



FIETSERSBOND LOKEREN ANALYSE BEVRAGING 2023

INHOUD

Het wie, wat en waarom van de bevraging	3
Wie?.....	3
Wat?.....	4
Waarom?.....	4
Aantal deelnemers, aantal reacties en manier van verwerken	5
Bevraging Fietsersbond Lokeren in cijfers (2023)	5
Integratie ‘Buurtbevraging Lokeren-Zuid’ (2018)	5
Interpretatie en indeling van de gemelde knelpunten	5
Analyse van de gemelde knelpunten naar plaats	7
Knelpunten per specifieke locatie.....	7
Top-20 van straten en pleinen met stap- en fietsmeldingen	8
Analyse van de gemelde knelpunten naar soort.....	9
Knelpunten voor fietsers, knelpunten voor voetgangers	9
Rangschikking en spreiding naar type van opmerking (‘categorieën’)	10
De opmerkingen per categorie meer in detail bekeken	13
1. Categorie ‘Gevaarlijke overstek / gevaarlijk kruispunt’:	13
2. Categorie ‘Fietsers en/of voetgangers moeten zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen’:.....	14
3. Categorie ‘Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat’:	16
4. Categorie ‘Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en fietsers’: 17	
5. Categorie ‘Onduidelijke of verwarrende signalisatie’:	18
6. Categorie ‘Fietspad met gebreken’:	20
7. Categorie ‘Fietsers en/of voetgangers worden onnodig opgehouden’:	21
8. Categorie ‘Voetpad ontbreekt of voldoet niet’:	22
9. Categorie ‘Opportunititeit om een nieuwe stap- of fietsverbinding te voorzien’: .	23
10. De andere categorieën:	24
Analyse van de gemelde knelpunten op basis van de ‘4 V’s’	25
Rangschikking en spreiding per ‘V-principe’	25
De soorten opmerkingen per ‘V-principe’	26
1. Werkprincipe ‘Veilig’ stappen en fietsen	26
2. Werkprincipe ‘Verleidelijk’ stappen en fietsen	27
3. Werkprincipe ‘Voordelig’ stappen en fietsen	28
4. Werkprincipe ‘Volledigheid’ bij het stappen en fietsen	29
Inspelen op de ‘Veiligheid’ via de andere V’s?	29
De V’s versus de ‘veilige schooltrajecten’	30
Voornaamste conclusies.....	33
Bijlagen.....	35

WIE?

Fietsersbond Lokeren werd, na enkele jaren van onderbreking, opnieuw opgericht in het najaar van 2021. Bij die heropstart maakten we bewust de keuze om ons met de afdeling niet enkel in te zetten voor de zogenaamde ‘trappers’, maar ook voor de ‘stappers’.

Fietsersbond Lokeren wil bijdragen tot de realisatie van de ‘modal shift’: een verschuiving naar een meer duurzame vorm van vervoer. Concreet: meer mensen die vaker hun verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer doen, in plaats van met de auto.

Voor de realisatie van die ‘modal shift’ zijn volgens Fietsersbond Lokeren één algemeen principe en vier werkprincipes van belang:

- Het ‘STOP-principe’ als algemeen uitgangspunt: bij de planning en inrichting van de openbare ruimte wordt éérst aandacht gegeven aan de Stappers, daarna aan de Trappers (fietsers), vervolgens aan het Openbaar vervoer en pas in laatste instantie aan de Personenwagens. Bedoeling is dat dit principe wordt doorgetrokken in alle plannen, beslissingen en afspraken die een link hebben met mobiliteit.
- Om meer mensen aan te zetten om te stappen of te fietsen, is het niet voldoende om dat stappen en fietsen ‘veilig’ te maken. Het is de totaalbeleving die het verschil zal maken. De ‘modal shift’ kan pas gerealiseerd worden wanneer de 4 V’s worden gegarandeerd:
 1. **Veilig:** de stap- en fietsroutes moeten verkeersveilig zijn en voelen
 2. **Voordelig:** de keuze om te stappen of te fietsen moet duidelijke voordelen bieden
 3. **Verleidelijk:** stappen en fietsen moet aantrekkelijk zijn
 4. **Volledig:** minstens de prioritaire stap- en fietstrajecten moeten over het volledige traject en doorheen het volledige jaar veilig, voordelig en verleidelijk zijn

Kort na de heropstart van Fietsersbond Lokeren werd de nood aan gevoeld aan een overzicht van ‘knelpunten’ én ‘goede voorbeelden’ voor voetgangers en fietsers op het Lokerse grondgebied. Dit resulteerde in 2023 in een bevraging onder de noemer ‘Verbeter het fiets- en wandelplezier in Lokeren’.

WAT?

Om de drempel zo laag mogelijk te houden, kon de bevraging zowel op papier als online ingevuld worden. Op een aantal evenementen werden bezoekers van de Fietzersbondstand ook mondeling bevraged.

De bevraging startte midden maart 2023 en werd definitief afgesloten op 18 september 2023.

Volgende vragen werden gesteld. We nemen de vragen hieronder letterlijk over uit het bevragingsformulier:

1. Naam en voornaam van de deelnemer aan de bevraging
2. Beschrijf hieronder duidelijk het knelpunt (waarom is dit voor jou het melden waard?)
3. Waar situeert zich dit knelpunt (locatie)? Wees nauwkeurig (straat, huisnummer, links of rechts van ...)
4. Heb je eventueel een voorstel tot oplossing ?
5. Hier kan je een of meerdere foto's uploaden van de situatie
6. Mogen we je contacteren over dit knelpunt?
7. Ontvang je graag info per mail van de Fietzersbond Lokeren?
8. E-mailadres

WAAROM?

De bevraging was van meet af aan eerder een 'middel' tot het realiseren van een aantal ruimere doelstellingen:

- Fietzersbond Lokeren betreft de inwoners van Lokeren bij haar werking
- Fietzersbond Lokeren schrijft een memorandum met aanbevelingen voor de lokale politieke partijen in de aanloop van de lokale verkiezingen van 2024
- Fietzersbond Lokeren brengt een (niet-limitatief) overzicht in kaart van 'knelpunten' en 'goede voorbeelden' voor de voetgangers en fietsers op het Lokerse grondgebied.

Vanuit praktisch oogpunt was het ook de bedoeling dat dit (niet-limitatieve) overzicht...:

- ...bovenvermeld 'memorandum' kan voeden met concreet feitenmateriaal
- ...bruikbaar is als een soort van 'nulmeting', om ook de toekomstige evolutie van de verbeterpunten in kaart te kunnen brengen.
- ...een beter zicht te krijgen op de inhoud en de onderlinge verhoudingen van de vier V's uit de eigen stap- en fietsvisie in de specifieke Lokerse context.

AANTAL DEELNEMERS, AANTAL REACTIES EN MANIER VAN VERWERKEN

BEVRAGING FIETSERSBOND LOKEREN IN CIJFERS (2023)

71 verschillende personen namen deel aan de bevraging. Samen waren die 71 deelnemers goed voor **176 reacties**.

Sommige deelnemers bundelden hun opmerkingen over meerdere locaties en/of over verschillende knelpunten in één reactie. Voor een correcte en vlotte analyse hebben wij bij de verwerking deze ‘gebundelde’ reacties opgesplitst in aparte ‘deelreacties’. Waardoor we uiteindelijk **210 meldingen van ‘knelpunten’** of ‘goede voorbeelden’ tellen.

Sommige reacties werden overigens door meerdere deelnemers aangehaald. De meest ‘gedeelde’ reacties worden in de inhoudelijke analyse verderop concreet opgelijst.

Opvallend: voor liefst 175 van die 210 meldingen (83%) werd door de deelnemers aan de bevraging meteen ook een voorstel van oplossing geformuleerd.

INTEGRATIE ‘BUURTBEVRAGING LOKEREN-ZUID’ (2018)

Ter aanvulling van de reacties op de eigen bevraging van de Fietsersbond, grasduinden wij in de resultaten van de ‘Buurtbevraging Lokeren-Zuid’¹ van 2018. We filterden de reacties uit die buurtbevraging op knelpunten die:

- én over voetgangers of fietsers gaan
- én in augustus 2023 nog steeds aan de orde zijn (en dus in de afgelopen 5 jaar niet opgelost werden)

Dit leverde nog eens **33 extra knelpunten** op. De 33 nog-niet-opgevolgde knelpunten uit de ‘Buurtbevraging Lokeren-Zuid’ⁱ en de 210 meldingen uit de eigen bevraging van Fietsersbond hebben we samen verwerkt in de analyse. Als in onze analyse een aantal straten van Lokeren-Zuid vaak vermeld worden, heeft dat dus deels te maken met het integreren van de nog relevante reacties uit de Buurtbevraging Lokeren-Zuid van 2018.

INTERPRETATIE EN INDELING VAN DE GEMELDE KNELPUNTEN

Na een eerste lezing van de gemelde ‘knelpunten’ en ‘goede voorbeelden’, werden deze in **12 categorieën** ingedeeld, naargelang de aard van de melding:

- Goede voorbeelden
- Opportuniteiten om een nieuwe stap- of fietsverbinding te voorzien
- Gevaarlijke oversteekplaatsen en/of gevaarlijke kruispunten
- Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat

¹ De ‘Buurtbevraging Lokeren-Zuid’ werd in 2018 georganiseerd door verschillende buurt- en actiecomités in Lokeren-Zuid, in een coördinatie van Buurtcomité N47-E17.

- Voetpad ontbreekt of voldoet niet
- Fietspaden met gebreken
- Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en/of fietsers
- Fietsers en/of voetgangers moeten zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen
- Fietsers en/of voetgangers worden onnodig opgehouden
- Onduidelijke of verwarrende signalisatie
- Slecht zicht op tegenliggers
- Tekort aan fietsrekken

Daar waar relevant, werden de knelpunten bijkomend in specifiekere ‘subcategorieën’ onderverdeeld. Gaat het bijvoorbeeld in de categorie ‘Fietspaden met gebreken’ over een te smal fietspad of over putten/diepe putdeksels of over een ondergrond die in slechte staat is?

Daarnaast werd voor elk knelpunt ook ingeschat welke van de ‘vier V’s’ de essentie van het probleem is:

- Veiligheid
- Verleidelijkheid
- Voordeligheid
- Volledigheid (deze V hebben we in onze analyse enkel toegekend bij de suggesties voor nieuwe stap- en fietsverbindingen)

Bij elk knelpunt waar ‘veiligheid’ niet de essentie van het probleem is, werd bijkomend ingeschat of het knelpunt onrechtstreeks de veiligheid in het gedrang brengt.

Voor de **ruimtelijke analyse** werden twee werkwijzen gebruikt:

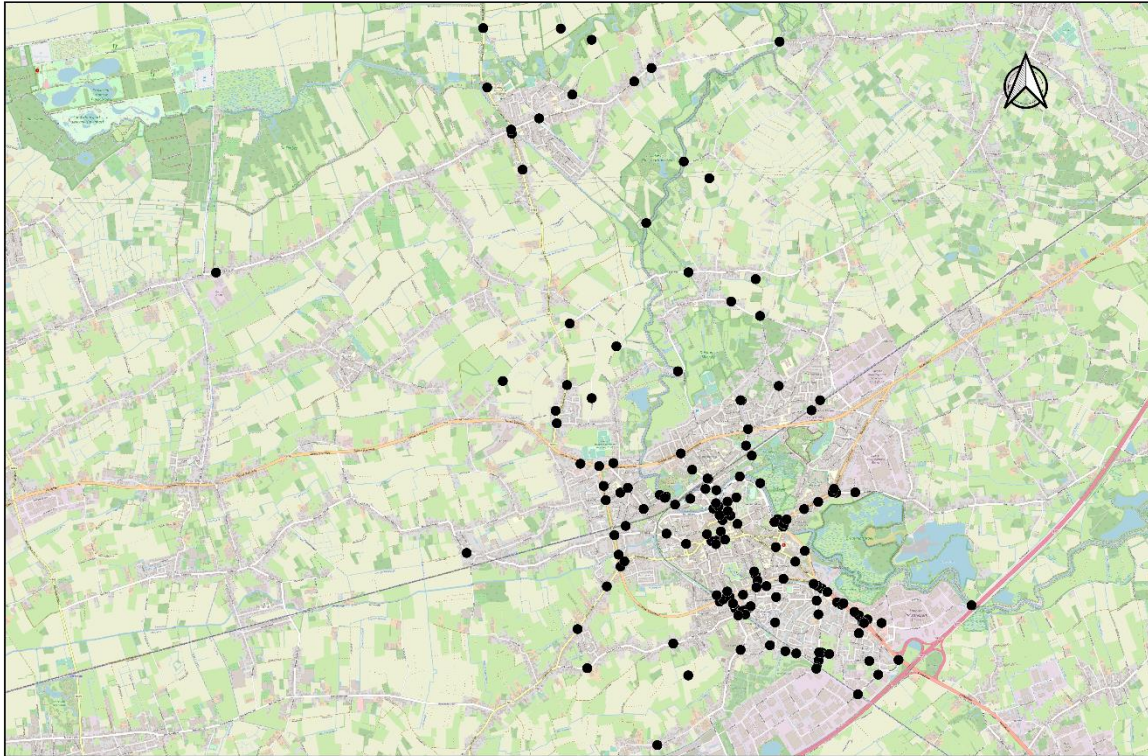
- De toekenning van gps-coördinaten per knelpunt, zodat we deze ook kunnen visualiseren op kaart. En om te zien welke plekken door meerdere personen als een knelpunt werden aangeduid.
- Voor elk knelpunt werd ook de betrokken straat aangeduid. In het geval van kruispunten werd de ‘hoofdstraat’ als straatbepaling weerhouden. Bijvoorbeeld: alle kruispunten langs de N47 werden aan de N47 als ‘straat’ toegekend. Om op die manier konden we een top-10 van meest vermelde straten oplijsten.

