

**Geen andere keuze dan lopen.  
Inventarisatie/aanleg veilige en comfortabele voetpaden,  
is essentieel voor een kwalitatieve stadsopbouw.**

Johan De Mol – Universiteit Gent – [Johan.DeMol@UGent.be](mailto:Johan.DeMol@UGent.be)  
Dominique Gillis - Universiteit Gent – [Dominique.Gillis@UGent.be](mailto:Dominique.Gillis@UGent.be)  
Willy Price – coördinator vzw Verkeersplatforms - [Willy.Price@outlook.com](mailto:Willy.Price@outlook.com)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
22 en 23 november 2018, Amersfoort**

## **Samenvatting**

Te voet gaan is de basismobiliteit bij uitstek maar eigenaardig genoeg worden in het verkeers- en mobiliteitsbeleid voetgangers nog vaak over het hoofd gezien.

Veel voetgangers -kinderen, scholieren, ouderen, mindervaliden en mensen met beperkte financiële middelen- hebben geen andere mobiliteitskeuze dan lopen. De voetganger krijgt in verhouding het minst aandacht en de minste middelen. In nieuwe ontwerpen maar ook bij renovatie van bestaande straten, wordt de voetganger als restgebruiker van de rest-ruimte beschouwd.

Vooraf bij vernieuwing van straten wordt het door Boudewijn Bach gepropageerde principe van "omgekeerd ontwerpen" of het Vlaamse STOP-principe, beperkt toegepast. Enkel de goede voorbeelden worden sterk in de verf gezet maar de meeste voetgangers blijven verstoken van de basisvereiste: veilige, comfortabele en toegankelijke voetpaden.

Uit een analyse van voetpaden zou men kunnen afleiden dat de voetganger al tevreden mag zijn dat er een voetpad is. De toestand waarin deze voetpaden zich bevinden, is niet altijd het resultaat van een oordeelkundig beleid.

Het opmaken en kwalitatief rangschikken van voetpaden is nodig om niet alleen de omvang van het probleem te kennen maar vooral om een systematische aanpak mogelijk te maken.

Vermits een bruikbare beschrijving van voetpaden niet bestond, werd een methodiek ontwikkeld waarmee alle voetpaden op basis van 9 parameters werden gerangschikt.

In de gemeente waar de voetpadeninventaris is opgemaakt, hebben vele straten geen voetpad. Het ontbreken van een voetpad is niet alleen een probleem van straten in buitengebieden maar stelt zich ook in het centrum en in de schoolomgeving.

Waar een voetpad is, wordt vastgesteld dat de toegankelijkheid en comfort in vele gevallen beperkt is en knelpunten veelvuldig aanwezig zijn.

## Inleiding:

Een belangrijke groep – ondermeer kinderen, scholieren, ouderen, mindervaliden en mensen met beperkte financiële middelen- hebben **geen andere keuze dan lopen**.

Voor veel mensen zijn lopen, fietsen en reizen met het openbaar vervoer dan ook geen 'alternatieve vervoerswijzen' maar de enig mogelijke verplaatsingsmodi.

Binnen deze groep is er een groep die uitsluitend kan kiezen voor lopen als verplaatsingswijze. Zij zijn voor hun mobiliteit sterk afhankelijk van de beslissingen die beleidsmakers nemen ten aanzien van voetgangers.<sup>1</sup> Daarnaast dient opgemerkt dat iedereen - in meer of mindere mate- ooit/meermaals voetganger is: voor- of natransport. Doordat voertuigen steeds verder uit de stad worden verschoven, neemt de noodzaak van lopen steeds meer toe. Dit duidt erop dat men steeds meer **geen andere keuze dan lopen** zal hebben.

Wanneer men merkt dat vele voetpaden dit lopen bemoeilijken, is er veel werk aan de winkel om de leefbaarheid van de stad te verhogen: obstakels (verlichtingspalen, nutskasten, verkeersborden, fout geparkeerde voertuigen, reclamepanelen, ...) worden als het ware deeluitmakend van het voetpad beschouwd <sup>2</sup>. Elk obstakel -verder genoemd knelpunt <sup>3</sup>- vermindert de toegankelijkheid, kwaliteit en comfort van de voetganger

De voordelen van het lopen zijn divers: gezondheid, aangename leefomgeving, sociale veiligheid en cohesie, milieuvoordelen, duurzame mobiliteit en betere bereikbaarheid zijn evident maar lopen beïnvloedt ook sterk de wenselijke economische factoren van de stad.

Nochtans worden in het verkeers- en mobiliteitsbeleid voetgangers nog vaak over het hoofd gezien. Als zwakste weggebruiker krijgen ze in verhouding het minst aandacht en de minste middelen.

Een inventaris van de voetpaden waarbij toegankelijkheid, kwaliteit en comfort wordt onderzocht, zou de basis moeten vormen van elk beleid dat lopen wil bevorderen. Alhoewel "lopen is meer dan verplaatsen", is het veilig verplaatsen de basis.

Het begint minimaal met het detecteren (aanwezigheid) van een voetpad. Indien er geen voetpad is, is de veiligheid van de voetganger niet gewaarborgd.

Een techniek werd ontwikkeld <sup>4</sup> om de kwaliteit van voetpaden in een gemeente te inventariseren. Als testcase werden de voetpaden in **alle** <sup>5</sup> straten op het grondgebied van een gemeente <sup>6</sup> in kaart gebracht.

