

# Infrastructuur voor voetgangers krijgt te weinig aandacht

## Aanwezigheid en kwaliteit voetpaden op grondgebied Lebbeke in kaart gebracht

JOHAN DE MOL (UNIVERSITEIT GENT), WILLY PRICE (COÖRDINATOR VZW VERKEERSPLATFORMS), TIM MASSART (OCW)

In het verkeers- en mobiliteitsbeleid worden voetgangers nog vaak over het hoofd gezien. Als zwakste weggebruiker krijgen ze in verhouding het minst aandacht en de minste middelen. Het Verkeersplatform van Lebbeke, dat deel uitmaakt van de vzw Verkeersplatforms, ontwikkelde een techniek om de kwaliteit van voetpaden in een gemeente te inventariseren. Als testcase werden de voetpaden in alle 174 straten op het grondgebied van Lebbeke, Wieze en Denderbelle<sup>1</sup> in kaart gebracht. In een omvangrijk rapport<sup>2</sup> worden niet alleen de (soms frappante) vaststellingen besproken, er staan ook aanbevelingen voor het beleid in.

Om de verkeersproblemen in kaart te brengen en te peilen naar wat de burger als verkeersproblemen ervaart, werd in de gemeente Lebbeke een ruim opgezette enquête uitgevoerd. De respons (5,6% van de gezinnen) was zeer hoog en de resultaten zijn dan ook representatief. De slechte kwaliteit en de afwezigheid van voetpaden kwam uit de bevraging als grootste verkeersprobleem naar voren. 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 met de toegankelijkheid 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. Daarom is het nuttig om aan te geven 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 tot een inclusieve mobiliteit voor voetgangers te komen. Het is immers niet alleen de kwieke burger die zich te voet moet kunnen verplaatsen, elke mobiele voetganger moet veiligheid en comfort aangeboden krijgen. Te voet gaan is noodzakelijk om naar een aanvullend vervoermiddel (fiets, bus, tram, trein,



Foto: Verkeersplatform Lebbeke

Het toppunt van ontoegankelijkheid: een te smal, slecht aangelegd voetpad met hinderlijke verkeerspaal en geparkeerd voertuig.

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 ook voor een steeds grotere groep erg belangrijk om mobiel te blijven. Kwalitatieve voetpaden zijn daarom alsmear belangrijker.

### NEGEN PARAMETERS

Omdat nergens in Vlaanderen een gelijkaardige actie al werd opgezet<sup>3</sup>, zijn we op zoek gegaan naar een methode om voet-

<sup>1</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.

<sup>2</sup> Price, W., De Mol, J. Voetpadenrapport Verkeersplatform Groot-Lebbeke, mei 2018, Verkeersplatform Lebbeke, Lebbeke, 45 blz.

<sup>3</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 Landschapsontwikkeling Academiejaar 2008 – 2009 (Begeleiders: Johan Isselée en Joris Verbeken). 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 smartphone gebruikt.



Foto: Verkeersplatform Lebbeke

**Struikelen verzekerd.**

paden op een logische en gestructureerde wijze in kaart te brengen. Daarvoor werden parameters vastgelegd die essentieel zijn voor het nazicht van de toestand van de voetpaden in een straat. Als leidraad werd het Besluit van de Vlaamse regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, en het Vademecum voetgangersvoorzieningen<sup>4</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 en rolstoelgebruikers.

De parameters zijn gekozen om de minimale veiligheidseisen voor voetpaden vast te stellen. 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 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;
- 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;
- de aanwezigheid van knelpunten op het voetpad (palen, nutskasten, ...).

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

Een groep van een 15-tal vrijwilligers liep de 188 km x 2 ver-

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

## ALGEMENE RESULTATEN

De gemeente Lebbeke heeft drie deelgemeenten: Lebbeke, Denderbelle en Wieze. In deelgemeente Lebbeke heeft 35 op 120 straten (29 %) Lebbeke geen voetpad. Eén op de drie straten heeft zelfs geen begin van een voetpad.

In de deelgemeente Denderbelle is de toestand nog erger. Slechts twee straten halen een score boven de helft van de maximumscore. In Denderbelle hebben 14 van de 26 straten geen voetpad: dat is 1 op 2 straten waar 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 Wieze 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 van Wieze de aandacht voor de voetganger ver te zoeken is. Buiten het Wiezeplein 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. Soms heeft een beperkt deel van de straat een voetpad van ongeveer 90 cm, maar zijn bepaalde stukken daarvan in slechte staat. Ook in de deelgemeente Wieze voldoen de schoolomgeving en de schoolroutes niet aan het noodzakelijke comfort en de nodige verkeersveiligheid.

