De toekomst is aan de voetganger

Van onze redacteur Jef Poppelmonde, Foto's Sebastian steveniers

brusselEen voetganger heeft tot nader order nog nooit iemand omvergereden. CO_2 of fijn stof uitstoten doet hij niet. Hij heeft zelfs geen stalling of parkeerplaats nodig. Geen wonder dat de Antwerpse schepen van Mobiliteit Koen Kennis (N-VA) aankondigt dat hij van Antwerpen een volwaardige 'wandelstad' wil maken, met grote wandelassen en kwaliteitsvollere stoepen *(DS 9 oktober)*.

En toch. Als het over mobiliteit gaat, hebben we het – ook op deze pagina's – zelden over de mogelijkheden en de uitdagingen voor wie zich te voet verplaatst. Onterecht, vindt, jawel, de Voetgangersbeweging. 'Het belang van verplaatsing te voet wordt systematisch onderschat', zegt voorzitter Tom Dhollander.

De voetganger is de olifant in de kamer. Iedereen wandelt, elke dag opnieuw. Voetgangers maken met stip het grootste aandeel verkeersdeelnemers in de steden uit. Toen *De Standaard* deze zomer eigenhandig het verkeer telde in de Nationalestraat in Antwerpen, bedroeg het aantal voetgangers bijna het zevenvoudige van het aantal fietsers en het dubbele van het aantal auto's. Ook het recente project Straatvinken, waarvoor inwoners van Antwerpen zelf het verkeer in hun straat telden, toonde dat de voetganger alomtegenwoordig is in de binnenstad.

STOP-principe

> Elke euro die naar infrastructuur voor voetgangers gaat, zou de overheid op termijn het 34-voudige opleveren

En toch, zegt Dhollander, is hij in debatten en onderhandelingen over mobiliteit amper een factor waar rekening mee wordt gehouden. 'Hij is de dupe van het huidige denken over mobiliteit, waarin alles wordt bekeken in termen van snelheid om van A naar B te raken. Natuurlijk kan je drie kilometer sneller afleggen met de auto of met de fiets. Maar is die keuze ook maatschappelijk de meest interessante?'

De gevolgen, zegt hij, zijn buiten zichtbaar. In de meest recente Gemeentemonitor uitten Vlamingen zichzelf kritisch, vaak zelfs ronduit ontevreden, over de staat waarin de fiets- en voetpaden verkeren. In Antwerpen zegt slechts 36 procent daar tevreden over te zijn. In Gent is dat 39 procent en in Turnhout slechts 26 procent.

Buiten de steden werden geen mensen bevraagd, stelt Dhollander. 'Daar is op veel plaatsen zelfs geen voetpad te bekennen.' Toen de vijftienjarige Maarten Decat werd doodgereden in Boortmeerbeek, heerste veel ongenoegen over hoe smal het fietspad waarop hij wandelde was. Van het voetpad dat hij eigenlijk had moeten gebruiken, was langs die gewestweg zelfs geen sprake. 'In de tweestrijd tussen de auto en de fiets delft de voetganger het onderspit', zegt Dhollander.

> In tegenstelling tot auto's of fietsen zijn voetgangers moeilijk te tellen. En wie niet gemeten wordt, die bestaat niet

Nochtans is het officiële beleid van de Vlaamse overheid om bij inrichting van de publieke ruimte de Stappers voorrang te geven op Trappers, op Openbaar vervoer en

Privéauto's: het zogeheten STOP-principe. Maar, zo luidt de kritiek, in de praktijk wordt dat principe te weinig gehuldigd.

Een belangrijke verklaring, volgens professor en mobiliteitsdeskundige Chris Tampère (KU Leuven), is een gebrek aan data en inzicht in stromen voetgangers. In tegenstelling tot auto's of fietsen zijn zij moeilijk te tellen. Dus gebeurt het amper. En vandaag geldt: wie niet wordt gemeten, bestaat niet. 'Beleidsmakers kunnen er weinig rekening mee houden bij het uitzetten van beleid.'

Volgens mobiliteitsexpert Kris Peeters heeft het ook te maken met de krachtsverhoudingen tussen de lobby's, die de belangen van de verschillende weggebruikers behartigen. 'Het is duidelijk dat de automobielfederaties als Touring en VAB, maar ook de Fietsersbond zwaarder wegen op het beleid', zegt hij.



Minder langdurig zieken

Hoe het ook zij, het is een gemiste kans, oordelen de verkeerskundigen. De voetganger is verreweg de meest compacte vorm van verplaatsen, zegt Tampère. 'En in steden dus ook de meest wenselijke. Zij zetten het best in op de vormen van mobiliteit die ook blijven werken als je ze met honderdduizenden tegelijkertijd gebruikt. Dat is simpele logica.'