In dit onderzoek worden enkel de noodzakelijke basiselementen van voetpaden om veilig en comfortabel te kunnen lopen in beeld gebracht. Bijkomende elementen als aantrekke-

---

<sup>1</sup> CROW, *Verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Lopen loont - de voetganger in beleid, ontwerp en beheer*, Ede, 22-05-2014, 184 blz., ISBN:978 90 6628 639 9: *Van de Nederlandse huishoudens beschikt 20 procent niet over een auto en bijna 40 procent van de Nederlanders bezit geen rijbewijs.*

<sup>2</sup> Alex Tsakmakis, 'Obstakels in de voetgangersruimte vinden we normaal, terwijl iedere reis start en eindigt met lopen', in *Verkeerskunde* 16 feb. 2016

<sup>3</sup> Enkel wanneer een knelpunt de vrije ruimte beperkt tot minder dan 1 m werd dit in de berekening meegenomen. 1 m is een minimum voor een voetganger of rolstoelgebruiker

<sup>4</sup> Door het Verkeersplatform Lebbeke werd dit ontwikkeld. Het Verkeersplatform is een belangengroep van burgers die veilig verkeer in de gemeente nastreeft.

<sup>5</sup> De volledige gemeente werd geïnventariseerd. Door de verspreide bewoning zijn voetpaden op het grootste deel van de gemeente, een noodzaak. Het beleid kan wel prioriteren bij de aanleg/heraanleg van voetpaden.

<sup>6</sup> Lebbeke, en zijn deelgemeenten Wieze en Denderbelle hebben in totaal 174 straten die samen 188 km lang zijn. Het grondgebied beslaat 26,92 km<sup>2</sup> en er zijn 19.188 inwoners.

lijkheid (gevelgroen, terrassen, straatmeubilair, logische looplijnen, dwarsen straten, looplijnen naar openbaar vervoer, ...), rustpunten, netwerken/hiërarchie, olifantenpaden,..., zijn noodzakelijk maar komen pas in beeld als de toegankelijkheid en het comfort is gegarandeerd. Op deze wijze geeft de inventaris slechts aan wat minimaal voor de voetganger moet aanwezig zijn.

Een aantal parameters werden opgesteld waarmee de veiligheid en het comfort van voetgangers op voetpaden worden gemeten. Parameters zijn bedoeld om een objectieve inventarisatie van deze minimale kwaliteitseisen mogelijk te maken. Deze parameters kunnen worden beschouwd als minimale kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte maar vooral voor het meten van veiligheid en comforteisen van de voetganger.

Op basis van 9 parameters (de aanwezigheid, breedte, vrije hoogte, deels parkeren, soort verharding, ouderdom, zichtbare toestand, drempelloos karakter, knelpunten) werd een score voor het voetpad in elke straat bepaald.

Resultaten van de inventaris leveren weinig hoopgevende resultaten op: 1/3 van de straten heeft **geen voetpad** en slechts **52 op 138 straten hetzij 41 % komt net boven de helft (130)** van de score uit.

De keuze van deze voetpadenreportage is het gevolg van de resultaten van een vooraf ruim opgezette enquête <sup>7</sup> bij de bewoners; in die enquête werd gepeild naar wat de burger als verkeers- en veiligheidsproblemen ervaart. Daaruit bleek dat de voetpaden als grootste probleem werd ervaren.

Lopen is de basismobiliteit bij uitstek -iedereen is wel eens voetganger. Alleen wordt aan deze basismobiliteit te weinig aandacht gegeven

Dit wordt bevestigd door de studie van SPAPÉ, I., G. DE LEEUW <sup>8</sup> :

- Er wordt weinig onderzoek gedaan naar voetgangers. Ingrepen die van belang zijn voor voetgangers worden zelden gestoeld op beschikbare data of tellingen.
- Het belang van voetgangersbeleid en de meerwaarde van voetgangers worden vaak onderschat.
- Maatregelen voor voetgangers worden vaak ad hoc genomen.
- Gemeenten hebben vooral aandacht voor specifieke gebieden, zoals winkelcentra, de omgeving van scholen en stationsgebieden, niet voor woonwijken.

---

<sup>7</sup> VERKEERSPLATFORM GROOT LEBBEKE, *Hoe denken Denderbelle, Lebbeke en Wieze over verkeer en mobiliteit ?*, Eindverslag november 2011, 45 blz.

<sup>8</sup> SCHAAP, N., HARMS, L., KANSEN, M., WUST, H. *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM, citaat uit SPAPÉ, I., G. DE LEEUW (2012). *De vergeten voetganger? Onderzoek naar de positieve van de voetganger in het beleid in een aantal Nederlandse gemeenten*. Breda: NHTV, Lectoraat Verkeer en Steden-bouw.

In het voetpadenonderzoek wordt niet onderzocht hoe je als voetganger de beste route/weg <sup>9</sup> vindt; evenmin wordt in dit onderzoek aandacht besteed aan bijkomende infrastructuur, zoals zitbank, informatiepanelen, looplijnen voor slechtzienden, .... Voor voetganger zijn deze elementen belangrijk maar in dit onderzoek wordt gefocust op de elementaire noden van de voetganger voor veiligheid en comfort. Naast de kwalitatieve inventaris en score worden aanbevelingen voor het beleid aangeduid.

## Situering onderzoek

Om de verkeersproblemen in kaart te brengen en te peilen naar wat de burger als verkeersproblemen ervaart, is in de gemeente een ruim opgezette enquête uitgevoerd <sup>10</sup>. De respons was zeer hoog zodat men van een representatief staal kan spreken. Uit de bevraging komt de slechte kwaliteit en de afwezigheid van voetpaden als grootste verkeersprobleem naar voor. Meer dan tweederde van de inwoners verklaarde zich niet akkoord met de stelling dat voetpaden ongehinderd gebruikt kunnen worden door minder mobiele mensen. Dit wijst op een probleem van toegankelijkheid en veiligheid van voetpaden. Als het gaat over het slechte onderhoud, het ontbreken van goede en verharde voetpaden en het gebruik door kinderwagens en buggy's zijn de standpunten massaal negatief, met hoge scores tot 81%.