## RESULTATEN PER PARAMETER

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

### Breedte van voetpad

Men mag aannemen dat een breedte van 1,5 m een absoluut minimum 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

<sup>4</sup> Te vinden op <https://wegenenverkeer.be/documenten/vademecum-voetgangersvoorzieningen>.

<sup>5</sup> Lange straten met delen met zowel goed aangelegde voetpaden als slechte of ontbrekende voetpaden riskeren een vertekend resultaat te krijgen als het gemiddelde van die verschillende delen genomen wordt.



## OCW ontwikkelt tool om gebruikskwaliteit voetgangerverhardingen te meten

Sinds het begin van de 21e eeuw is toegankelijkheid van openbare ruimten voor gewestelijke en gemeentelijke wegbeheerders een steeds grotere prioriteit geworden. De behoeften van de weggebruikers vormen keuzecriteria die bij het ontwerp van een nieuwe weginrichting veel gewicht in de schaal leggen.

**Voetgangerstoegankelijkheid** is afhankelijk van onder meer de beschikbaarheid van kwaliteitsvolle verhardingen die voldoen aan de behoeften van zowel mobiele als minder mobiele voetgangers: vlakheid, stabiliteit, stroefheid, obstakelvrijheid, waterafvoer, herkenbaarheid en zichtbaarheid, en netheid. Verhardingen die in deze behoeften voorzien, bieden een hoge gebruikskwaliteit aan de gebruiker, die dan meer geneigd is zich in de betrokken openbare ruimte te verplaatsen.

Zowel op nationaal als op internationaal niveau bestaat momenteel geen objectieve tool om de kwaliteit van voetgangersverhardingen continu, snel en kostenvriendelijk te bepalen. Het begrip wordt te vaak subjectief benaderd, aan de hand van het gevoel dat wij als verkeersdeelnemer in een openbare ruimte krijgen. Daarom besliste het OCW in 2015 een **meetinstrument** te ontwikkelen om verhardingen te beoordelen aan de hand van drie criteria die voor voetgangers van fundamenteel belang zijn: vlakheid (comfort), stroefheid (weerstand tegen uitglijden) en helling (dwars en overlangs). In 2016 ontwikkelde het OCW een prototype 1 in de vorm van een rolstoel waarop smartphones met een gps en een versnellingsmeter waren bevestigd. Deze functies zitten standaard in alle smartphones; zij geven getalwaarden voor het comfort van de verharding (waarderingcijfers van 1 tot 10). Dit comfort werd beoordeeld door middel van de versnellingsmeter, die de verticale versnellingen mat die het verhardingsoppervlak aan de rolstoel en uiteindelijk aan de rolstoelgebruiker meegaf. Aanvullend beschikt het OCW over een afzonderlijk toestel om de stroefheid van verhardingen te meten: de zogenoemde *Portable Friction Tester* of PFT.

Eind 2016 werden met dit **prototype 1** en met de PFT-metingen verricht op elf proeflocaties met elk een verschillende verharding in het centrum van de stad Brussel. In april 2017 liet het OCW, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, de stroefheid en vlakheid op elf locaties door verschillende weggebruikers beoordelen om te controleren of de resultaten van de meetinstrumenten overeenstemden met het gevoel van de voetgangers. In totaal namen 28 personen aan deze oefening deel: 18 valide voetgangers en 10 personen met beperkte mobiliteit (rolstoelgebruikers, personen die moeilijk konden stappen, personen met een visuele beperking). Elke deelnemer

vulde voor elke locatie een beoordelingsformulier in. Na afloop van de analyse werden de locaties gerangschikt volgens het comfort dat de gebruikers op de aanwezige verharding ervaren. De rangschikking op grond van de subjectieve gegevens van de testgebruikers was, wat het comfortbegrip betreft, gecorreleerd met die gegevens die het prototype had gegeven.

Dit positieve resultaat zette het OCW in 2017 aan om een **nieuw prototype** te ontwikkelen, met verschillende doelstellingen:

- de dwars- en de langshellingen van voetgangerszones meten;
- de verplaatsingssnelheid meten om storingen door verschillende meetsnelheden uit te sluiten;
- de eventuele storingen die met de (van de smartphone afhankelijke) kwaliteit van de gebruikte versnellingsmeter verband houden, wegwerken;
- een uniek systeem ontwikkelen waarmee alle onderdelen communiceren;
- alle verzamelde gegevens in één database centraliseren.

De uitrusting werd voor de allereerste keer getoond op de stand van het OCW tijdens het Belgische Wegencongres in oktober 2017 in Brussel en maakt het mogelijk het comfort en de langs- en dwarsellingen van trottoirs en andere voetgangersruimten continu en "gegeolokaliseerd" te meten. Stroefheid meten kan voorsnog niet; daarvoor zijn aparte, aanvullende toestellen nodig: PFT voor continue metingen (proeven aan de gang) en SRT-slinger (*Skid Resistance Tester*) voor puntmetingen.