ANALYSE VAN DE GEMELDE KNELPUNTEN NAAR PLAATS

KNELPUNTEN PER SPECIFIEKE LOCATIE

Er werden liefst over **171 verschillende plekken** reacties doorgestuurd. Daarnaast telden we ook 11 'algemene' opmerkingen: verbetersuggesties die niet aan één specifieke plek gebonden zijn.

Locaties stap- en fietsknelpunten



31 plekken werden méér dan één keer vermeld. De **top-15 van de vaakst vermelde plekken** is:

Rangnr	Locatie	Aantal keren vermeld
01	(Pas vernieuwde) kruispunt Uebergdreef/Groendreef	7
02	Luikstraat (over de volledige lengte)	6
	Torenstraat (gedeelte tussen Grote Kaai en Sint-Laurentiusplein)	6
04	Hovenierstraat (gedeelte tussen N47 en Lokerhoutstraat)	5
	Fietsweg onder de spoorweg aan de Durmedijk (achterkant station)	5
06	Kruispunt N47/N70	4
	Kruispunt N47/Dijkstraat, Zuid-Oostkant (= kant Fun)	4
08	Kruispunt N47/Hillarestraat	3
	Groendreef (over de volledige lengte)	3
	Stationsplein (in haar volledigheid)	3
	Heilig Hartlaan 160 (kruispunt richting Vondelstraat)	3
	Kruispunt N47/Hovenierstraat	3
	Zebepad N47 ter hoogte van Basisschool Bengel	3
	Hovenierstraat (gedeelte tussen N47 en Kazernestraat)	3
15	17 locaties met 2 vermeldingen	2

TOP-20 VAN STRATEN EN PLEINEN MET STAP- EN FIETSMELDINGEN

Kijken we naar de volledige straat, in plaats van enkel naar één specifiek punt in een straat, dan komen we tot volgende **top-20 van de straten met het grootste aantal meldingen** over knelpunten. Zoals hoger al vermeld: bij kruispunten telden we enkel de 'hoofdstraat'.

Rangnr	Straat of plein	Aantal keren vermeld
01	N47	36
02	Durmedijk	16
03	Groendreef	12
04	Hovenierstraat	10
05	Oude-Bruglaan	9
06	Lokerhoutstraat	7
	Torenstraat	7
08	Bokslaarstraat	6
	Luikstraat	6
	Markt	6
	N70	6
	Spoorwegpad F412 (fietspad Lokeren-Eksaarde-Moerbeke)	6
14	Heirbrugstraat	5
	Stationsplein	5
16	Gentdam	3
	Heilig-Hartlaan	3
	Kazernestraat	3
	Sint-Elooistraat	3
	Spoele	3
	Strijkerstraat	3

Voor wie vaak door Lokeren wandelt of fietst, bevat de top-5 weinig verrassingen. Behalve misschien... de ook bij de recreatieve wandelaars en fietsers erg populaire Durmedijk. De hoge score van de Durmedijk heeft vooral te maken met de soms moeilijke aansluitingen op bruggen of zijwegen...

In de top-20 valt ook de grote vertegenwoordiging op van straten uit het centrum 'binnen de ring' (10 straten en pleinen) en Lokeren-Zuid (6 straten). Al heeft de hoge vertegenwoordiging van Lokeren-Zuid deels te maken met de integratie van de nog-niet-opgeloste knelpunten uit de 'Buurtbevraging Lokeren-Zuid' van 2018 in deze analyse.

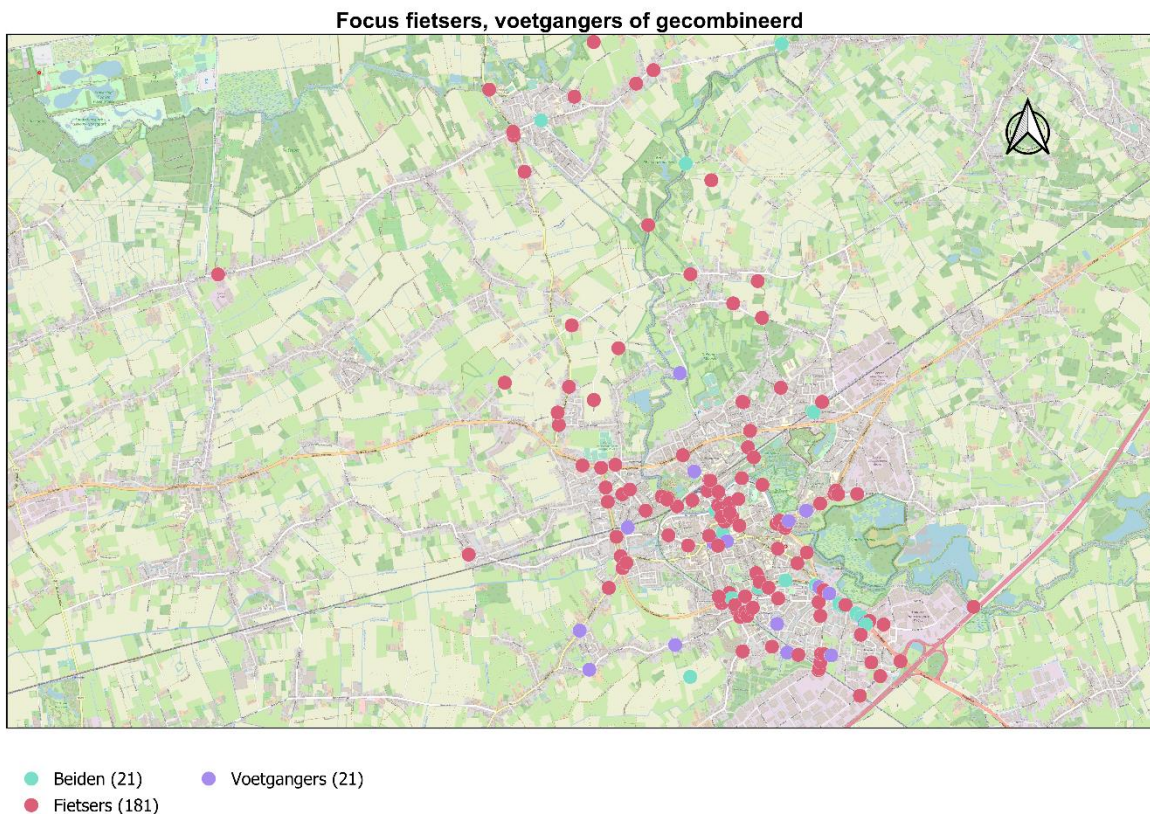
We hebben geen zicht op de woonplaats van wie deelnam aan de bevraging. Dat dorpen en wijken als Daknam, Eksaarde, Heiende, Doorslaar, Oudenbos,... (quasi) ontbreken in deze top-20, hoeft niet te betekenen dat er in die delen van de fusiegemeente minder knelpunten zijn. We moeten er immers mee rekening houden dat Fietsersbond Lokeren met haar bevraging mogelijks minder inwoners uit die delen van de fusiegemeente heeft bereikt.

ANALYSE VAN DE GEMELDE KNELPUNTEN NAAR SOORT

KNELPUNTEN VOOR FIETSERS, KNELPUNTEN VOOR VOETGANGERS

Het overgrote gedeelte van de verbetersuggesties werden gemeld **vanuit het oogpunt van de fietsers (181 meldingen)**. 21 verbetersuggesties werden ingediend vanuit het oogpunt van de voetgangers. 21 andere verbetersuggesties werden ingediend vanuit het oogpunt van beide (voetgangers én fietsers).

Gevisualiseerd op kaart:



Dat de bevraging uitging van de 'Fietsersbond', verklaart wellicht ten dele de enorme voorsprong van meldingen over de situatie van de fietsers. Anderzijds moet die voorsprong wellicht ook wat genuanceerd worden. In werkelijkheid zou de realisatie van heel wat verbetersuggesties zowel de fietser als de voetganger ten goede komen. Maar die meer diepgaande analyse hebben we niet gemaakt.

RANGSCHIKKING EN SPREIDING NAAR TYPE VAN OPMERKING ('CATEGORIEËN')

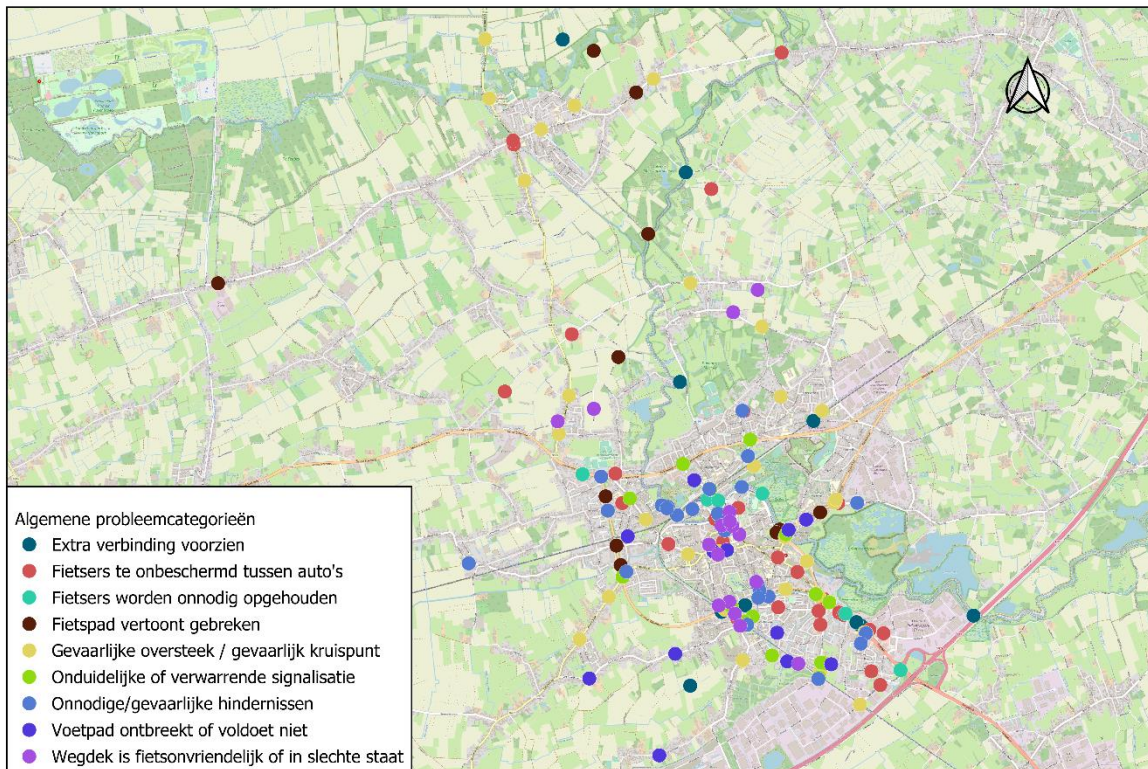
Ongeacht of de meldingen op fietsers, voetgangers of beide werden gericht, hebben we de 'knelpunten' en 'goede voorbeelden' in **12 categorieën** ingedeeld. Om op die manier te zien welke soort opmerkingen het vaakst voorkomen.

