoorzieningen is een algemeen bekend standaardwerk om voetgangersinfrastructuur op lokaal niveau in te richten. Lokale overheden en infrastructuurontwerpers zouden vertrouwd moeten zijn met het Vademecum.

- **Wet- en regelgeving**

Er is een bestaand, echter beperkt, juridisch kader voor voetgangersinfrastructuur. Dit vormt de basis om tot een zekere uniformiteit te komen over het Vlaamse grondgebied (obstakelvrije zones, oversteekvoorzieningen enz.). Ook de trage wegen zijn juridisch beschermd (Wet buurtwegen 10 april 1841, Burgerlijk Wetboek, provinciale reglementen der buurtwegen).

- **Decreet Basismobiliteit**

Het decreet stelt dat iedere Vlaming recht heeft op mobiliteit. Streefdoel is om het openbaar vervoer binnen wandelafstand te brengen. Het is een argument en aanknopingspunt om openbaar vervoer en voetgangersvoorzieningen verder op elkaar af te stemmen. Het principe van basismobiliteit - en het decreet ter uitvoering ervan - is een pluspunt omdat het voetgangers in aanvulling met het openbaar vervoer een ongekennde reikwijdte biedt. Dit stimuleert meer verplaatsingen te voet, meer gebruik van voetgangersinfrastructuur en een vraag naar kwaliteitsvolle voetgangersinfrastructuur rondom openbaarvervoerhaltes.

- **Uitgebreid trage-wegennet**

In ons land bestaat een fijnmazig netwerk aan voet-en buurtwegen. Niet alleen geniet dit netwerk een sterke juridische bescherming (zie verder), het zorgt ervoor dat (zware) investeringen voor aanleggen van nieuwe paden eerder binnen de perken kunnen blijven. Het netwerk aan deze zogeheten trage wegen is in hoofdoorde en in de feiten verkeersvrij of verkeersarm.

Het netwerk is bij uitstek geschikt is voor voetgangersverplaatsingen en geniet een bijzonder sterke juridische bescherming. Een dergelijk statuut laat het optreden tegen privatieve innames en inpalmingen toe. Eén van de belangrijkste elementen is dat de beslissingsbevoegdheid inzake het netwerk bij een hogere overheid ligt, nl. het provinciale niveau. Dit maakt het doorvoeren van een bovenlokale visie, zelfs op wegen van puur lokaal belang, mogelijk. Ook het kerntakendebat tussen de Vlaamse Overheid, de provincies en de gemeenten bevestigde deze bevoegheidsverdeling.

4.2 Zwakten

- **Weinig gegevens beschikbaar**

Met uitzondering van ongevalsgegevens zijn er nauwelijks of geen onderzoeksgegevens of cijfers i.v.m. voetgangers en voetgangersinfrastructuur beschikbaar. (Bv. oppervlakte en lengte van voetgangerszones in steden, aantal km trage wegen, cijfers over voetgangersverkeer en verplaatsingsgedrag enz.).

- **Onvolkomen juridisch statuut**

Er is geen bewijslast voor openbare wegen die niet zijn opgenomen in de atlas der buurtwegen. Veel trage wegen zijn nooit opgenomen in de atlas der buurtwegen of ontstonden later. De gemeenten zijn zich vaak niet bewust dat het om openbare wegen gaat en er rijzen bewijsproblemen bij conflictsituaties. In de feiten heeft dus een groot deel van de voetgangersinfrastructuur een precair of onvolkomen juridisch statuut.

- **Onaangepaste infrastructuur**

Bij heel wat infrastructuurwerken, voornamelijk aan gewestwegen, ligt het accent op doorstroming. Het gaat niet enkel om autoverkeer, maar ook om openbaar vervoer en fietsverkeer. Daardoor ontstaan conflictsituaties tussen voetgangers en andere vervoersmodi (bv. veilige bereikbaarheid van haltes op vrije bus- en trambanen, of gebruikersconflicten voetganger-fietser op bovenlokale netwerken).

- **Beperkte beleidsinteractie**

Er is weinig interactie tussen de betrokken beleidsvelden. De voetganger wordt nog te veel benaderd vanuit mobiliteit.

- **Geen voetgangersmentaliteit**

Te voet gaan wordt (door burger en overheid) nog te weinig als volwaardig verplaatsingsalternatief bekeken.

- **Ondersteuning lokaal beleid**

Met uitzondering van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen en de beperkte mogelijkheden van het mobiliteitsconvenant is er weinig methodologische ondersteuning van Vlaams niveau naar gemeenten op vlak van voetgangersbeleid.

- **Te weinig oog voor voetgangers bij infrastructuurontwerpers**

Heel wat ontwerpen en plannen voor (her)inrichting van openbare ruimten worden opgesteld vanuit het perspectief van de 'snelle' weggebruiker (auto, openbaar vervoer, fiets).

Voetgangersvoorzieningen worden veelal ingepast in de restruimten. Aspecten die verplaatsingen te voet stimuleren zijn dikwijls niet aan de orde in het planproces (beeldkwaliteit, sociale veiligheid, rustpunten, verkeersveiligheid vanuit voetgangersperspectief, toegankelijkheid enz.)

- **Verwaarlozing van het trage-wegennet.**

Eenzijds is er de historisch gegroeide situatie van de jongste decennia waarbij de gemeenten minder of niet meer optraden bij de inname van de openbare weg (zelfs al ligt deze op private bedding) door aangelanden of door de eigenaar. Hierdoor vielen gaten in het netwerk en werd er een klimaat geschapen waarin de aanvaarding van dat soort praktijken ontstond. Hier vandaag tegenin gaan vereist van gemeentebesturen de nodige politieke kordaatheid, die geenszins evident is. Onder de noemer van verwaarlozing valt ook in vele gevallen het achterstallig onderhoud van heel wat officiële voet- en buurtwegen. Soms is dit te wijten aan een gebrek aan middelen, methodiek of personeel van de gemeenten.

