



Studie naar voetgangershinder in winkelstraten

Sinds een aantal jaar tracht Brussel het modale aandeel van stappen te verhogen en iedereen vlot toegankelijke, comfortabele voetgangersruimten te bieden.

Toch worden wandelaars maar al te vaak gehinderd door steps, uitstalkraampjes, caféterrassen en andere belemmeringen. Om van onze stad een aangename wandelplek te maken, is het absoluut noodzakelijk dat deze vormen van hinder verminderd en beter aangepakt worden. Om meer inzicht te krijgen in het probleem, heeft Brussel Mobiliteit in 2018 de opdracht gegeven aan de UCLouvain/Saint-Louis - met de steun van het OCW - om een studie uit te voeren naar voetgangershinder in de Brusselse winkelstraten. Het eindverslag van dit onderzoek werd in januari 2020 overhandigd.



Voorbeeld van Voetgangershinder

De expertise inzake voetgangersmobiliteit verfijnen

In 2014 lanceerde Brussel Mobiliteit een Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (TPWOR). Als onderdeel van dit plan werd een volledige inventaris van de toegankelijkheid van alle gewestelijke en gemeentelijke stoepen gemaakt. Het duurde bijna vijf jaar om de inventaris op te maken. In totaal werden er 163.400 verbeterpunten (te smalle stoepen, te hoge trottoirbanden, geen podotactiele tegels, enz.) geregistreerd en gegeorefereerd. Op basis van deze inventaris stelt het Brussels Gewest subsidies ter beschikking van de gemeenten zodat zij hun structurerend voetgangersnetwerk (PLUS en COMFORT) kunnen verbeteren.

De inventaris van het TPWOR heeft echter alleen betrekking op de materiële en morfologische aspecten van de stoepen en houdt dus geen rekening met een heleboel andere belemmeringen tijdens het wandelen, vooral 'mobiele hinder' zoals reclamevlaggen, uitstalkraampjes, vuilniszakken, caféterrassen, enz. Deze inventaris lijst trouwens één voor één de vormen van materiële hinder

Opdrachtgever: Brussel Mobiliteit - Dienst Planificatie

Indieners: UCLouvain/Saint-Louis (met de steun van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw)

Januari 2020

Focus GOOD NETWORK van het Gewestelijke mobiliteitsplan 2020-2030 - GOOD MOVE (De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken)





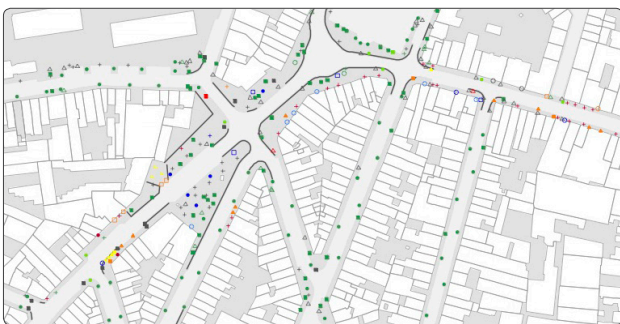
op maar licht niet toe hoe deze 'naast elkaar bestaan', hoe ze samengaan en elkaar versterken. Tot slot houdt het TPWOR geen rekening met het effectieve gedrag van de voetgangers. Het legt niet uit hoe de trottoirgebruikers de hinder ervaren, ontwijken of zich eraan aanpassen. Om de waaier aan maatregelen en instrumenten van het Brussels Gewest inzake voetgangersbeleid aan te vullen, bleek het noodzakelijk om deze 'gaten' te vullen. En daar moest het onderzoek van de UCLouvain/Saint-Louis bij helpen.

Bereik van de studie

Aangezien het doel was om meer inzicht te krijgen in de vormen van hinder in al hun complexiteit, hebben de onderzoekers van de UCLouvain/SaintLouis hun studiegebied beperkt tot drie drukke winkelstraten in Brussel: de Gentseseesteenweg, de Elsenseesteenweg en de Waterlooeseesteenweg. Daarnaast hebben ze drie aanvullende benaderingen uitgewerkt en vervlochten. Allereerst een objectief onderzoek aan de hand van een nauwkeurige cartografie van de hinder die in deze straten wordt ervaren. Vervolgens een kwantitatieve studie door middel van statische camera's. En tot slot een subjectief onderzoek op basis van de becommentarieerde trajecten.