Die indeling geeft volgend beeld op de aard van de verbeteringsuggesties:

Rangnr	Type opmerking	Aantal opmerkingen	% van totale aantal opmerkingen
01	Gevaarlijke oversteek en/of gevaarlijk kruispunt	50	21%
02	Fietsers en/of voetgangers moeten zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen	42	17%
03	Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat	31	13%
04	Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en/of fietsers	30	12%
05	Onduidelijke of verwarrende signalisatie	22	9%
06	Fietspad met gebreken	17	7%
07	Fietsers en/of voetgangers worden onnodig opgehouden	16	7%
08	Voetpad ontbreekt of voldoet niet	13	5%
09	Opportunititeit om een nieuwe stap- of fietsverbinding te voorzien	11	4%
10	Slecht zicht op tegenliggers	8	3%
11	Tekort aan fietsrekken	1	0,4%
	Goede voorbeelden	1	0,4%

Of gevisualiseerd op kaart:

Algemene probleemcategorieën



Belangrijk bij de interpretatie: de categorie *'Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat'* werd bij onze verwerking enkel toegekend bij meldingen over plekken waar er geen apart fietspad of voetpad aanwezig is. Opmerkingen over fiets- en voetpaden werden in aparte categorieën opgenomen.

Eén op de vijf opmerkingen gaat over gevaarlijke oversteken en/of gevaarlijke kruispunten. Een klassieker in de gekende lijstjes van 'missing links', waar ook in Vlaanderen... Verderop in deze analyse bekijken we die opmerkingen meer in detail: welke aspecten van die oversteken en kruispunten worden op de korrel genomen?

Te vaak moeten fietsers en/of voetgangers zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen. Vaak door het gebrek aan een 'plek': een fiets- of voetpad of de 'bescherming' van een fietsstraat. Maar wanneer we deze categorie verder uitpluizen, zullen we merken dat fietsers en voetgangers zich soms ook onbeschermd voelen op plaatsen waar zij wél een 'eigen plek' kregen toebedeeld.

De categorieën 'Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat', 'Fietspad met gebreken' en 'Voetpad ontbreekt of voldoet niet' verwijzen allen naar de kwaliteit van de infrastructuur waarop gefietst of gestapt wordt. Samen zijn die opmerkingen goed voor liefst een kwart van de meldingen. De 12% meldingen over 'Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en/of fietsers' schuiven daar naadloos op aan.

Hoewel Fietsersbond Lokeren haar bevraging vanuit een positieve insteek organiseerde, kwam er slecht één melding van een 'goed voorbeeld' binnen. Dit betekent uiteraard niet dat Lokeren geen 'good practices' voor stap- en fietsverkeer telt. De stad heeft de voorbije jaren wel degelijk heel wat inspanningen geleverd. Die ene melding maakt vooral duidelijk dat de Fietsersbond bij een volgende bevraging de 'good practices' beter apart bevrage.

Positief is in elk geval dat de Lokeraar heel mogelijkheden ziet tot nieuwe, veilige, vaak 'trage' doorsteken voor voetgangers en fietsers. Onlangs werkten heel wat vrijwillige 'padvinders' actief mee aan de inventarisatie van de trage wegen in Lokeren. Ook die vrijwilligers deden daarbij verscheidene suggesties tot nieuwe doorsteken. Inspiratie en potentieel genoeg dus. We kijken daarom met hoge verwachtingen naar de uitwerking van een volwaardig 'tragewegenplan' door het stadsbestuur en de 'stakeholders'.

DE OPMERKINGEN PER CATEGORIE MEER IN DETAIL BEKEKEN

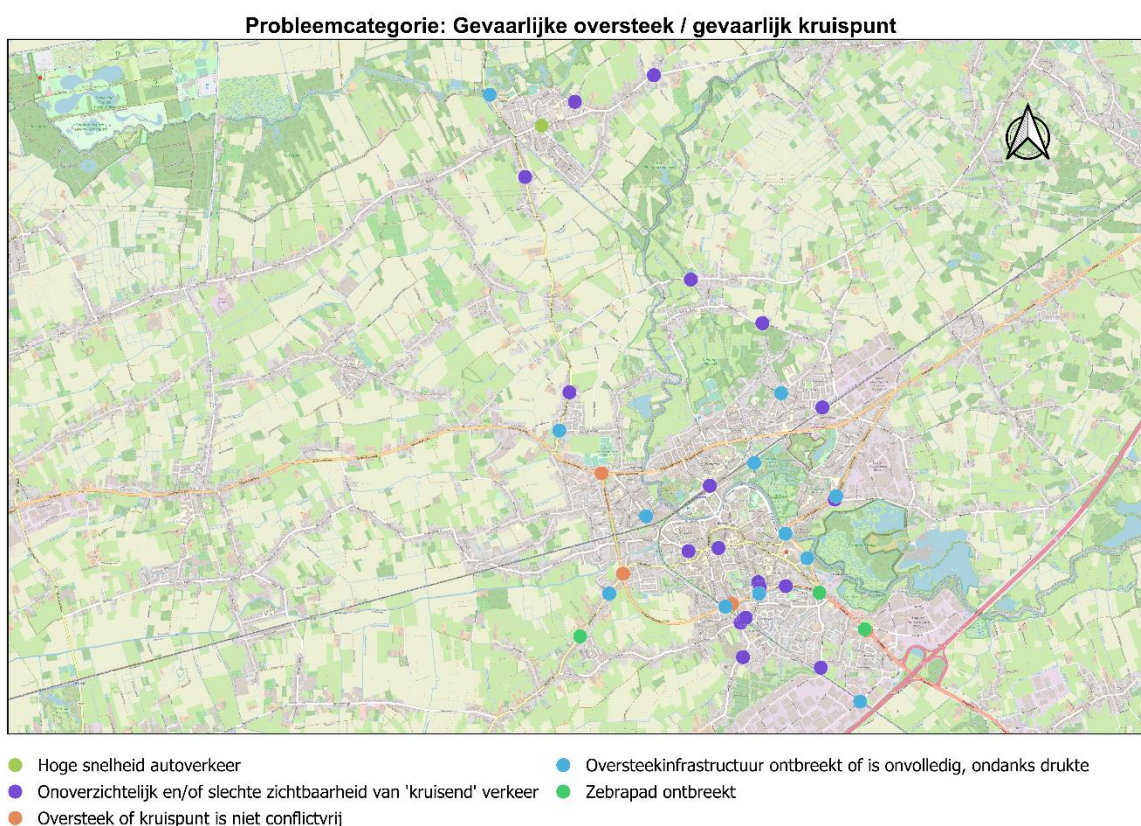
De negen meest voorkomende categorieën van opmerkingen bekeken we van naderbij. Elk van die categorieën deelden we verder in. Om op die manier de ingestuurde opmerkingen op een iets meer concreter niveau in beeld te krijgen.

1. CATEGORIE 'GEVAARLIJKE OVERSTEЕК / GEVAARLIJK KRUISPUNT':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we 5 specifiekere types van opmerkingen:

Categorie 'Gevaarlijke oversteek / gevaarlijk kruispunt': 51 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Onoverzichtelijk kruispunt en/of slechte zichtbaarheid van het elkaar kruisende verkeer	25	49%
Oversteekinstructuur ontbreekt of is onvolledig, ondanks de drukte	14	27%
Oversteek of kruispunt is niet conflictvrij	7	14%
Zebraapad ontbreekt	3	6%
Hoge snelheid autoverkeer aan de oversteek	2	4%

Spreiding van de in deze categorie gemelde knelpunten:



Het blijft uiteraard opletten met de interpretatie van deze gegevens. Het feit dat de deelnemers aan de bevraging slechts 7 keer het 'niet

conflictvrij zijn' van een kruispunt aanhaalden, hoeft niet te betekenen dat het aantal niet-conflictvrije kruispunten in Lokeren beperkt is. Wél is het zo dat de deelnemers aan de bevraging meer de nadruk leggen op een ander fenomeen. Zowat de helft van de opmerkingen over gevaarlijke oversteken/kruispunten gaat over de geringe overzichtelijkheid van het kruispunt en/of over het feit dat het verkeer dat elkaar kruist op een oversteek of kruispunt, elkaar te laat of te slecht ziet.

Goed voor één derde van de opmerkingen over gevaarlijke oversteken en kruispunten: het volledige ontbreken van oversteekinfrastructuur of specifiek 'zebrapaden' op plaatsen met druk verkeer. En waar er wél oversteekinfrastructuur aanwezig is, zorgt de hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer vaak op z'n minst voor een onveilig 'gevoel' (en vermoedelijk ook vaak voor een effectief onveilige 'situatie').

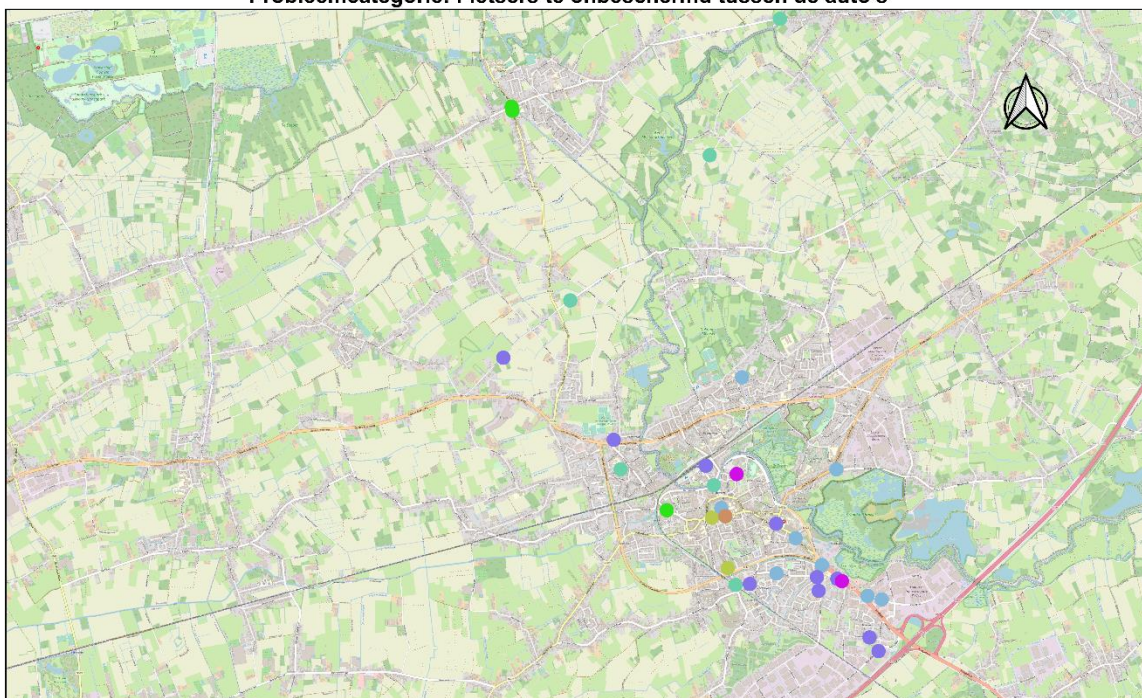
2. CATEGORIE 'FIETSERS EN/OF VOETGANGERS MOETEN ZICH TE ONBESCHERMD TUSSEN HET AUTOVERKEER MENGEN':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we **7 specifiekere types van opmerkingen**:

Categorie 'Fietzers en/of voetgangers moeten zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen': 42 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Geen fietsinfrastructuur versus druk en/of snel autoverkeer	14	33%
Automobilisten 'misbruiken' fietsinfrastructuur	10	24%
Te weinig ruimte voor fietsers	6	14%
Flankerende maatregelen ontbreken om de regels van de fietsstraat 'af te dwingen'	4	10%
Hoge snelheid autoverkeer	3	7%
Onoverzichtelijk kruispunt en/of slechte zichtbaarheid van het elkaar kruisende verkeer	3	7%
Geen flankerende maatregelen aan in- en uitritten van parkings, retailparken,...	2	5%

Spreading van de in deze categorie gemelde knelpunten:

Probleemcategorie: Fietzers te onbeschermd tussen de auto's



- Automobilisten misbruiken fietsinfrastructuur
- Flankerende maatregelen ontbreken om regels 'fietsstraat' af te dwingen
- Geen fietsinfrastructuur versus druk en/of snel autoverkeer
- Geen flankerende maatregelen aan in- en uitritten
- Hoge snelheid autoverkeer
- Onoverzichtelijk en/of slechte zichtbaarheid van 'kruisend' verkeer
- Te weinig ruimte voor fietsers

Heel wat voetgangers en fietsers voelen zich 'weggedrukt' door de gemotoriseerde weggebruikers. In een derde van de gevallen wordt hierbij verwezen naar het ontbreken van fietsinfrastructuur (fietspaden of minstens fietssuggestiestroken) in vaak drukke straten. Vaak ervaren de voetgangers en fietsers 'te weinig ruimte' tussen het drukke verkeer in.

Maar de aanwezigheid van een voet- of fietspad is niet altijd een garantie op meer veiligheid. Een kwart van de opmerkingen in deze categorie gaat over fiets- of voetpaden die met de regelmaat van een klok 'bezet' worden door auto's en vaak ook vrachtwagens. Fiets- of voetpaden die misbruikt worden als parkeerplaats ("*Snel even naar de supermarkt*") of als alternatieve 'invoegstrook' om de file aan een kruispunt 'sneller af te zijn'. Gelukkig zijn dit soort toestanden makkelijk te vermijden door het oprijden van die fietspaden voor auto's fysiek onmogelijk te maken door bijvoorbeeld een haagje.

