



IEDEREEN IS VOETGANGER
AANBEVELINGEN VOOR EEN VLAAMS VOETGANGERSBELEID

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Goedkeuring raad 24 april 2026

Contactpersoon Miguel Vertriest mvertriest@serv.be

Foto cover: stad Gent

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Iedereen is voetganger: aanbevelingen voor een Vlaams voetgangersbeleid

Mevrouw de minister

Te voet gaan is de meest inclusieve en toegankelijke vorm van mobiliteit. Mensen van alle leeftijden en met uiteenlopende mobiliteitsnoden verplaatsen zich te voet, voor dagelijkse activiteiten zoals school, werk, winkelen en sociale contacten. Tegelijk is stappen de meest duurzame mobiliteitsvorm: het heeft de kleinste impact op klimaat, luchtkwaliteit en ruimtegebruik en draagt bij aan gezondheid en leefkwaliteit. Toch blijft voetgangersbeleid in Vlaanderen relatief onderbelicht in vergelijking met het beleid voor andere vervoerswijzen, in het bijzonder vergeleken met de sterke inspanningen voor het fietsbeleid.

In voorliggend advies formuleert de MORA elf concrete aanbevelingen voor een Vlaams voetgangersbeleid dat leidt tot een hoger aandeel verplaatsingen te voet, meer verkeersveiligheid voor voetgangers, een aantrekkelijke openbare ruimte op maat van de voetganger en met als sluitstuk een leesbare voetgangersinfrastructuur die voldoet aan de Vlaamse ontwerprichtlijnen.

De MORA pleit in dit advies voor een sterker en meer geïntegreerd voetgangersbeleid in Vlaanderen, dat vertrekt van een eenvoudige maar fundamentele realiteit: iedereen is voetganger.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
1. Situering	9
1.1 Wie is de voetganger?	9
1.2 De voetganger in het mobiliteitsbeleid	10
1.3 Groeiende aandacht voor de voetganger	12
2. Te voet gaan als vorm van duurzame mobiliteit	14
2.1 Verplaatsingen te voet	14
2.2 Uitdaging om de baten van wandelen te verzilveren	22
2.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid	25
3. Voetgangers en verkeersveiligheid	30
3.1 Ongevallen met voetgangers	30
3.2 Uitdagingen voor de verkeersveiligheid van voetgangers	34
3.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid	35
4. De voetganger in de openbare ruimte	38
4.1 De voetganger als maatstaf voor de openbare ruimte	38
4.2 Uitdagingen voor de openbare ruimte	41
4.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid	43
5. Voetgangersinfrastructuur	46
5.1 Regelgeving over voetgangersinfrastructuur	46
5.2 Uitdagingen voor voetgangersinfrastructuur	49
5.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid	50
Referentielijst	53
Lijst met figuren	55

Krachtlijnen

Vrijwel elke verplaatsing begint of eindigt te voet en vaak maakt wandelen deel uit van een multimodale verplaatsing. Toch blijft voetgangersbeleid in Vlaanderen relatief onderbelicht in vergelijking met het beleid voor andere vervoerswijzen. Dit advies vertrekt vanuit de vaststelling dat een sterk mobiliteitsbeleid niet mogelijk is zonder een volwaardige plaats voor de voetganger.

Te voet gaan is de meest inclusieve en toegankelijke vorm van mobiliteit. Mensen van alle leeftijden en met uiteenlopende mobiliteitsnoden verplaatsen zich te voet, voor dagelijkse activiteiten zoals school, werk, winkelen en sociale contacten. Tegelijk is stappen de meest duurzame mobiliteitsvorm: het heeft de kleinste impact op klimaat, luchtkwaliteit en ruimtegebruik en draagt bij aan gezondheid en leefkwaliteit.

Hoewel het STOP-principe de voetganger beleidsmatig vooropstelt, vertaalt deze prioriteit zich vandaag nog onvoldoende in een samenhangend beleid. De bevoegdheden zijn versnipperd over verschillende bestuursniveaus en een duidelijke strategische visie op Vlaams niveau ontbreekt. Tegelijk groeit de aandacht voor voetgangers, zowel internationaal als in verschillende Belgische gewesten en steden.

