



# voetgangers barometer



voetgangers  
beweging 

walk

tous à pied



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER



# INHOUDSTAFEL

<b>1. Doelstellingen</b>	<b>4</b>
<b>2. Initiatiefnemers</b>	<b>5</b>
<b>3. Methodologie</b>	<b>5</b>
Opiniepeiling	5
Bevraging rond verschillende thema's	6
<b>4. Participatie</b>	<b>7</b>
Geografische verdeling van de antwoorden	7
<b>5. De deelnemers</b>	<b>8</b>
5.1 Profiel van de deelnemers	8
5.2 De deelnemers en hun verplaatsingen te voet	10
5.3 De deelnemers en andere vormen van mobiliteit	14
5.4 De respondenten en hun engagement in voetgangersverenigingen	16
<b>6. Analyse van de bevraging</b>	<b>17</b>
6.1 Algemeen gevoel	17
6.2 Hoffelijkheid in het verkeer	19
6.3 De efficiëntie van het voetgangersnetwerk	20
6.4 Verkeersveiligheid	23
6.5 Comfort voor voetgangers	24
6.6 Belang dat de gemeente hecht aan te voet gaan	28
6.7 Voorzieningen	29
6.8 Groen in de gemeente	29
<b>7. Te voet gaan stimuleren</b>	<b>30</b>
<b>8. Socio-demografische verschillen</b>	<b>32</b>
Voetgangers die moeite hebben met stappen	33
Wandelen voor het plezier of functionele verplaatsingen	33
De perceptie van voetgangersorganisaties en wandelgroepen	34
Mannen en vrouwen	34
Voetgangers op leeftijd	34
Multimodaliteit	35
<b>9. Verschillen naargelang de grootte van de gemeente</b>	<b>35</b>
<b>10. Conclusies</b>	<b>36</b>
Alfabetisch overzicht van de gemeenten	38
<b>11. Overzicht resultaten gemeenten</b>	<b>38</b>
Gemeenten met meer dan 50 000 inwoners	41
Gemeenten met 20 000 tot 50 000 inwoners	42
Gemeenten met 10 000 tot 20 000 inwoners	43
Gemeenten met minder dan 10 000 inwoners	44



## 1. DOELSTELLINGEN

Ongeveer 11 miljoen: zoveel voetgangers zijn er in België. Toch is dat bijna het enige cijfer dat we kennen. We zijn allemaal voetganger, elke dag. Te voet naar het werk of naar school; tijdens het shoppen; al wandelend met of zonder hond; wanneer we op straat komen om mensen te ontmoeten of enkel voor de laatste meters richting bus, fiets of auto. Maar onze noden verschillen afhankelijk van onze leeftijd, ons geslacht, de reden van onze verplaatsing, ... Tot nu toe zijn er heel weinig cijfers beschikbaar over de eigenschappen en gewoonten van voetgangers in België. De Voetgangersbarometer moet inzicht bieden in het verplaatsingsgedrag, de behoeften en de verwachtingen van voetgangers om hen de aandacht te kunnen geven die ze verdienen.

We hebben het recht om vlot, veilig en comfortabel te voet te gaan. Naast het feit dat te voet gaan voor kortere afstanden de meest efficiënte en logische vervoerwijze is, heeft stappen ook tal van voordelen voor jezelf en de maatschappij. Denk aan: beweging, gezondheid, mentaal welzijn, sociale samenhang, lokale economie, ruimtegebruik, milieu en meer. Te voet gaan is zo simpel dat we er meestal niet bij stilstaan. Maar als we meer mensen aan het wandelen

willen krijgen, is er nood aan kwaliteitsvolle voorzieningen in een openbare ruimte die uitnodigt om te stappen. Weten hoe voetgangers de openbare ruimte ervaren en wat de noden zijn, is essentieel voor het maken van de juiste beleidskeuzes.

De bevraging onderzoekt de bewandelbaarheid van Belgische steden en gemeenten, d.w.z. hoe aangenaam het is om je er te voet te verplaatsen. Deelnemers vulden de bevraging in op maat van hun gemeente en konden de vragenlijst meerdere keren invullen voor verschillende (deel)gemeenten waar ze regelmatig wandelen. Op basis van de antwoorden werd naast een nationale en gewestelijke analyse, ook een analyse gemaakt voor gemeenten met meer dan 50 ingevulde vragenlijsten. Deze lokale besturen hebben toegang tot niet eerder gepubliceerde en relevante gegevens over de verwachtingen van voetgangers in hun gemeente.

Ten slotte moedigt de Voetgangersbarometer burgers aan om na te denken over hun verplaatsingen te voet en krijgt ze mensen aan de praat over belangrijke thema's voor voetgangers.



## 2. INITIATIEFNEMERS

De Voetgangersbarometer is de eerste grootschalige bevraging naar de mening van voetgangers in België. Ze werd gelanceerd door Tous à Pied, Voetgangersbeweging en Walk. Deze drie verenigingen promoten te voet gaan en verdedigen voetgangers in België. Deelnemers konden de bevraging online invullen tussen 24 april en 30 juni 2023 in het Frans of in het Nederlands. Het project werd gerealiseerd met de steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De Voetgangersbarometer is gebaseerd op de 'Baromètre des Villes Marchables' die in Frankrijk georganiseerd wordt door 'Place aux Piétons'.

walk

tous à pied

voetgangers  
beweging 



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER

## 3. METHODOLOGIE

### Opiniepeiling

Deze opiniepeiling geeft inzicht in hoe voetgangers stappen ervaren in hun gemeente. De deelnemers kregen verschillende stellingen voorgeschoteld waarop ze moesten antwoorden op een schaal van 1 tot 7, gaande van "helemaal oneens" tot "helemaal mee eens". In totaal hebben maar liefst 13.590 mensen de barometer ingevuld. De analyse is gebaseerd op 13.362 antwoorden, na opschoning van de gegevens. De deelnemers hebben op vrijwillige basis de barometer ingevuld.

Dit impliceert dat de deelnemers enerzijds op de hoogte waren van de vragenlijst en anderzijds dat ze actief de beslissing hebben genomen te antwoorden. Deze twee voorwaarden suggereren dat de resultaten niet perfect representatief zijn voor de Belgische bevolking, maar dat de barometer voornamelijk mensen heeft bereikt die zich betrokken voelen bij het thema. Deze vertekening is evenwel van toepassing op alle vragen en stellingen en weerhoudt ons er dus niet van ze met elkaar te vergelijken.



### Bevraging rond verschillende thema's

De verschillende thema's die in de vragenlijst aan bod komen zijn:

- De gewoontes van de Belgische voetgangers en hun algemeen gevoel rond te voet gaan
- Hoffelijkheid tussen de verschillende verkeersdeelnemers
- De efficiëntie van het voetgangersnetwerk
- Verkeersveiligheid
- Het comfort voor voetgangers
- Het belang dat de gemeente hecht aan te voet gaan
- Specifieke voorzieningen
- Maatregelen om wandelen te stimuleren

De vragenlijst bevat ook een open vraag waar voetgangers de meest problematische en meest aangename plek in hun gemeente konden aanduiden op een kaart. Ze konden daarbij ook hun motivatie toelichten in een opmerkingenveld. Er werden ten slotte ook een aantal vragen gesteld om het profiel van de deelnemers te bepalen.

### Nationale, gewestelijke en gemeentelijke analyse

Op basis van de antwoorden werd een score berekend om de bewandelbaarheid te bepalen voor het hele land, de gewesten en voor gemeenten met meer dan 50 deelnemers. Deze puntentelling werd opgesteld op basis van de gemiddelde score die per vraag werd gegeven. Uit de resultaten voor het hele land blijkt dat de deelnemers de bewandelbaarheid van de openbare ruimte in België een score van 10,4/20 gaven.

De resultaten van de 62 gemeenten waarvoor we meer dan 50 antwoorden ontvingen, zijn beschikbaar aan het einde van dit document. Het gaat om 25 gemeenten in Wallonië, 21 in Vlaanderen en 16 in Brussel. Voor elk van deze gemeenten werd een individueel rapport opgesteld. De link daarnaartoe is eveneens te vinden aan het einde van dit document. We hopen dat deze rapporten lokale overheden zullen helpen om hun bewandelbaarheid gericht te verbeteren aan de hand van de gedetailleerde informatie die in het rapport terug te vinden is.

Het Brussels Gewest behaalt een score van 10,7/20

Het Waals Gewest behaalt een score van 10/20

Het Vlaamse Gewest behaalt een score van 10,65/20





Gemeenten met een populatiegrootte van ...	België		Voetgangersbarometer	
	Aandeel binnen de Belgische populatie	Aantal gemeenten in België	Percentage binnen de respondenten	Aantal gemeenten met meer dan 50 reacties
< 10.000	11,55%	212	8,97%	5
10.000-20.000	26,00%	204	19,08%	8
20.000-50.000	35,10%	133	31,02%	25
> 50.000	27,35%	31	40,92%	24

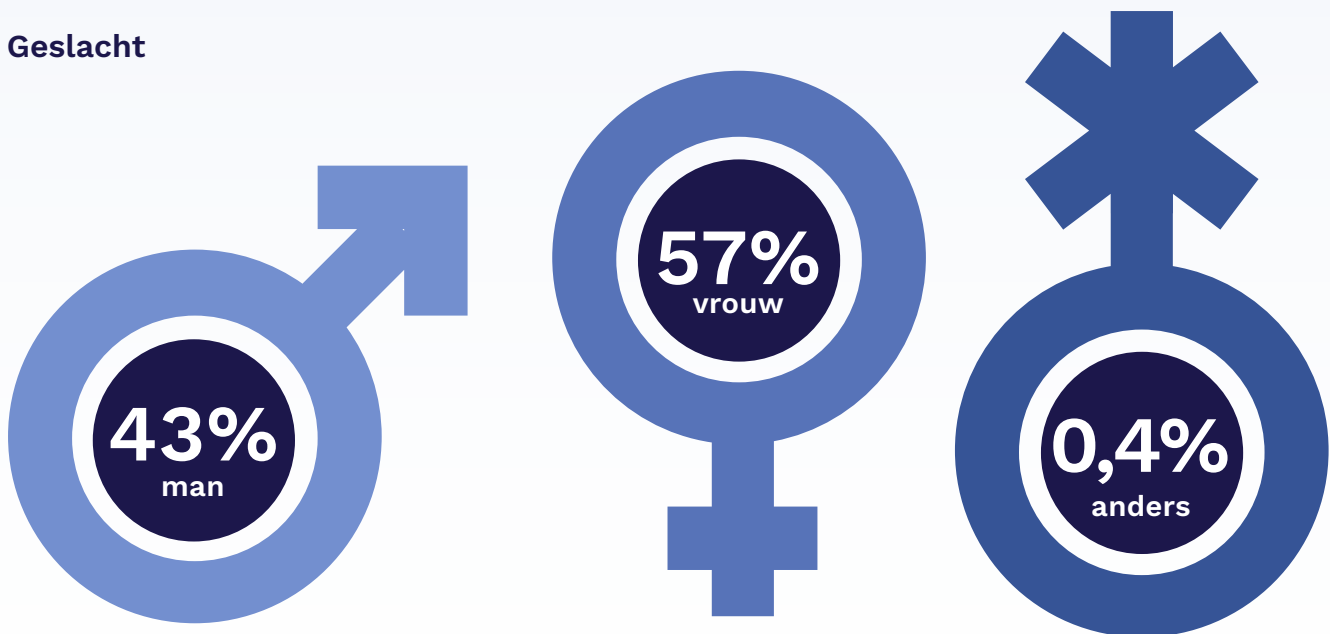
Gemeenten met meer inwoners zijn oververtegenwoordigd in vergelijking met dunbevolkte gemeenten. Toch is de bevolking uit kleinere gemeenten over het algemeen voldoende vertegenwoordigd in verhouding tot het aandeel dat bewoners van kleinere gemeenten uitmaken binnen de Belgische populatie. (zie tabel)

De resultaten geven een goed beeld van de verscheidenheid aan wandelcontexten in België. De Voetgangersbarometer toont de interesse van burgers in het verbeteren van de bewandelbaarheid, zowel in stedelijke als in landelijke omgevingen.