De hinder in kaart brengen

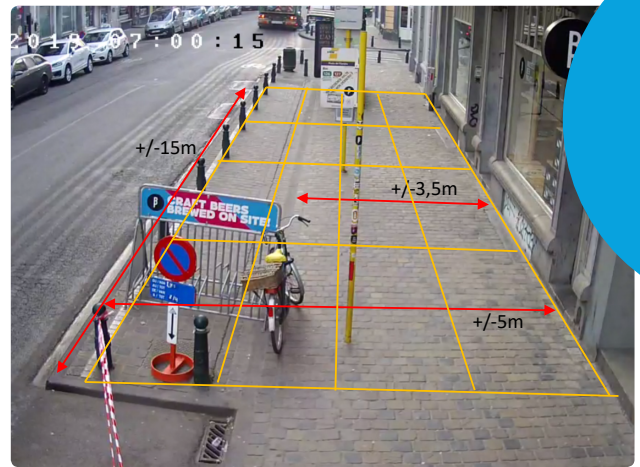
In de eerste fase werd een precieze en multi-factoriële cartografie gemaakt van de geselecteerde straten. De onderzoekers hebben elke ondervonden vorm van hinder, de soort hinder (structureel of mobiel) en de verantwoordelijke van de hinder (overheidsbedrijf, dienstverlenende activiteit of gewone gebruiker van de openbare ruimte)



Cartografie van de hinder op de Gentseseesteenweg

geregistreerd. Anderzijds hebben ze de soorten handelszaken in de drie geselecteerde winkelstraten in kaart gebracht, samen met de morfologie en de configuratie van het bouwkader en van de trottoirs. Aan de hand van deze cartografische 'objectivering' kon vastgesteld worden dat de soort hinder en de concentratie ervan variëren volgens het type handelszaak. Daaruit blijkt dat de grote merken verhoudingsgewijs minder hinder 'creëren' dan een opeenvolging van kleine handelszaken, doordat hun gevels langer zijn.

De hinder en de voetgangerstrajecten in actie observeren



Belemmering van het trottoir

Om de concrete gevolgen van de hinder en het effectieve gedrag van de voetgangers te bestuderen, heeft het OCW in de drie geselecteerde straten vaste camera's opgesteld op plaatsen met en zonder obstakels. De camera's werden gedurende verschillende opeenvolgende weken op donderdag, zaterdag en zondag aangezet van 7 tot 19 uur. Uit de analyse van de beelden kwam naar voren dat de hinder vaak gekoppeld is aan stilstaande of bewegende personen. Medegebruikers van de stoepen bleken meer bepaald bijzonder hinderlijk wanneer andere obstakels de beschikbare ruimte verkleinden. Vanuit hetzelfde oogpunt kon aan de hand van de videobeelden ook vastgesteld worden dat wanneer er geen hinder is, het merendeel van de voetgangers zich in het midden van de stoepen of aan de gevelzijde verplaatst en dat het aandeel van de rechtlijnige trajecten verkleint naarmate het drukker is.



'Gestalte geven aan' de hinder

In een derde fase hebben de onderzoekers personen met beperkte mobiliteit ondervraagd en gevolgd tijdens verplaatsingen van een halfuur in een van de drie geselecteerde winkelstraten. De keuze om de beleving van personen met beperkte mobiliteit te bestuderen bleek bijzonder interessant, aangezien zij meer hinder ondervinden dan anderen en in dat opzicht een uitgebreider en complexer standpunt kunnen geven. Concreet hebben de onderzoekers een vijftiental personen met beperkte mobiliteit ondervraagd en gevolgd: slechtzienden met een wandelstok of geleidehond, personen in een rolstoel, ouderen en personen met een koets.