- **Budgetverdeling**

Budgetten voor infrastructuur gaan veelal naar technische uitvoering en onderbouw, ten koste van de kwaliteit van de bovenbouw van het openbaar domein. Het herstel van het wegdek na uitvoering van rioleringswerken leidt bijvoorbeeld niet tot een meerwaarde voor het openbaar domein. Daarnaast is het zo dat voor nieuwe projecten te vaak gekozen wordt voor zogenaamd goedkopere oplossingen. Deze oplossingen leiden op langere termijn veelal tot een hogere kost voor wat betreft onderhoud en handhaving. Er is duidelijk een gebrek aan een totaalvisie op het kostenplaatje van het openbaar domein.

4.3 Kansen

- **Beleidsintentie van het STOP-principe**

Er is een duidelijke beleidskeuze om te voet gaan ('stappen') te promoten als eerste verplaatsingsoptie.

- **Inschakelen van het provinciaal niveau**

Zoals het geval is bij de uitwerking en financiering van fietsinfrastructuren, kunnen de provincies allicht een gelijkaardige taak opnemen voor de uitwerking van bovenlokale voetgangersnetwerken en bijhorende infrastructuurmaatregelen (ontsnippering, trage wegen, ...). Ook op vlak van gegevensverzameling en onderzoek kunnen de provincies een rol vervullen. Bestaande initiatieven op provinciaal niveau, (zoals rond schoolvervoer) kunnen worden geïntegreerd in een integrale benadering.

- **Inspelen op de actualiteit**

Er is momenteel een groot draagvlak voor mobiliteit en verkeersveiligheid. De publieke opinie vraagt ook aandacht voor de kwaliteit van het openbaar domein. Dit bleek onder meer uit polls en onderzoeken n.a.v. de gemeenteraadsverkiezingen van 2006. De kwaliteit van de nabije leefomgeving is bepalend voor het beoordelen van het (lokale) beleid.

- **Kennisverspreiding**

Er zijn opportuniteiten voor verdere uitbouw van expertise i.v.m. voetgangers bij Vlaamse administratie, provincies en gemeenten. Gerichte vormingspakketten voor ambtenaren kunnen deze expertise tot een verworvenheid maken. In 2006-2007 volgden ambtenarenteams van 1/3 van de Vlaamse gemeenten een vormingspakket 'trage wegen'. Ook andere deelfacetten van het voetgangersbeleid kunnen in diverse vormingsmomenten worden uitgediept. In het najaar van 2007 volgden 106 deelnemers de vormingssessies 'Kleinschalige verhardingen in publieke ruimten', georganiseerd door Steunpunt Straten. Onder hen waren beleidsvoerders en ambtenaren van 32 gemeentebesturen, naast ontwerp bureaus, nutsmaatschappijen, de NMBS, provinciale en Vlaamse overheidsinstellingen enz.

Sneltoets gemeentelijke mobiliteitsconvenanten

Aangezien het mobiliteitsplan op vele plaatsen aan actualisatie toe is, is het wenselijk dat dit wordt geactualiseerd. Dit kan via de zogenaamde sneltoets. De sneltoets biedt lokale besturen de mogelijkheid vlot te identificeren op welk spoor een mobiliteitsplan opnieuw kan worden opgesteld, aangevuld of nieuwe stimulansen kan krijgen op het vlak van uitvoering. Het vaststellen van leemtes aangaande voetganger en voetgangersinfrastructuren kan een hefboom zijn tot gemeentelijke maatregelen, geschoeid op methodieken die de Vlaamse overheid ter beschikking stelt.

- **Behoud en uitbreiding wettelijk kader inzake buurtwegen**

Enkele Vlaamse decreetvoorstellen beogen een uitbreiding van het huidige juridische statuut van buurtwegen. Voorzichtigheid is evenwel geboden (zie bedreigingen), maar een verplichte actualisatie van de atlas der buurtwegen, een inventarisatie van de paden die niet zijn opgenomen in de atlas en een gedegen wettelijke bescherming van deze paden, biedt kansen tot het permanent openhouden

van erfdienstbaarheden ten voordele van de voetganger en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers.

- **Trage wegen als deel van het voetgangersnetwerk**

Het bestendigen en versterken van het bestaande tragewegennetwerk zou een hoeksteen van het Vlaams Voetgangersbeleid moeten zijn. Het inschakelen van trage wegen als autonoom netwerk voor trage mobiliteit betekent een substantiële verhoging voor verkeersveilige ruimte voor voetgangers.

- **Digitalisatie atlanten der buurtwegen.**

In de vijf Vlaamse provincies zijn of worden met uiteenlopende aanpak de atlanten der buurtwegen gedigitaliseerd om deze te vrijwaren van verder verval. Deze gegevens bieden niet alleen een historische en cartografische meerwaarde, de juridische kracht van de atlanten is het grootste argument. Het uniform en duidelijk beschikbaar stellen van de gegevens aan de bevolking kan bijdragen tot een betere kennis van het netwerk. AGIV, het agentschap voor Geo-informatie heeft daarvoor de technologie in huis.

- **Vlaamse voogdij over gemeentelijke politiereglementen**

Via aanvullende gemeentelijke politiereglementen kunnen lokale overheden gebruikersbeperkingen op de openbare wegen opleggen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Op het netwerk aan voet- en buurtwegen is in principe alle verkeer toegelaten dat over de breedte van de weg doorkan. Het is in vele gevallen wenselijk dat gemeenten initiatieven nemen om dit verkeer te regelen. Via de Vlaamse voogdij kan de Vlaamse overheid erop toezien dat dit gebeurt conform de veiligheid voor voetgangers.

- **Expertise in het middenveld**

Heel wat actoren en middenveldorganisaties in Vlaanderen zijn bezig met mobiliteitsproblematiek, aandacht voor zwakke weggebruikers enz. Dit creëert samenwerkingsmogelijkheden. De erkenning van de Voetgangersbeweging vzw en de vzw Trage Wegen als mobiliteitsverenigingen biedt mogelijkheden om de samenwerking met de overheid te intensiveren.