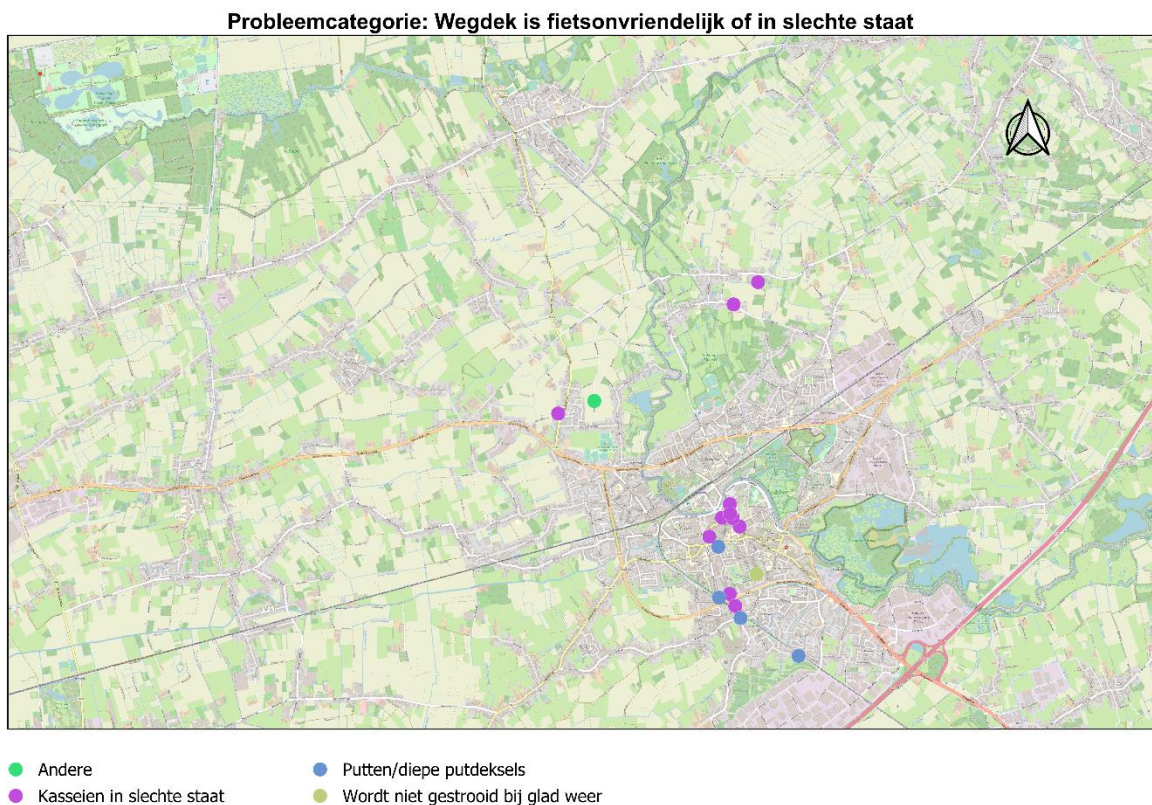
Fietsstraten en fietszones kunnen hierbij uiteraard een oplossing bieden. Maar zoals ook in het ['Rapport Fietstraten en Fietszones'](#) van Fietsberaad Vlaanderen wordt gesteld: fietsstraten en fietszones kunnen maar succesvol zijn als een aantal randvoorwaarden zijn vervuld. Een verkeersbordje en een geschilderd wegdek volstaan niet: er zijn ook heel wat flankerende maatregelen nodig. Op dat vlak heeft Lokeren een inhaalbeweging te maken, blijkt ook uit de gesprekken die het team achter Fietsersbond Lokeren voert met collega-fietsers.

3. CATEGORIE 'WEGDEK IS FIETSONVRIENDELIJK EN/OF IN SLECHTE STAAT':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we **4 specifiekere types van opmerkingen**:

Categorie 'Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat': 31 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Kasseien in slechte staat	22	71%
Putten/diepe putdeksels	5	16%
Hier wordt niet altijd gestrooid bij glad weer	2	6%
Andere	2	6%

Spreading van de in deze categorie gemelde knelpunten:



Kasseien hebben hun charme. Zeker in middeleeuwse stadskernen zoals die van Brugge of Siëna. Maar tegelijk maken kasseien een stad of dorp minder toegankelijk voor wie minder mobiel is. Als die kasseistroken zich bovendien in een bedenkelijke staat bevinden, worden die kasseistroken ook hinderlijk, oncomfortabel en zelfs gevaarlijk voor wie wél vlot te been (of te fiets) is.

Met 22 meldingen staat 'Kasseien in slechte staat' met stip op nummer 2 van de (over alle 'hoofdcategorieën' heen) meest gemelde (sub)types van opmerkingen. En dit ondanks het feit dat verscheidene van de genoemde straten en pleinen de voorbije jaren gerenoveerd werden...

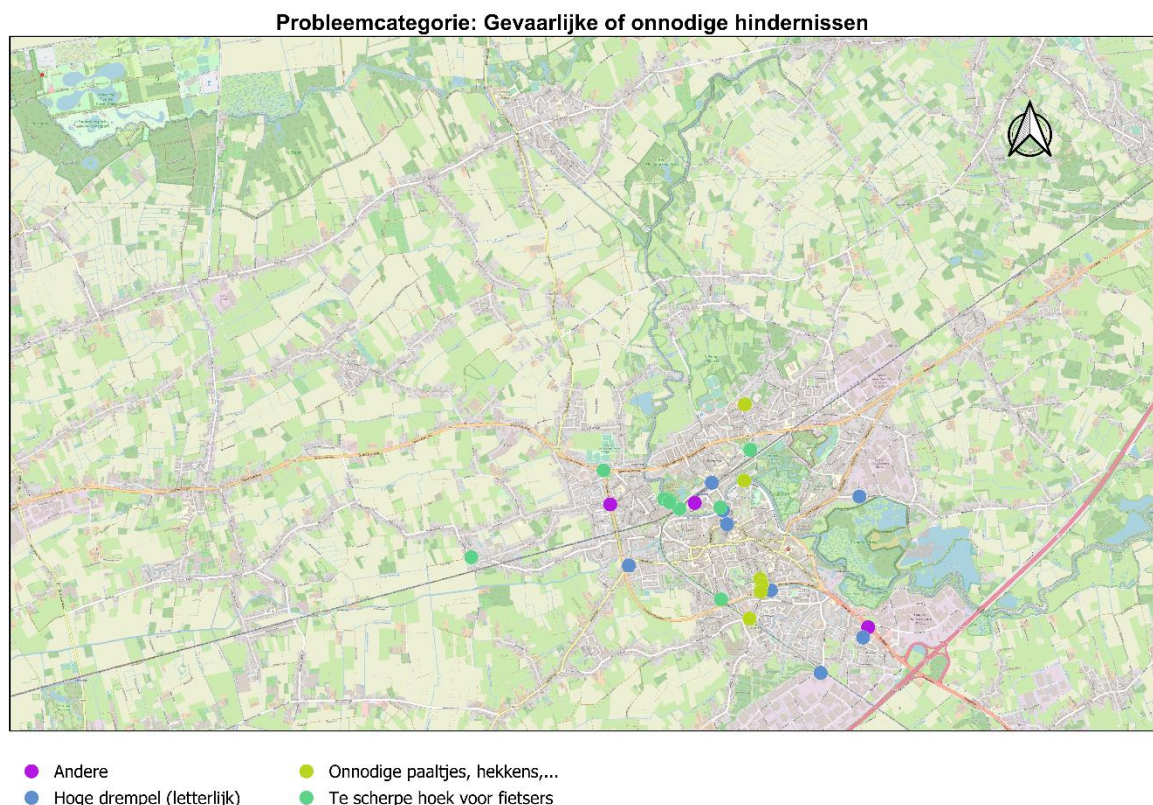
Ook putten en diepe putdeksels worden wel vaker als hinderlijk aangestipt: ze verlagen niet enkel het comfort, maar leiden ook tot materiaalpech voor fietsers, of zelfs tot valpartijen.

4. CATEGORIE 'ONNODIGE EN/OF GEVAARLIJKE HINDERNISSEN VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we 4 specifiekere types van opmerkingen:

Categorie 'Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en fietsers': 30 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Te scherpe afdraaihoek voor fietsers	11	37%
Hoge drempel (letterlijk)	10	33%
Onnodige paaltjes, hekkens,...	6	20%
Andere	3	10%

Spreiding van de in deze categorie gemelde knelpunten:



Soms wordt de veiligheid of het comfort van de Lokerse voetgangers en fietsers door onnodige hindernissen verstoord. Zo wordt bij de aanleg van wegen, paden of bruggen te weinig rekening gehouden met het feit dat fietsers nu eenmaal niet in een rechte hoek (90°) kunnen afdraaien.

Waardoor dat afdraaien moeilijk verloopt of fietsers zelfs de veronderstelde fietsstrook moeten verlaten of afsnijden. Wat noch de veiligheid, nog het fietscomfort ten goede komt.

‘Kaboeng, kaboeng’: fietsers kennen het geluid maar al te goed, van hun ritten naar school of het station. Hoge drempels, diepe goten, hoogteverschillen tussen het fietspad en de straat op de plek waar fietsers het fietspad moeten verlaten,... Ze zijn helaas nog te talrijk aanwezig en zorgen voor valpartijen, bandbreuken en zelfs voor fietsers die dan maar bewust dat stukje fietspad vermijden. Een keuze die hen anderzijds dan weer meer kans doet lopen op conflicten met het gemotoriseerde verkeer.

Ook paaltjes of hekkens midden het fietspad worden wel vaker als hinderlijk gesignaleerd. Terecht, want ook het [Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen](#) bepaalt: *“Obstakels op fietspaden betekenen een permanente hinder voor de fietser en zijn een belangrijke oorzaak van eenzijdige fietsongevallen. In het donker, bij slechte weersomstandigheden of ook bij het fietsen in groep zijn ze vaak niet goed zichtbaar. Vaak wegen de voordelen ervan niet op tegen de nadelen. Dit Vademecum beveelt dan ook aan om geen obstakels te plaatsen op of aan fietspaden. Obstakels op fietspaden, zoals paaltjes, worden in de praktijk vaak toegepast voor het weren van gemotoriseerd verkeer. Een incidenteel voertuig op het fietspad rechtvaardigt echter niet de plaatsing van paaltjes”*

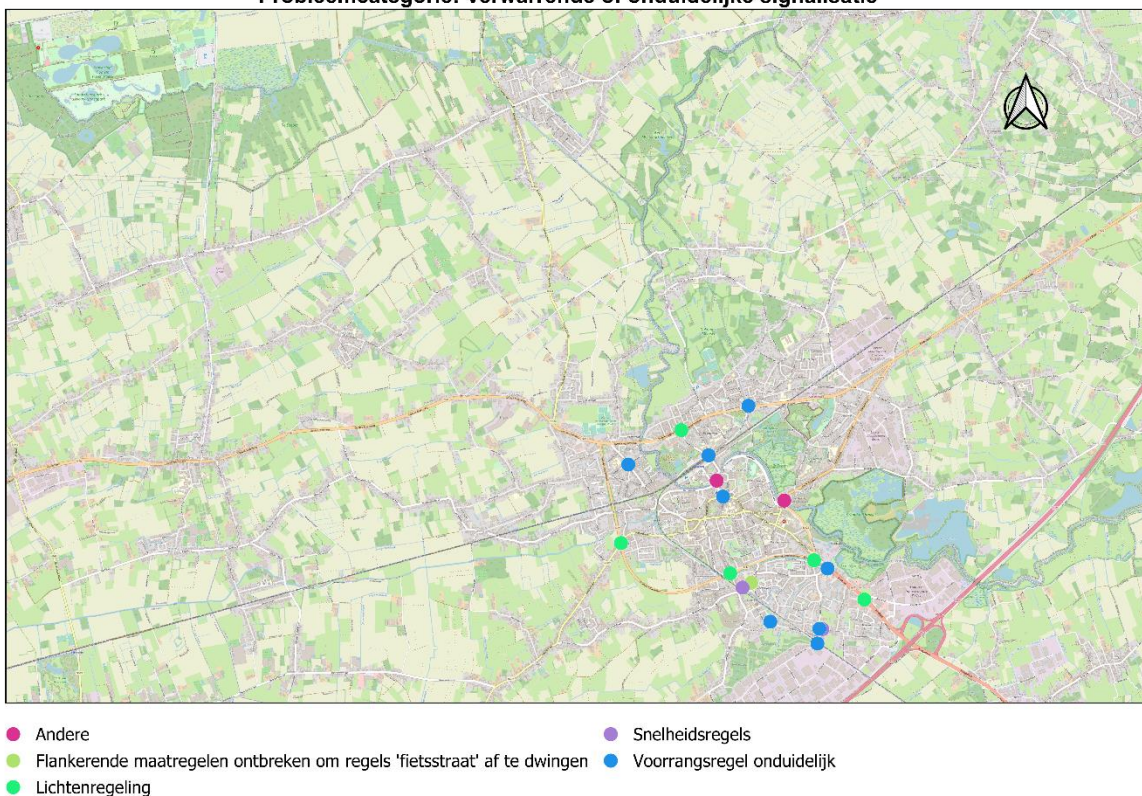
5. CATEGORIE ‘ONDUIDELIJKE OF VERWARRENDE SIGNALISATIE’:

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we 5 specifiekere types van opmerkingen:

Categorie ‘Onduidelijke of verwarrende signalisatie’: 22 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Vorrangsregel is onduidelijk	10	45%
Lichtenregeling zorgt voor verwarring	5	23%
Maximale snelheid (per weggebruiker) onduidelijk	3	14%
Flankerende maatregelen ontbreken om de regels van de fietsstraat ‘af te dwingen’	2	9%
Andere	2	9%

Spreiding van de in deze categorie gemelde knelpunten:

Probleemcategorie: Verwarrende of onduidelijke signalisatie



Signalisatie en verkeersinfrastructuur dienen per definitie de verkeersstromen in goede banen te leiden. Het is dan ook pijnlijk vast te stellen dat uit de bevraging liefst 22 meldingen kwamen over signalisatie die net het omgekeerde doet: verwarring stichten. En waar er verwarring is, is er gevaar...

