



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER DE VOORDELEN VAN HET GEBRUIK VAN ASFALT ALS VERHARDING VOOR BEPAALDE TROTTOIRS IN HET BRUSSELS GEWEST

Aanvrager	Initiatiefadvies naar aanleiding van een ontwerpnotie van de afdeling PBM
Aanvraag ontvangen op	19/09/23
Toelichtingen	16.10.23 voorstelling van de studie 'Asfalt op voetgangersvoorzieningen in het Brussels Gewest', uitgevoerd door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Olivier Van Damme
Doorgestuurde documenten	Presentatie 'Studie over het gebruik van asfalt als verharding voor voetgangersvoorzieningen in de Brusselse openbare ruimte' Studie 'Asfalt op voetgangersinfrastructuren in het Brussels Gewest'
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	20/11/2023

De studie van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) presenteert de mogelijkheden van asfalt (met asfalt bedoelen we warm bereid asfalt en gietasfalt) voor voetgangersvoorzieningen. Het doel was de mogelijkheid te bestuderen om asfalt te gebruiken als verharding voor voetpaden en in voetgangerszones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en ook om één of twee types asfalt voor te stellen die geschikt zijn voor voetgangersgebieden. De studie werd uitgevoerd tussen 2021 en 2022 op verzoek van Brussel Mobiliteit.

Context

1. Nadat de regering op 28 november 2019 het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen goedkeurde en gelet op de goede kwaliteitsscores voor het gebruik van asfalt op voetpaden en het beperkte gebruik ervan, heeft Brussel Mobiliteit het OCW de opdracht gegeven om in de loop van 2020 een studie uit te voeren over dit onderwerp. Het doel was om één of twee soorten asfalt te kiezen die het risico op oververhitting vermijden en tegelijk voldoen aan esthetische en veiligheidscriteria. De studie werd afgerond in 2022, maar resulteerde niet in de keuze van een standaardasfalt of in een verbintenis van de regering om een grootschaliger gebruik van dit materiaal op het voetgangersnetwerk aan te moedigen.

2. De studie presenteert twee soorten asfalt die geschikt zijn voor gebruik op voetpaden en in voetgangerszones. Aan de ene kant verwijst ze naar het machinaal leggen en verdichten van asfaltbeton, wat optimale prestaties oplevert, maar niet altijd mogelijk is op smalle voetpaden die worden onderbroken door obstakels. Aan de andere kant spreekt ze over gietasfalt, dat zeer geschikt is voor smallere oppervlakken zoals voetpaden, ondanks de aanwezigheid van talrijke obstakels.
3. Het principe van eenmalig gebruik in bepaalde zeer specifieke contexten zou de voorkeur verdienen boven breder gebruik.

Woord vooraf

4. De Commissie is verheugd over het initiatief van Brussel Mobiliteit om te onderzoeken hoe het comfort en de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk snel kan worden verbeterd. Toch is zij van mening dat het nuttig zou zijn om de milieuaspecten van het gebruik van asfalt nader te bekijken en de voordelen van dit materiaal beter te vergelijken met andere alternatieven (zie hieronder).

Over de voordelen van asfalt als verharding voor voetgangersvoorzieningen

Op basis van de presentatie van het OCW stelt de Commissie het volgende vast:

5. Asfalt biedt een zeer hoog niveau van gebruikskwaliteit (bijna systematisch meer dan 8/10, d.w.z. de niveaus die vereist zijn volgens het verordenende luik van het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor wegbekleding in het PLUS- en COMFORT-voetgangersnetwerk), zolang het correct wordt gelegd;
6. Asfalt is over het algemeen een goedkoper materiaal dan traditionele elementenverhardingen (20x20 tegels) en kan veel sneller worden gelegd (waardoor de arbeidskosten en de overlast van de werken voor omwonenden afnemen). Met asfalt kan bovendien meer m² worden behandeld met hetzelfde (beperkte) budget;
7. Met asfalt zou het voetgangersnetwerk in het Brussels Gewest dus sneller toegankelijk kunnen worden (een dringende en legitieme vraag van personen met beperkte mobiliteit, maar moeilijk te realiseren op korte termijn gelet op de omvang van het voetgangersnetwerk);
8. Er zijn oplossingen die tegemoetkomen aan de esthetische uitdagingen bij het gebruik van asfalt (kleuren, mogelijkheid om patronen te drukken, enz.);
9. Asfalt kan bijdragen aan de veiligheid van de gebruiker. De materialen kunnen worden gekleurd om bepaalde wegkenmerken visueel te accentueren;
10. Voetpaden die grenzen aan geasfalteerde fietspaden zorgen voor gebruikskonflikten, waarbij voetgangers uiteraard voor het comfortabelere oppervlak kiezen. Het gebruik van asfalt op voetpaden in dit soort configuraties zou een positieve oplossing bieden. We herinneren eraan dat het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt dat *'bij voetgangersvoorzieningen die naast fietsvoorzieningen liggen, [...] de verharding voor de voetgangers even comfortabel moet zijn als die voor de fietsers'*.