## 5. DE DEELNEMERS

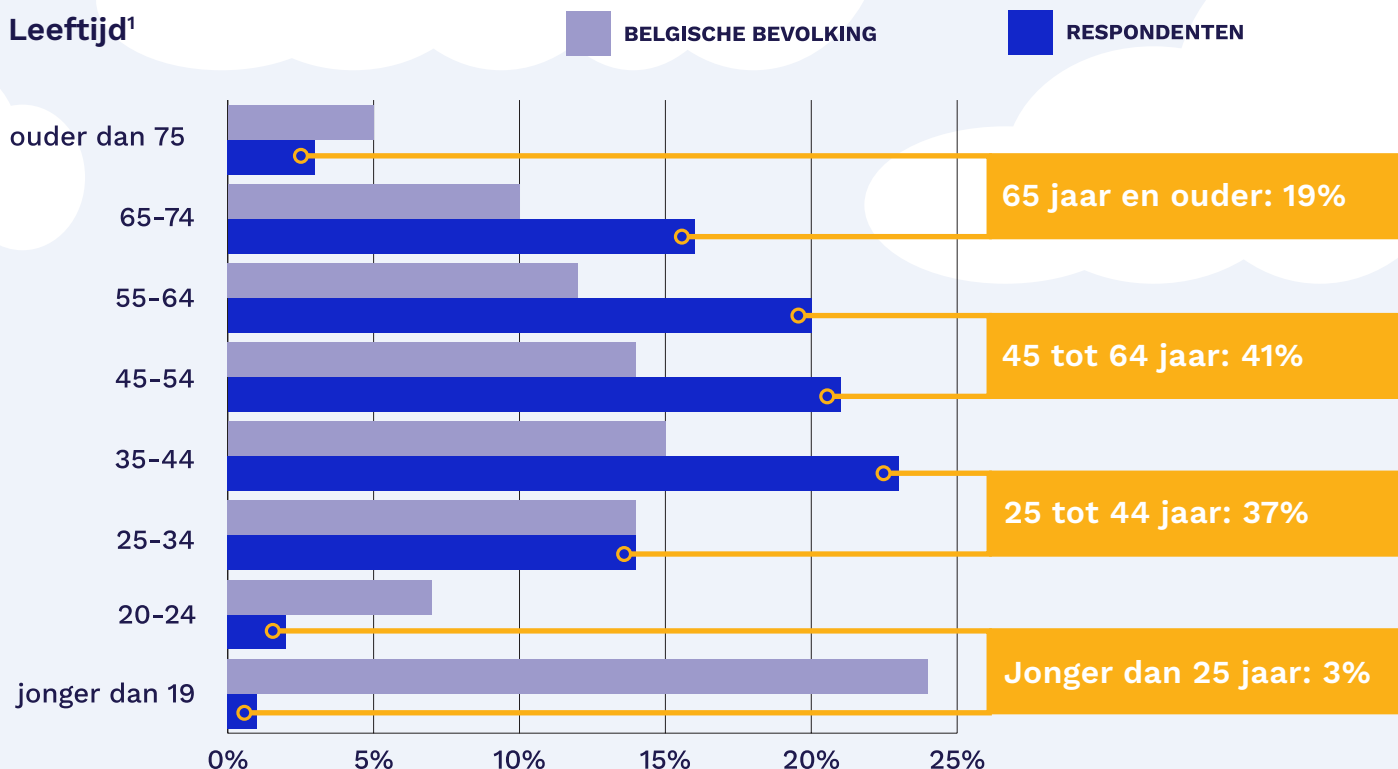
### 5.1 Profiel van de deelnemers

#### Geslacht





## Leeftijd<sup>1</sup>



De verschillende leeftijdsgroepen zijn goed vertegenwoordigd, met uitzondering van de leeftijdscategorie 'jonger dan 25 jaar'. Het is daarom moeilijk om het gedrag en de mobiliteitsbehoeften van deze leeftijdsgroep te analyseren.

### Verschillen tussen de gewesten

Het is belangrijk op te merken dat in Brussel een jonger publiek bereikt werd. 69% van de deelnemers in Brussel is jonger dan 55 jaar. In Wallonië is dat 63% en in Vlaanderen 53%. Brussel telt gemiddeld gezien ook meer deelnemers onder de 35 jaar dan de andere gewesten. Als we het aantal 65-plussers vergelijken zien we dat ze in Vlaanderen 24% van de deelnemers uitmaken. In Wallonië is dat 18% en in Brussel 13%. Wanneer men de antwoorden tussen de verschillende gewesten vergelijkt is het belangrijk om naast de lokale context ook het leeftijdsaspect mee te nemen in de interpretatie.

### Tewerkstelling

49%	Voltijds aan het werk	2%	Werkzoekende
12%	Deeltijds aan het werk	2%	Huisman / -vrouw
6%	Zelfstandige	23%	(Vroeg) gepensioneerd
2%	Student	4%	Anders

<sup>1</sup>Bron: <https://statbel.fgov.be/nl/cijfers/leeftijdspyramide> geraadpleegd op 11/09/2023



## 5.2 De deelnemers en hun verplaatsingen te voet

### Hoe vaak en waarom gaan mensen te voet?

61,3% van de deelnemers verplaatst zich minstens één keer per dag te voet. Het gaat

om verplaatsingen te voet van langer dan 5 minuten, al dan niet in combinatie met andere vervoersmiddelen (zie 5.3).

**72%** gaat minstens één keer per week te voet naar de winkel om boodschappen te doen.

**71%** wandelt minstens één keer per week voor het plezier (wandeling, looproute, toerisme, ...)

**60%** gaat minstens één keer per week te voet naar het werk of naar school.

**33%** gaat minstens één keer per week te voet om voor iemand anders te zorgen (kinderen naar school brengen, een oudere naar de dokter brengen, vrijwilligerswerk, ...)

### Waar wandelen voetgangers voornamelijk?



**65%**

In het centrum van de gemeente



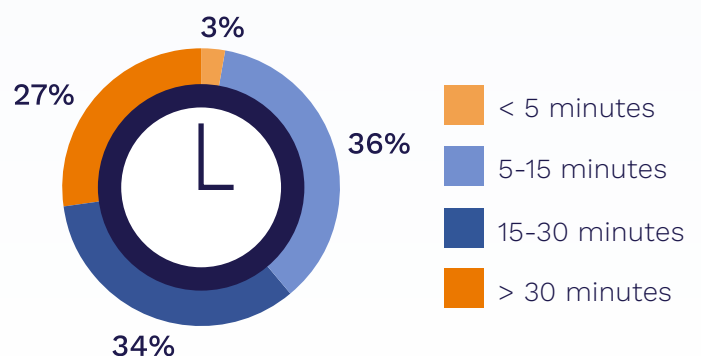
**35%**

Buiten het centrum van de gemeente

### Hoe lang zijn mensen bereid te wandelen naar een bestemming?



61% van de bevrageden is bereid om meer dan 15 minuten te wandelen naar een bestemming





61% van de voetgangers is bereid om langer dan 15 minuten te stappen naar een bestemming. 27% daarvan geeft zelfs aan langer dan 30 minuten te willen stappen. De meeste voetgangers zijn dus bereid een eindje te wandelen om zich te verplaatsen. Voor lokale verplaatsingen is het belangrijk dat er een goede voetgangersinfrastructuur is om de verschuiving naar actieve mobiliteit te stimuleren.

De perceptie van de gewandelde tijd hangt bovendien sterk af van hoe aangenaam het traject is. Zo voelt wandelen langs een lange rechte baan vaak langer aan dan het stappen van dezelfde afstand in een aangename omgeving. Aangename voetgangersroutes kunnen de tijd en afstand verlengen die mensen bereid zijn te stappen. Dit is o.a. een belangrijke vaststelling om meer gebruikers naar haltes van het openbaar vervoer te krijgen.

**In hoeverre vinden de deelnemers het moeilijk om 10 minuten te stappen omwille van fysieke redenen (bv. vanwege een handicap, ouderdom, ouders met jonge kinderen in een kinderwagen, ...)?**

**87,5%** heeft hier geen probleem mee

**10,2%** zegt dat de verplaatsing mogelijk is, maar met moeite

**1,4%** zegt dat dit alleen mogelijk is met speciale hulp of apparatuur

**0,8%** geeft aan dat dit voor hen onmogelijk is



Zijn de ondervraagden bewust bezig met hun dagelijks aantal stappen?  
(bv. stappenteller, tracker, een dagelijkse wandeling voor de gezondheid,...)

**Ja: 52%**

**Nee: 48%**



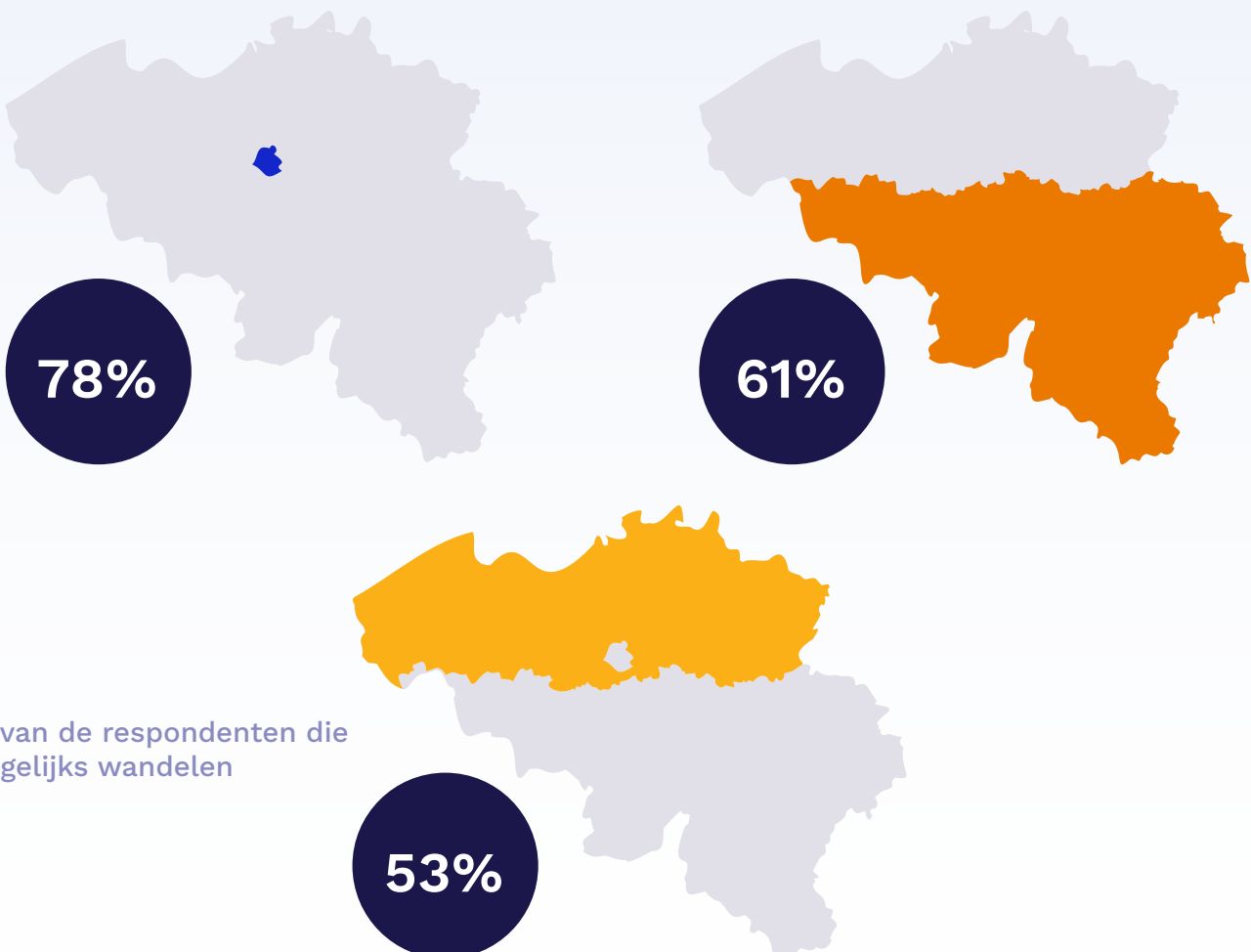
- Mensen die regelmatig stappen zijn geneigd dit ook vaker voor eender welke reden te doen, zowel functioneel als recreatief.
- Hoe vaker men te voet gaat, hoe langer men geneigd is te stappen per traject. 33% van de mensen die dagelijks stappen, geeft aan bereid te zijn minstens 30 minuten per traject te stappen. Voor mensen die minder vaak stappen is dat voor 18% het geval.
- Vrouwen stappen vaker om voor hun naasten te zorgen (kinderen naar school brengen of een oudere naar de dokter, vrijwilligerswerk doen, enz.) 35% van de vrouwen stapt minstens één keer per week om deze reden, tegenover 29% van de mannen.
- 65-plussers gaan vaker te voet dan hun jongere medeburgers om boodschappen te doen (82% stapt minstens één keer per week, tegenover 70% onder de 65 jaar). Ze gaan ook vaker wandelen voor het plezier (83% wandelt minstens één keer per week als vrijetijdsbesteding, tegenover 69% onder de 65 jaar). Ze zijn ook bereid om langer te wandelen: 43% van de 65-plussers is bereid om 30 minuten of meer te stappen per traject, vergeleken met 23% van de mensen onder de 65 jaar.
- Mensen die aangeven dat ze vooral in stedelijke centra stappen, gaan vaker te voet naar hun werk of school, naar de winkel of naar een naaste voor wie ze moeten zorgen. 81% van hen stapt bijvoorbeeld minstens één keer per week om boodschappen te doen in een stedelijk centrum, terwijl datzelfde geldt voor slechts 55% van de respondenten die aangeven vooral buiten stedelijke centra te stappen. Ze wandelen echter minder in hun vrije tijd (sport, trektocht, toerisme, enz.): 76% van de respondenten die voornamelijk buiten stedelijke centra te voet gaan, wandelt minstens één keer per week voor hun plezier, tegenover 69% van de respondenten die zeggen voornamelijk in het stadscentrum te stappen.