In bijna driekwart van dat soort meldingen gaat het over onduidelijkheid over de voorrangsregels of over een verwarringscheppende regeling van de verkeerslichten. Dat het Vlaams Agentschap voor Wegen en Verkeer destijds nieuwe richtlijnen uitvaardigde, waarbij fietsers en voetgangers niet langer simultaan groen hebben, komt ongetwijfeld de doorstroming van het autoverkeer ten goede. Maar het systeem heeft ook nadelen: verscheidene respondenten gaven bijvoorbeeld aan hoe zij door automobilisten agressief bejegend worden wanneer zij de N47 oversteken: de automobilisten zien enkel het rode licht voor de voetgangers, niet het groene licht voor de fietsers en... trekken foute conclusies.

Op verscheidene plaatsen spreekt de signalisatie rond de voorrangsregels zichzelf tegen. Niet zelden na een lokale wijziging van de voorrangsregels, waarbij oude signalisatie niet of onvoldoende wordt verwijderd.

Tot slot geven nogal wat gebruikers van speedelecs zélf aan dat ze niet altijd weten wáár ze wel of niet mogen rijden en tegen welke snelheid. Vormingssessies, sensibilisatie en signalisatie kunnen hierbij van nut zijn.

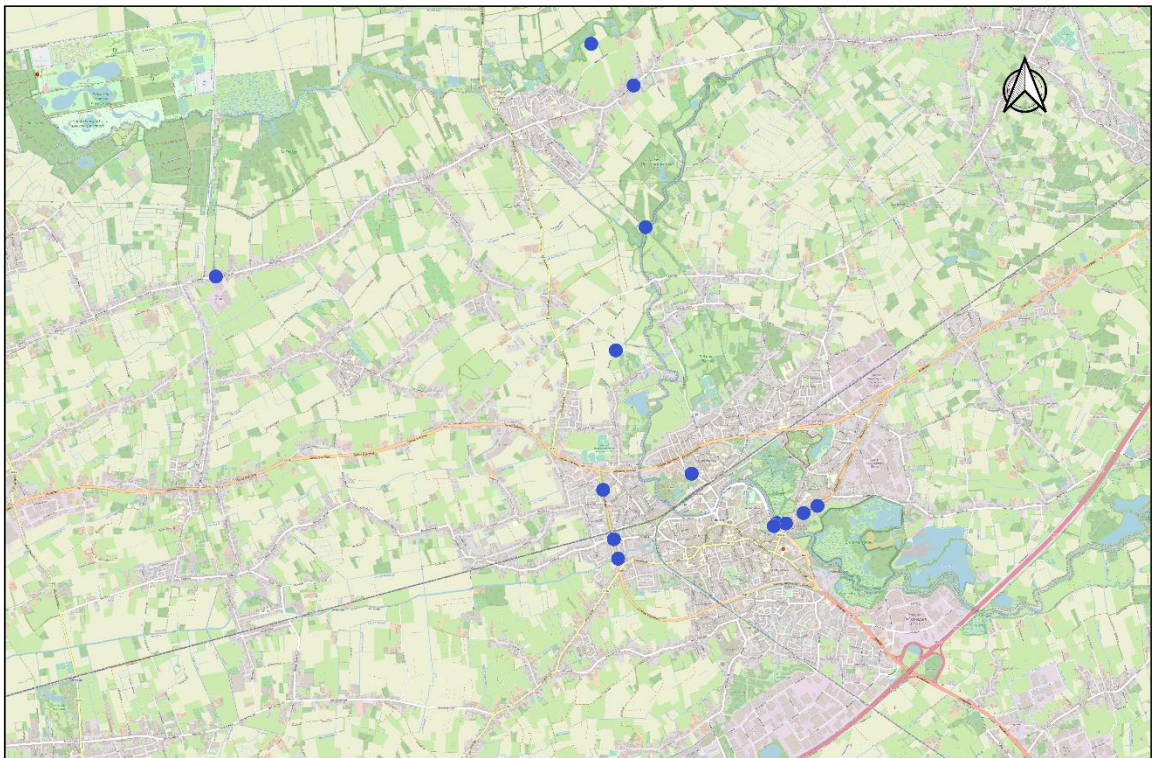
6. CATEGORIE 'FIETSPAD MET GEBREKEN':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we 3 specifiekere types van opmerkingen:

Categorie 'Fietspad met gebreken': 17 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Fietspad is te smal	6	35%
Ondergrond van het fietspad is niet geschikt, vervuild of in slechte staat	6	35%
Putten/diepe putdeksels	5	29%

Spreiding van de in deze categorie gemelde knelpunten:

Probleemcategorie: Fietspad vertoont gebreken



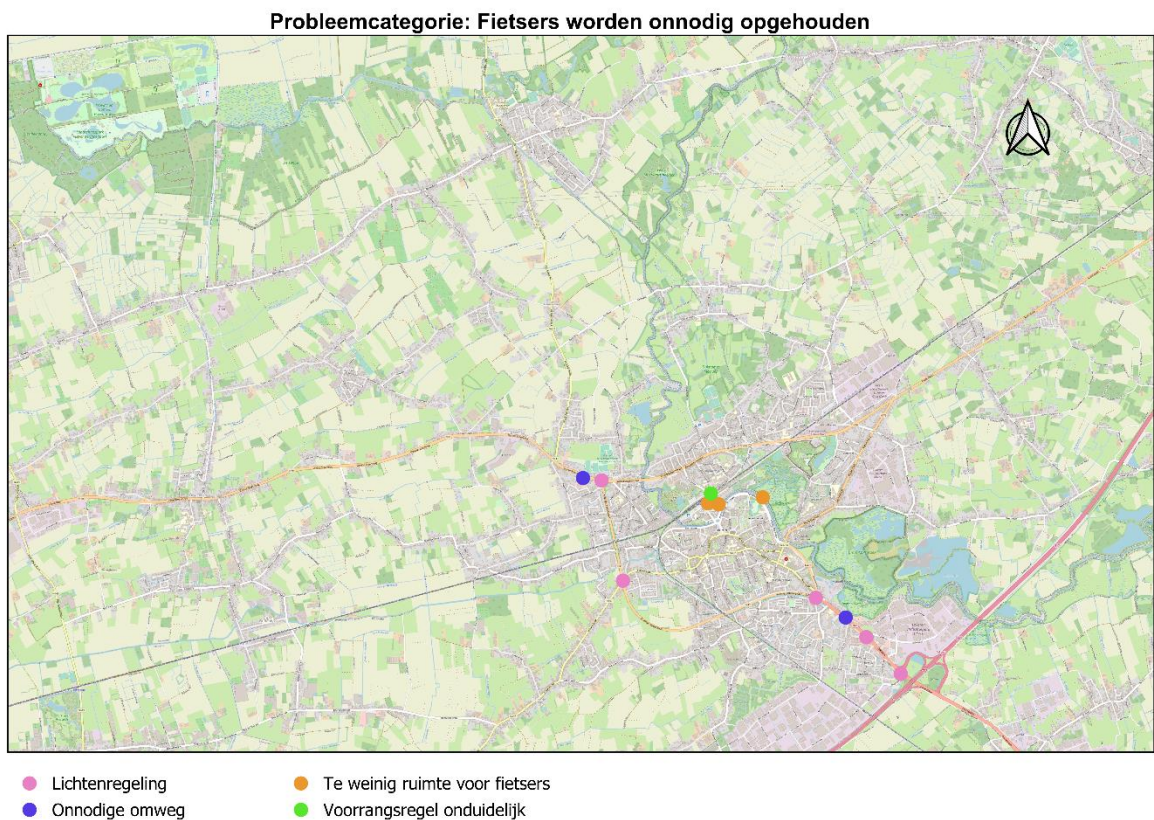
De opmerkingen over gebrekkige fietspaden zijn min of meer gelijk verdeeld over de smalheid van sommige fietspaden (met sommige delen van de Oude-Bruglaan als absolute dieptepunt), problemen met of op de ondergrond en de putten en diepe putdeksels die ook al in de straten zonder aparte fietspaden veelvuldig vernoemd werden.

7. CATEGORIE 'FIETSERS EN/OF VOETGANGERS WORDEN ONNODIG OPGEHOUDEN':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we **4 specifiekere types van opmerkingen**:

Categorie 'Fietzers en/of voetgangers worden onnodig opgehouden': 16 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Nadelige lichtenregeling voor voetgangers en/of fietsers	9	56%
Voetgangers en/of fietsers moeten een onnodige omweg doen	3	19%
Te weinig ruimte voor voetgangers en/of fietsers, waardoor zij soms halt moeten houden of mee in de autofile staan	3	19%
Vorrangsregel is onduidelijk	1	6%

Spreading van de in deze categorie gemelde knelpunten:



We verwezen in de inleiding bij deze analyse al naar de vier V's in de stap- en fietsvisie van Fietzersbond Lokeren. Eén van die V's staat voor 'voordelig': als je meer mensen voor de fiets of een wandeling wil doen kiezen, moeten die fietsers en voetgangers voordelen ervaren bij hun keuze. Zeker als het gaat over mensen die met de fiets of te voet naar school, het werk of het station trekken. Voor hen gaat het niet over een recreatief tochtje, maar over een functionele verplaatsing, waarbij ze liefst zo weinig mogelijk tijd verliezen.

Verscheidene respondenten gaven aan dat zij aan bepaalde oversteken altijd moeten stoppen. Het verkeerslicht springt er maar op groen als de fietser of voetganger de drukknop gebruikt. Zelfs al hebben de automobilisten rood. Een oponthoud dat voor onnodig tijdverlies zorgt en ook het tempo breekt.