- **Synergie met projecten openbare werken**

De Vlaamse overheid kan via RIO-projecten van Aquafin de kwaliteit van voetgangersvoorzieningen sturen. Zo kunnen er randvoorwaarden worden gesteld aan de kwaliteit van de bovenbouw (o.a. trottoirs) bij het verlenen van subsidies voor de onderbouw (riolering).

- **Vademecum integrale toegankelijkheid**

In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt het document 'Naar een integraal

toegankelijk openbaar domein' herzien door Enter vzw. Het herwerkte document kan een aanvulling zijn op het Vademecum Voetgangersvoorzieningen.

- **Mobiliteitsraad als hefboom**

Via de MORA kan te voet gaan worden meegenomen als volwaardig element binnen het mobiliteitsdebat.

- **GIS toepassingen**

GIS toepassingen vinden steeds meer ingang in het mobiliteitsbeleid. De mogelijkheden zijn quasi onbeperkt en er valt nog heel wat pionierswerk te verrichten. Zo kan de monitoring van voetgangersnetwerken worden gekoppeld aan andere geografische data.

- **Pendelfonds**

Projecten voor voetgangers in voor- en natransport, bereikbaarheid van bedrijventerreinen: voetgangersinfrastructuur kan mee betaald worden als noodzakelijk element voor voor- en natransport.

4.4 Bedreigingen

- **Sectoraal beleid**

Uiteenlopende facetten van het voetgangersbeleid zitten verweven in diverse beleidsvelden. Onvoldoende afstemming maakt een integrale aanpak onmogelijk.

- **Beleidsfocus op andere mobiliteitsvormen en -niveaus**

Micromobiliteit komt in het Vlaams mobiliteitsbeleid weinig of niet aan bod, ook niet in het moederconvenant (bv voetgangersnetwerken).

Beleidsbenadering

Het 'infrastructuurdenken' weegt nog te zwaar door in de benadering van het mobiliteitsbeleid: iedere weggebruiker heeft zijn eigen 'zone'. Bij het ontwerpen van verblijfsstraten wordt te vaak geopteerd voor lijninfrastructuren. Deze staan in vele gevallen in schril contrast met de omgeving en leveren dan ook geen meerwaarde op voor de bewoner. Deze wordt dan ook niet gestimuleerd om al eens sneller te voet te gaan. Informatie verstrekken aangaande haalbare alternatieve wegtypologieën kan een grote stimulans zijn voor gemeenten om zelf verder te gaan bij herinrichtingen

- **Juridisch statuut van buurtwegen**

De toekomst voor een fijnmazig netwerk van trage wegen dat bij uitstek geschikt is voor voetgangersverkeer wordt gehypothekeerd door decretaal werk dat het statuut ervan wil afzwakken.

- **Autogericht denkpatroon**

Zowel bij de ontwerpers als bij de gebruikers van het openbaar domein is het perspectief van de autobestuurder overheersend. Voorzien van parkeerplaatsen is een logische keuze, dikwijls ten koste van ruimte voor zwakke weggebruikers. De evidentie om een tweede wagen te bezitten benadrukt nog de focus op de auto als meest voor de hand liggend vervoermiddel. Het autobezit- en gebruik is de sterkst bepalende factor voor het uitzicht en de functionaliteit van de publieke ruimte

- **Privatiseren van trage wegen**

Veel trage wegen zijn momenteel sluiks ingepalmd door aangelanden of eigenaars van de bedding. Bij het stilzitten van de lokale besturen rijst de concrete bedreiging dat deze paden permanent verloren gaan.

5 Totaalplan Stappen: naar een integraal voetgangersbeleid op Vlaams niveau

Een integraal beleid houdt in dat maatregelen en activiteiten op verschillende terreinen en van diverse instellingen met elkaar worden verbonden. Afzonderlijke maatregelen worden gecoördineerd tot een overzichtelijk en samenhangend geheel, waarin centrale sturing en decentrale uitvoering goed samengaan. Om tot een integraal beleid te komen, is een lang overlegproces vereist, waarbij de noden en behoeften van uiteenlopende belanghebbenden zo goed mogelijk worden geïntegreerd. Op niveau van het Vlaams gewest is enerzijds verticale afstemming nodig met hogere en lagere overheden, terwijl anderzijds een horizontale afstemming vereist is tussen de diverse beleidssectoren op het niveau van de Vlaamse overheid.

5.1 Subsidiariteit

Het subsidiariteitsbeginsel regelt de taakverdeling tussen hogere en lagere overheden. Het houdt in dat elke overheid de taken afhandelt op het niveau waarvoor het verantwoordelijk is. Hogere overheden houden zich in principe niet bezig met zaken die op lagere niveaus kunnen worden afgehandeld. In de context van voetgangersbeleid houdt dat in dat de Vlaamse of provinciale overheid zich niet bezig houdt met de concrete inrichting of uitvoering van voetgangersvoorzieningen op het terrein.

5.2 Doorwerking van het hogere kader

Op Europees en federaal niveau bestaan aanknopingspunten, richtlijnen en wetgeving die hun doorwerking hebben naar het beleid op Vlaams niveau. De rol van het lokaal en provinciaal kader werd al aangehaald onder 2.2 'Beleidskader'.

Europese Commissie

- Resolutie van 12 oktober 1988 over de bescherming van de voetganger en het Europees handvest voor de rechten van de voetganger
- Officiële positie Europese Commissie [COM (1998) 431] waarin het uitbouwen van lokale en regionale passagiersnetwerken naar voren wordt geschoven. Deze moeten worden uitgebouwd door operatoren en overheden van de geschikte instrumenten te voorzien. Zij moeten eveneens hun beleid afstemmen op het promoten van duurzame mobiliteit. In deze officiële positie moedigt de EU-commissie de “modal shift” aan door volgende aanbevelingen (geciteerd indien relevant voor voetgangersbeleid):
 - Wandelen en fietsen aantrekkelijker maken door meer wandel- en fietsvriendelijke omstandigheden te creëren
 - Wegwerken van psychologische barrières die het gebruik van auto-alternatieven verhinderen
 - Alle maatregelen bundelen met het oog op een deur-tot-deur lokaal transportsysteem

Verder bestaan er nog Europese initiatieven voor het promoten van niet-gemotoriseerde mobiliteit, zoals de Europese mobiliteitsweek, de European Car Free Day enz.