## Verschillen tussen de gewesten

Afhankelijk van de gewesten, geven de deelnemers aan meer of minder vaak te stappen.

- In Brussel gaan veel meer mensen te voet voor gelijk welke reden (78%), tegenover 61% in Wallonië en 53% in Vlaanderen. Brusselse deelnemers beschikken over het algemeen minder vaak over een eigen vervoermiddel, maar zijn vaker in het bezit van een abonnement op het openbaar vervoer. Deze realiteit is onlosmakelijk verbonden aan het aandeel stappers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- In Vlaanderen wordt er minder vaak te voet naar het werk of naar school gegaan (47% stapt wekelijks tot dagelijks) dan in Wallonië (63%) en Brussel (81%). Anderzijds zijn 64% van de Vlaamse deelnemers in het bezit van een gewone fiets en 39% heeft een elektrische fiets. In Wallonië en Brussel is het fietsbezit lager.
- In Vlaanderen (75%) en Brussel (74%) wandelt men meer voor het plezier dan in Wallonië (67%)



### 5.3 De deelnemers en andere vormen van mobiliteit

#### Vervoersmiddelen en abonnementen voor openbaar vervoer

- 59% heeft een gewone fiets
- 30% heeft een elektrische fiets
- 4% heeft een voortbewegingstoestel (step, skateboard, elektrische step, rolschaatsen, ...)
- 51% heeft een motorvoertuig (auto, motor, brommer, ...)
- 12% heeft geen enkele van deze voertuigen
- 45% heeft minstens één abonnement voor openbaar vervoer: 34% heeft een abonnement voor bus of tram, 15% heeft een treinabonnement, 10% heeft een deelabonnement (deelauto, deelfiets of deelstep)
- 4% heeft geen eigen vervoersmiddel of abonnement voor het openbaar vervoer

#### Verschillen tussen de gewesten

Vervoersmiddel	België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
Gewone fiets	59%	54%	64%	54%
Elektrische fiets	30%	21%	39%	26%
Voortbewegings- toestel	4%	3%	5%	4%
Motorvoertuig	51%	35%	56%	53%
Abonnement openbaar vervoer	45%	73%	37%	39%
Geen eigen vervoersmiddel of abonnement openbaar vervoer	4%	3%	2%	6%



## Rijbewijs?

**Ja: 88,49%**

**Nee: 11,51%**

## Heb je een abonnement voor het openbaar vervoer?

**Ja: 45%**

**Nee: 55%**



**1%** voor een deelstep



**4%** voor een deelfiets



**6%** voor een deelwagen



**15%** voor de trein



**34%** voor de bus of tram



Het bezit van een eigen vervoersmiddel zorgt ervoor dat mensen minder gaan stappen, vooral als het om een auto gaat: 56% van degenen die een auto bezitten, stappen één keer per dag tegenover 67% van wie geen auto heeft. Aan de andere kant gaan mensen met een abonnement op eender welke vorm van openbaar vervoer vaker te voet.



Te voet gaan is de schakel tussen de verschillende mobiliteitsvormen. Mensen wandelen van de trein naar een deelfiets, vanuit de ondergrondse parking de stad binnen, enz. Het voor- en natraject te voet wordt vaak niet in rekening genomen. Het aandeel verplaatsingen te voet weegt meestal zwaarder door dan de cijfers rond mobiliteit doen uitschijnen. Het is belangrijk om de voetganger mee op te nemen in een multimodaal mobiliteitsbeleid. Zorg rond haltes voor openbaar vervoer, parkings, Hoppinpunten enzovoort voor goede voetgangersinfrastructuur en -routes zodat mensen hun verplaatsingen van en naar deze plaatsen eenvoudig te voet kunnen doen.



## 5.4 De respondenten en hun engagement in voetgangersverenigingen

Ben je lid van een wandelgroep?

**Ja : 8,5%**

**Nee : 91,5%**

Ben je lid van een organisatie die zich inzet voor de belangen van de voetganger?

**Ja : 3,3%**

**Nee : 96,7%**



11% van de deelnemers is lid van een wandelgroep of van een vereniging die zich inzet voor de belangen van de voetganger. Dit resultaat toont aan dat de barometer een gevarieerd publiek op de been heeft gebracht. 9 op de 10 deelnemers geeft te kennen niet gelinkt te zijn aan een wandelgroep of voetgangersorganisatie.

Leden van een wandelgroep stappen wel vaker dan de andere respondenten, en dan voornamelijk voor het plezier. Ze geven ook blijk van meer bereidheid om per traject langer te stappen.







## 6. ANALYSE VAN DE BEVRAGING

De deelnemers zijn over het algemeen niet erg tevreden over de bewandelbaarheid van hun stad of gemeente. 41% (16/39) van de vragen behaalt niet de helft van de score. Onderstaande resultaten tonen de

percentages van het totaal aantal antwoorden in België. Indien er opvallende verschillen zijn tussen de verschillende gewesten, worden die onder de tabellen besproken.

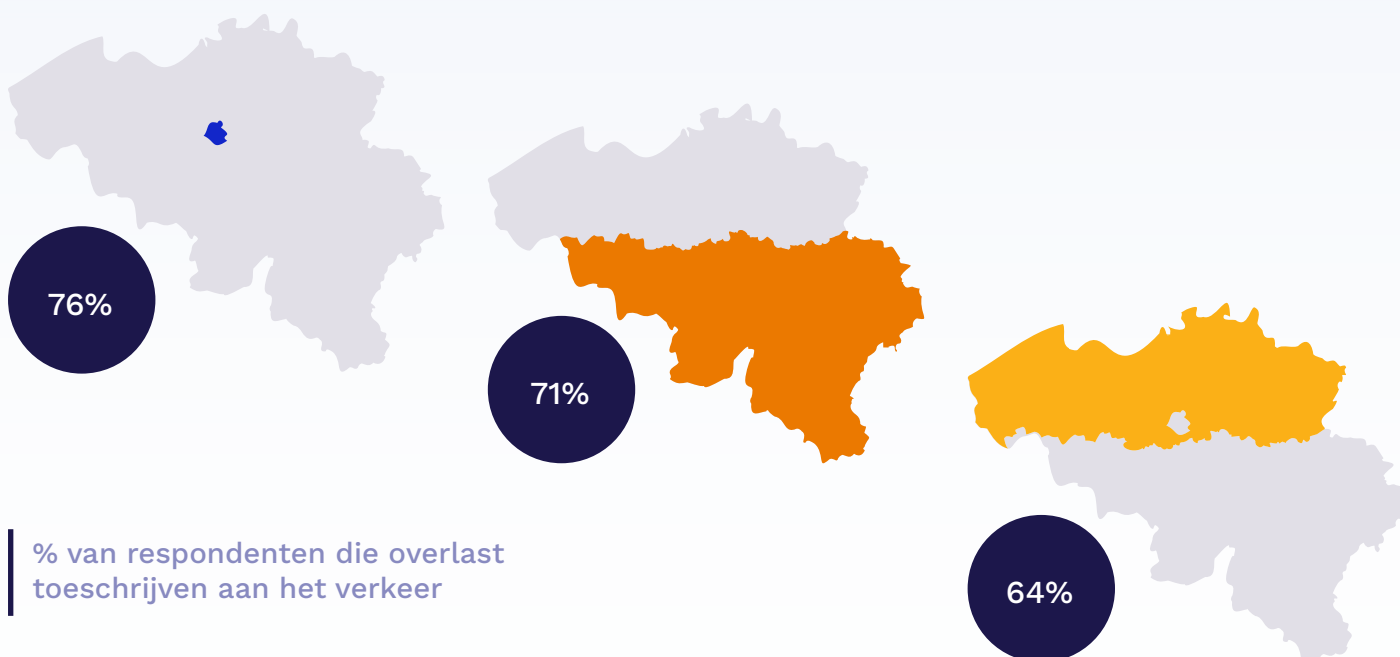
### 6.1 Algemeen gevoel (gemiddelde score: 9,5/20)

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
In deze gemeente is je te voet verplaatsen aangenaam	38%	22%	40%
Het is er aangenaam om in de publieke ruimte te verblijven: even gaan zitten, vrienden ontmoeten in een park, gebruik maken van een sportveld, ...	40%	22%	38%
Er is weinig overlast door gemotoriseerd verkeer op vlak van drukte, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, ...	17%	14%	69%
Voor mensen met jonge kinderen aan de hand of met de kinderwagen, ouderen en mensen met een verminderde mobiliteit is te voet gaan praktisch in deze gemeente	13%	17%	70%



## Verschillen tussen de gewesten

- In Wallonië vindt men het het minst aangenaam om zich te voet te verplaatsen. 44% vindt het niet aangenaam. In Vlaanderen is dat 39% en in Brussel 36%.
- Ook verblijven in de publieke ruimte om bv. mensen te ontmoeten of te sporten vindt men in Wallonië het minst prettig. 44% vindt het niet aangenaam ten opzichte van 35% in Brussel en 34% in Vlaanderen.
- Een kritiek die unaniem gedeeld wordt over de gewesten heen betreft de overlast die het autoverkeer teweegbrengt (luchtvervuiling en geluidsoverlast). 69% van de respondenten vindt dat het verkeer overlast veroorzaakt. Met name in Brussel en Wallonië zorgt het autoverkeer voor veel overlast: 76% van de Brusselse deelnemers heeft er last van (waarvan 47% aangeeft erg ontevreden te zijn) en 71% van de Waalse deelnemers (waarvan 36% erg ontevreden). In Vlaanderen is 64% van de deelnemers ontevreden (waarvan 22% erg ontevreden).
- Voor mensen met met jonge kinderen aan de hand of in een kinderwagen, ouderen en mensen met beperkte mobiliteit wordt de situatie als problematischer beschouwd in Wallonië: 75% denkt dat de publieke ruimte niet naar behoren is aangepast deze doelgroepen. In Vlaanderen denkt 69% er zo over en in Brussel 63%.