Over de aandachtspunten en negatieve gevolgen

De Commissie maakt zich zorgen over enkele aandachtspunten en negatieve gevolgen van het gebruik van dit materiaal als verharding voor voetgangersvoorzieningen:

11. Het beheer van ondergrondse kabels en leidingen vraagt een gecoördineerde aanpak. Hoewel asfalt eenvoudig te repareren is, verminderen opeenvolgende reparaties de levensduur aanzienlijk, om nog maar te zwijgen van de impact die ze hebben op de kwaliteit van het comfort voor de gebruiker. Het is ook moeilijk om bij reparaties een identieke kleur te garanderen;
12. Bij het vergelijken van de kosten van asfalt met die van elementenverhardingen is het belangrijk om asfalttypes te overwegen die esthetisch optimaal zijn (bedrukking, zandstralen, steenslag, enz.) en die de warmteabsorptie beperken (lichtere kleuren);
13. Het zal ook nodig zijn om precies te bepalen in welke zone(s) dit type materiaal relevant is, voor zowel gietasfalt als asfaltbeton. Moeten we ons bijvoorbeeld richten op gebieden rond parken, sportterreinen, voetpaden zonder omwonenden, rond de Tentoonstellingspaleizen van de Heizel in plaats van de dolomiet, langs industrieterreinen, langs begraafplaatsen? Of moeten we ons eerder richten op voetpaden langs fietspaden die zelf van asfalt zijn (zie hierboven)? Of moeten we in plaats daarvan focussen op het voetgangersnetwerk en voetgangersboulevards? Er moet ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schaduw.
14. Het systematische gebruik van asfalt druist in tegen een aantal milieudoelstellingen van het Gewest, in het bijzonder die van het Lucht-Klimaat-Energieplan en het Geïntegreerd Regenwaterbeheerplan. Binnen de aanpassing aan de klimaatverandering is asfalt problematisch vanwege de ondoordringbaarheid (overstromingsbestrijding, bevordering van de infiltratie van regenwater om droogte te bestrijden, enz.) en zijn bijdrage aan het hitte-eilandeffect. Oplossingen om die effecten te verminderen worden in de studie genoemd, maar er is geen manier om die te objectiveren, aangezien noch de extra kosten noch de effectiviteit van die oplossingen in vergelijking met andere alternatieven worden voorgesteld of zelfs maar volledig zijn getest. De eerste tests met waterdoorlatende verhardingen (proefproject in Anderlecht) die momenteel worden uitgevoerd, waren op het moment van het onderzoek nog niet beschikbaar.
15. Het hitte-effect heeft een negatieve invloed op het comfort van voetgangers. Hoewel de studie verwijst naar het voorbeeld van Parijs, vraagt de Commissie om in de te definiëren projecten meer rekening te houden met de synthese van APUR (Atelier parisien d'urbanisme)¹ (zie hieronder). Daarin kunnen we lezen dat de alomtegenwoordigheid van asfalt op voetpaden moet worden heroverwogen in het licht van klimaatproblemen, vooral aan de voet van gebouwen in zeer zonnige gebieden.
16. Het gebruik van bitumineus materiaal, resultaat van de destillatie van aardolie, heeft een negatieve impact op de CO₂-uitstoot, de luchtkwaliteit (deeltjes die vrijkomen tijdens het proces en daarna door afbraak, foto-oxidatie, enz. van de verharding ter plaatse) en de circulariteit. Hoewel asfalt kan worden gerecycled, is de mate van hergebruik lager en moeten de kosten

¹ https://www.apur.org/sites/default/files/documents/ilots_chaleur_urbains_paris_revetements_sol_paris.pdf

van recycling objectief worden gemeten. Wat de natuur betreft: asfalt voorkomt ook dat zogeheten 'onkruid' tussen de voegen groeit en een habitat vormt voor een hele reeks soorten, zoals wilde bijen en wespen.

17. Waar mogelijk moeten omwonenden worden geïnformeerd en/of geraadpleegd als onderdeel van het besluitvormingsproces voor de (her)aanleg van wandelpaden.

Advies

Op basis van het bovenstaande verzoekt de Commissie de minister belast met Mobiliteit het volgende:

18. Op basis van bijkomende resultaten aan Brussel Mobiliteit de opdracht geven om proefprojecten van verschillende omvang en configuratie te lanceren om de geselecteerde oplossingen te testen. Die projecten zouden het dus mogelijk kunnen maken om de kosten en de tijd die nodig zijn voor de uitvoering te objectiveren en om op basis van geactualiseerde gegevens de relevantie van deze verhardingen te bekijken in het licht van de spanning die bestaat tussen de schaal van het toegankelijk maken van het voetgangersnetwerk en de huidige budgettaire context en de uitdagingen op het vlak van esthetiek, milieu en de mogelijke differentiatie van de ruimte. Er moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan de kwestie van hittestress, als milieuprobleem, maar ook als mobiliteitsprobleem.
19. De commissie beveelt aan dat de tests ook rekening houden met een van de huidige typische verhardingen, als referentie.
20. Als onderdeel van die proefprojecten moet Brussel Mobiliteit Urban en Leefmilieu Brussel betrekken bij het bepalen van de meest geschikte testlocaties en bijdragen aan de evaluatie ervan.
21. Brussel Mobiliteit de opdracht geven om op basis van deze projecten richtlijnen op te stellen over de geschiktheid van het gebruik van asfalt, afhankelijk van de omstandigheden, de keuze van het geprefereerde type materiaal en de toepassing van deze materialen. Brussel Mobiliteit moet ook Urban en Leefmilieu Brussel hierbij betrekken.