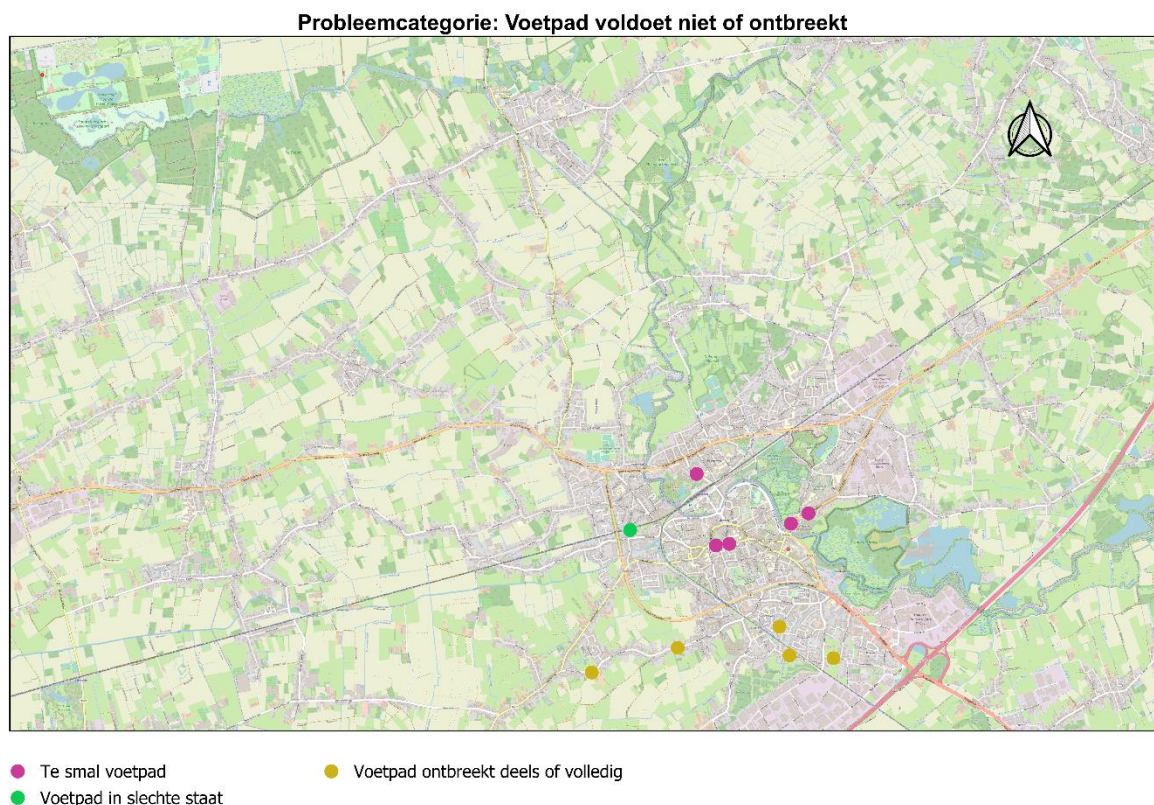
Even pijnlijk is bijvoorbeeld de situatie aan het recent heraangelegde Stationsplein. Er was en is ruimte zat voor aparte fietspaden, maar toch werd gekozen voor een gemengd gebruik van de rijweg. Waarbij fietsers, op enkele acrobaten na, verplicht worden mee aan te schuiven in de ochtendlijke en avondlijke autofiles. Weg de voordelen van de keuze voor de fiets...

8. CATEGORIE 'VOETPAD ONTBREEKT OF VOLDOET NIET':

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we **3 specifiekere types van suggesties**:

Categorie 'Voetpad ontbreekt of voldoet niet': 13 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Voetpad ontbreekt deels of volledig	6	46%
Voetpad is te smal	6	46%
Voetpad is in slechte staat	1	8%

Spreading van de in deze categorie gemelde knelpunten:



Gezien de bevraging uitging van ‘Fietzersbond’ Lokeren, voelden de voetgangers zich wellicht iets minder aangesproken. Want in de gesprekken van de kernleden van Fietzersbond Lokeren met andere Lokeraars, wordt het gebrek aan voetpaden en de slechte staat van de bestaande voetpaden wel vaker aangehaald. Het relatief beperkte aantal meldingen rond deze problematiek moet in die zin dus wat gerelativeerd worden. Het is geen toeval dat de Lokerse Ouderenraad verscheidene slechte voetpaden opnam in haar zeven ‘[knelpuntwandelingen](#)’.

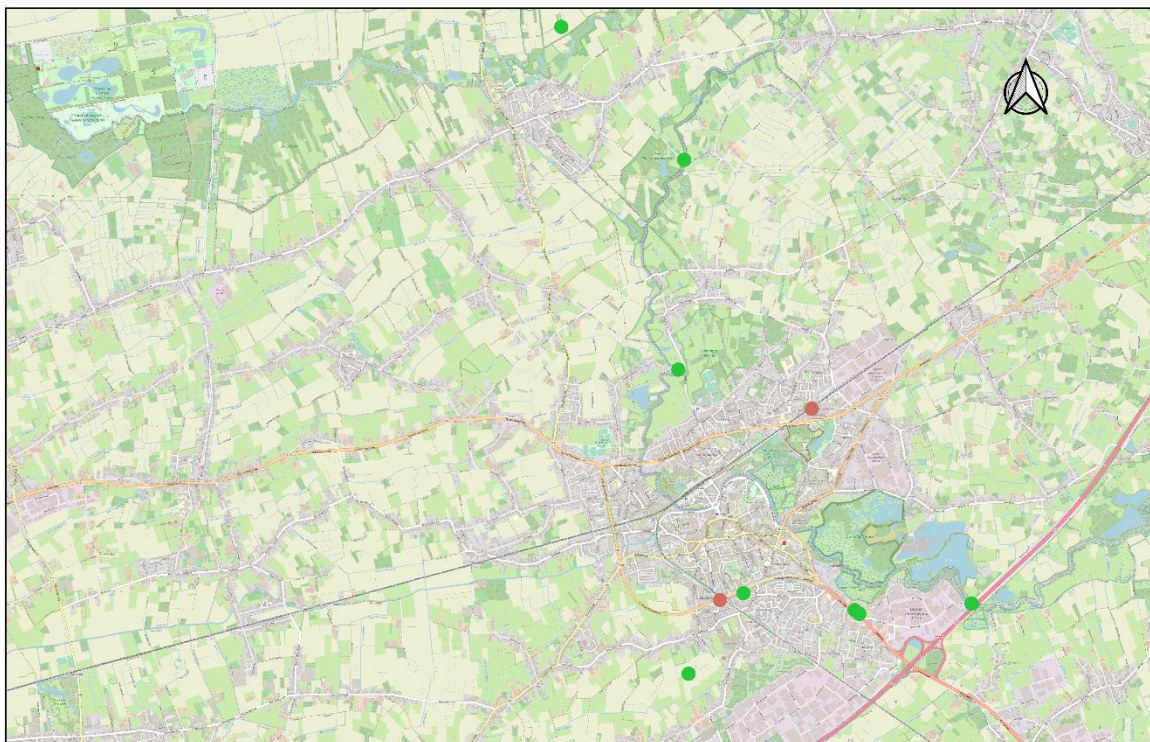
9. CATEGORIE ‘OPPORTUNITEIT OM EEN NIEUWE STAP- OF FIETSVERBINDING TE VOORZIEN’:

Bekijken we de opmerkingen in deze categorie van naderbij, dan ontdekken we 2 specifiekere types van opmerkingen:

Categorie ‘Opportunititeit om een nieuwe stap- of fietsverbinding te voorzien’: 11 meldingen (100%)		
Subtype	Aantal meldingen	% binnen deze categorie
Wandel- of fietsdoorsteken creëren door trage wegen te herwaarderen	9	82%
Oplossing bieden voor onnodige omweg voor voetgangers en/of fietsers	2	18%

Spreiding van de in deze categorie gemelde knelpunten:

Probleemcategorie: Extra verbinding voorzien



● Onnodige omweg ● Trage wegen herwaarderen

De Lokeraars kennen als geen ander de ‘trage wegen’ in hun eigen buurt. Dat bleek ook bij de recente inventarisatie van de ‘trage wegen’ door vrijwillige ‘padvinders’. De herwaardering van die trage wegen biedt mogelijkheden tot het heropvissen van oude en het creëren van nieuwe stap- en fietsverbindingen. Hoewel Fietsersbond Lokeren daar bij haar bevraging niet specifiek naar polste, kwamen spontaan toch verscheidene ideeën binnen. Met zowel trajecten voor recreatieve als voor functionele stappers en fietsers. Vaak biedt zo’n doorsteek een veiliger en/of aangenamer alternatief.

10. DE ANDERE CATEGORIEËN:

Voor de andere ‘categorieën’ van meldingen dringt zich geen verdere verfijning op:

- De 8 meldingen over ‘Slecht zicht op tegenliggers’ zijn allen gelijkaardig
- Er was maar één melding in de categorie ‘Goede voorbeelden’
- Er was maar één melding in de categorie ‘Tekort aan fietsrekken’

Ook hier is enige nuancering of duiding bij het lage aantal meldingen in deze categorieën op zijn plaats.

Zoals eerder gesteld: in het vragenformulier is niet expliciet naar goede voorbeelden gevraagd. Een specifieke bevraging naar ‘good practices’ in Lokeren zou ongetwijfeld veel meer inspirerende meldingen opgeleverd hebben.

En omgekeerd: het feit dat maar één iemand melding deed over een gebrek aan fietsrekken (aan het station), betekent geenszins dat er geen nood is aan meer fietsparkeerplaatsen. Ook dat merken de kernleden van Fietsersbond Lokeren in hun gesprekken met collega-fietsers. Daarnaast belangrijk om mee te nemen uit die ene ontvangen reactie: het gaat ‘m niet enkel over een te klein aantal fietsrekken, maar ook over de kwaliteit van de fietsrekken en de beschikbare ruimte tussen de fietsen. In het bijzonder aan het station worden de fietsrekken onderbenut omdat de beschikbare fietsrekken niet bruikbaar zijn voor fietsen met iets bredere banden of voor fietsen met een breder stuur, of voor langere fietsen (bakfietsen), of... Variatie, kwaliteit en ook signalisatie (in functie van die variatie) worden steeds meer een absolute noodzaak als het over fietsparkeerplekken gaat.

ANALYSE VAN DE GEMELDE KNELPUNTEN OP BASIS VAN DE '4 V'S'

RANGSCHIKKING EN SPREIDING PER 'V-PRINCIPE'

Zoals in de inleiding al vermeld: Fietzersbond Lokeren is ervan overtuigd dat je mensen pas overtuigt om vaker te stappen of te fietsen als je niet enkel inzet op de veiligheid, maar op de totaalbeleving van de 'stappers en trappers'.

Concreet: bij alle plannen, beslissingen en afspraken die een link hebben met mobiliteit, moeten de werkprincipes van de 4 V's afgetoetst worden:

1. **Veilig:** de stap- en fietsroutes moeten verkeersveilig zijn en voelen
2. **Voordelig:** de keuze om te stappen of te fietsen moet duidelijke voordelen bieden
3. **Verleidelijk:** stappen en fietsen moet aantrekkelijk zijn
4. **Volledig:** minstens de prioritaire stap- en fietstrajecten moeten over het volledige traject en doorheen het volledige jaar veilig, voordelig en verleidelijk zijn

We bekijken de resultaten van de bevraging daarom ook eens vanuit het perspectief van de 4 V's. Van elke melding werd bepaald welke van de 4 V's de essentie en/of oorzaak van het probleem is.

De 'V' van volledig hebben we bij de verwerking van de bevraging gemakshalve enkel gereserveerd voor de suggesties tot het voorzien van extra verbindingen: de meest letterlijke '*missing links*'.

De meldingen uit de bevraging bleken op de volgende manier over de 4 V's verdeeld:

Rangnr	V-werkprincipe	Aantal meldingen	% van het totale aantal meldingen
01	Veilig	137	56%
02	Verleidelijk	78	32%
03	Voordelig	17	7%
04	Volledig	11	5%

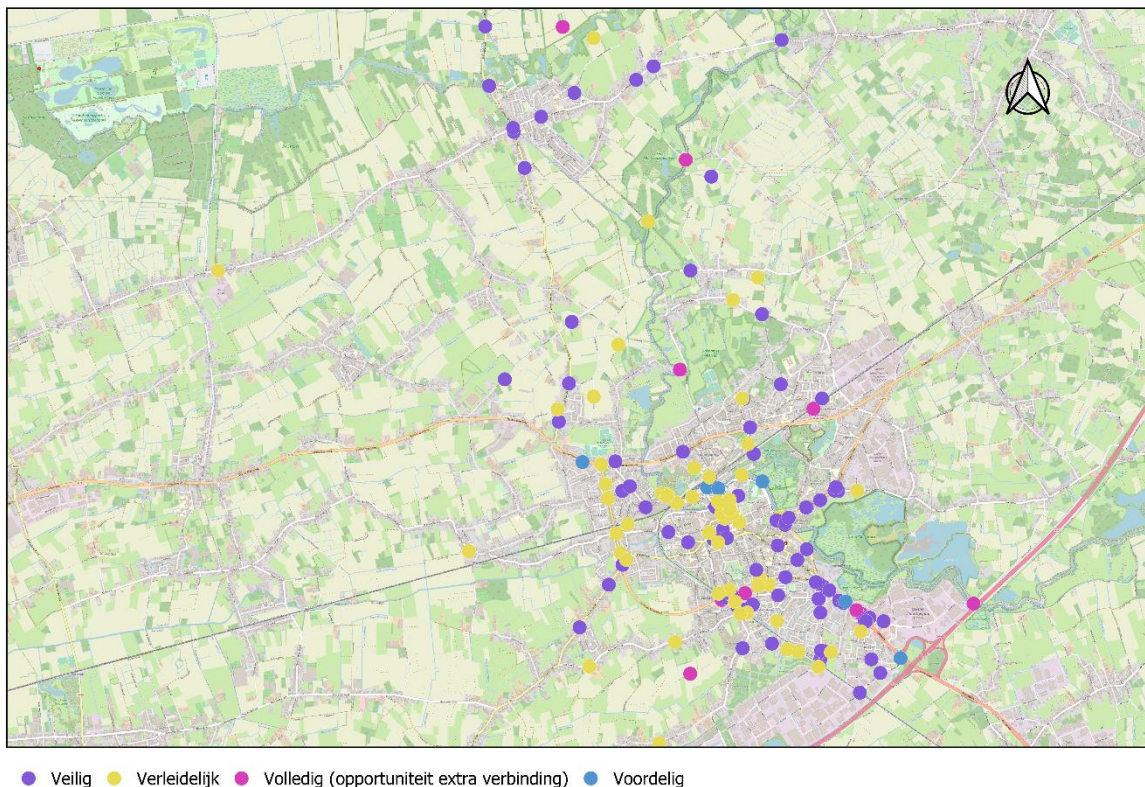
Veiligheid staat voor de Lokeraar met stip op één: 137 meldingen (56% van alle meldingen gaan in essentie over veiligheid). Tegelijk gaat liefst 44% van alle meldingen over in essentie over iets anders dan de veiligheid. Erg betekenisvol: bijna één derde (!) van de opmerkingen slaat op de verleidelijkheid van de stap- en fietstrajecten. De V's van 'Voordelig' en 'Volledig' sluiten de rij.