## 6.2 Hoffelijkheid in het verkeer (gemiddelde score: 10,5/20)

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
De relatie tussen voetgangers en fietsers is hoffelijk	42%	22%	36%
De relatie tussen voetgangers en bestuurders van voortbewegingstoestellen ((e-)steps, skates, segways, ...) is hoffelijk	25%	23%	52%
De relatie tussen voetgangers en bestuurders van motorvoertuigen (wagens, bussen, speedpedelecs, motorfietsen, ...) is hoffelijk	28%	25%	47%
Ik voel me overal veilig overdag. Er zijn geen plekken of wegen die ik vermijd	48%	13%	39%
Ik voel me overal veilig 's nachts. Er zijn geen plekken of wegen die ik vermijd	27%	15%	58%

### Verschillen tussen de gewesten

- Dit is het enige thema waarop Wallonië beter scoort dan de andere twee gewesten.
- In Wallonië zijn de voetgangers opvallend positiever over de hoffelijkheid tussen voetgangers en fietsers. 50% van de Waalse voetgangers vindt de relatie hoffelijk. in Vlaanderen is dat 35% en in Brussel 40%.
- In Vlaanderen zijn voetgangers eerder niet positief over de hoffelijkheid tussen voetgangers en fietsers. 42% vindt de relatie eerder niet hoffelijk.
- De relatie tussen voetgangers en bestuurders van voortbewegingstoestellen ((e-)steps, skates, segways, ...) worden als meer problematisch ervaren in Brussel. 69% van de Brusselse voetgangers vinden de relatie met dergelijke vervoersmiddelen weinig hoffelijk terwijl 57% in Vlaanderen er zo over denkt en 39% in Wallonië.
- Het veiligheidsgevoel is minder sterk in Wallonië, voornamelijk 's nachts: 46% voelt zich niet veilig overdag en 66% voelt zich onveilig 's nachts. Vlaanderen heeft scores van respectievelijk 36% en 51% en in Brussel gaat het respectievelijk om 34% en 57%.





Voor voetgangers voelt het vaak onveilig om ingehaald te worden door fietsers wanneer er weinig ruimte is om afstand te houden. Zeker bij snel en/of intensief fietsverkeer. Door de evolutie naar meer elektrische en zwaardere fietsen worden de onveiligheid en het onveiligheidsgevoel bovendien veel groter. Vooral kinderen, ouderen, slechthorenden en slechtzienden ervaren moeilijkheden met het op tijd opmerken van of reageren op aankomende fietsers. Wanneer verwacht wordt dat voetgangers en fietsers dezelfde beperkte ruimte delen, werkt dat conflicten en frustraties in de hand. Te vaak blijft de ruimte voor gemotoriseerd verkeer onaangeroerd.

Vooral in Brussel vormen deelsteps geregeld een obstakel in de voetgangersruimte. Dit is enerzijds te wijten aan het groot aantal operatoren en deelsteps en anderzijds een gebrek aan regelgeving en handhaving rond wildparkeren. Het beperken van het aantal operatoren en deelsteps en het voorzien van strikte gebruiksvoorwaarden kunnen aan dit probleem tegemoet komen. Inmiddels heeft het Brusselse gewest hiertoe stappen ondernomen. De geofencing-functionaliteit afdwingen in de apps en dropzones voorzien ter vervanging van bestaande autoparkeerplaatsen, kunnen mee een oplossing bieden.

### 6.3 De efficiëntie van het voetgangersnetwerk (gemiddelde score : 12,5/20)

#### Toegankelijkheid van bestemmingen (gemiddelde score : 13,7/20)

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
De stations en andere haltes voor openbaar vervoer zijn goed bereikbaar te voet	62%	15%	23%
De openbare diensten en voorzieningen (scholen, sporthal, gemeentehuis, ...) zijn goed bereikbaar te voet	60%	18%	22%
De winkels voor dagelijkse benodigdheden zijn goed bereikbaar te voet	63%	15%	22%
Ik kan voldoende doorsteken (via straten, paden, wegels, ...) en moet meestal niet onnodig rond wandelen	63%	17%	20%



## Verschillen tussen de gewesten

- Voetgangers vinden de stations en haltes voor openbaar vervoer het best bereikbaar in Brussel (76% akkoord), gevolgd door Vlaanderen (63% akkoord) en vervolgens Wallonië (55% akkoord).
- Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van openbare diensten en voorzieningen. In Brussel is 69% tevreden, in Vlaanderen 62% en in Wallonië 53%.
- Op de vraag of men te voet de winkels voor dagelijkse benodigdheden kan bereiken is men opnieuw het meest positief in Brussel (79% akkoord), gevolgd door Vlaanderen (64% akkoord) en tenslotte Wallonië (54% akkoord).
- Op de vraag of men voldoende kan doorsteken (via straten, paden, wegels, ...) in plaats van onnodig te moeten rond wandelen zien we een iets andere verdeling in de antwoorden. In Brussel zijn de voetgangers opnieuw het meest tevreden (75% akkoord), dit keer gevolgd door Wallonië (64% akkoord) en tenslotte Vlaanderen (60% akkoord). De resultaten van Vlaanderen en Wallonië liggen ook dicht bij elkaar dan bij de voorgaande vragen.

Over het algemeen kunnen we stellen dat Brussel de cijfers wat omhoog trekt. Voetgangers zijn het meest tevreden over het voetgangersnetwerk in Brussel met een algemene score van 15,2/20. In Vlaanderen is dat 13,8/20 en in Wallonië 13/20. Over het algemeen zien we dat jonge mensen iets positiever antwoorden dan oudere mensen. Dat in Brussel een jonger publiek bereikt werd, kan deze score mogelijk deels verklaren.



Brussel heeft het Strategisch Voetgangersplan van 2012 en een reeks vademecums met goede praktijken. Geen van deze instrumenten heeft echter enige regelgevende waarde, met uitzondering van wat is opgenomen in het regelgevende gedeelte van het mobiliteitsplan “Good Move”, dat daarom regelmatig moet worden geëvalueerd.

Het Waalse Voetgangersplan werd in oktober 2023 goedgekeurd door de regering. Het vormt een eerste stap richting een grootschalig voetgangersbeleid, hoewel nog weinig ambitieus.

Het Vlaamse Vademecum Voetgangersvoorzieningen dateert van 2003 en is ook dringend aan een update toe. Ter vergelijking: de eerste editie van het Vademecum Fietsvoorzieningen dateert van 2002 en werd intussen meermaals herschreven.

Er is nood aan regionale voetgangersplannen waarin maatregelen, doelstellingen, actieschema's en financiële middelen worden vastgelegd.





**Signalisatie van voetgangersroutes  
(gemiddelde score: 10/20)**

Vragen	Nuttig	Neutraal	Niet nuttig of niet aanwezig
Signalisatie naar belangrijke bestemmingen en diensten (bewegwijzering, infoborden met functionele wandelroutes en wandelafstanden, enz.) is in deze gemeente ...	29%	20%	51%
Signalisatie rond wandelen voor het plezier en de gezondheid (wandelroutes met bewegwijzering, informatiepanelen, sporttoestellen, enz.) is in deze gemeente ...	34%	21%	45%

Deelnemers van buiten een stedelijke agglomeratie zijn vaker tevreden over de signalisatie voor recreatieve wandelroutes: 40% van die deelnemers zijn tevreden tegenover 31% van de deelnemers die uit een stedelijk gebied komen.

Deelnemers buiten de stad geven ook aan vaker voor hun plezier te wandelen. Het creëren van lussen voor recreatieve wandelroutes in stedelijke agglomeraties zou een hefboom kunnen zijn om meer burgers te laten genieten van de voordelen van stappen.



In Wallonië moet een volledige inventaris worden opgemaakt van de bestaande gemeentelijke wegen, zowel de facto als de jure. Sinds het decreet van 2014 over gemeentelijke wegen is een eerste proefproject voor de actualisering van de Atlas afgerond. Het is belangrijk dat dit proces wordt voortgezet om rekening te houden met de verschillende functies van lokale wegen (mobiliteit, erfgoed, biodiversiteit, recreatie).

In Brussel is de wet op de buurtwegen uit 1841 nog steeds van kracht. Daarom pleiten we in Brussel voor het opmaken van actuele tragenwegenatlassen voor het volledige gewest. Het Brussels parlement moet hierin het voortouw nemen. Via een Tragewegenordonnantie die de verschillende juridische statuten van administratiefrechtelijke openbare trage wegen integreert, zou ze het recht van doorgang over ettelijke honderden kilometers trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen vrijwaren én verder ontwikkelen. Het Vlaams decreet houdende de gemeentewegen uit 2019 kan hierin reeds een juridisch houvast bieden.



## 6.4 Verkeersveiligheid (gemiddelde score: 11,2/10)

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
Over het algemeen voel ik me als voetganger in deze gemeente veilig in het verkeer	44%	20%	36%
Ik kan veilig wandelen in winkelstraten en in de hoofdstraten om diensten te bereiken	53%	18%	29%
Ik kan veilig wandelen in de woonwijken	57%	18%	25%
Ik kan veilig naar nabijgelegen buurten en gemeenten stappen	37%	19%	44%
Ik kan veilig wandelen in de directe omgeving van het station en/of haltes voor openbaar vervoer	41%	22%	37%
Ik kan veilig oversteken op kruispunten en langs ronde punten	37%	20%	43%
Ik kan veilig oversteken in straten	39%	22%	39%
Ik voel me veilig op plaatsen waar verschillende gebruikers dezelfde ruimte delen (shared space, woonerven, ...)	38%	26%	36%
Het is veilig voor kinderen vanaf 8 jaar om zich zelfstandig te voet te verplaatsen	18%	19%	63%

### Verschillen tussen de gewesten

- Voetgangers voelen zich minder veilig in het verkeer in Wallonië (10,6/20) dan in Vlaanderen (11,6/20) en Brussel (11,8/20).
- 57% van de Waalse respondenten voelt zich niet veilig als ze naar naburige wijken en dorpen wandelen. In Vlaanderen voelt 41% zich in dat geval onveilig. In Brussel is dat slechts 25%.



- In Wallonië voelt men zich ook opvallend minder veilig wanneer men wandelt in de omgeving van openbaar vervoer haltes (43% voelt zich niet veilig in Wallonië, 33% in Vlaanderen en 34% in Brussel), bij het oversteken op kruispunten en rotondes (48% voelt zich niet veilig in Wallonië, 39% in Vlaanderen en 43% in Brussel) en bij het oversteken in straten (46% voelt zich niet veilig in Wallonië, 34% in Vlaanderen en 39% in Brussel).
- Over het veiligheidsgevoel op plaatsen waar verschillende gebruikers dezelfde ruimte delen (shared space, woonerven, ...) zijn de meningen ietwat verdeeld. In Vlaanderen voelt men zich over het algemeen eerder wel veilig op zulke plekken (44% ja, 30% nee). In de andere gewesten voelen voetgangers zich eerder niet veilig op plaatsen waar verschillende gebruikers de ruimte delen: Wallonië (34% ja, 39% nee), Brussel (34% ja, 43% nee).
- De veiligheid van kinderen wordt als meer kritiek ervaren in Wallonië: 72% denkt niet dat kinderen vanaf 8 jaar veilig zonder begeleiding in de gemeente kunnen wandelen. In Brussel is dat 62% en in Vlaanderen 56%.



De afstand die kinderen zelfstandig te voet mogen afleggen is de laatste decennia drastisch afgenomen. Veel kinderen worden met de auto naar school of hobby's gebracht. Vaak gaat het om een vicieuze cirkel: ouders brengen hun kind naar school met de auto want de schoolomgeving is onveilig omdat er te veel auto's zijn. Te voet naar school gaan zorgt ervoor dat kinderen meer bewegen, meer zelfstandigheid krijgen, leren hoe ze in het verkeer moeten omgaan, onderweg kunnen praten met (groot)ouders of vriendjes, ... Veilige schoolroutes en -omgevingen en een shift naar actieve mobiliteit zijn hierbij essentieel.