Federale overheid

Het mobiliteitsbeleid op federaal niveau beperkt zich tot wetgeving. De wegcode is dan ook determinerend voor het voetgangersbeleid op de gewestelijke niveaus. Specifiek naar voetgangers is er de ministeriële omzendbrief betreffende de oversteekplaatsen voor voetgangers (7 mei 2002).

Andere wetgeving kan een indirecte impact hebben op het voetgangersbeleid (bv. zone 30 schoolomgevingen).

Provincies

Momenteel is er geen expliciete rol weggelegd voor de provincies wanneer het om voetgangersbeleid gaat. Het gaat eerder om ad hoc maatregelen, zoals het subsidiëren van scholen die rond verkeersveiligheid actief zijn, campagnes en sensibilisering.

Een aantal provincies heeft ook de Atlas der Buurtwegen gedigitaliseerd.

5.3 Sectoroverschrijdend beleid

Het mobiliteitsbeleid kan een trekkende en coördinerende rol spelen om tot een integraal voetgangersbeleid te komen, maar input en medewerking van andere beleidsdomeinen is een conditio sine qua non. Hieronder wordt aangegeven rond welke punten er met andere beleidsvelden kan worden overlegd. Deze opsomming is niet limitatief.

Afstemming met ruimtelijke ordening

- Voeren van een locatiebeleid, gerichte locatiekeuze van voetgangersgenererende functies in ruimtelijke planningsprocessen.
- Ontwikkeling van A-locaties cfr. ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (A-locatie: plaats die optimaal ontsloten is of kan worden met het openbaar vervoer vanuit verschillende richtingen).
- Voetgangersverbindingen en trage wegen opnemen in ruimtelijke uitvoeringsplannen
- ...

Afstemming met welzijn

- Sensibilisatie rond wandelen als vorm van gezondheidspromotie
- Opstellen van fitheidsprogramma's voor senioren waarin 'te voet gaan' het evidente uitgangspunt is voor zelfstandige mobiliteit
- ...

Afstemming met openbare werken

- Projectgericht is een voetgangersreflex erg belangrijk. Grote infrastructuurprojecten zoals de aanleg van het Gewestelijk Expresnet rond Brussel, mogen de doorgaande aard van de vele voetgangersvoorzieningen niet in één pennentrek doorknippen. De Vlaamse overheid moet er ad hoc op toezien dat dergelijke ingrepen gepaard gaan met voetgangerssluizen, onderdoorgangen of bruggen
- Overbruggen van barrières (constructie voetgangersbruggen en –tunnels in aansluiting met nieuwe en bestaande voetgangersinfrastructuren en trage wegen)
- Materiaalkeuze voetgangersvoorzieningen afstemmen op het comfort van de voetganger enerzijds en met de draagkracht van de omgeving anderzijds
- Minder hinder maatregelen bij infrastructuurwerken
- Minder hinder maatregelen bij werken aan nutsleidingen
- Kwaliteitstoets RIO-projecten Aquafin
- Wegwerken van achterstallig onderhoud van voetgangerszones en van trage wegen (inschakelen van MiNa-werkers). Verzekeren van het regulier onderhoud van trage wegen door de subsidiëring regionale landschappen of door contracten met intercommunales (in gebieden waar geen regionale landschappen operationeel zijn).

- ...

Afstemming met leefmilieu

- Promoten van te voet gaan als meest ecologische verplaatsingsvorm (bv. door sensibiliseringscampagnes analoog aan 'Fiets naar Kyoto').
- Herwaarderen van trage wegen naar voren schuiven in de Samenwerkingsovereenkomst 2008-2013 (maatregelen mobiliteit) en de koppeling ervan met de maatregelen in de Mobiliteitsconvenanten.
- Opnemen ingescande atlanten der buurtwegen in de data van het Agentschap Geo-Informatie Vlaanderen.
- Volwaardige aandacht voor voetgangersvoorzieningen en -netwerken in de projecten van landelijke inrichting van de Vlaamse Landmaatschappij
- ...

Afstemming met economie

- Afstemmen van voetgangersvoorzieningen en -netwerken op lokale economie (handel, horeca, recreatie)
- ...

Afstemming met onderwijs

- Verkeersgedrag van voetgangers en fietsers prominent aan bod laten komen in educatieve pakketten
- Stimuleren van voetgangers- en fietsverplaatsingen als meest evidente vorm van schoolvervoer voor omwonende kinderen
- ...

Afstemming met plattelandsbeleid

- De Vlaamse overheid doet inspanningen voor het achterstallig onderhoud van voetgangersnetwerken. In de gemeenten die gelegen zijn in een regionaal landschap kunnen gemeentelijke milieu- en natuurwerkers worden gesubsidieerd via het MiNa-fonds. Het regulier onderhoud van voetgangersinfrastructuren in eigen bedding blijft vooral in de landelijke gebieden vaak achterstallig. Dit ligt enerzijds aan de uitgestrektheid van het netwerk, anderzijds aan de ter beschikking gestelde middelen en aan de beleidsprioriteiten. Voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid is een platteland dat toegankelijk en beleefbaar moet zijn voor voetgangers een uitgangspunt. De aanwezige infrastructuur moet er dan ook passend beheerd worden.
- Herwaardering van voetgangersverbindingen: in plattelandsprojecten moet de herinrichting of herwaardering van lijninfrastructuur gebeuren op basis van een multifunctionele aanpak. De voetganger mag hierbij niet uit het oog worden verloren. Het asfalteren van veel buurtwegen in het buitengebied leidt vaak tot een verhoogde verkeersonveiligheid voor de voetganger.
- ...

6 Aanbevelingen voor de Vlaamse minister van mobiliteit

Binnen het eigen beleidsdomein kan de minister van mobiliteit zelf heel wat initiatieven nemen als uitwerking en onderbouwing van het voetgangersbeleid. Uit de analyse die in de vorige hoofdstukken is voorgesteld, komen volgende aandachtspunten naar voor.