Gevisualiseerd op kaart, valt op dat de V's van 'voordelig' zich vooral situeren op enkele hoofdassen van het functionele fietsverkeer. Dat is geen toeval: dat zijn de assen die fietsers gebruiken om zo snel mogelijk op hun

bestemming (school, werk, station,...) te geraken. Op die trajecten zorgen voor de fietser nadelige situaties uiteraard voor frustratie.

De andere V's komen meer verspreid voor:

De vier V's: verleidelijk, volledig, voordelig en veilig



DE SOORTEN OPMERKINGEN PER 'V-PRINCIPE'

Wanneer we de verdeling van de meldingen uit de bevraging tegelijk bekijken vanuit het oogpunt van de 4 V's én de (hoofd)categorieën waarmee we diezelfde meldingen opdeelden, krijgen we een meer concrete vertaling van die 4 V's te zien:

1. WERKPRINCIPE 'VEILIG' STAPPEN EN FIETSEN

De meldingen waarvan de essentie en/of oorzaak de 'Veiligheid' van het stappen en fietsen is, zijn behoorlijk divers. We vinden hier immers meldingen uit liefst **10 categorieën** van opmerkingen:

Werkprincipe 'Veilig' stappen en fietsen: 137 meldingen (100%)			
Rangnr	Type opmerking	Aantal meldingen	% binnen deze V
01	Gevaarlijke oversteek en/of gevaarlijk kruispunt	51	37%
02	Fietsers en/of voetgangers moeten zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen	42	31%

03	Onduidelijke of verwarrende signalisatie	21	15%
04	Slecht zicht op tegenliggers	8	6%
05	Fietspad met gebreken	5	4%
	Voetpad ontbreekt of voldoet niet	5	4%
07	Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat	2	1,5%
08	Fietsers en/of voetgangers worden onnodig opgehouden	1	0,7%
	Goed voorbeeld	1	0,7%
	Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en/of fietsers	1	0,7%

Ruim twee derde van de opmerkingen over een gebrekkige 'Veiligheid' voor stappers en fietsers gaat over enerzijds gevaarlijke oversteken en/of gevaarlijke kruispunten en anderzijds over het feit dat fietsers en voetgangers zich te onbeschermd tussen het autoverkeer moeten mengen.

Er waren ook liefst 21 meldingen waarbij men aangaf dat de veiligheid in het gedrang komt door onduidelijke of verwarrende signalisatie. Terwijl die signalisatie in principe de veiligheid net ten goede zou moeten komen.

Gebrekkige voet- of fietspaden of een slecht wegdek zou je op het eerste gezicht vooral met de 'verleidelijkheid' van een stap- of fietstraject in verband brengen. Maar er waren ook verscheidene meldingen waarbij die gebrekkige infrastructuur vooral werd aangeduid als de voornaamste oorzaak van een onveilige situatie. Het veel te smalle fietspad in de Oude-Bruglaan is daarvan het meest gegeven voorbeeld.

Verder waren er voorbeelden van het 'onnodig ophouden' van en 'onnodige hindernissen voor' voetgangers en fietsers die in de eerste plaats als een probleem voor de 'veiligheid' (eerder dan voor de 'verleidelijkheid' of 'voordeligheid') werden gemeld.

2. WERKPRINCIPE 'VERLEIDELIJK' STAPPEN EN FIETSEN

De meldingen waarvan de essentie en/of oorzaak de 'Verleidelijkheid' van het stappen en fietsen' is, zijn in 5 categorieën van opmerkingen onder te verdelen:

Werkprincipe 'Verleidelijk' stappen en fietsen: 78 meldingen (100%)			
Rangnr	Type opmerking	Aantal meldingen	% binnen deze V
01	Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en/of fietsers	29	37%
02	Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat	28	36%
03	Fietspad met gebreken	12	15%
04	Voetpad ontbreekt of voldoet niet	8	10%
05	Onduidelijke of verwarrende signalisatie	1	1%

Misschien ietwat verrassend: het zijn de als onnodig en gevaarlijk ervaren hindernissen (paaltjes of hekken op het midden van het fietspad, hoge borduren, te scherpe ‘afdraaihoeken’) die de ‘verleidelijkheid’ van het stappen en fietsen in Lokeren het meest teniet doen. Het zijn obstakels die zeker mensen die zich al wat minder stabiel voelen op een fiets, weerhouden om nog de fiets van stal te halen. De kernleden van de Fietzersbond horen dit wel vaker bij oudere fietsers, die op den duur niet meer durven fietsen. Wat jammer is, zowel op het vlak van het onderhouden van hun fysieke conditie, als voor hun dreigende sociale isolement.

De beruchte paaltjes en hekkens worden in het kader van de ‘verleidelijkheid’ van het stappen en fietsen in Lokeren op korte afstand gevolgd door klachten over het wegdek (kasseien, putdeksels,...).

Bijzonder: iemand gaf aan dat ook de onduidelijke snelheidsregels voor e-bikes ten koste gaat van de verleidelijkheid van het fietsen. Die persoon had het concreet over duo’s of groepen die in een gemengde samenstelling (gewone fietsen en e-bikes) ‘samen’ willen fietsen.

3. WERKPRINCIPE ‘VOORDELIG’ STAPPEN EN FIETSEN

De meldingen waarvan de essentie en/of oorzaak de ‘Voordeligheid’ van het stappen en fietsen’ is, zijn vrij homogeen: slechts drie categorieën van opmerkingen zijn hier vertegenwoordigd:

Werkprincipe ‘Voordelig’ stappen en fietsen: 17 meldingen (100%)			
Rangnr	Type opmerking	Aantal meldingen	% binnen deze V
01	Fietzers en/of voetgangers worden onnodig opgehouden	15	88%
02	Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat	1	6%
	Tekort aan fietsrekken	1	6%

In de stedelijke context is een voetganger of fietser vaak sneller dan een automobilist. Alle zaken die dit voordeel letterlijk en figuurlijk ‘afremmen’(zoals een nadelige verkeerslichtenregeling), worden dan ook als een afbreuk aan de ‘voordelen’ van het stappen en fietsen ervaren. Zeker voor functionele wandelingen en fietsritten (bijvoorbeeld naar de school, het werk of het station) is het nu eenmaal belangrijk om snel van punt A naar punt B te geraken.

Bij wie twijfelt tussen de auto of stappen/de fiets, speelt de afweging in tijd een belangrijke rol bij de keuze van het vervoermiddel. En daarbij gaat het niet enkel over snelheid, maar ook over de nabijheid van een auto- of fietsparking. We herhalen nogmaals dat de kernleden van de Fietzersbond in hun gesprekken met andere fietsers wel vaker klachten horen over een gebrek aan fietsrekken (en hun spreiding over het hele grondgebied) dan die ene melding in de bevraging doet vermoeden.

Eén iemand gaf aan dat de binnenstad zo ontoegankelijk is, dat dit voor haar alle voordelen van de keuze om te stappen of te fietsen ontnemt.

4. WERKPRINCIPE 'VOLLEDIGHEID' BIJ HET STAPPEN EN FIETSEN

Zoals eerder gemeld, telden we bij de bewerking van de gegevens uit de bevraging enkel de suggesties voor extra verbindingen tot de V van 'Volledig'.

INSPELEN OP DE 'VEILIGHEID' VIA DE ANDERE V'S?

Van de 4 V's werd het principe van de 'Veiligheid' veruit het meeste genoemd als de essentie of de oorzaak van knelpunten.

Het leek ons interessant om ook na te gaan in hoeverre de knelpunten die in essentie gaan over één van de andere V's (Verleidelijk, Voordelig, Volledig), onrechtstreeks ook gevolgen hebben voor de 'Veiligheid' van de voetgangers en fietsers. Elke melding schatten we hierop apart in, wat resulteerde in volgende cijfers:

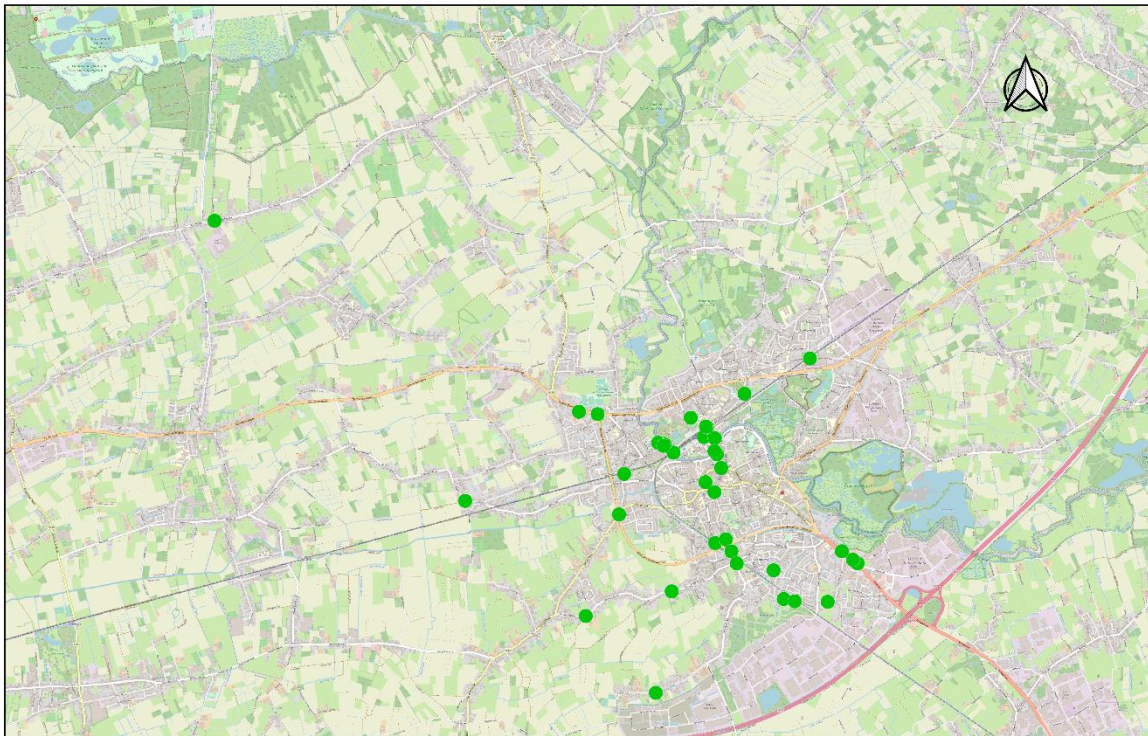
Meldingen rond 'Verleidelijkheid', 'Voordeligheid' en 'Volledigheid' die onrechtstreeks ook gevolgen hebben voor de 'Veiligheid'		
V-principe	Aantal meldingen met onrechtstreekse gevolgen voor de 'Veiligheid'	% van het totale meldingen binnen dat V-principe
Verleidelijkheid	39 op 78 meldingen rond Verleidelijkheid	50%
Voordeligheid	8 op 17 meldingen rond Voordeligheid	47%
Volledigheid	3 op 11 meldingen rond Volledigheid	27%

Liefst de helft van de meldingen rond 'Verleidelijkheid' hebben ook een onrechtstreekse invloed op de 'Veiligheid'. Dat geldt in bijna even sterke mate voor de gemelde 'inbreuken' op de voordelen die je als voetganger of fietser ervaart.

En ruim een kwart van de voorgestelde nieuwe stap- en fietsverbindingen zouden een veiligere route voor stappers en fietsers als onrechtstreeks gevolg hebben.

Gevisualiseerd op kaart:

Knelpunten waarbij probleem in essentie niet de V van Veiligheid is maar waar toch de veiligheid in het gedrang komt



- Knelpunt waarbij veiligheid negatief wordt beïnvloedt door het lokaal probleem maar niet tot de V van Veiligheid behoort aangezien het probleem een andere focus heeft.