Maar te voet gaan, dat kan toch alleen over korte afstanden? Is het een oplossing voor de files op onze wegen? Die op de E40 of de E19 zullen er niet korter op worden. Maar die aan de schoolpoort en in de woonkernen waarschijnlijk wel. Het recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag toont dat het potentieel nog bijzonder groot is. Voor afstanden van minder dan 1 kilometer neemt bijna dertig procent van de Vlamingen zijn auto. Bedraagt die afstand tussen 1 en 3 kilometer, dan loopt dat al op tot meer dan de helft.

Tijdens een item over parkeren zei de voorzitter van Unizo Haacht gisteren op radiozender MNM dat 'anderhalve minuut stappen naar de dorpskern voor de meeste mensen te veel is'.

Als je het de Voetgangersbeweging vraagt, moet de overheid als minimumdoelstelling hebben om die mentaliteit te keren, en om die dertig procent die voor de kilometer

naar de schoolpoort of de bakker in zijn auto springt, aan het wandelen (of fietsen) te krijgen.

Het voor mensen eenvoudiger maken om zich te voet te verplaatsen, benadrukt Kris Peeters, gaat over veel meer dan files alleen. ‘De belangrijkste impact is er op mensen die vandaag niet of nauwelijks mobiel zijn, op de vervoersarmoede in ons land. Dan denken we in de eerste plaats aan de ouderen en kinderen. Ook zij moeten zich veilig en zonder zorgen kunnen verplaatsen, ook in een drukke omgeving als een stad.’

Uit een recent Brits onderzoek bleek dat elke euro die naar infrastructuur voor voetgangers gaat, de overheid op termijn het vierendertigvoudige oplevert. Met auto-infrastructuur is dat het viervoudige. Onder meer de positieve impact van te voet gaan op de volksgezondheid – met minder langdurig zieken tot gevolg – speelt daarbij een belangrijke rol, net als de gunstige impact op de lokale economie. ‘De voetganger is de oplossing voor een berg aan maatschappelijke problemen’, zegt Dhollander.

Wandelcongressen

In de Colombiaanse hoofdstad Bogotà blaast volgende week het kruim van de internationale voetgangersbeweging verzamelen met het jaarlijkse congres *Walk21*. De aanwezigen krijgen een overzicht van wereldwijde *best practices* in het voetgangersbeleid.

Niet lang geleden was zo’n congres nog ondenkbaar’, zegt Peeters. ‘De voetgangers zijn in de verkeerskunde aan een comeback bezig. Er zijn nu niet alleen congressen, er zijn ook onderzoeken en boeken, zoals *The Walkable City* van Jeff Speck. ‘Een overzicht van wat steden kunnen doen om verplaatsing te voet te stimuleren.’

Punt 1: nabijheid. ‘Steden moeten functies zo dicht mogelijk bij elkaar brengen, waardoor de omgeving bewandelbaar is.’ Idealiter kunnen bewoners boodschappen, bezoekjes, verplaatsingen naar de school of crèche allemaal te voet afleggen.

Punt 2: veiligheid. Brede voetpaden, oversteekplaatsen, geen te snel autoverkeer.

Punt 3: comfort. De bereidheid om te voet te gaan, neemt toe met de aantrekkelijkheid van de route. Dus geen grauwe blokken, maar groen, winkeltjes, geen putten in het pad, bankjes om de zoveel meter. ‘Dat lijken details, maar zij kunnen wel degelijk verschil maken tussen wandelen of niet wandelen’, zegt Peeters.

Maar dan nog moeten mensen ook wel bereid zijn om de auto wat vaker te laten staan om te voet te gaan. ‘Als het over wandelen gaat, vertonen we de neiging om afstanden te overschatten’, zegt Peeters, verwijzend naar onderzoek. ‘Hetzelfde geldt voor uitzonderingssituaties zoals regen. Vertel iemand dat hij beter vaker zou te voet zou gaan en je krijgt terug “dat het altijd regent”. Terwijl dat zelfs in België amper zeven à acht procent van de tijd zo is.’

Wie zich alsnog zorgen maakt over die dekselse regen, kan hoop putten uit een oplossing in de Rotterdamse straten. Daar staan enkele verkeerslichten met regensensoren. Tijdens een stevige plensbui krijgen voetgangers eerder groen en moeten automobilisten langer wachten. Zij zitten toch droog.