De MORA pleit in dit advies voor een sterker en meer geïntegreerd voetgangersbeleid in Vlaanderen, dat vertrekt van een eenvoudige maar fundamentele realiteit: iedereen is voetganger.

Te voet gaan als vorm van duurzame mobiliteit

Om de doelstelling van **50% duurzame modi** te halen in 2030 is een toename van het aandeel verplaatsingen te voet noodzakelijk. Vandaag gebeurt reeds 14,6% van de Vlaamse verplaatsingen te voet.

Aanbeveling 1

Concretiseer doelstellingen voor te voet gaan in Vlaamse beleidsplannen: 20% verplaatsingen te voet in 2040.

- Geef de voetganger op basis van het STOP-principe een prominente plaats in beleidsplannen mobiliteit, zoals de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en de Regionale Mobiliteitsplannen;
- Maak een **Vlaams Masterplan Voetganger** op, zoals al bestaat voor de fiets;
- Stel een **Voetgangersmanager** aan die als aanspreekpunt en in samenwerking met de Fietsmanager een holistische en complementaire aanpak voor alle actieve modi faciliteert.

Aanbeveling 2

Ondersteun lokale overheden bij het uitwerken van een voetgangersbeleid:

- Ondersteun methodologisch en inhoudelijk de opmaak van **lokale voetgangersplannen**;
- Verzamel en ontsluit kennis over voetgangers in een **kenniscentrum**;
- Ondersteun lokale overheden bij het **verzamelen en verwerken van data** over voetgangers door deze op te nemen in Vlaamse verkeersmodellen.

Aanbeveling 3

Sensibiliseer rond te voet gaan door middel van gedragsbeïnvloedingscampagnes en hoffelijkheidscampagnes.

De MORA vraagt een kader uit te werken voor een **herkenbare bewegwijzering** van functionele voetgangersnetwerken die mensen stimuleert om te voet te gaan.

Voetgangers en verkeersveiligheid

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 heeft als doelstelling dat er geen zware verkeersslachtoffers meer vallen in 2050 (**Vision Zero**). Voetgangers zijn kwetsbare weggebruikers, in 2024 kwamen 35 voetgangers om in Vlaanderen en liepen 1.963 voetgangers een letsel op.

Aanbeveling 4

Gezien de hoge kwetsbaarheid van de voetganger, verdient de voetganger **specifieke aandacht bij verkeersveiligheidsacties**.

Aanbeveling 5

Hervorm de verkeersfiscaliteit in functie van de verkeersveiligheid van actieve weggebruikers.

Aanbeveling 6

Scheiden waar het moeten, mengen waar het kan.

Vermijd conflicten met sneller verkeer door verkeersstromen te scheiden op basis van snelheidsverschillen en de functie van de weg.

Beperk snelheidsverschillen tussen weggebruikers bij gemengd verkeer door regelgeving en weginrichting. Maak van zone 30 de norm in kerngebieden.

De voetganger in de openbare ruimte

Voetgangersvriendelijkheid is een steeds belangrijkere leidraad bij het ontwerp van de openbare ruimte en is essentieel voor de tevredenheid van inwoners.

De **walkabilityscore** is een wetenschappelijke voorspeller voor de mate waarin de openbare ruimte afgestemd is op de voetganger op basis van de aspecten woondichtheid, functiemix en stratenconnectiviteit.

Aanbeveling 7

Zorg voor een **maximale doorwaadbaarheid** bij nieuwe ontwikkelingen en neem deze doorsteken op in een voetgangersnetwerk.

Aanbeveling 8

Zet in op **verdichting op de juiste locaties**. Verdichten vereist een duurzame modal split ondersteund door een autoluw ruimtelijk ontwerp, een ambitieuze parkeerstrategie en een optimalisatie van wandel- en fietsroutes en OV-aanbod op wijkniveau. De 15-minutenstad geldt als richtinggevend concept voor verdichting.