6.1 Onderzoek naar voetgangersgegevens in Vlaanderen

Wetenschappelijke en objectieve gegevens over voetgangersverplaatsingen, voetgangersgedrag, infrastructuur enz. zijn in Vlaanderen quasi onbestaande of verouderd. Objectieve gegevens zijn een noodzakelijke voorwaarde om beleidsbeslissingen te motiveren. De minister kan onderzoek laten voeren naar

- Voetgangersverplaatsingen, verplaatsingsgedrag, kwantificeren van verplaatsingsgegevens (frequentie, afstand, bestemmingen, voor- en natransport, ...)
- Socio-economische waarde van verplaatsingen te voet
- Voetgangersvoorzieningen (kwantiteit – o.a.. aantal kilometers verkeersvrije bedding, kwaliteit van infrastructuur, materialen, toegankelijkheidsvoorzieningen)
- Ongevalstatistieken en –oorzaken, stedelijke gebieden vs. buitengebiedgemeenten
- Budgetten voor infrastructuur: (her)aanleg trottoirs, achterstallig onderhoud, plaatsing van straatmeubilair, aanleg toegankelijkheidsvoorzieningen en voor andere uitgaven m.b.t. voetgangers (sensibilisering, ...)
- Beschikbaarheid van gemeentelijke reglementen, politieverordeningen, stedenbouwkundige verordeningen m.b.t. voetgangersvoorzieningen, obstakelvrije doorgangen, toegankelijkheid, ...
- Gebruikersconflicten voetgangers vs andere vervoersmodi (bv. veilige bereikbaarheid haltes op vrije bus- en trambanen, gebruikersconflicten voetganger-fietser op bovenlokale netwerken)

6.2 Organiseren van een beleidsrotonde

Om tot een 'Totaalplan Stappen' (integraal voetgangersbeleid op Vlaams niveau) te komen is een horizontale afstemming tussen de diverse beleidssectoren noodzakelijk. De aanzet hiervoor kan gegeven worden met de organisatie van een beleidsrotonde. De Vlaamse minister van mobiliteit kan hiervoor initiatief nemen en de kabinetten mobiliteit, openbare werken, ruimtelijke ordening, welzijn, onderwijs, stedenbeleid, volksgezondheid, sport, economie, leefmilieu en gelijke kansen rond de tafel brengen. Uitgangspunt is dat voetgangers, voetgangersinfrastructuur en voetgangersverplaatsingen een volwaardig criterium worden bij beleidskeuzes.

Vanuit het oogpunt voetgangersmobiliteit is het wenselijk dat de hele Vlaamse regering zich hiervoor engageert. Zo kan bijvoorbeeld worden aangenomen dat een aantal taken bij het aanbieden van een fijnmazig voetgangersnet in Vlaanderen een zaak is van de hele Vlaamse overheid.

De beleidsrotonde moet leiden tot concrete taakstellingen voor andere beleidsdomeinen en verzelfstandigde agentschappen die de voetgangersinfrastructuur en het voetgangersbeleid ten goede komen.

De beleidsvoornemens met betrekking tot het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden neergeschreven in oktober 2003. Hoofdstuk 8 van dit rapport handelt over de bestuurlijke aspecten van het mobiliteitsbeleid. Aandacht gaat hier ondermeer naar beleidsafstemming tussen beleidsdomeinen (8.1.1), de samenwerking tussen beleidsactoren (8.2.3) en het opstellen van beleids- of beheersovereenkomsten met gedifferentieerde verantwoordelijkheid.

Als de finaliteit van de beleidsrotonde bestaat uit een aantal bindende afspraken, kan dit initiatief de ambities van het Mobiliteitsplan Vlaanderen mee realiseren.

6.3 Stimuleren van lokale overheden

In het kader van het subsidiariteitsbeginsel en het kerntakenprincipe is een belangrijke rol weggelegd voor de lokale overheden. Zonder samenwerking tussen de beleidsniveaus onderling, is een coherent voetgangersbeleid ten dode opgeschreven. De minister van mobiliteit kan initiatieven nemen om de provinciale en gemeentelijke overheden bij deze taakstelling te ondersteunen.

- Investeren in basisvoorzieningen maar ook in prestigieuze voetgangersvoorzieningen, te voet gaan verheffen tot trendy verplaatsingswijze (vb. Calatravabrug, Bilbao).
- Promoten van het bestaande netwerk van voet- en buurtwegen als bij uitstek geschikt fijnmazig net voor voetgangersverplaatsingen door het inschakelen van dit netwerk in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Voor de gemeente gaat het om een substantiële verhoging van verkeersveilige voetgangersruimte.
- Sensibilisatie en communicatie rond de sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan als moment bij uitstek om het lokale voetgangersbeleid te evalueren. Bij het vernieuwen en/of verbreden-verdiepen kan het uitbouwen van voetgangersnetwerken een nieuw actiepoint zijn.
- Aanreiken van middelen om de in een aantal gevallen historisch gegroeide situatie van 'verval' van trage wegen recht te zetten, zoals het aanpakken van langdurig achterstallig onderhoud. Een maatregelenpakket dat wordt gesubsidieerd door de Vlaamse Overheid kan worden ingepast in een specifieke module "Voetgangersvoorzieningen" binnen de mobiliteitsconvenant.
- Schooltransport aankaarten als beleidsthema bij alle overheidsniveaus.
- Stimuleren / subsidiëren van externe kwaliteitstoets / verkeersveiligheidsaudit bij projecten openbaar domein. Ontwerpbureaus benaderen de publieke ruimte veeleer vanuit een technische en esthetische

invalshoek, terwijl het gebruikersperspectief weinig of niet aan bod komt. Hier is een belangrijke rol weggelegd voor het middenveld. De Vlaamse overheid kan structureel middelen voorzien zodat lokale overheden beroep kunnen doen op externe expertise.