In veel andere gemeenten stellen zich gelijkaardige problemen. Het beleid overtuigt je enkel met basisdata. Om deze reden werd onderzocht hoe de kwaliteit van voetpaden kan worden gemeten. Eenmaal deze inventaris beschikbaar is, heeft het beleid de nodige informatie om aan de slag te gaan.

De inventaris en kwaliteitsbeschrijving van voetpaden heeft tot doel om een inclusieve mobiliteit voor voetgangers mogelijk te maken. Het is immers niet alleen de kwieke burger die zich te voet moet kunnen verplaatsen, elke mobiele voetganger moet veiligheid en comfort aangeboden krijgen.

Lopen is noodzakelijk om naar een aanvullend vervoermiddel (fiets, bus, tram, trein, auto) te gaan en in veel gevallen is dat zelfs het enige vervoermiddel om bepaalde functies te bereiken. Doordat de bevolking steeds ouder wordt, is te voet gaan voor een steeds grotere groep erg belangrijk om mobiel te blijven. Voor sommige burgers is dit de enige verplaatsingsvorm waarover ze kunnen beschikken of gebruiken. Kwalitatieve voetpaden zijn daar-om alsmear belangrijker.

## 1. Methodiek

Een 15-tal vrijwilligers inventariseerden 180 km (eigenlijk x 2 omdat beide rijrichtingen afzonderlijk werden opgenomen) wegen op de kwaliteit van voetpaden.

Bij het verwerken en beoordelen van de enquêtegegevens werd in verschillende stappen gewerkt:

---

<sup>9</sup> Legible London - *a wayfinding study*, Central London Partnership Copyright © 2006 AIG London Ltd, Apr 7, 2013, page 63: *Legible London finds broad agreement not only about the benefits of walking, but also that: good signage increases walking; there is little London-wide coordination; and there is a demand for guidance from urban planners across the capital.*

<sup>10</sup> VERKEERSPLATFORM LEBBEKE, *Hoe denken Denderbelle, Lebbeke en Wieze over Verkeer en Mobiliteit. Eindverslag*, 45 blz., niet gepubliceerd, 45 blz.

1. Eerst en vooral wordt de aanwezigheid van een voetpad (parameter 1) onderzocht terwijl de combinatie met de andere parameters de waardering van het voetpad bepaald wordt via de toekenning van een score per parameter.
2. Als er geen voetpad is, kan uiteraard geen score worden toegekend wegens het volledig ontbreken van alle parameters. Deze voetpaden krijgen een nulscore.
3. Drie van de 9 parameters krijgen een hoger gewicht in de waardering omwille van hun essentieel karakter: het betreft de aanwezigheid, de breedte en de zichtbare toestand van het voetpad.<sup>11</sup>
4. Tenslotte bepaalt de aanwezigheid van knelpunten het definitieve resultaat: een voetpad kan immers goed aangelegd zijn en in goede staat verkeren, doch wanneer door tal van knelpunten het voetpad op vele plaatsen niet kan gebruikt worden, kan men niet spreken van een straat met goede voetpaden...
5. Via reflectiegroepen worden de resultaten van alle straten getoetst. Op deze wijze wordt de mogelijk subjectieve inschatting/fouten weggewerkt.

Deze methode laat toe om voor elke straat één of meerdere opmetingen te doen en dus eventueel verschillende invulformulieren te gebruiken voor verschillende secties van de weg met veranderende kwaliteit. Dit heeft het voordeel dat bij bepaalde straten rekening gehouden wordt met wijzigende karakteristieken over de lengte van de straat, of met afwijkende eigenschappen tussen de pare en onpare huisnummers.

Knelpunten worden bij voorkeur geïdentificeerd via een locatiebepaling (huisnummer en beschrijving) en een foto<sup>12</sup>. Telkens wanneer de parameters wijzigen wordt dit op het invulformulier vermeld.

In bepaalde gevallen wordt de beschrijving ook opgesplitst naar pare en onpare nummers of wordt een kruispunt met een straat of een plein ook vermeld. Het eindresultaat van elke straat is een gemiddelde van de verschillende parameters met in achtneming van de knelpunten en de waarderingsregels.

### *1. De invulformulieren*

De vrijwilligers hebben gedurende maanden alle voetpaden geïnventariseerd. Dit gebeurde aan de hand van een standaardformulier met vermelding van alle parameters.

Nadat alle parameters zijn ingevuld door de vrijwilliger worden de parameters gecodeerd met een score van nul tot tien, waarbij tien de maximumscore is.

Een voetpad, voldoende breedte en zichtbare kwalitatieve staat van het voetpad worden extra gewaardeerd (X 3).

De toegankelijkheid en het comfort van een voetpad wordt in belangrijke mate bepaald door de afwezigheid van knelpunten; indien geen knelpunt aanwezig is, wordt de globale score verdubbeld.

---

<sup>11</sup> Ter illustratie: Een voetpad, voldoende breedte en zichtbare kwalitatieve staat van het voetpad wordt extra gewaardeerd (score X 3).