## 6.5 Comfort voor voetgangers (gemiddelde score: 9/20)

Het thema met de laagste score was 'Comfort voor voetgangers', met 9/20. Bijna alle vragen haalden het gemiddelde niet. We zien ook dat mensen vaker extremer antwoorden

met 'helemaal niet akkoord', wat aantoont dat het thema meer emotie opwekt bij de voetgangers.





Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
De voetgangersinfrastructuur laat me toe om me overal met gemak te verplaatsen	28%	19%	53%
De ruimte voorzien voor voetgangers is voldoende breed en vlak om je gemakkelijk te kunnen verplaatsen	22%	14%	64%
Het materiaal voor de ondergrond is goed gekozen (bv: niet glad bij regen, effen voor rolstoelen, rollators of kinderwagens, ...)	20%	16%	64%
De ruimte voor voetgangers is vrij van geparkeerde motorvoertuigen	27%	16%	57%
De ruimte voor voetgangers is vrij van andere obstakels zoals fietsen, vuilbakken, verkeersborden, laadpalen, ...	20%	15%	65%
De ruimte voor voetgangers wordt goed onderhouden (geen losse tegels, sneeuw, dode bladeren, niet vuil, ...)	23%	16%	61%
Bij werkzaamheden op voetpaden of in voetgangersgebieden wordt een veilige omleiding aangeboden (bv. verlaagde drempel en tijdelijk zebepad)	20%	18%	62%
De ruimte voor voetgangers is goed verlicht 's nachts	31%	22%	47%
Aan verkeerslichten hoef ik niet te lang te wachten en heb ik voldoende tijd om over te steken	44%	24%	32%



Dit komt overeen met de maatregel die voetgangers het belangrijkste vinden om te voet gaan te stimuleren: veilige en comfortabele voetpaden (breder, goed onderhouden en vrij van obstakels). 82% vindt dit belangrijk tot zeer belangrijk. (zie hoofdstuk 7)

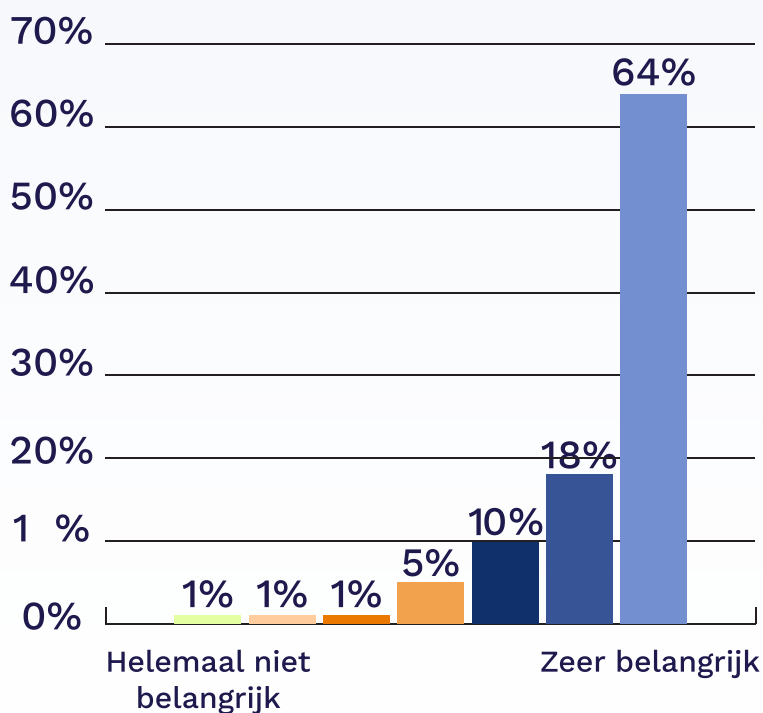


## VOETGANGERSBAROMETER



Wellicht de belangrijkste stap naar een betere voetgangersinfrastructuur is dat we op een andere manier naar het voetpad gaan kijken. Het voetpad zou een rode loper moeten zijn in plaats van een hindernissenparcours. We moeten er niet alleen voor zorgen dat voetpaden vrij van obstakels en veilig zijn, maar ook dat de wandelruimte aantrekkelijk en uitnodigend is.

Gemeentebesturen volgen het STOP-principe waarbij 'Stappen' op de eerste plaats komt. Als we te voet gaan écht op nummer één willen zetten, is het nodig om te investeren in goede voetgangersinfrastructuur.



Bredere, goed onderhouden, veilige en opgeruimde voetpaden



## Verschillen tussen de gewesten

- In Wallonië is men het minst positief over de voetgangersinfrastructuur. Op de stelling “De voetgangersinfrastructuur laat me toe om me overal met gemak te verplaatsen” antwoordt 62% niet akkoord te zijn. (Bovendien is een groot aandeel van de respondenten ‘helemaal niet akkoord’ (27%).) Ter vergelijking: In Vlaanderen gaat 49% niet akkoord met de stelling en in Brussel 43%.
- Voetgangers vinden de voetpaden over het algemeen niet breed en vlak genoeg om zich comfortabel te kunnen verplaatsen. In Wallonië is dat 66% en in Vlaanderen 65%. In Brussel is men over het algemeen iets positiever, al vindt nog steeds 56% de voetpaden niet breed of vlak genoeg.
- In Wallonië vinden voetgangers het materiaal van de ondergrond vaker niet goed gekozen (bv: glad of oneffen). 69% van de voetgangers is ontevreden ten opzichte van 61% in Vlaanderen en 61% in Brussel.
- In Wallonië geeft men aan meer last te hebben van geparkeerde motorvoertuigen in de voetgangersruimte: 65% zegt dat de voetgangersruimte niet vrij is van motorvoertuigen. In Brussel is dat 55% en in Vlaanderen 52%.
- Andere obstakels zoals fietsen, vuilbakken, verkeersborden, laadpalen, ... zijn dan weer een groter probleem in Brussel: 75% zegt dat de voetpaden niet obstakelvrij zijn. In Vlaanderen is dat 65% en in Wallonië 60%.
- Gemiddeld genomen vinden de meeste voetgangers (47%) dat de ruimte voor voetgangers niet goed verlicht is ‘s nachts. In Brussel is men echter eerder wel positief: 43% vindt dat er wel voldoende verlichting is ‘s nachts.
- Over de wachttijden aan verkeerslichten en de tijd om over te steken zijn voetgangers over het algemeen eerder wel tevreden. Met name in Wallonië vindt 49% dat de wachttijden niet te lang zijn en dat men voldoende tijd heeft om over te steken.



6.6 Belang dat de gemeente hecht aan te voet gaan (gemiddelde score: 8,8/20)

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
De gemeente luistert naar de behoeften van voetgangers en geeft hen inspraak (uitvoeren van opiniepeilingen, raadplegen van bewoners, enz.)	21%	22%	57%
De afgelopen twee jaar is de situatie voor voetgangers in de gemeente over het algemeen verbeterd	21%	22%	56%

**Verschillen tussen de gewesten**

- Over het algemeen hebben de respondenten een eerder negatieve kijk op de mate waarin de gemeente luistert naar de behoeften van voetgangers en hen inspraak geeft. In Vlaanderen vindt 60% dat de gemeente niet echt gehoor geeft aan de behoeften van voetgangers. In Wallonië is dat 56% en in Brussel 52%.
- Over het algemeen vinden de bevroagden niet dat er gedurende de voorbije twee jaar veel verbeteringen waren voor voetgangers in hun gemeente. Brussel doet het op dat vlak iets beter dan de andere twee gewesten: Brussel (27% akkoord, 47% niet akkoord), Vlaanderen (20% akkoord, 58% niet akkoord), Wallonië (20% akkoord, 60% niet akkoord)

Een extra stelling werd voorgelegd aan de deelnemers, maar werd niet in rekening gebracht voor de eindscore aangezien ze niet specifiek gelinkt was aan de voetgangersmobiliteit op zich. Het resultaat van de stelling toont wel aan dat 46% van de deelnemers niet weet hoe ze hun gemeente kunnen inlichten over

gevaarlijke of problematische situaties voor voetgangers. Dit suggereert dat er instrumenten beschikbaar moeten worden gemaakt en/of dat de efficiëntie ervan moet worden verbeterd, zodat burgers dergelijke informatie eenvoudig kunnen doorgeven aan gemeenten.

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
Ik weet hoe ik gebrekkige of gevaarlijke situaties kan melden bij de gemeente	42%	12%	46%



## 6.7 Voorzieningen (gemiddelde score: 8,4/20)

De bevrageden wijzen op het gebrek aan voorzieningen om te voet gaan comfortabel te maken.

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord
In deze gemeente zijn er bijkomende voorzieningen die het comfort van voetgangers verhogen (toegankelijke toiletten, zitbanken, schuilplaatsen, drinkwaterfonteinen, enz.)	9%	11%	80%
In deze gemeente zijn er specifieke voorzieningen om te rusten, te sporten, te spelen en elkaar te ontmoeten	34%	20%	46%

### Verschillen tussen de gewesten

In Vlaanderen staat men positiever ten opzichte van de voorzieningen voor voetgangers dan in Wallonië en Brussel:

- In Wallonië vindt 90% van de bevrageden dat er geen of te weinig bijkomende voorzieningen zijn die het comfort van voetgangers verhogen (toegankelijke toiletten, zitbanken, schuilplaatsen, drinkwaterfonteinen, enz.). In Brussel is dat 83%. Vlaanderen doet het iets beter met 72%.
- In Vlaanderen geeft het merendeel (45% akkoord) aan dat er in hun gemeente voorzieningen zijn om te rusten, te sporten, te spelen en elkaar te ontmoeten. In de andere twee gewesten geeft men dan weer vaker aan dat deze voorzieningen niet of te weinig aanwezig zijn: Brussel (50% niet akkoord), Wallonië (59% niet akkoord).

## 6.8 Groen in de gemeente (gemiddelde score: 10,9/20)

Vragen	Akkoord	Neutraal	Niet Akkoord
Ik vind dat er voldoende groen is in de gemeente	39%	16%	44%



## 7. TE VOET GAAN STIMULEREN

We vroegen aan de deelnemers welke ingrepen volgens hen belangrijk zijn om te voet gaan te stimuleren. De ingrepen staan in volgorde van belangrijkheid volgens de Belgische voetgangers.

		Belangrijk tot zeer belangrijk
1	Veilige en comfortabele voetpaden: breder, goed onderhouden en vrij van obstakels	82%
2	Zorgen voor een compleet voetgangersnetwerk met veilige routes en oversteekplaatsen	74%
3	Een aangename omgeving om te stappen: groen, architectuur, landschap, kunst, ...	69%
4	Openbare plaatsen en voorzieningen toegankelijker en uitnodigend maken voor voetgangers	67%
5	Voetgangers en fietsers van elkaar scheiden voor meer verkeersveiligheid	66%
6	De snelheid in de bebouwde kom beperken tot 30 km/u om de veiligheid te verhogen	60%
7	Het verkeer verminderen	53%
8	Communicatiecampagnes over het plezier van te voet gaan	29%



## Verschillen tussen de gewesten

Maatregelen om te voet gaan te stimuleren	Belangrijk tot zeer belangrijk in Brussel	Belangrijk tot zeer belangrijk in Wallonië	Belangrijk tot zeer belangrijk in Vlaanderen
Communicatiecampagnes over het plezier van te voet gaan	28%	38%	21%
Het verkeer verminderen	62%	53%	49%
De snelheid in de bebouwde kom beperken tot 30 km/u om de veiligheid te verhogen	70%	56%	58%
Voetgangers en fietsers van elkaar scheiden voor meer verkeersveiligheid	74%	60%	66%
Openbare plaatsen en voorzieningen toegankelijker en uitnodigend maken voor voetgangers	63%	68%	68%
Een aangename omgeving om te stappen: groen, architectuur, landschap, kunst, ...	74%	66%	69%
Zorgen voor een compleet voetgangersnetwerk met veilige routes en oversteekplaatsen	65%	74%	78%
Veilige en comfortabele voetpaden: breder, goed onderhouden en vrij van obstakels	82%	80%	85%





- Zorgen voor veilige en comfortabele voetpaden (breder, goed onderhouden en vrij van obstakels) vinden voetgangers uit alle drie de gewesten de belangrijkste maatregel om te voet gaan te stimuleren.
- In Wallonië vindt men communicatiecampagnes om wandelen te stimuleren belangrijker dan Vlaanderen en Brussel. 38% van de Waalse deelnemers vindt deze maatregel belangrijk tot zeer belangrijk.
- Vooral in Brussel wordt het verkeer verminderen gezien als een belangrijke maatregel. 62% vindt dit belangrijk tot zeer belangrijk om mensen meer en vaker aan het wandelen te krijgen.
- Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u in de bebouwde kom wordt als belangrijker ervaren in Brussel. 70% gaf aan dit belangrijk tot zeer belangrijk te vinden.
- Fietsers en voetgangers van elkaar scheiden vindt men in alle regio's een belangrijke maatregel. Met name in Brussel vindt men dit erg belangrijk (74%) en ook in Vlaanderen is het een belangrijk aandachtspunt (66%).
- Hoewel een aangename omgeving om te stappen (met groen, mooie architectuur, kunst, ...) in alle regio's als belangrijk punt naar voren komt, is het vooral in Brussel erg belangrijk. 74% vindt het belangrijk tot zeer belangrijk.
- Zorgen voor een compleet voetgangersnetwerk met veilige routes en oversteekplaatsen wordt dan weer als belangrijker gezien in Vlaanderen (78%) en Wallonië (74%) dan in Brussel (65%).