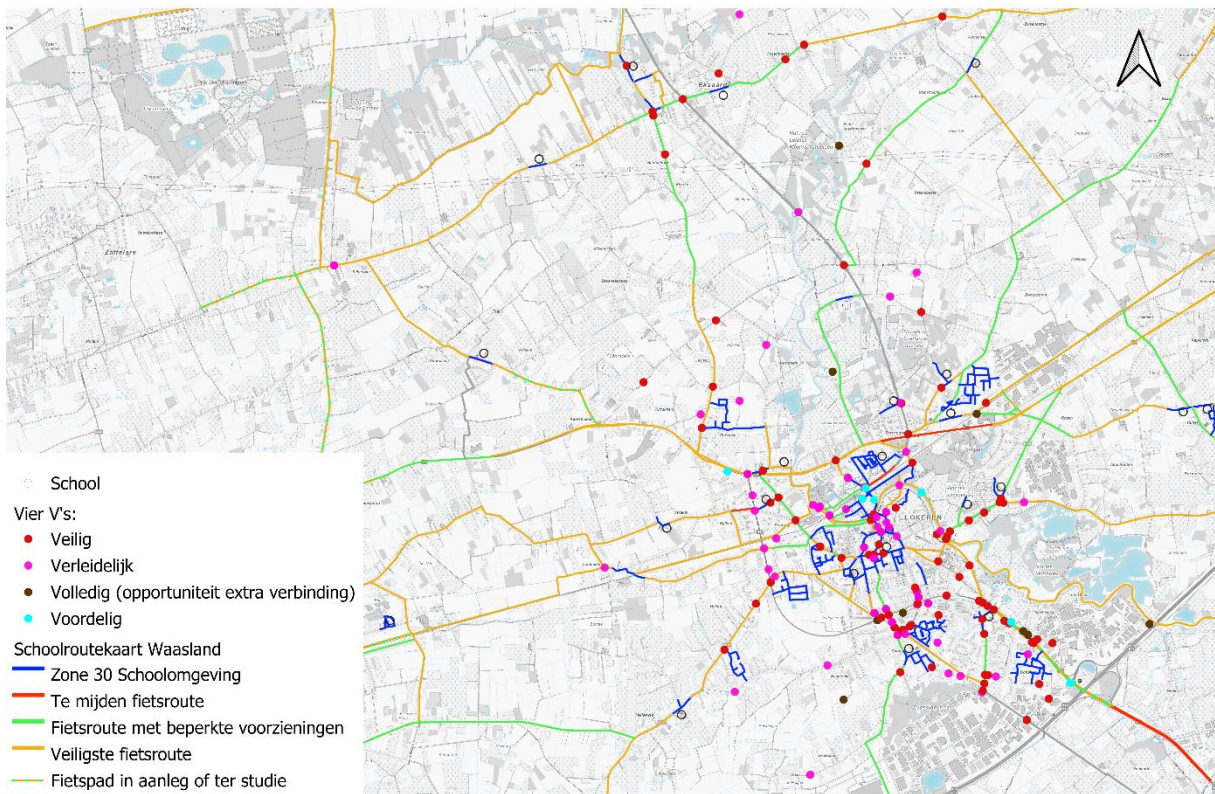
Vrij vertaald voor de beleidsmakers: inzetten op de totaalbeleving van de stappers en trappers, heeft heel vaak ook positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

DE V'S VERSUS DE 'VEILIGE SCHOOLTRAJECTEN'

In 2017 stelden de mobiliteitsdienst van Provincie Oost-Vlaanderen, Interwaas en de betrokken lokale besturen een '[Schoolroutekaart Lokeren en Moerbeke](#)' op. Een bijzonder interessante tool om de knelpunten uit de bevraging van de Fietsersbond af te zetten tegenover de 'aangewezen' fietsroutes naar de Lokerse scholen. Ook al is de Schoolroutekaart inmiddels op enkele plekken achterhaald (*onder andere het vernieuwde op- en afrittencomplex N47/E17 met de nieuwe fietstunnel onder één van de afritten én vernieuwde fietspaden langs een deel van de N47 is nog niet opgenomen op die Schoolroutekaart*).

Het is meteen ook een alternatieve manier om het V-principe van de 'Volledigheid' toe te passen op de resultaten van de bevraging: hoeveel van de in de bevraging geformuleerde knelpunten vormen een soort van 'missing link' in de aanbevolen fietsroutes naar de Lokerse scholen?

Schoolroutekaart vergelijken met gevonden knelpunten



Vergelijken we de knelpunten uit onze analyse met de Schoolroutekaart², dan bekomen we deze resultaten:

Type route in Schoolroutekaart	Aantal knelpunten uit de bevraging Fietsersbond op dat type van route	Percentage op totale aantal knelpunten
Veiligste fietsroute (groen)	92	38%
Fietsroute met beperkte voorzieningen (blauw)	50	21%
Zone 30 schoolomgeving (oranje)	34	14%
<i>Geen match met Schoolroutekaart of niet van toepassing ('algemeen' knelpunt)</i>	67	27%

Ruim de helft van de in de bevraging gemelde knelpunten situeren zich ofwel op de 'Veiligste fietsroute' van de Schoolroutekaart, ofwel in een 'Zone 30 schoolomgeving'. Enerzijds is dat een jammerlijke vaststelling: uitgerekend de fietsroutes die aan de kinderen en jongeren worden aanbevolen om naar school te fietsen, bevatten de meeste knelpunten. Anderzijds vermoeden we dat wie de bevraging invulde, zich vooral focuste op de eigen vaste 'functionele' fietsroutes, die ongetwijfeld vaak overlappen met de aanbevolen schoolfietsroutes...

² De groen-oranje stippellijn uit de Schoolroutekaart ("Fietspad in aanleg of ter studie") hebben we bij onze vergelijking als een groene lijn ("Veiligste fietsroute") geïnterpreteerd op die plekken waar sinds 2017 de infrastructuur vernieuwd is (in casu: de Zelebaan).

Vandaar dat het interessant is om onze vergelijking nog wat te verfijnen. Welke V-principes worden op die aanbevolen schoolfietsroutes het meeste op de korrel genomen?

Type route in Schoolroutekaart	Aantal knelpunten 'Veilig'	Aantal knelpunten 'Verleidelijk'	Aantal knelpunten 'Voordelig'	Aantal knelpunten 'Volledig'
Veiligste fietsroute (groen)	46	31	11	4
Fietsroute met beperkte voorzieningen (blauw)	32	14	4	0
Zone 30 schoolomgeving (oranje)	24	9	0	1
<i>Geen match met Schoolroutekaart of niet van toepassing ('algemeen' knelpunt)</i>	35	24	2	6

We merken opnieuw een grote verscheidenheid. De 'veiligheid' blijkt ook op de aanbevolen schoolfietsroutes ('Veiligste fietsroute' en 'Zone 30 schoolomgeving' in de Schoolroutekaart) het vaakst aangeduide essentiële probleem. Maar ook het gebrek aan 'Verleidelijkheid' scoort hoog. Ook voor de schoolgaande jeugd geldt dus: het volstaat niet om enkel in te zetten op meer verkeersveiligheid. Ook op de aanbevolen schoolfietsroutes is de 'totaalbeleving' van belang om de keuze voor de fiets (boven een autoritje met de ouders) te bewerkstelligen.

VOORNAAMSTE CONCLUSIES

De bevraging van Fietsersbond Lokeren leverde 210 meldingen van 71 verschillende deelnemers op. Bij de verwerking werden ook 33 nog niet opgeloste knelpunten uit de 'Buurtbevraging Lokeren-Zuid'³ uit 2018 toegevoegd.

De bevraging biedt ons enerzijds interessante en bruikbare informatie. Maar anderzijds noteerden we ook enkele verbeterpunten voor eventuele volgende bevragingen:

- Het aantal deelnemers viel lager uit dan verwacht
- We ontvingen geen reacties over Doorslaar, Heiende,... Wat doet vermoeden dat de bevraging niet over het volledige grondgebied verspreid raakte.
- Er waren relatief weinig meldingen vanuit het oogpunt van de voetgangers. Dat de bevraging uitging van de Fietsersbond, leidde bij de deelnemers wellicht op een iets te enge focus op fietssituaties.
- De doelstelling om ook 'good practices' te verzamelen, werd door de formulering van de vraagstelling gerateerd.

Ondanks die verbeterpunten voor de bevraging zelf, kwamen bij de analyse van de resultaten van de bevraging enkele duidelijke tendenzen naar boven.

De top-3 van de straten en pleinen met het grootste aantal knelpunten bestaat uit:

1. N47
2. Durmedijk
3. Groendreef

Bij de indeling van de meldingen in 12 'hoofdcategorieën', valt op dat ruim de helft van de gemelde knelpunten vallen onder één van de volgende categorieën:

1. Gevaarlijke oversteek en/of gevaarlijk kruispunt
2. Fietsers en/of voetgangers moeten zich te onbeschermd tussen het autoverkeer mengen
3. Wegdek is fietsonvriendelijk en/of in slechte staat

De top-5 wordt vervolledigd door meldingen uit de categorieën 'Onnodige en/of gevaarlijke hindernissen voor voetgangers en/of fietsers' en 'Onduidelijke of verwarrende signalisatie'.

Vooraf de vele meldingen in de categorie 'Onduidelijke of verwarrende signalisatie', zijn toch wel wat pijnlijk. Hoewel signalisatie per definitie de verkeersstromen in goede banen moet leiden, ontvingen we

³ De 'Buurtbevraging Lokeren-Zuid' werd in 2018 georganiseerd door verschillende buurt- en actiecomités in Lokeren-Zuid, in een coördinatie van Buurtcomité N47-E17.

liefst 22 meldingen van signalisatie die net het omgekeerde doet: verwarring stichten. En waar verwarring is, is gevaar.

Bekijken we de meldingen op een nog iets specifiekere/concreter niveau, dan merken we een grote diversiteit aan opmerkingen. Twee 'subcategorieën' toeren er enigszins bovenuit:

1. Onoverzichtelijk kruispunt en/of slechte zichtbaarheid van het elkaar kruisende verkeer
2. Kasseien in slechte staat

Doorheen de opmerkingen lezen we ook een constante: ook de aanwezigheid van een voetpad, fietspad, fietsstraat of fietszone is niet altijd een garantie voor meer veiligheid. De bevraging van Fietsersbond Lokeren bevestigt de stelling van Fietsberaad Vlaanderen: fietsstraten en fietszones kunnen maar succesvol zijn als een aantal randvoorwaarden zijn vervuld. Een verkeersbordje en een kleurtje op het wegdek volstaan niet: er zijn ook flankerende maatregelen nodig.

We vergeleken de resultaten van de bevraging ook met de 4 V-principes uit de stap- en fietsvisie van Fietsersbond Lokeren. De meeste meldingen gaan in essentie over 'Veiligheid' (56%). Tegelijk is duidelijk dat 'veilige' trajecten niet volstaan om Lokeraars te overtuigen om meer te stappen of te fietsen in plaats van de auto te nemen. Liefst 32% van de meldingen slaan eerder op de 'Verleidelijkheid' van het stappen en fietsen (of beter: op het gebrek aan verleidelijkheid). En ook over de principes van 'Voordeligheid' en 'Volledigheid' kwamen heel wat verbeteringsuggesties binnen. Bovendien blijkt zowat de helft van de knelpunten die in essentie over 'Verleidelijkheid' of 'Voordeligheid' gaan, onrechtstreeks ook gevolgen te hebben voor de veiligheid van de stappers en fietsers.

Dit lijken ons dan ook de belangrijkste conclusies van de bevraging van Fietsersbond Lokeren te zijn:

- Er moet niet enkel ingezet worden op de veiligheid van de stappers en fietsers. Wil je mensen overtuigen om al 'ns rapper de auto aan de kant te laten en te kiezen voor een wandeling of fietsrit, dan moet je inzetten op de 'totaalbeleving', óók op de meer 'functionele' stap- en fietstrajecten.
- Inzetten op die totaalbeleving heeft tegelijk een positief effect op de verkeersveiligheid.

Dat ruim de helft van de gemelde knelpunten zich uitgerekend situeren op de 'meest aanbevolen' fietsroutes van de Schoolroutekaart Lokeren-Moerbeke, mag vanuit dat perspectief eerder 'logisch' dan 'verrassend' genoemd worden...

BIJLAGEN

- BIJLAGE 1: overzicht van alle gemelde knelpunten
 - BIJLAGE 2: verbeteringsuggesties die we later ontvingen en dus niet opgenomen werden in de analyse
 - BIJLAGE 3: resultaten van de bevraging VeloVeilig Vlaanderen (HLN), weliswaar niet gebruikt in deze analyse, maar wel een interessante aanvulling
-