Aanwezige elementen: *Geen voetpad of fietspad = 0 Alleen voetpad = 10 Alleen fietspad = 5 Voetpad én fietspad = 10*

Breedte voetpad: *Geen voetpad of fietspad = 0 Minder dan 0,5 meter = 1 Van 0,5 meter tot 1 meter = 4 Van 1 meter tot 1,5 meter = 7 Van 1,5 tot 2 meter = 10 Meer dan 2 meter = 10*

<sup>12</sup> Er werden massa's foto's verzameld waardoor men een correct beeld krijgt van de knelpunten of de staat (of afwezigheid) van het voetpad

In het geval verschillende formulieren <sup>13</sup> gebruikt worden, wordt een gemiddeld resultaat over de verschillende secties weergegeven.

Het invullen van meerdere invulformulieren voor dezelfde straat heeft het voordeel dat bij bepaalde straten een betere gemiddelde score kan weergegeven worden omwille van bepaalde factoren zoals de lengte van de straat, een verschil tussen pare en onpare nummers en dergelijke.

De resultaten van dit rapport zijn gebaseerd op 235 invulformulieren, terwijl in totaal 174 straten werden onderzocht.

In principe zijn de parameters niet vatbaar voor discussie: zelfs de factor "aanwezigheid van knelpunten" is duidelijk en correct meetbaar.

Dit maakt dat de resultaten in dit rapport voor weinig of geen betwistingen vatbaar zijn en dus als basis kunnen dienen voor verdere richtlijnen voor het beleid.

## 2. Beschrijving parameters

Omdat nergens in Vlaanderen een gelijkaardige inventaris is opgemaakt <sup>14</sup> werd een methode gezocht om voetpaden op een logische en gestructureerde wijze in kaart te brengen. Daarvoor werden parameters gekozen die essentieel zijn voor het kwaliteitsonderzoek van voetpaden. Parameters zijn bedoeld om een objectieve inventarisatie mogelijk te maken. Als leidraad werd de wettelijke bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer en het Vademecum Voetgangersvoorzieningen <sup>15</sup> gebruikt. Het besluit legt de minimale normen vast waaraan wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom bij het aanleggen of aanpassen moeten voldoen om meer ruimte en comfort te bieden aan voetgangers, ouders met buggy en rolstoelgebruikers.

In overeenstemming hiermee werden de parameters zo gekozen dat de minimale veiligheidseisen voor voetpaden konden vastgesteld worden. Die parameters zijn een strikt minimum om de veiligheid en mobiliteit van alle gebruikers te verzekeren. Dit betekent dat elk voetpad ruimte en veiligheid moet bieden voor mobiele en minder mobiele mensen. Kwaliteitsvolle voetpaden dragen daarmee bij aan een inclusief mobiliteitsbeleid.

Volgende 9 parameters werden voor de inventaris gebruikt:

- de aanwezigheid van een voetpad
- de breedte van het voetpad (ideaal voetpad bepaald op 2 meter);
- de vrije hoogte van het voetpad (zonder hinder met open paraplu);
- het deels parkeren op het voetpad;

---

<sup>13</sup> Is gebruikelijk bij lange straten of essentiële wijzigingen (bv. voetpad stopt of is totaal onbegaanbaar).

<sup>14</sup> Er kan wel verwezen worden naar de *Inventarisatie Voetpaden. Inventarisatie van de Voetpaden te Merelbeke*. Departement Biowetenschappen en Landschapsarchitectuur GIS II Bachelor in de Landschapontwikkeling Academiejaar 2008 – 2009 (Begeleiders: Johan Isselée en Joris Verbeke). Ook kan verwezen worden naar het recente Brusselse plan van aanpak: *PAVE = Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics*. Het doel van PAVE: zorg dragen voor de algehele kwaliteit van voetgangersvoorzieningen die geschikt zijn voor iedereen. De inventaris van het Brusselse gewest zou op vijf jaar tijd gerealiseerd worden (einddatum 2019). Bij de inventarisatie bij PAVE wordt speciaal ontwikkelde software voor de smart-phone gebruikt.

<sup>15</sup> Te vinden op <https://wegenverkeer.be/documenten/vademecum-voetgangersvoorzieningen>.

- de soort verharding van het voetpad (asfalt, beton, tegels, klinkers of dolomiet);
- de ouderdom van het voetpad (5 jaar of ouder);
- de zichtbare toestand van het voetpad;
- het drempelloos karakter van het voetpad;
- aanwezigheid van knelpunten op het voetpad (palen, nutskasten, verkeers-tekens...).

Telkens werd aangegeven welk snelheidsregime voor die straten van toepassing is.

De 188 km x 2 verharde wegen in Lebbeke werden geïnventariseerd. De 174 straten werden gescreend en geïnventariseerd, waarna alle gegevens werden samengevoegd. Om te voorkomen dat de evaluatie vertekend <sup>16</sup> zou zijn werden 5 reflectiegroepen georganiseerd. Op deze reflectiebijeenkomsten werden de resultaten van de straten gescreend, verbeterd of aangepast.

Aan elk van parameters werd een score gegeven.

Aanwezig: Geen voetpad = 0, voetpad = 10

Breedte:

<0,5 m=1, ≥ 0,5 m≤1m=4, ≥ 1m≤1,5m=7, ≥1,5≤2 m=10, ≥2 m=10

Vrije hoogte: <2,1m=0, ≥2,1m=10

Deels parkeren:

<1,5m vrije breedte=0, ≥1,5m vrije breedte=5, Geen deels parkeren=10

Verharding: Asfalt/Beton/Tegels/Klinkers=10, Dolomiet=5, Geen/Andere=0

Recente aanleg <sup>17</sup>

Toestand:

In slechte staat=0, In mindere staat of spoorvorming=5, In goede staat=10

Drempelloos: Neen=0, Ja=10

Knelpunten en problemen: geen <sup>18</sup> dan totale score X 2

## 2. Inventarisatie en verwerking data

Dit onderzoek is met vele vrijwilligers uitgevoerd en in beperkte mate kunnen bepaalde parameters verschillend geïnterpreteerd zijn.