Tool in ontwikkeling (prototype V2) om de gebruikskwaliteit van voetgangersverhardingen te meten.

Denderbelle is er geen enkele straat die hieraan voldoet en 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.

### 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.

### Soort verharding

Een goede verharding van het voetpad is niet alleen nodig voor het algemene comfort, ze is simpelweg 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 met een correcte verharding.

### Zichtbare toestand van voetpad

Behalve de breedte is de zichtbare toestand van het voetpad een essentieel element in de kwaliteitsbepaling. In de deelge-



De paal op dit smalle voetpad maakt de doorgang onmogelijk.

Foto: Verkeersplatform Lebbeke

## vzw Verkeersplatforms

De vzw Verkeersplatforms is de koepel van 12 lokale en bovenlokale verkeersplatforms. Een verkeersplatform is een onafhankelijke groep van mensen die zich willen engageren rond verkeer en mobiliteit. Ze bestaan uit geïnteresseerde burgers, beleidsinstanties en vertegenwoordigers van scholen en verenigingen. Op die manier ontstaat een groot draagvlak en is er meer samenwerking en een betere coördinatie voor een krachtig en efficiënt verkeers- en mobiliteitsbeleid.

De prioriteiten, de activiteiten en de te behandelen thema's worden lokaal bepaald en kunnen verschillend zijn in de verschillende verkeersplatforms. Niettemin is er een rode draad doorheen het verhaal: een frisse aanpak, een weldoordachte visie en een professionele organisatie. De praktijk bevestigt dat ook verkeersplatforms zorgen voor een win-winsituatie voor alle deelnemende partners, ingegrepen het beleid.

Meer info kan je vernemen via [info@verkeersplatform.be](mailto:info@verkeersplatform.be).

meente 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.

### Aanwezigheid van knelpunten op 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 Denderbelle en Wieze. In de deelgemeente Lebbeke zijn er maar liefst 75 straten die vrij veel of veel knelpunten bevatten. Voor Denderbelle zijn er dat 11 en in Wieze zijn er dat 10.

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

### CONCLUSIES

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

- (veel te) veel voetpaden beschikken niet eens over een voetpad: 44% van alle straten in Lebbeke 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 voetpad vaak op heel wat parameters slecht;



- de bestaande voetpaden (al of niet in goede staat) hebben vaak heel wat knelpunten. Het is een punt waaraan (zelfs bij de aanleg of heraanleg van nieuwe straten) weinig of geen aandacht wordt gegeven.

### 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.
- Daarbij moet men uitgaan van het STOP-principe waarbij prioritaire aandacht naar de voetganger gaat. Het voetgangersvademecum 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 weggevoerd.
- Even belangrijk is dat via handhaving geen foutparkeren op een voetpad wordt getolereerd.
- Bij de planning en aanleg van nieuwe wegen en voetpaden moet vanaf het begin van een dossier ook de inspraak van zowel het middenveld als de bevolking worden georganiseerd.
- Wellicht is het nodig om zoals voor PAVE in een stedelijk gebied gebeurt, een onderscheid te maken tussen een hoofdnet voetgangers (belangrijke bestemmingen voor voetgangers), een voetgangersnetwerk (bestemmingen) en een basisvoetgangersweefsel. Dit 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 budget-



Foto: Verkeersplatform Lebbeke

Er is geen voetpad en de berm is evenmin toegankelijk.

tingen kan hierdoor 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: voetgangers zijn zeer sterk ondergewaardeerd. De bevolking stelt nochtans voetpaden als een prioritair punt in het verkeers- en mobiliteitsbeleid. Tijd dus om met alle invalshoeken hiervan werk te maken en veel meer te investeren in een degelijke en efficiënte aanpak. ■

Trefwoorden: beleid (lokaal), Denderbelle, infrastructuur, Lebbeke, onderzoek, verkeersplatform, voetpad, Wieze.

## Kort

### OPENBARE RUIMTE

## Nu ook verfraaiing nutskasten AWW mogelijk

Heel wat lokale besturen hebben de nutskasten langs wegen die onder hun beheer vallen al laten verfraaien met stickers of graffiti. Voortaan is dat ook mogelijk met nutskasten van het Vlaamse gewest die beheerd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De stad of gemeente moet daarvoor een vergoeding zonder retributie aanvragen bij de provinciale afdeling van AWV. Na de aanvraag moet AWV het voorgestelde materiaal en het ontwerp goedkeuren. De verfraaiing mag de toegang tot de nutskasten in elk geval niet hinderen.

➔ De contactgegevens van de provinciale afdelingen van AWV vindt u op <http://wegenenverkeer.be/adressen>.



Foto: Eandis

Heel wat nutskasten langs lokale wegen zijn al verfraaid met stickers of graffiti.