## 8. SOCIO-DEMOGRAFISCHE VERSCHILLEN

Hoewel slecht ter been zijn, regelmatig stappen of geslacht een invloed heeft op de antwoorden, moet worden aangehaald dat socio-demografische verschillen relatief weinig afwijkingen in de antwoorden verklaren. Deze bevinding is belangrijk omdat het aantoont dat alle voetgangers het over

het algemeen eens zijn over wat al dan niet bewandelbaar is. Anderzijds zijn sommige verschillen zeker de moeite waard om verder uit te diepen.





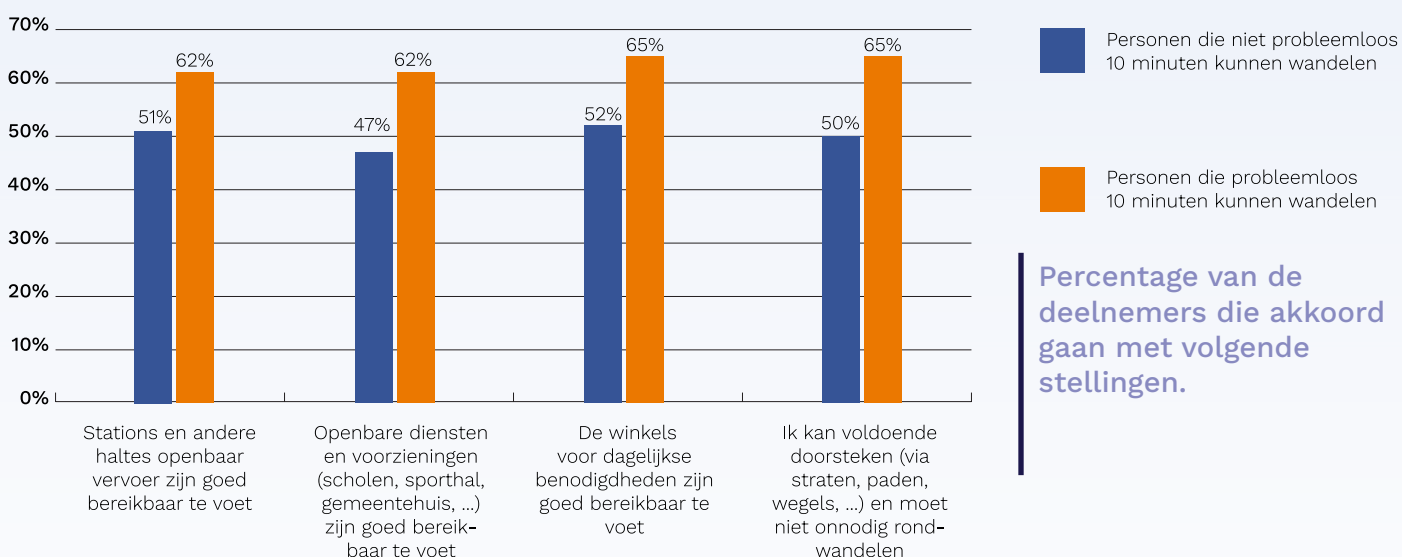
## Voetgangers die moeite hebben met stappen

Voetgangers die moeite hebben met stappen, delen systematisch een negatievere mening over de bewandelbaarheid in hun gemeente. De twee thema's waarbij de verschillen eruit springen zijn:

**Toegankelijkheid:** mensen die moeite hebben met stappen geven een score van 12,3/20 aan dit thema, terwijl personen voor wie langer dan 10 minuten stappen geen probleem vormt een score van 14/20 geven. Toegankelijkheid staat ook hoger (plaats 3) in hun prioriteitenlijst van maatregelen voor voetgangers dan gemiddeld genomen. Ook voor personen die geregeld stappen om zorg te dragen voor anderen is dat het geval.

**Veiligheid:** mensen die moeite hebben met stappen geven een score van 9,9/20 tegenover 11,4/20. Ze voelen zich eveneens opvallend minder veilig gedurende de dag: 33% van de respondenten die moeite hebben voor langer dan 10 minuten te stappen voelt zich veilig overdag tegenover 64% die geen moeite ervaart met 10 minuten stappen.

Het eerder negatieve gevoel over de bewandelbaarheid van de publieke ruimte suggereert dat de gemeenten weinig aangepast zijn aan personen die moeite hebben met stappen en dat meer voorzieningen nodig zijn om inclusieve gemeenten te verzekeren die aan ieders noden en wensen voldoen.



## Wandelen voor het plezier of functionele verplaatsingen

De deelnemers die geregeld om praktische redenen een traject te voet afleggen, (boodschappen doen, naar school of werk gaan, zorg dragen voor een naaste) hebben een negatiever gevoel rond bewandelbaarheid.

Mensen die voornamelijk wandelen voor hun plezier lijken de bewandelbaarheid van de openbare ruimte anders te ervaren. Hun

perceptie van bepaalde zaken is positiever dan die van de rest van de deelnemers. Dit valt te verklaren door het feit dat zij de vrijheid hebben een route te kiezen die plezierig is, in tegenstelling tot mensen die voornamelijk verplaatsingen voor praktische redenen maken (naar school gaan, boodschappen doen...) waarbij de bestemming vooraf vastligt.



### De perceptie van voetgangersorganisaties en wandelgroepen

Leden van voetgangersorganisaties hebben een kritischere kijk op bepaalde vragen rond bewandelbaarheid. Leden van wandelgroepen hebben minder de neiging zich in hun antwoorden te onderscheiden van de andere deelnemers.

Overtuigd zijn dat de situatie voor voetgangers ondermaats is, kan mensen ertoe aanzetten zich in te zetten voor een voetgangersorganisatie wat er op zijn beurt toe kan leiden dat deze personen meer kennis hebben over problemen die zich voordoen rond bewandelbaarheid. Dit werd eveneens opgemerkt door de auteurs van de “baromètre des villes marchables<sup>2</sup>.”

Leden van een voetgangersorganisatie zijn over het algemeen ook beter op de hoogte van hoe ze problemen kunnen melden bij de gemeente. 48% van de mensen die lid zijn van voetgangersorganisatie geeft aan te weten hoe ze gevaarlijke of probleemsituaties bij de gemeente kunnen melden. Bij de andere respondenten zegt slechts 15% het te weten.

### Mannen en vrouwen

57% van deelnemers is vrouw en 43% van de deelnemers is man.

Hoewel de verschillen in perceptie tussen mannen en vrouwen klein waren, gaven vrouwen systematisch een lagere score aan de volgende categorieën: Hoffelijkheid in het verkeer, verkeersveiligheid, comfort voor voetgangers en voorzieningen.

Het grootste verschil is het veiligheidsgevoel 's nachts (64% van de vrouwen voelt zich onveilig en past haar route aan, tegenover 49% van de mannen), gevolgd door de verlichting van trottoirs 's nachts (bij de mannen is 35% tevreden over de verlichting van trottoirs, tegenover 28% van de vrouwen).

Slechts 18% van de vrouwelijke respondenten is tevreden over de materialen die uitgekozen en gebruikt worden voor de voetgangersruimte (begaanbaar bij regen, vlak genoeg voor rolstoelen...) tegenover 23% van de mannen. Gezien vrouwen vaker stappen dan mannen om zorg te dragen voor een naaste, kunnen we ervan uitgaan dat ze zich bewuster zijn van het gebrek aan comfort van de voorzieningen voor kinderwagens, rolstoelen, ... De vrouwelijke respondenten waren ook iets terughoudender op de vraag of kinderen vanaf 8 jaar zelfstandig te voet kunnen gaan: 16% vindt van wel, tegenover 20% van de mannen.

Hoewel vrouwen aan verschillende categorieën van de bevraging dus een lagere score toekennen, vinden ze wandelen over het algemeen niet minder aangenaam dan mannen. De vrouwelijke respondenten gaven zelfs een iets positievere score dan de mannen: 38% van de vrouwen vindt te voet gaan in de gemeente aangenaam, tegenover 37% van de mannen. 41% van de vrouwen vindt het dan weer aangenaam om in de publieke ruimte te verblijven (even gaan zitten, vrienden ontmoeten, sporten, ...), tegenover 39% van de mannen.

### Voetgangers op leeftijd

Ouderen hebben over het algemeen een minder positief beeld van de bewandelbaarheid van hun gemeente. 65-plussers gaven gemiddeld een score van 10,6/20.

Ouderen ondervinden vaak meer hinder van obstakels op hun route. Kwaliteitsvolle voetgangersinfrastructuur zorgt ervoor dat zij niet nodeloos moeten omwandelen of hun route moeten aanpassen. Ouderen hebben ook hogere verwachtingen omtrent

<sup>2</sup> <http://60pietons.medtool.net/file/medtool/webmedtool/pietool02/botm0311/pdf00001.pdf>



voorzieningen die het comfort verhogen tijdens hun verplaatsingen. 85% van de senioren vindt dat er onvoldoende toiletten, schuilplaatsen, openbare drinkwaterkranen, enzovoort zijn, tegenover 80% van de mensen onder de 65 jaar. 52% van de ouderen is ontevreden over voorzieningen om te rusten (bankjes), te sporten of mensen te ontmoeten, tegenover 45% van de mensen onder de 65 jaar.

Wat betreft hoffelijkheid in het verkeer is 52% van de 65-plussers ontevreden over de relatie tussen voetgangers en fietsers, vergeleken met 33% van de respondenten onder de 65 jaar. De ontevredenheid over de relatie tussen voetgangers en elektrische voortbewegingstoestellen (scooters, elektrische fietsen en skates ...) is zelfs nog groter: 68% van de 65-plussers is ontevreden tegenover 50% onder de 65 jaar. Naarmate mensen ouder worden, verslechtert hun perceptie van beweging en kunnen ze verrast zijn door de snelheid van scooters en fietsen. Geconfronteerd worden met fietsen en elektrische voortbewegingstoestellen kan een gevoel van angst en onveiligheid opwekken. Bovendien worden zones waar alle weggebruikers dezelfde ruimte delen als slechter ervaren door 65-plussers: 40% vindt deze zones onveilig, tegenover 35% van de personen onder de 65. Voor de groep van 65-plussers is gescheiden zijn van de fiets belangrijker dan voor andere respondenten: 91% van hen vindt deze maatregel belangrijk tegenover 80% van de mensen onder de 65 jaar.