Dit is echter voor de meeste parameters niet het geval omdat ze objectieve (meetbare) elementen bevatten zoals breedte en hoogte van het voetpad. Voor interpretaties als de staat van het voetpad kan het zijn dat dit niet op dezelfde wijze door alle vrijwilligers werd ingeschat.<sup>19</sup>

In geval van twijfel of discussie worden de scores van het bewuste voetpad opnieuw bekeken (reflectiegroepen) en indien nodig aangepast.

<sup>16</sup> Lange straten met delen met zowel goed aangelegde voetpaden als slechte of ontbrekende voetpaden kunnen een vertekend resultaat hebben wanneer het gemiddelde van de som van die verschillende straatdelen genomen wordt.

<sup>17</sup> Of een voetpad recent werd aangelegd, werd wel aangeduid. De relevantie was echter beperkt waardoor ze niet in de rangschikking werden opgenomen.. De ouderdom kan -op basis van data van de wegbeheerder wel correct ingevuld worden waardoor deze voor de planning wel relevant kan zijn.

<sup>18</sup> Een knelpunt dat het voetpad nog 1 m vrij houdt, wordt bij de berekening niet als knelpunt aangerekend.

<sup>19</sup> De interpretatie van de "staat van het voetpad" is bij verder onderzoek beter te specificeren.

Door het erg arbeidsintensieve werk (dus de tijd van inventarisatie) en de noodzakelijke tijdsduur van verwerking, kan de toestand van het voetpad ten goede (bij heraanleg van straten) of ten kwade (verzakkingen, aanbrengen van storende elementen, ...) gewijzigd zijn.

Het duurde immers een ruime tijd <sup>20</sup> vooraleer alle voetpaden werden beschreven en de reflectiegroepen hun werk hadden beëindigd.

Bij de uiteindelijke evaluatie (verschillende besprekingen werden aan de rangschikking gewijd) werd met verbeteringen/verslechtingen rekening gehouden.

De reflectiegroepen kwamen meerdere keren samen om zowel structurele als toevallige onvolkomenheden die kunnen uitvergroot worden door gebruik van gemiddelden zoveel mogelijk weg te werken.

Vooraf voor lange straten was dit een erg moeilijke oefening omdat in een aantal straten, delen van een voetpad erg goed zijn aangelegd en in andere delen erg slecht of onbestaande zijn.

Dit had kunnen opgevangen worden door de resultaten van delen van straten te rangschikken. Alleen zou dit het nu reeds uitvoerige overzicht van straten, erg moeilijk begripbaar maken.

Deze gedetailleerde gegevens zijn wel beschikbaar waardoor de wegbeheerder hiermee aan de slag kan gaan.

Wat ontbreekt is het goed zichtbaar/bevatelijk weergeven via kaarten.

Het zou nuttig zijn om deze data op een kaart te tonen om zo een totaal overzicht te hebben van de aanwezigheid en de kwaliteit van de voetpaden in het onderzochte gebied. Indien het onderzoek door de wegbeheerder wordt uitgevoerd, is de technische kennis aanwezig om dit uit te voeren.

Voor het verzamelen van alle gegevens werd een Excel programma geschreven dat automatisch de input van de parameters omzet naar gemiddelde waarden.

Via waarderingsregels leidt dit naar een eindresultaat, gedetailleerd door de al dan niet aanwezigheid van knelpunten op het voetpad.

Het programma rangschikt de voetpaden per parameter. Hierdoor weet de wegbeheerder, hoeveel voetpaden voldoen aan de wettelijke of gewenste norm inzake breedte.

Tijdens de reflectiemomenten wordt bij twijfel het invulformulier gecontroleerd door de vrijwilligers. De reflectiegroepen bleken immers het meest effectief te zijn en analyseerden de gemiddelde scores van de straten.

Het telkens onder de loupe nemen van straten leidde ertoe dat men zowel de invulformulieren en de knelpunten als de score, toetste aan hoe deze straat werd "beleefd" door de leden van de reflectiegroep.

Door dit over verschillende reflectieperiodes te spreiden, leidde dit tot een beter gewogen beoordeling van straten en kon mogelijke subjectieve benadering worden vermeden.

---

<sup>20</sup> Dit is gedeeltelijk te wijten aan het pionierswerk voor het uitdenken en bijsturen van de methodologie. Door de opgedane ervaring zal een volgende toepassing merkbaar sneller kunnen verlopen (zowel qua inventarisatie, qua bespreking in de reflectiegroepen als qua verwerking van de data). Naarmate gemeenten en steden dit opnemen, kan zowel een meer gedetailleerde inventarisatie als een betere opsplitsing per straatdeel gebeuren.



Het is evident dat gemiddelde scores (in sommige straten zijn er delen met erg goede voetpaden en delen zonder of met een slecht voetpad) voor lange straten een vertekend beeld kunnen geven.

Momenteel is het nog niet mogelijk om dit genuanceerder weer te geven. Een opsplitsing van straten zou een duidelijk overzicht van de toestand in de gemeente in het gedrang brengen. Enkel bij visualisering is een dergelijke opsplitsing aangewezen.

De analyse van de data laat toe om aan te geven aan welke specifieke kenmerken de voetpaden voldoen maar evengoed kan geanalyseerd worden voor welke straten en voor welke parameters, de voetpaden een probleem vormen. Dit kunnen knelpunten, te smalle of geen voetpaden, voetpaden waarop telkens geparkeerd worden, ..., zijn.