Voetgangersinfrastructuur

De voetgangersinfrastructuur is het sluitstuk van een geslaagd voetgangersbeleid. De bestaande voetgangersinfrastructuur voldoet vandaag niet altijd aan de normen of vooropgestelde richtlijnen.

Aanbeveling 9

Zorg voor **up-to-date richtlijnen** voor voetgangersinfrastructuur. Het is noodzakelijk de bestaande vademecums te blijven verdiepen en actualiseren. Op termijn moeten de bestaande vademecums gecombineerd worden en een contextgevoelig afwegingskader bieden.

Aanbeveling 10

Creëer een **Vlaams financieringskader** voor voetgangersinfrastructuur. Voor voetgangersinfrastructuur die past binnen het uitbouwen van een voetgangersnetwerk is een Vlaams financieringskader gewenst, zoals voorzien is voor fietsinfrastructuur, veilige schoolomgevingen of toegankelijke haltes.

Aanbeveling 11

Garandeer **bewandelbaarheid en oversteekbaarheid van gewestwegen**.

- Voorzie adequate voetgangersinfrastructuur in functie van de rol binnen het voetgangersnetwerk.
- Verzorg voetgangersinfrastructuur in functie van ontsluiting van andere netwerken (toegankelijkheid openbaar vervoer, carpoolparkings ...).
- Beperk de barrièrewerking van gewestwegen.

Bij de totstandkoming van dit advies is input verkregen van Veerle Bekaert (stad Gent), Katleen Delbeke (gemeente Zemst), Merijn Gouweloose (stad Gent), Petra Lips (stad Antwerpen), Alex Martens (Agentschap Wegen en Verkeer) en Anne-Marie Van Wesemael (departement Mobiliteit en Openbare Werken).



Bron: stad Gent

1. Situering

Verplaatsingen omvatten vaak een combinatie van vervoersmiddelen, waarbij iedereen gedurende de verplaatsing een of meerdere keren voetganger wordt. Ondanks het feit dat iedereen voetganger is, blijft voetgangersbeleid sterk onderbelicht in tegenstelling tot het beleid voor andere vervoermiddelen zoals de fiets, het openbaar vervoer of de wagen.

Dit advies beperkt zich tot verplaatsingen te voet die plaatsvinden op de **openbare weg**. Wandelen of lopen buiten de openbare weg (zoals in natuurgebieden, op een atletiekpiste of op privé-terreinen) of wandelen binnenshuis (bv. bij de uitvoering van huishoudelijke taken) vallen buiten de scope van dit advies.

1.1 Wie is de voetganger?

De voetganger is de **meest diverse weggebruiker**. Te voet gaan kan van zeer jong tot een heel hoge leeftijd. Het is voor de meeste mensen de eerste autonome vorm van verplaatsen in hun leven en ook de laatste autonome vorm van verplaatsen waartoe ze in staat zijn. Te voet gaan is ook het goedkoopste vervoermiddel. Bijgevolg is te voet gaan de **meest inclusieve vorm van verplaatsen**.

Verplaatsingen te voet gebeuren omwille van **allerlei motieven**: naar school of naar het werk, naar de winkel, ter ontspanning, op weg naar een sociaal contact of als vorm van lichaamsbeweging.

Bij het uitwerken van een voetgangersbeleid moet rekening gehouden worden met **alle types voetganger**: ook de oudere die minder goed te been is, de ouders met een kinderwagen, mensen met een boodschappentrolley, groepen kinderen, mensen in een rolstoel, blinde en slechtziende personen, een kind op een loopfietsje ...

De voetganger wordt volgens de toekomstige federale Code van de openbare weg¹ gedefinieerd als "een persoon die zich te voet verplaatst of die een voertuig aan de hand leidt met een breedte van maximum 1 m".

De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (onder meer rolstoelen, rolschaatsen, steps, skateboards, éénwielers ...) waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers. Wanneer ze sneller dan stapvoets rijden, worden ze gelijkgesteld met fietsers.