- Praktijkgerichte vorming voorzien voor gemeentelijke ambtenaren en functionarissen rond voetgangersinfrastructuur en voetgangersverkeer, organisatie van vormingssessies rond goede praktijkvoorbeelden voetgangersvoorzieningen, lokaal voetgangersbeleid, enz. .
- Aandacht voor verkeersleefbaarheid op lokaal niveau (straten, buurten, wijken).
- Aandacht voor de verkeersveiligheid door het wegen op de gemeentelijke aanvullende politiereglementen. Door deze toezichtsbevoegdheid kunnen de gemeenten via een omzendbrief gewezen worden op de wenselijkheid van het weren van sluikverkeer op buurtwegen of andere maatregelen die de verkeersveiligheid ten goede komen op het gemeentelijk wegennet.
- Oprichten Stapfonds (cfr. Fietsfonds)
- Participatiemogelijkheden voorzien voor het (lokale) middenveld.

6.4 Actieplan voor- en natransport openbaar vervoer

Het netwerk en de knooppunten van openbaar vervoer kunnen slechts efficiënt functioneren wanneer de haltes en opstapplaatsen optimaal bereikbaar zijn voor het voor- en natransport. In veel gevallen gaat het om voetgangers en fietsers. Investeren in openbaar vervoer betekent ook investeren in een goede infrastructuur op de routes van en naar de opstapplaatsen. Alle schaalniveaus zijn daarbij van belang: van multimodaal knooppunt tot lokale bushalte.

Dit kan onder andere door het aanleggen of (her)inrichten van voet- en buurtwegen als doorsteek naar opstapplaatsen (inkorten van de door de voetganger af te leggen wandelafstand). Verkeersveilige paden kunnen de opstapplaats verbinden met een nabijgelegen, bestaande parking. Op die manier wordt op een kosten-efficiënte manier de opstapplaats aantrekkelijker voor woon-werkverkeer met voortransport met de wagen, terwijl er toch een voetgangerscomponent aan verbonden is.

In overleg met de openbare vervoersmaatschappijen (in casu De Lijn) en met de lokale overheden als wegbeheerder kan de minister een actieplan uitwerken waardoor de weginfrastructuur optimaal wordt ingericht in functie van voor- en natransport naar het openbaarvervoernetwerk. De koppeling met het Pendelfonds moet worden onderzocht, ondermeer in functie van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Prioriteit kan bijvoorbeeld gaan naar haltes die een belangrijke rol spelen voor het woon-werkverkeer. Ook is een rol weggelegd voor bedrijvenparkmanagement, waarbij aandacht moet gaan naar het voorzien van logische en comfortabele looproutes naar halteplaatsen van het openbaar vervoer.

6.5 Uitbreiden mobiliteitsconvenant

Voorzien van een module ten behoeve van voetgangersvoorzieningen, trage wegen, en de omgeving van halteplaatsen van het openbaar vervoer. Maatregelen kunnen omvatten het aansluiten van haltes op het lokale voetgangersnetwerk of het opmaken van een voetgangersplan. Deze module kan worden gekoppeld aan de Samenwerkingsovereenkomst 2008-2013. Daarnaast moet de koppeling van de module 15 'flankerend beleid' en de Samenwerkingsovereenkomst 2008-2013 worden bestendig.

6.6 Verbreding en verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan

Niet zelden werd bij de opmaak van de eerste golf mobiliteitsplannen de voetganger stiefmoederlijk behandeld. Er ligt een grote kans om dit bij de tweede golf mobiliteitsplannen bij te sturen. Bij de herziening en goedkeuring van de verschillende modules werden hierin echter geen verdere stappen gezet. Bij het kiezen van het juiste 'spoor' moet de diepgang van het reeds uitgewerkte voetgangersbeleid mede bepalend zijn.

Het uitwerken van concrete aanknopingspunten hiertoe behoren echter niet tot de taak van onderhavige nota. In het rapport 'Voetgangersbeleid in de tweede generatie mobiliteitsplannen' (leidend ambtenaar Frank Leys) worden wel concrete suggesties gegeven. Dit rapport werd, in opdracht van de Vlaamse overheid, gelijktijdig aan onderhavige nota opgemaakt door de Voetgangersbeweging.

6.7 Input voor routenavigatie door woongebieden

De leefbaarheid en veiligheid in heel wat woongebieden staat onder grote druk van autoverkeer. Een hedendaagse vaststelling is het feit dat dit autoverkeer, dat veelal geen bestemmingsverkeer is, door woongebieden gestuurd wordt door het gebruik van routenavigatie. De verkeersdruk en veelal de snelheid nemen toe met een grote verkeersonveiligheid en een groot onveiligheidsgevoel als gevolg. Deze onveiligheid brengt dan weer met zich mee dat het te voet te gaan nog meer onder druk komt te staan. Dit probleem is echter op te lossen door de routenavigatie van de juiste informatie te voorzien. Of een beter sluitend juridisch kader te scheppen. Om tot uniforme standaarden te komen, is voor de hogere overheid een belangrijke taak weggelegd. Informatie over de ligging van schoolomgevingen, woongebieden, enz. kan al een grote meerwaarde betekenen in dit kader. Gebruikersgegevens die tegenwoordig aan de systemen worden toegevoegd zijn vooral gericht op het voorspellen van reistijden en -afstanden. De hogere overheid zou ook andere typen gegevens (zoals verkeersonleefbaarheid, schoolroutes, edm.) kunnen aanreiken en als wegingsfactor kunnen laten gelden.

6.8 Schoolvervoer

Het STOP principe moet worden geïmplementeerd in het schoolvervoer: meer inzetten op stappen en fietsen. Initiatieven zoals netwerkoverschrijdend leerlingenvervoer kunnen hierop inspelen.

6.9 Uitwerken methodiek voor trage wegen en voeren van flankerend beleid

Het uitwerken van een methodologische aanpak is nodig om het voet- en buurtwegennet te gebruiken als modern netwerk voor voetgangersverplaatsingen. De methodiek omvat zowel de lokale inventarisatiefase, de visievorming als de uitvoering en het onderhoud. Het uitwerken van een dergelijke methodiek is mogelijk het onderwerp van een mobiliteitsopdracht. Het promoten en toepassen van een dergelijke methodiek zou kunnen worden gesubsidieerd via een module van de mobiliteitsconvenant.