Hiermee kan het beleid dan prioritair aan de slag kunnen gaan.

### **3. Algemene Resultaten**

De onderzochte gemeente heeft drie deelgemeenten. In de grootste deelgemeente heeft één op de drie straten geen voetpad.

In de tweede (kleinere) deelgemeente is de toestand nog erger. Slechts twee straten halen een score boven de helft van de maximumscore: 14 van de 26 straten hebben geen voetpad. Dit betekent dat in 1 op 2 straten de voetganger de straat op moet en zich blootstelt aan verkeersonveilige toestanden. Dat bij deze slechte straten ook de directe schoolomgeving hoort, geeft nog meer deze schrijnende onveiligheid weer. Slechts twee straten komen boven de helft van de maximumscore uit maar bij een detailanalyse blijkt dat zelfs deze straten extra aandacht en heraanleg verdienen. Soms heeft een beperkt deel van de straat een voetpad van ongeveer 90 cm, maar zijn bepaalde stukken daarvan in slechte staat.

In de derde deelgemeente heeft 17 op de 28 straten geen voetpad. Los van de analyse waar deze straten zich bevinden, is het onbegrijpelijk dat in 61% van de straten de aandacht voor de voetganger ver te zoeken is. Buiten een plein dat een volledige gelijkgrondse aanleg heeft en een zone 30 is, scoort geen enkele straat goed. Slechts 5 straten komen boven de helft van de maximumscore uit maar bij een detailanalyse blijkt dat zelfs deze straten extra aandacht en heraanleg verdienen. Ook hier heeft een beperkt deel van de straat een voetpad van ongeveer 90 cm, maar zijn bepaalde stukken daarvan in slechte staat. Ook in deze deelgemeente voldoen de schoolomgeving en de schoolroutes niet aan het noodzakelijke comfort en de nodige verkeersveiligheid.

Dit betekent dat het ontbreken van voetpaden of comfortabele, veilige voetpaden geen probleem is van extern gelegen straten maar dat ook in het centrum van de deelgemeenten, de voetpaden niet aan minimale eisen voldoen.

### **4. Deelresultaten:**

#### *4.1. Wanneer is een straat een kwaliteitsvolle straat...?*

De kwaliteit van een straat hangt voornamelijk samen met de leefbaarheidseisen die men aan het publieke domein stelt.

Daarom moet elk bestuur vaste normen hanteren die de kwaliteitseisen van voetpaden en fietspaden in een leidraad moeten voorzien. Het gaat ondermeer over:

- Halte-inrichtingen openbaar vervoer: bv. (aanrijdbare) Kasselse trottoirband, verhoogd, breedte...
- Parkeervoorzieningen: niet alleen auto maar ook fiets...
- Helling voetpaden aan kruispunten of drukke oversteekplaatsen of beter op gelijke hoogte doorlopende voetpaden
- Dimensionering en aanlegseisen wegen: verschillend naar woonerf, voetgangersgebied, zone 30, bebouwde kom, aanleg van terrassen...

Een voorbeeld vindt men in de stad Gent: het IPOD (Integraal Plan Openbaar Domein).<sup>21</sup> Voor voetpaden<sup>22</sup> betekent het dat van een aantal basiskennmerken wordt vertrokken.

De absoluut minimumbreedte die een persoon nodig heeft om zich comfortabel te kunnen bewegen op het voetpad bedraagt 0,70 m.

Wanneer de voetganger bagage draagt, een paraplu of een wandelstok gebruikt, dan is er snel een breedte van 0,80 m vereist. Een rolstoelgebruiker vraagt een breedte van 0,90 m.

Tegenover elkaar houden voetgangers een privacy afstand van 0,20 m en tegenover obstakels zullen voetgangers steeds een veiligheidsafstand bewaren van 0,10 tot 0,20 m.

Dit betekent dat per voetganger een breedte van minstens 1,00 m<sup>23</sup> en een hoogte van minimum 2,10 m moet worden voorzien.

Wanneer men rekening houdt met de nodige breedte voor een rolstoelgebruiker en de draaicirkel, is dit 1,5 m voor het mogelijk maken van richtingswijziging.

Vermits een voetpad een belangrijke plaats is waar kinderen zich –dikwijls spelend– voortbewegen, dient hieraan ook voldoende aandacht besteed te worden.

Deze aanduidingen van IPOD Gent sporen goed met de in dit onderzoek gehanteerde nodige ruimtes voor voetpaden

#### *4.2. Een minimumscore...?!*

Wanneer een straat perfect voldoet aan alle parameters inzake kwaliteit van een voetpad en geen knelpunten heeft, dan is maximumscore 260 punten. In het onderzocht gebied haalt geen enkele straat deze score.

Men kan zich afvragen of men ook kan of mag spreken van een minimumscore: dit is in principe niet het geval. Een voetpad kan immers niet goed genoeg zijn maar indien men de helft van de maximale punten niet haalt, kan men bezwaarlijk van een veilig, comfortabel voetpad spreken.

#### *4.3. Resultaten per Parameter*

Wanneer men de gedetailleerde gegevens per parameter bekijkt, wordt de onveiligheid voor voetgangers bevestigd.

---

<sup>21</sup> Het IPOD is een handleiding voor elke ontwerper en een toetskader dat door de stad Gent wordt gebruikt om een ontwerp te evalueren en eenduidige richtlijnen te hanteren.

Hierdoor wordt een tool voor een consequent beleid opgesteld.

<sup>22</sup> Bij de beschrijving van een kwalitatieve straat heeft dit hier op het voetpad betrekking. Indien een voetgangersgebied, woonerf of ingerichte zone 30 wordt voorzien, hangt het comfort van de voetganger af van de totale inrichting van de straat.