¹ De federale Code van de openbare weg zou initieel in werking treden op 1 september 2026. Ondertussen werd bevestigd dat de inwerkingtreding uitgesteld wordt, vermoedelijk tot 1 juni 2027.

Sinds juli 2022 worden gebruikers van individuele gemotoriseerde toestellen (zoals elektrische steps, elektrische rolstoelen, elektrische éénwielers ...) gelijkgesteld met fietsers. Daarvoor werden zij als voetgangers beschouwd als zij zich op het trottoir verplaatsten aan lage (stapvoetse) snelheid. Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruikt door personen met een verminderde mobiliteit en waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden worden nog steeds gelijkgesteld met voetgangers.

Iedereen is wel eens een voetganger: de automobilist die net zijn wagen heeft geparkeerd, de openbaarvervoerreiziger die van de trein stapt ...

Een voetganger is meer dan alleen een verkeersdeelnemer, het is ook **een persoon die verblijft in de openbare ruimte**: een praatje maakt, even verpoost op een bankje, speelt ... Er is een sterke link tussen de voetganger en de inrichting van de openbare ruimte.

Figuur 1: verschillende verschijningsvormen van de voetganger



Bron: stad Gent (2022) Voetgangersplan Gent

1.2 De voetganger in het mobiliteitsbeleid

Stappen is de minst belastende vorm van mobiliteit voor de omgeving. Zowel naar klimaat, luchtkwaliteit als geluid is de impact van de voetganger het kleinst. Daarenboven neemt de voetganger in beweging het minst ruimte in beslag van alle modi en heeft de wandelaar geen plaats nodig om een voertuig te parkeren. Wandelen heeft positieve gezondheidseffecten, zowel lichamelijk als cognitief. Te voet gaan is een belangrijke vorm van mobiliteit voor verschillende doeleinden, zoals gaan winkelen, naar school gaan of voor recreatieve en sociale verplaatsingen, met beperkte maatschappelijke kosten en hoge maatschappelijke baten.

De bevoegdheden voor het voeren van een voetgangersbeleid zijn echter **sterk versnipperd**. Op federaal niveau komt de voetganger aan bod in het verkeersreglement. Op Vlaams niveau wordt de voetganger omschreven als meest wenselijke mobiliteitsvorm in het STOP-principe. Het lokaal en het Vlaams niveau zijn bevoegd voor de inrichting van de voetgangersinfrastructuur.

1.2.1 Federaal: van Wegcode naar Code van de openbare weg

De actualisering van de Wegcode tot Code van de openbare weg heeft onder meer als doelstelling om van een autogerichte verkeersreglementering te evolueren naar een reglementering die **actieve mobiliteit** bevordert en zorgt voor een beter evenwicht van de plaats van elke weggebruiker.

1.2.2 Vlaanderen: geactualiseerd Vademecum Voetgangersvoorzieningen

In Vlaanderen werd met het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 het STOP-beginsel vastgelegd. Dit principe houdt een rangorde voor de wenselijke mobiliteitsvormen in, waarbij de voetgangers op de eerste plaats komen, gevolgd door de fietsers, het collectieve en als laatste het individueel gemotoriseerd vervoer. Dit STOP-principe werd hernomen in het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019.

Sindsdien werd het **STOP-principe** niet meer meegenomen als leidend principe in beleidsplannen. De Mobiliteitsvisie 2040² verwijst naar het belang van voetgangersnetwerken, maar deze prioriteit werd vooralsnog nog niet omgezet in beleidsmaatregelen: "Voor een goed functioneren van de knooppunten is het belangrijk dat deze knooppunten, evenals de hierop aan- en aftakende trajecten en netwerken, (verkeers)veilig worden ingericht. De uitbouw van deelsystemen en de koppeling van collectieve vervoersnetwerken en fiets- en voetgangersnetwerken zijn hierbij belangrijk om tot een duurzaam vervoersaanbod te komen."