Consequent toezicht op de handhaving van de openbare wegen: onderhouden en consequent optreden bij inpalming van openbare wegen, zelfs indien de zate op private grond ligt. Op deze manier vindt een belangrijke ontsnippering voor voetgangersverkeer plaats.

6.10 Aanvulling / actualisatie Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Het inrichten van de zogeheten trage wegen is bijzonder maatwerk dat zich niet eenvoudig in vademecums laat gieten. Wat betreft de aansluitingen van deze voetgangersinfrastructuren op conventionele rijwegen is er echter een veelheid aan inrichtingen mogelijk. Vanuit voetgangersoogpunt zijn een aantal inrichtingen eerder wenselijk voor een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein, die een nuttige aanvulling kunnen geven op het bestaande Vademecum Voetgangersvoorzieningen.

6.11 Kwaliteitsbewaking bij nieuwe regelgeving trage wegen

Kwaliteitsbewaking in verband met een mogelijk nieuw decreet op de buurtwegen is wenselijk. Er kan een nefaste invloed verwacht worden op het fijnmazige netwerk aan buurtwegen indien het huidige, beschermende statuut van de buurtwegen wordt afgezwakt of er een overheveling plaatsvindt van de beschermende bevoegdheden naar de lokale besturen. Het handhaven van de regeling zoals voorzien in het kerntakendebat is essentieel. Het invoeren van nieuwe regelgeving kan slechts aangegrepen worden om het statuut te versterken. Ook het in kaart brengen van de voetgangersverbindingen die niet in de atlassen der buurtwegen staan en deze een beschermend statuut verlenen, evenals het voorzien in een degelijke handhaving die innames van het openbaar domein tegengaat is wenselijk. Dit kan allemaal met concrete beleidsmaatregelen of eventueel aanvullende regelgeving (bijvoorbeeld het omkeren van de bewijslast voor die publieke erfdienstbaarheden die niet in de atlassen der buurtwegen voorkomen) gerealiseerd worden, waardoor het niet noodzakelijk is aan het huidige statuut zaken te veranderen. Door het invoeren van een Vlaams voorkeepsrecht voor de gemeenten zouden deze de private zate van openbare wegen bij de verkoop van een perceel tegen de werkelijke waarde (verzwaard met erfdienstbaarheid) moeten kunnen verwerven.

Dit soort maatregelen valt grotendeels buiten het beleidsdomein mobiliteit. De minister van mobiliteit kan evenwel eventuele nieuwe regelgeving rond trage wegen onderwerpen aan een kwaliteitstoets vanuit het mobiliteitsperspectief.

6.12 Vormingspakket voetgangersinfrastructuur en -mobiliteit

Het uitbouwen van de expertise i.v.m. voetgangers bij Vlaamse administratie, provincies en gemeenten kan aangepakt worden door het laten opmaken van gerichte vormingspakketten voor deze doelgroepen. De initiatieven en perspectieven inzake mobiliteit te voet kunnen zo worden omgezet tot een verworvenheid bij de Vlaamse besturen.

6.13 Sensibilisatiecampagnes voor de burger

De eigenlijke uitwerking en implementatie van het bovenlokaal voetgangersbeleid gebeurt veelal door acties, initiatieven en maatregelen op lokaal niveau. Naast het ondersteunen van deze lokale initiatieven, moet de Vlaamse overheid een tweede spoor volgen. Lokale acties en maatregelen hebben slechts nut wanneer er een maatschappelijk draagvlak ontstaat waarbij te voet gaan als aantrekkelijk en evident verplaatsingsalternatief wordt beschouwd. De Vlaamse overheid kan door middel van sensibilisatiecampagnes in belangrijk mate bijdragen aan de totstandkoming van dit draagvlak. In het verlengde van andere succesvolle mobiliteitscampagnes kan de Vlaamse minister van mobiliteit initiatieven nemen om de burger te motiveren om (meer) te voet te gaan. Naast algemene communicatiecampagnes kan hierbij ook doelgroepgericht worden gewerkt (bv. scholen, bedrijven, stadsbewoners enz.). Zulke campagnes kunnen deel uitmaken van een globalere communicatie rond duurzaam en milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag (cfr. 'Fiets naar Kyoto' om de CO₂ uitstoot te verminderen). Herhaling is bij zulke campagnes een kritische succesfactor. Het gaat niet op om een eenmalige sensibiliseringsactie rond 'te voet gaan' te voeren, wanneer men tot een mentaliteitsverandering wil komen.

7 Algemeen besluit

Een integraal voetgangersbeleid op Vlaams niveau is slechts mogelijk wanneer aan enkele kritische succesfactoren wordt voldaan. Vooreerst is wetenschappelijk onderzoek naar voetgangersgedrag en voetgangersinfrastructuur in Vlaanderen een noodzakelijke basis om beslissingen te kunnen nemen. Ook overleg en afstemming met andere beleidssectoren is een cruciale voorwaarde. Voetgangersbeleid reikt verder dan het mobiliteitsbeleid. De minister van mobiliteit is evenwel het meest aangewezen om initiatieven te nemen en te coördineren. Naast een horizontale benadering is ook een verticale afstemming nodig tussen de diverse overheidsniveaus. Zowel top-down als bottom-up zijn acties,

initiatieven en maatregelen nodig om tot een coherent beleid te komen. Een aantal aspecten behoort uitdrukkelijk tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Het uitbreiden van het mobiliteitsconvenant, het organiseren van vormingsinitiatieven voor lokale overheden en het uitwerken van een methodiek voor trage wegen zijn hiervan voorbeelden. Om met succes een bovenlokaal voetgangersbeleid te voeren, moet op meerdere sporen worden gewerkt. Naast een beleid dat zich richt naar de lagere overheidsniveaus, is communicatie naar de burger (doelgroepen) even belangrijk.

De aanbevelingen nemen het behoud van de bestaande sterkten in het beleid als uitgangspunt. Daarnaast moeten bestaande kansen worden aangegrepen en benut om het voetgangersbeleid verder uit te bouwen. Verder zijn de aanbevelingen bedoeld om de huidige zwakten aan te pakken en de bedreigingen een halt toe te roepen en te weerleggen.