Traject afgelegd met een persoon met beperkte mobiliteit

Deze kwalitatieve studie 'geeft gestalte aan' de hinder en heeft het mogelijk gemaakt de 'objectieve' typologie te vervolledigen die de sociologen in de eerste twee fasen van hun onderzoek hadden uitgewerkt. Voor voetgangers die moeilijkheden ondervinden om zich te verplaatsen primeert de mate van last door de hinder en de 'rechtmatigheid' ervan op het mobiele of vaste karakter of op de verantwoordelijken van de hinder. Zo bleek de controlegroep in het algemeen vrij tolerant ten aanzien van uitstalkraampjes en caféterrassen, omdat zij bijdragen aan het sociale leven in de buurt. De controlegroep was ook vrij tolerant tegenover bouwplaatsen – ondanks de soms grote hinder die ze veroorzaken – omdat die noodzakelijk zijn. De ondervraagde personen met beperkte mobiliteit stonden daarentegen veel kritischer tegenover deelsteps, stellingen en reclamevlaggen.

Op basis van de becommentarieerde trajecten konden eveneens andere, minder materiële soorten van hinder vastgesteld worden, die onopgemerkt waren gebleven in het cartografische werk en de studie met vaste camera's. Dat is vooral het geval voor hinder die blinden en slechtzienden ondervindt. Voor hen is het lawaai van bouwplaatsen erg storend. Ook bleek de discontinuïteit van de paden verwarrend te zijn. Blinden konden namelijk de oversteekplaatsen die zich niet in de as van de trottoirs die ernaartoe leiden bevonden niet detecteren. Vanuit hetzelfde oogpunt bieden de gelijkvloerse inrichtingen, die vooral door personen in een rolstoel worden gewaardeerd, weinig materiële referentiepunten voor personen die zich met een blindenstok verplaatsen.

Het kwalitatieve onderdeel van de studie tot slot benadrukt dat de meest terugkerende vormen van hinder verband houden met de inrichting van de stoepen en van de openbare ruimte (te hoge trottoirbanden, oncomfortabele en gladde wegbekleding, enz.). Bovendien blijkt dat deze vormen van hinder een systeem vormen dat losstaat van andere hinder. De mate van last die een stoep in slechte staat of een slecht aangelegd trottoir meebrengt, neemt in dit geval niet toe of af naargelang de aan- of afwezigheid van andere soorten hinder (grote voetgangersstroom, kraampjes, kasten van concessiehouders, enz.): die blijken altijd even storend te zijn. In dit opzicht is ook gebleken dat oversteekplaatsen knooppunten van hinder vormen, onder meer doordat de inrichtingen er vaak onvoldoende toegankelijk zijn.

Conclusies en voorstellen tot maatregelen

De studie van UCLouvain/Saint-Louis bevestigt en preciseert de conclusies van de twee seminars over de belemmering van trottoirs, die in 2019 bij Brulocalis werden georganiseerd.

Ten eerste bevestigt de studie dat de uitvoering van het TPWOR absoluut moet worden voortgezet om de 'infrastructurele' toegankelijkheid van de stoepen in Brussel te verbeteren. In dat opzicht bevestigt de studie ook enerzijds het belang van het (op 28 november 2019) goedgekeurde [Handvest van](#)





[de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen](#), en anderzijds de dringende noodzaak om de projecten van de Regering inzake de verbetering en de heraanleg van de voetgangersinfrastructuur te verwezenlijken (cf. Gemeenschappelijke algemene Beleidsverklaring, p. 75-76).

Ten tweede wakkert de studie het denkproces aan over het vrijmaken van de doorgangsruidten voor voetgangers, met name door de voorziening van meer *drop-off zones* (dit zijn zones die specifiek bestemd zijn voor het parkeren van deelsteps) en de verantwoorde plaatsing van panelen en kasten van concessiehouders. Vanuit dezelfde optiek kon dankzij de studie ook de wijziging van bepaalde artikelen van de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening die momenteel wordt herzien worden gestuurd om de aanwezigheid van hinder in het midden van stoepen en langs gevels – de plaatsen waar voetgangers zich bij voorkeur verplaatsen – zo veel mogelijk te beperken.

Tot slot zou deze studie in samenspraak met de gemeenten moeten leiden tot de sensibilisering van de buurtbewoners en handelaars zodat belemmeringen op de minst storende plaatsen voor de voetgangers worden geplaatst.

Brussel Mobiliteit

0800 94 001

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl>

mobiliteit@gob.brussels