<sup>23</sup> Uitstekende delen van gebouwen kunnen deze breedte nog beperken: dorpels (aan ramen, deuren), regenafvoerpijp, voetkrabber, geveltuin/bloembak, brievenbus,...

#### *4.3.1. Breedte van voetpad*

Men mag aannemen dat een breedte van 1,5 m een absoluut minimum <sup>24</sup> is om voetgangers voldoende comfort te bezorgen. In de deelgemeente Lebbeke zijn er slechts 11 straten die daaraan voldoen, wat een bedroevend laag aantal is op 130 straten. In Denderbelle is er geen enkele straat die hieraan voldoet, in Wieze zijn er 3 straten met deze minimale breedte. De breedte van een voetpad is een essentiële factor in de waardering van een voetpad.

#### *4.3.2. Vrije hoogte van voetpad*

De noodzakelijke hoogte van een voetpad wordt bepaald door de test met de paraplu, waarbij men uitgaat van een minimale hoogte van 2,1 m. De overgrote meerderheid van de straten hebben een voldoende hoogte. Toch zijn er in Lebbeke 10 straten die hier niet aan voldoen. In Denderbelle hebben alle aanwezige voetpaden een voldoende hoogte en in Wieze is er 1 voetpad dat hieraan niet voldoet.

#### *4.3.3. Soort verharding*

Een goede verharding van het voetpad is niet alleen nodig voor het algemene comfort, ze is essentieel voor bepaalde types voetgangers, zoals minder mobiele, ouderen en ouders met buggy. In de deelgemeente Lebbeke heeft de overgrote meerderheid van de voetpaden een goede verharding, bestaande uit asfalt of beton, tegels of klinkers. Wat nog niet meteen betekent dat het voetpad daarom in goede staat is. In Lebbeke zijn er 5 voetpaden met een slechte verharding. In Denderbelle en Wieze zijn alle aanwezige voetpaden aangelegd in een correcte verharding.

#### *4.3.4.. Zichtbare toestand van het voetpad*

Behalve de breedte is de zichtbare toestand van het voetpad een essentieel element in de kwaliteitsbepaling. In de deelgemeente Lebbeke zijn er 33 straten die in goede staat verkeren maar 25 straten hebben een mindere kwaliteit of vertonen spoorvorming en 19 voetpaden zijn in slechte staat. In Denderbelle zijn slechts 6 op 27 voetpaden in goede staat en in Wieze zijn slechts 7 op 28 voetpaden behoorlijk.

#### *4.3.5. Aan/afwezigheid van knelpunten op het voetpad*

Knelpunten op het voetpad verminderen de kwaliteit maar in sommige gevallen ook de begaanbaarheid van het voetpad. Deze parameter scoort enorm slecht en dat is jammer, want een eventueel goed voetpad wordt op die manier een onaangenaam, oncomfortabel of verkeersonveilig voetpad. De nuchtere vaststelling in de deelgemeente Lebbeke is dat geen enkel voetpad knelpuntvrij is! Hetzelfde geldt voor de deelgemeenten. In de deelgemeente Lebbeke zijn er maar liefst 75 straten die vrij veel of veel knelpunten bevatten. Voor Denderbelle en in Wieze zijn dit er respectievelijk 11 en 10.

Als we al deze vaststellingen samenvoegen, dan blijken weinig of geen straten in Lebbeke te voldoen aan alle belangrijke parameters.

---

<sup>24</sup> Alhoewel knelpunten de veiligheid en comfort van de voetganger beperken, werd bij een knelpunt waarbij nog 1 m vrije ruimte aanwezig is, dit minder zwaar aangerekend. Meestal zijn knelpunten immers op korte termijn te verplaatsen.

#### 4.3.6. Drempelloos karakter

Het drempelloos karakter is in het vademecum beschreven en heeft te maken met de klasieke hellingspercentages <sup>25</sup>:

Principieel moeten alle stoepanden op de logische looproute verlaagd worden, opdat alle voetgangers van de voorziene looproute gebruik kunnen maken.

Dit is essentieel omdat anders voor een aantal gebruikers een heel gebied onbereikbaar wordt wanneer niet alle drempels correct worden voorzien.

In woongebieden moet eerder gedacht worden om het voetpad **naadloos** te laten doorlopen over de zijstraten heen. Dit verhoogt zowel de veiligheid als het comfort van de voetganger.

## 4. Conclusies

Ook al is de gebruikte methodiek nog vatbaar voor verbeteringen, toch is het mogelijk een aantal conclusies te trekken:

- (veel te) veel straten beschikken niet over een voetpad: 44% van alle straten in de onderzochte gemeente heeft geen voetpad. Op die plaatsen wordt de voetganger volledig aan zijn lot overgelaten en moet zij of hij zich op straat begeven in een onveilige en onbeschermd situatie. Het is niet te aanvaarden dat een dergelijk hoog aantal straten geen voetpad heeft;
- als er dan toch een voetpad is, scoort dit vaak slecht op heel wat parameters;
- de bestaande voetpaden (al of niet in goede staat) hebben vaak heel wat knelpunten en zelfs bij de aanleg of heraanleg van nieuwe straten wordt hieraan weinig of geen aandacht wordt gegeven.

## 5. Aanbevelingen

Op basis van deze studie kunnen een aantal aanbevelingen voor het beleid worden geformuleerd.