## Multimodaliteit

De meeste voetgangers zijn ook automobilist, fietser, openbaar vervoer gebruiker of gebruiker van deelmobiliteit. Hoewel aan de deelnemers werd gevraagd de vragen in te vullen volledig vanuit het oogpunt van de voetganger, hebben ze de neiging de bewandelbaarheid ook te zien in relatie tot hun andere vervoermiddel(en). Zo vinden mensen in het bezit van een auto bijvoorbeeld dat auto's minder overlast veroorzaken (19% tegenover 14% van de mensen die geen auto

hebben), dat de voetgangersruimte vrij is van geparkeerde voertuigen (29% tegenover 24% van de deelnemers die geen auto bezitten), dat de relatie met gemotoriseerde voertuigen hoffelijk verloopt (31% van de mensen die een auto hebben tegenover 26%) of de relatie tussen fietsers en voetgangers hoffelijk verloopt (47% van de mensen met een (elektrische) fiets, tegenover 26% van de mensen die geen (elektrische) fiets bezit), ...

## 9. VERSCHILLEN NAARGELANG DE GROOTTE VAN DE GEMEENTE

De antwoorden van de deelnemers variëren naargelang de context waarin zij stappen. Het algemene gevoel is beter in kleinere steden: 44% van de inwoners van gemeenten met minder dan 10.000 inwoners vindt het prettig om te voet te gaan, tegenover 36% van de inwoners van steden met meer dan 50.000 inwoners.

Hoffelijkheid tussen de verschillende verkeersdeelnemers is problematischer in grote steden. Zo vindt slechts 15% van de deelnemers uit steden met meer dan 50.000 inwoners de relatie tussen voetgangers en bestuurders van voortbewegingstoestellen (e-steps, skates, segways, ...) hoffelijk, tegenover 49% in gemeenten met minder dan 10.000 inwoners.

Voorstellen die gericht zijn op het opnieuw in evenwicht brengen van de verdeling van de openbare ruimte zijn populairder in grotere steden:

- 70% van de voetgangers is er voorstander van het terugdringen van het gemotoriseerd verkeer, tegenover 61% in gemeenten met minder dan 10.000 inwoners.

- In grotere steden vindt 85% van de voetgangers het belangrijk om gescheiden te zijn van de fietsers, tegenover 68% in gemeenten met minder dan 10.000 inwoners.



- 76% vindt het belangrijk om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/u om de veiligheid te verbeteren, tegenover 63% in gemeenten met minder dan 10.000 inwoners.

Eén van de obstakels voor voetgangers in de kleinste gemeenten (> 10.000 inwoners) betreft de toegankelijkheid van diensten, met name essentiële winkels. Minder dan de helft van de deelnemers vindt dat winkels in kleine gemeenten goed te voet bereikbaar zijn terwijl in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners 71% van de voetgangers hierover tevreden is.

Voetgangers vinden de verkeersveiligheid zeer belangrijk, ongeacht de grootte van de gemeente. Slechte verbindingen tussen verschillende wijken en gemeenten zorgen in kleine gemeenten wel voor meer onveiligheid dan in grote gemeenten.

Vooraleer kleine, maar ook grote gemeenten moeten werk maken van bijkomende voorzieningen die het comfort voor voetgangers verhogen (toegankelijke toiletten, zitbanken, schuilplaatsen, drinkwaterfontein, ...): 22% is tevreden in gemeenten met minder dan 10.000 inwoners en 31% in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners. In grotere steden is ook het obstakelvrij maken van de voetgangersruimte (fietsen, afvalbakken, parkeermeters, reclameborden, oplaadpunten, enz.) een belangrijk aandachtspunt.

Tot slot is er in grote gemeenten meer vraag naar groen in de publieke ruimte (31% is tevreden in gemeenten met meer dan 50.000 inwoners, tegenover 58% in gemeenten met minder dan 10.000 inwoners) en een grotere nood aan betere communicatie naar inwoners (slechts 36% van de deelnemers weet hoe ze de gemeente kunnen informeren over problematische of gevaarlijke situaties en 16% vindt dat de gemeente luistert naar de behoeften van voetgangers en hen betreft bij discussies en projecten).

## 10. CONCLUSIES

De eerste Belgische voetgangersbarometer heeft meer dan 13.500 voetgangers bereikt. Hun mening over de bewandelbaarheid van steden en gemeenten en hun verwachtingen voor de toekomst leveren nieuwe en relevante gegevens op om de omstandigheden voor voetgangers te verbeteren en hen de zichtbaarheid te geven die ze verdienen.

De Voetgangersbarometer geeft een uitgebreid overzicht van de kenmerken van te voet gaan. Twee derde van de deelnemers geeft aan dagelijks voor meer dan 5 minuten te stappen en bijna alle respondenten zeggen minstens voor één van de volgende doeleinden te voet te gaan: naar school/het werk gaan, boodschappen doen, voor het plezier of om zorg te dragen voor een naaste. 61% van de respondenten zegt bereid te zijn langer dan 15 minuten per traject te stappen. Dit zijn bemoedigende cijfers om stappen als prioritaire vorm van verplaatsing naar voren te schuiven voor alle lokale verplaatsingen.

Over het algemeen zijn de deelnemers niet echt tevreden over de bewandelbaarheid. Voetgangers zijn vooral erg kritisch over het wandelcomfort en hun belangrijkste verwachting is dan ook dat de voetgangerswegen (trottoirs) breder en veiliger worden, goed onderhouden zijn en vrij van obstakels. 65% vindt bijvoorbeeld dat er te veel obstakels zijn op voetpaden (fietsen, vuilnisbakken, parkeermeters, reclameborden, elektrische oplaadpunten...). Wellicht de belangrijkste stap naar een betere voetgangersinfrastructuur is dat we op een andere manier naar het voetpad gaan kijken. Het voetpad zou een rode loper moeten zijn in plaats van een hindernissenparcours. Gemeentebesturen volgen het STOP-principe waarbij 'Stappen' op de eerste plaats komt. Als we te voet gaan écht op nummer één willen zetten, is het nodig om te investeren in de toegankelijkheid van voetpaden.



Andere pijnpunten die naar boven komen zijn: de verkeersveiligheid en de openbare ruimte die niet aangepast is voor kinderwagens, jonge kinderen te voet, ouderen en mensen met beperkte mobiliteit; het gebrek aan voorzieningen om het voetgangerscomfort te garanderen (toiletten, banken, openbare drinkwaterkranen...) en de overlast die het autoverkeer veroorzaakt.

Er zijn evenwel verschillen naargelang de context en de gewesten. Voetgangers in het Waals Gewest zijn over het algemeen minder

tevreden, behalve over het delen van de publieke ruimte tussen weggebruikers.

De voetgangersbarometer toont aan dat alle voetgangers het min of meer eens zijn over wat al dan niet bewandelbaar is. Al zijn sommige verbeterpunten voor bepaalde groepen (zoals vrouwen, mensen met moeite om zich te verplaatsen, ouderen, kinderen, ...) van groter belang en is er nood aan essentiële en snelle verbeteringen. Werken aan inclusieve publieke ruimte verbetert de bewandelbaarheid voor iedereen en zorgt ervoor dat aan ieders noden wordt voldaan.



## 11. OVERZICHT RESULTATEN GEMEENTEN

De Voetgangersbarometer peilt naar de bewandelbaarheid van gemeenten op een bepaald punt in de tijd. De scores worden berekend op basis van subjectieve meningen van de deelnemers, maar deze ervaringen bieden een bron aan informatie over de verschillende factoren die bewandelbaarheid beïnvloeden.

Aan het einde van dit document vindt u een link die toegang geeft tot de resultaten van elke gemeente met meer dan 50 ingezonden bevragingen. Deze individuele rapporten bevatten gedetailleerde info op maat van de gemeente: aantal deelnemers, postcodegebieden, demografische gegevens, een kaart met (on)aangename plaatsen in de gemeente en een overzicht van de antwoorden per vraag in vergelijking met de gegevens van de provincie, het gewest en België. Deze individuele rapporten bieden ook een genuanceerder inzicht in de scores per gemeente. Ze kunnen beleidsmakers inspireren om de juiste beslissingen te nemen en acties op poten te zetten die ervoor zorgen dat te voet gaan veilig, efficiënt en aangenaam kan.

Hieronder vindt u een overzicht van de scores per gemeente. De eerste tabel bevat een alfabetisch overzicht van alle gemeenten met meer dan 50 ingezonden bevragingen. Daarna staan de gemeenten gegroepeerd naargelang het aantal inwoners. Let op: aangezien de categorieën niet overal hetzelfde aantal vragen bevatten, hebben ze niet hetzelfde gewicht in de eindscore.

### Alfabetisch overzicht van de gemeenten

Alle scores op 20

Gemeente	Algemeen gevoel	Hoffelijkheid	Voetgangersnetwerk	Verkeersveiligheid	Comfort	Belang dat de gemeente hecht	Voorzieningen	Groen	Aantal inwoners	Barometer
Aalst	9,6	10,2	12,9	11,8	8,7	7,9	9,2	9,1	> 50 000	10,3
Andenne	10,6	11,4	13,6	12,2	10,9	10,1	7,9	12,2	20 000 - 50 000	11,4
Anderlecht	8,3	8,7	12,2	10,2	8,7	7,7	7,1	10,7	> 50 000	9,4
Antwerpen	9,1	9,4	12,8	11,1	8,9	7,7	9,6	8,7	> 50 000	10
Arlon	8,6	11,7	12,8	11,6	9,5	9,2	7,1	7,6	20 000 - 50 000	10,5
Assesse	8,3	10,9	10,5	9,2	8,7	10,1	6,3	12,8	< 10 000	9,4
Bastogne	9,3	9,9	11,9	10,3	9,5	8,3	7,1	10,9	10 000 - 20 000	9,9
Brugge	10,5	10,1	13,3	12	8,8	8,8	11,5	12,9	> 50 000	10,8



Brussel	8,9	9,2	12,6	11,1	9	9,5	8,5	8,5	> 50 000	10,1
Charleroi	7,6	8,8	10,8	9,7	7,8	8,1	5,4	7	> 50 000	8,7
Chastre	9,8	11,7	10,9	10,7	9,1	10,3	6,4	12,2	< 10 000	10,2
Chaumont-Gistoux	9,4	11,4	11,4	11	9,1	8,8	5,9	14,2	10 000 - 20 000	10,2
Court-Saint-Étienne	7,9	9,6	12,9	9,8	8,3	7,4	6,4	9,8	10 000 - 20 000	9,3
Crisnée	12,5	13,5	14,5	13,2	12,6	15,6	10,2	17	< 10 000	13,4
Diest	8,2	10	11,6	10,2	7,9	6,9	7,9	12,7	20 000 - 50 000	9,4
Dilsen-Stokkem	12,3	11,3	13	12,1	11,1	10,9	10,5	13,6	20 000 - 50 000	11,8
Enghien	9,4	10,9	12,7	11,2	9,1	8,7	6,2	12,8	10 000 - 20 000	10,3
Elsene	9,4	10,6	13,3	12	9,5	10,7	8,3	9,5	> 50 000	10,8
Esneux	10	10,6	12,2	10,5	9,3	8,6	7,5	13,5	10 000 - 20 000	10,2
Etterbeek	10	10,6	12,9	12,3	9,9	9,5	7,8	9,4	> 50 000	10,9
Evere	10	10,6	13,3	12	10,2	8,6	7,7	10,3	20 000 - 50 000	10,9
Gembloux	9,6	11,4	13,1	11,8	9,6	12,2	7,5	10,2	20 000 - 50 000	11
Gent	10,3	10,1	13,2	11,8	9,3	8,8	10,7	9,8	> 50 000	10,7
Grez-Doiceau	9,8	11	10,8	10,5	8,9	9,8	7,2	13,4	10 000 - 20 000	10
Halle	10,1	9,4	13,3	11,4	9	9	9,1	9,6	20 000 - 50 000	10,4
Ham-sur-Heure-Nalinnes	9,2	11	11,6	9,5	8,8	6,5	6,8	14,3	10 000 - 20 000	9,6
Hannut	10,7	12,1	13,2	12,7	11,6	12,1	8,6	12,3	10 000 - 20 000	12
Hasselt	10,3	10,2	13,5	12	10	9,7	10,2	9,8	> 50 000	11
Herentals	8	9,7	12,7	10,3	7,8	7,1	8,4	9,8	20 000 - 50 000	9,4
Herstal	7,5	9,5	10,7	9,9	8,4	7,2	5,6	6,7	20 000 - 50 000	8,9
Hove	12,1	12,3	13,9	14	11,2	10,3	12,3	13,9	< 10 000	12,6