De hoger geformuleerde aanbevelingen grijpen terug naar de SWOT-analyse die in dit rapport werd gemaakt. Onderstaande matrix geeft aan op welke manier deze aanbevelingen gekoppeld zijn aan de SWOT-analyse.

	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6	6.7	6.8	6.9	6.10	6.11	6.12	6.13
Zwakten (zie 4.2)													
Beperkte beschikbaarheid gegevens	X						X						
Onvolkomen juridisch statuut		X	X								X	X	
Onaangepaste infrastructuur		X	X	X	X	X		X		X		X	
Beperkte beleidsinteractie		X									X	X	
Geen voetgangersmentaliteit		X		X				X					X
Ondersteuning lokaal beleid			X	X	X	X		X	X	X		X	X
Weinig aandacht van ontwerpers									X	X		X	
Verwaarlozing trage wegennet		X	X		X	X			X		X	X	X
Budgetverdeling		X	X									X	
Kansen (zie 4.3)													
Beleidsintentie STOP		X	X	X	X	X		X		X		X	X
Inschakelen provinciaal niveau	X	X	X					X	X				X
Inspelen op actualiteit		X	X	X	X		X	X					X
Kennisverspreiding	X	X								X		X	
Sneltoets mobiliteitsconvenanten		X	X		X	X			X	X			
Wettelijk kader buurtwegen			X		X				X	X	X	X	X
Trage wegen als onderdeel netwerk													
Digitalisatie buurtwegenatlassen		X							X				
Voogdij politiereglementen		X										X	
Expertise middenveld	X							X	X	X		X	X
Synergie met openbare werken		X	X		X								
Integrale toegankelijkheid										X			
MORA als hefboom	X	X	X										
GIS toepassingen	X						X						
Pendelfonds		X	X	X	X								X
Bedreigingen (zie 4.4)													
Sectoraal beleid		X	X				X				X	X	
Beleidsfocus	X				X	X						X	
Beleidsbenadering		X		X		X	X					X	
Juridisch statuut buurtwegen		X									X		
Autogericht denkpatroon			X	X	X	X	X	X					X
Privatiseren trage wegen	X	X	X		X	X			X			X	X

De aanbevelingen zijn geen op zichzelf staande gegevens, maar vormen een samenhangend geheel. Daarom mag deze matrix niet worden beschouwd als een prioriteitenlijst. De score van de aanbevelingen (veel kruisjes) kan wel een houvast bieden om het voetgangersbeleid te faseren. Om een aantal aanbevelingen te kunnen implementeren in het mobiliteitsbeleid zijn evenwel voorafgaande stappen nodig. We kunnen stellen dat aanbevelingen 6.1 (onderzoek), 6.2 (beleidsrotonde) en 6.11 (vorming) noodzakelijke eerste stappen zijn om het voetgangersbeleid vorm te geven. Onderzoek is een belangrijke vertrekbasis. Objectieve gegevens zijn immers noodzakelijk om beleidsdoelstellingen te onderbouwen. Daarnaast is het spreiden en aanduiden van

verantwoordelijkheden een voorwaarde voor een coherent en integraal voetgangersbeleid. Zowel horizontaal (tussen diverse beleidsdomeinen van eenzelfde niveau) als verticaal (subsidiariteit) is overleg nodig. Een beleidsrotonde kan een eerste stap zijn om tot dit noodzakelijke overleg te komen, maar is geen doel op zich. Regelmatige terugkoppeling en structureel overleg is nodig. Tenslotte moeten de mensen die voor de implementatie van het beleid op het terrein moeten zorgen, de nodige kennis en bagage kunnen verwerven. Vormingsmomenten, inspelend op de actualiteit, zijn vereist om de krijtlijnen van het Vlaams voetgangersbeleid om te zetten in uitvoeringsgerichte maatregelen ten gunste van elke individuele voetganger in de straat.

De Voetgangersbeweging vzw en de vzw Trage Wegen hopen met deze nota een kader te hebben aangereikt dat de vertrekbasis kan vormen van een integraal voetgangersbeleid op Vlaams niveau.

8 Bronnen

Bochu, Claude; *European Initiatives for promoting non-motorised mobility*; Europese Commissie, Brussel

Brown, Alan; *A Walking Strategy for Scotland*; Scottish Executive, Edinburgh, 2003

Department of the Environment, Transport and the Regions; *Encouraging Walking: advice to local authorities*; Londen, 2000

Europese Commissie; *Developing the Citizens' Network [COM (1998) 431]*; Brussel, 1998

Faure, Anne; *In Paris, inhabitants motivated to live without a car: perceptions versus results of surveys*; Arch'Urba, Paris, 2005

Insall, Philip; *Active Travel: an integrated approach to promoting walking across policy sectors*; Sustrans, Bristol, 2005

Keulen, Marino; *Beleidsnota Stedenbeleid*, Brussel, 2004

Litman, Todd Alexander; *Economic Value of Walkability*; Victoria Transport Policy Institute, Victoria, BC

Methorst, Rob; *The future of everyday walking*; AVV Transport Research Centre, Rotterdam, 2005

Peeters, Kris; *Beleidsnota Openbare Werken*, Brussel, 2004

Sauter, Daniel, et. al.; *Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs*; Fussverkehr Schweiz, Zürich, 2001

Van Brempt, Kathleen; *Beleidsnota Mobiliteit*, Brussel, 2004

Van Mechelen, Dirk; *Beleidsnota Ruimtelijke Ordening*, Brussel, 2004

Vlaamse Regering, *Mobiliteitsplan Vlaanderen, Beleidsvoornemens, versie oktober 2003*, Brussel, 2003

Vlaamse regering; *Regeerakkoord 2004, Vertrouwen geven, verantwoordelijkheid nemen*; Brussel, 2004

Wisconsin Department of Transportation; *Wisconsin Pedestrian Policy Plan 2020, Executive Summary*, Madison, 2002

Zalewski, Andrzej; *Spatial and traffic policy in relation to pedestrian traffic in towns and agglomerations in Poland*; Warsaw