- Het beleid moet te voet gaan prioritair stellen waardoor een inclusieve mobiliteit mogelijk wordt.
- Het vertrekpunt van het beleid moet zijn voldoende dataverzameling over de kwaliteit van voetpaden.
- Men moet men uitgaan van het STOP-principe waarbij prioritaire aandacht naar de voetganger gaat. Het voetgangervademecum moet de lokale leidraad zijn. Dit vademecum moet worden uitgewerkt in een IPOD (Integraal Plan Openbaar Domein) zodat voor elke ontwerper de ontwerprichtlijnen en het toetsingskader duidelijk zijn.
- Bij de aanleg van of werken op het voetpad moet er over gewaakt worden dat er geen nieuwe knelpunten worden gecreëerd, dat kruisingen drempelloos doorlopen, dat de juiste verlichting wordt aangebracht en dat bij werken door de nutsmaatschappijen zowel tijdelijk als definitief de juiste ingrepen gebeuren en kwalitatieve herstellingen uitgevoerd worden. Een goed voetpad heeft een onderhoudsplan nodig waardoor kleine gebreken tijdig worden opgemerkt en weggewerkt.

---

<sup>25</sup> Hellingspercentage: - in de looprichting >5 %: Buitenhellingen- dwars op de looprichting max. 2%

- Even belangrijk is dat via handhaving geen foutparkeren op een voetpad wordt getoleerd.
- Bij de planning en aanleg van nieuwe wegen en voetpaden moet vanaf het begin van een dossier de inspraak van zowel het middenveld als de bevolking worden georganiseerd.
- Wellicht is het nodig om zoals voor PAVE in een stedelijk gebied (Brussel) gebeurt, een onderscheid te maken tussen een hoofdnet voetgangers (belangrijke bestemmingen voor voetgangers), een voetgangersnetwerk (bestemmingen) en een basisvoetgangersweefsel. Het zou handig zijn om op deze wijze een prioritering in de heraanleg/verbetering van de voetgangersvoorzieningen en -faciliteiten te voorzien. Samen met het draaiboek, een opvolgingstool, een plan van aanpak en de nodige budgettering kan de kwaliteit van de voetpaden stelselmatig verbeterd worden. Een budgettaire raming van de kosten, waarop een meerjarenplanning voetpaden kan worden gestoeld, moet in de Beleids- en Beheerscyclus (BBC) van elke gemeente ingeschreven worden.

## **SLOTCONCLUSIE**

De slotconclusie is duidelijk: de voetgangersinfrastructuur is sterk ondergewaardeerd.

De bevolking stelt nochtans voetpaden als prioritair in het verkeers- en mobiliteitsbeleid.

Dit onderzoek bevestigt de vaststellingen van SPAPÉ, I., G. DE LEEUW (2012).

Basisvaststelling is dat er weinig onderzoek gedaan wordt naar voetgangers en voetgangersvoorzieningen. Data zijn zelden beschikbaar en belangrijke ingrepen die van belang zijn voor voetgangers gebeuren meestal pas wanneer de rijweg van de straat wordt vernieuwd. Meestal is er sprake van een ad hoc aanpak.

Systematisch de kwaliteit van voetpaden onderzoeken en aanpakken, is een zeldzaamheid binnen het beleid.

Het belang van een voetgangersbeleid en de waarde van het lopen worden vaak in het mobiliteitsbeleid onderschat.

Het kwaliteitsprobleem stelt zich niet alleen in de perifere gebieden/straten maar ook op plaatsen waar veel voetgangers komen: schoolomgeving, centra, stationsomgeving, ...

In dit rapport is Lebbeke als proefproject geselecteerd, maar de methodiek is bruikbaar -mits aanpassingen- voor alle gemeenten en steden. In enquêtes in andere gemeenten komen voetpaden steevast als hoogste prioriteit naar voor. Bij een kwalitatieve inventarisatie van voetpaden in andere gemeenten kan verwacht worden dat de resultaten wellicht in dezelfde richting zullen gaan.

Tijd dus om vanuit alle invalshoeken hiervan werk te maken en veel meer te investeren in een degelijke en efficiënte aanpak.

## Referenties:

- CROW, *Verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Lopen loont - de voetganger in beleid, ontwerp en beheer*, Ede, 22-05-2014, 184 blz., ISBN:978 90 6628 639 9
- LEGIBLE LONDON - *a wayfinding study*, Central London Partnership Copyright © 2006 AIG London Ltd, Apr 7, 2013, page 63
- SCHAAP, N., HARMS, L., KANSEN, M., WUST, H. *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM, 64 blz., okt. 2015, Den Haag.
- SPAPÉ, I., DE LEEUW, G., *De vergeten voetganger? Onderzoek naar de positie van de voetganger in het beleid in een aantal Nederlandse gemeenten*. Breda: NHTV, Lectoraat Verkeer en Stedenbouw
- TSAKMAKIS, A., *'Obstakels in de voetgangersruimte vinden we normaal, terwijl iedere reis start en eindigt met lopen'*, in *Verkeerskunde* 16 feb. 2016
- VERKEERSPLATFORM LEBBEKE, *Hoe denken Denderbelle, Lebbeke en Wieze over Verkeer en Mobiliteit. Eindverslag*, 45 blz., niet gepubliceerd, 45 blz., Lebbeke, 2011.
- XXX, *Inventarisatie Voetpaden. Inventarisatie van de Voetpaden te Merelbeke*. Departement Biowetenschappen en Landschapsarchitectuur GIS II Bachelor in de Landschapsontwikkeling Academiejaar 2008 – 2009 (Begeleiders: Johan Isselée en Joris Verbeken)
- XXX, *PAVE = Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics* <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/pave>
- XXX, *Vademecum Voetgangersvoorziening*,  
<https://wegenverkeer.be/documenten/vademecum-voetgangersvoorzieningen>