## VOETGANGERSBAROMETER

Alle scores op 20

leper	10,3	10,7	13,2	11,7	8,8	8,1	9,9	11,1	20 000 - 50 000	10,6
Jette	11,2	11,2	14,2	12,7	10,3	11,2	10,8	14,1	> 50 000	11,9
Kontich	9,6	11,5	13,7	12,6	10,2	9,1	9,5	9,5	20 000 - 50 000	11,3
Kortrijk	11,8	11	14,2	13,1	10,8	11	11	11,1	> 50 000	12
Leuven	11,1	10,9	14,1	12,3	9,9	9,4	11	11,9	> 50 000	11,4
Liège	7,5	9,1	10,9	10	7,6	6,6	6,7	8	> 50 000	8,7
Lier	11,8	12,3	14,6	13,3	10,4	10,1	12,3	12,4	20 000 - 50 000	12,2
Mechelen	9,7	9,3	11,8	10,4	8,1	7,4	9,3	12,3	> 50 000	9,6
Menen	9	9,4	12,6	11,2	8,5	7,6	8,7	9,8	20 000 - 50 000	9,9
Mons	8,9	10	11	10,4	8,5	8,9	7,1	8,8	> 50 000	9,5
Mortsel	8,7	9,8	13,4	11,9	8,6	8,3	9,6	10,1	20 000 - 50 000	10,3
Namur	9,1	9,7	11,9	10,5	9	9,5	8,2	8,3	> 50 000	9,9
Nivelles	9,4	11,1	12,5	11,5	9,3	8,1	7	9,5	20 000 - 50 000	10,3
Oostende	10,4	9,4	13,2	11,9	9,6	7,8	10,9	10,2	> 50 000	10,7
Ottignies-Louvain-la-Neuve	11,7	11,7	13,6	13	11	9,8	8	11,7	20 000 - 50 000	11,8
Oudergem	11,7	11,6	14,7	13,6	11,6	10,9	9,2	15,1	20 000 - 50 000	12,4
Rixensart	8,4	11,1	12	11,1	7,9	8	6	11,4	20 000 - 50 000	9,7
Schaarbeek	9,4	9,9	12,9	11,2	9,4	9,7	8	11,2	> 50 000	10,4
Sint-Gillis	8,9	10,3	13	11	9,7	9,5	7,7	8,5	20 000 - 50 000	10,4
Sint-Jans-Molenbeek	7,3	8,9	12,5	9,7	8,3	6,7	7,3	7,6	> 50 000	9,1
Sint-Joostten-Node	6	9,1	12,5	9,9	7,4	5,8	6,1	6,3	20 000 - 50 000	8,6
Sint-Lambrechts-Woluwe	11,9	11,6	13,9	13,5	11,1	11,3	8,9	13,7	> 50 000	12,2
Sint-Pieters-Woluwe	12,3	11,8	13,7	13,8	11,3	10	9,2	16,2	20 000 - 50 000	12,3





Alle scores op 20

Tournai	9,3	9,4	11,4	9,9	8,5	9,6	7,9	10,8	> 50 000	9,6
Turnhout	9,3	10,3	13,5	11,3	8,8	8,7	10,1	7,7	20 000 - 50 000	10,4
Ukkel	10	11,2	12,3	12,3	9,5	9,8	7,9	14,4	> 50 000	10,9
Vorst	9,7	10,1	11,9	11,5	9,3	9	6,9	11,4	> 50 000	10,3
Walhain	9,5	12	10,5	10,8	9,1	10,9	7,3	13,1	< 10 000	10,3
Watermaal-Bosvoorde	11,3	11,8	13,5	13,4	9,7	8,3	8,4	17,3	20 000 - 50 000	11,6
Wavre	8,5	10,9	12,2	10,9	9,4	9	6,6	8,2	20 000 - 50 000	10,1
Zemst	10,6	10,9	13,4	11,2	9,5	9,9	10,1	14,1	20 000 - 50 000	11

## Gemeenten met meer dan 50 000 inwoners

Alle scores op 20

Gemeente	Algemeen gevoel	Hoffelijkheid	Voetgangersnetwerk	Verkeersveiligheid	Comfort	Belang dat de gemeente hecht	Voorzieningen	Groen	Barometer
Sint-Lambrechts-Woluwe	11,9	11,6	13,9	13,5	11,1	11,3	8,9	13,7	12,2
Kortrijk	11,8	11	14,2	13,1	10,8	11	11	11,1	12
Jette	11,2	11,2	14,2	12,7	10,3	11,2	10,8	14,1	11,9
Leuven	11,1	10,9	14,1	12,3	9,9	9,4	11	11,9	11,4
Hasselt	10,3	10,2	13,5	12	10	9,7	10,2	9,8	11
Ukkel	10	11,2	12,3	12,3	9,5	9,8	7,9	14,4	10,9
Etterbeek	10	10,6	12,9	12,3	9,9	9,5	7,8	9,4	10,9
Brugge	10,5	10,1	13,3	12	8,8	8,8	11,5	12,9	10,8
Elsene	9,4	10,6	13,3	12	9,5	10,7	8,3	9,5	10,8
Gent	10,3	10,1	13,2	11,8	9,3	8,8	10,7	9,8	10,7
Oostende	10,4	9,4	13,2	11,9	9,6	7,8	10,9	10,2	10,7
Schaarbeek	9,4	9,9	12,9	11,2	9,4	9,7	8	11,2	10,4



## VOETGANGERSBAROMETER

Alle scores op 20

Vorst	9,7	10,1	11,9	11,5	9,3	9	6,9	11,4	10,3
Aalst	9,6	10,2	12,9	11,8	8,7	7,9	9,2	9,1	10,3
Brussel	8,9	9,2	12,6	11,1	9	9,5	8,5	8,5	10,1
Antwerpen	9,1	9,4	12,8	11,1	8,9	7,7	9,6	8,7	10
Namur	9,1	9,7	11,9	10,5	9	9,5	8,2	8,3	9,9
Mechelen	9,7	9,3	11,8	10,4	8,1	7,4	9,3	12,3	9,6
Mons	8,9	10	11	10,4	8,5	8,9	7,1	8,8	9,5
Anderlecht	8,3	8,7	12,2	10,2	8,7	7,7	7,1	10,7	9,4
Sint-Jans-Molenbeek	7,3	8,9	12,5	9,7	8,3	6,7	7,3	7,6	9,1
Charleroi	7,6	8,8	10,8	9,7	7,8	8,1	5,4	7	8,7
Liège	7,5	9,1	10,9	10	7,6	6,6	6,7	8	8,7
Tournai	9,3	9,4	11,4	9,9	8,5	9,6	7,9	10,8	9,6

## Gemeenten met 20 000 tot 50 000 inwoners

Alle scores op 20

Gemeente	Algemeen gevoel	Hoffelijkheid	Voetgangersnetwerk	Verkeersveiligheid	Comfort	Belang dat de gemeente hecht	Voorzieningen	Groen	Barometer
Oudergem	11,7	11,6	14,7	13,6	11,6	10,9	9,2	15,1	12,4
Sint-Pieters-Woluwe	12,3	11,8	13,7	13,8	11,3	10	9,2	16,2	12,3
Lier	11,8	12,3	14,6	13,3	10,4	10,1	12,3	12,4	12,2
Dilsen-Stokkem	12,3	11,3	13	12,1	11,1	10,9	10,5	13,6	11,8
Ottignies-Louvain-la-Neuve	11,7	11,7	13,6	13	11	9,8	8	11,7	11,8
Watermaal-Bosvoorde	11,3	11,8	13,5	13,4	9,7	8,3	8,4	17,3	11,6
Andenne	10,6	11,4	13,6	12,2	10,9	10,1	7,9	12,2	11,4
Kontich	9,6	11,5	13,7	12,6	10,2	9,1	9,5	9,5	11,3



Alle scores op 20

Gembloux	9,6	11,4	13,1	11,8	9,6	12,2	7,5	10,2	11
Zemst	10,6	10,9	13,4	11,2	9,5	9,9	10,1	14,1	11
Evere	10	10,6	13,3	12	10,2	8,6	7,7	10,3	10,9
Ieper	10,3	10,7	13,2	11,7	8,8	8,1	9,9	11,1	10,6
Arlon	8,6	11,7	12,8	11,6	9,5	9,2	7,1	7,6	10,5
Turnhout	9,3	10,3	13,5	11,3	8,8	8,7	10,1	7,7	10,4
Sint-Gillis	8,9	10,3	13	11	9,7	9,5	7,7	8,5	10,4
Halle	10,1	9,4	13,3	11,4	9	9	9,1	9,6	10,4
Nivelles	9,4	11,1	12,5	11,5	9,3	8,1	7	9,5	10,3
Mortsel	8,7	9,8	13,4	11,9	8,6	8,3	9,6	10,1	10,3
Wavre	8,5	10,9	12,2	10,9	9,4	9	6,6	8,2	10,1
Menen	9	9,4	12,6	11,2	8,5	7,6	8,7	9,8	9,9
Rixensart	8,4	11,1	12	11,1	7,9	8	6	11,4	9,7
Diest	8,2	10	11,6	10,2	7,9	6,9	7,9	12,7	9,4
Herentals	8	9,7	12,7	10,3	7,8	7,1	8,4	9,8	9,4
Herstal	7,5	9,5	10,7	9,9	8,4	7,2	5,6	6,7	8,9
Sint-Joosten-Node	6	9,1	12,5	9,9	7,4	5,8	6,1	6,3	8,6

## Gemeenten met 10 000 tot 20 000 inwoners

Alle scores op 20

Gemeente	Algemeen gevoel	Hoffelijkheid	Voetgangersnetwerk	Verkeersveiligheid	Comfort	Belang dat de gemeente hecht	Voorzieningen	Groen	Barometer
Hannut	10,7	12,1	13,2	12,7	11,6	12,1	8,6	12,3	12
Edingen	9,4	10,9	12,7	11,2	9,1	8,7	6,2	12,8	10,3
Esneux	10	10,6	12,2	10,5	9,3	8,6	7,5	13,5	10,2



Alle scores op 20

Chaumont-Gistoux	9,4	11,4	11,4	11	9,1	8,8	5,9	14,2	10,2
Grez-Doiceau	9,8	11	10,8	10,5	8,9	9,8	7,2	13,4	10
Bastogne	9,3	9,9	11,9	10,3	9,5	8,3	7,1	10,9	9,9
Ham-sur-Heure-Nalinnes	9,2	11	11,6	9,5	8,8	6,5	6,8	14,3	9,6
Court-Saint-Etienne	7,9	9,6	12,9	9,8	8,3	7,4	6,4	9,8	9,3

## Gemeenten met minder dan 10 000 inwoners

Alle scores op 20

Gemeente	Algemeen gevoel	Hoffelijkheid	Voetgangersnetwerk	Verkeersveiligheid	Comfort	Belang dat de gemeente hecht	Voorzieningen	Groen	Barometer
Crisnée	12,5	13,5	14,5	13,2	12,6	15,6	10,2	17	13,4
Hove	12,1	12,3	13,9	14	11,2	10,3	12,3	13,9	12,6
Walhain	9,5	12	10,5	10,8	9,1	10,9	7,3	13,1	10,3
Chastre	9,8	11,7	10,9	10,7	9,1	10,3	6,4	12,2	10,2
Assesse	8,3	10,9	10,5	9,2	8,7	10,1	6,3	12,8	9,4

Gedetailleerde resultaten



[voetgangersbarometer.be/resultaten/](https://voetgangersbarometer.be/resultaten/)