Het Gemeentewegendecreet van mei 2019 legt de beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen bij de gemeente. Het doel van het Gemeentewegendecreet is om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen. Verkeersveiligheid en de ontsluiting van percelen zijn principes waarmee rekening moet gehouden worden bij wijzigingen aan het gemeentelijk wegennet.

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029 vermeldt in dit kader enkel de actualisering van het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen. De vorige versie van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen dateert uit 2003 en was niet meer up-to-date.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030³ ambieert in 2030 een halvering van het aantal dode en zwaargewonde voetgangers ten opzichte van 2019 (van 342 naar 171) en een daling met 25% in 2025 (van 342 naar 256). Als acties voorziet het Verkeersveiligheidsplan de actualisatie van het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen en een gerichte toelichting ervan.

² Vlaamse Regering (2021) Mobiliteitsvisie 2040.

³ Vlaamse Regering (2026) Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030.

1.2.3 Vervoerregio: Regionale Mobiliteitsplannen

Sinds de invoering van basisbereikbaarheid heeft elk van de 15 vervoerregio's een regionaal mobiliteitsplan opgesteld.

Voetgangers komen in de Regionale Mobiliteitsplannen maar beperkt aan bod.

1.2.4 Lokale overheden: mobiliteitsplannen en voetgangersplannen

Lokale overheden hebben een aantal instrumenten ter beschikking om hun voetgangersbeleid uit te werken.

- Gemeentelijke mobiliteitsplannen

Zo goed als elke Vlaamse gemeente beschikt over een gemeentelijk mobiliteitsplan. In een gemeentelijk mobiliteitsplan komen maatregelen aan bod die direct (bv. voetgangersnetwerk of netwerk trage wegen) en indirect (bv. snelheidskaart) bepalend zijn voor het voetgangersbeleid binnen de gemeente. In de begroting voor 2026 worden geen Vlaamse middelen meer voorzien voor de ondersteuning van de opmaak of actualisering van gemeentelijke mobiliteitsplannen⁴.

- Lokale beleidsplannen voor de voetganger

Een aantal Vlaamse steden en gemeenten hebben specifiek voor de voetganger een beleidsplan geschreven. Dat is onder meer zo in Antwerpen⁵, Mechelen⁶, Gent⁷ en Wetteren⁸. Veel gemeenten stelden al een tragewegenplan op, naast een inventaris van de trage wegen omvat het plan een visie en operationele beleidskeuzes ondersteund door concrete acties en programma's.

1.3 Groeiende aandacht voor de voetganger

De afgelopen jaren groeide de aandacht van beleidsmakers voor een voetgangersbeleid.

Internationaal is er het jaarlijkse internationale voetgangerscongres Walk 21, de oprichting van het platform Ruimte voor Lopen in Nederland en initiatieven in grote steden als London ("Healthy Streets for London") en Parijs ("Paris: Priorité Piéton! Plan Piéton 2023-2030"). De groeiende

⁴ Vlaamse Regering (2025) Beleids- en begrotingstoelichting (BBT) naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2026: Mobiliteit en Openbare Werken.

⁵ Stad Antwerpen (2025) Voetgangersprogramma.

⁶ Stad Mechelen (2025) Voetgangersplan 2025-2030.

⁷ Stad Gent (2022) Voetgangersplan Gent.

⁸ Gemeente Wetteren (2014) Voetpadenplan.

aandacht voor de voetganger resulteerde op Europees niveau in een voetgangersbeleidsplan. Dit plan werd in oktober 2024 gepubliceerd: het "Pan-European Master Plan on Walking"⁹.

In België blijkt de groeiende aandacht uit verschillende initiatieven:

- de Voetgangersbarometer door Tous à Pied, Voetgangersbeweging en Walk, met de steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- de Maand van de Voetganger, georganiseerd door de Voetgangersbeweging;
- jaarlijkse evenementen zoals het Congres Publieke Ruimte georganiseerd door de Voetgangersbeweging en de Voetgangersacademie georganiseerd door de stad Gent.

Zowel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest¹⁰ als Wallonië¹¹ hebben een strategisch beleidsplan specifiek voor de voetganger ontwikkeld. Gezien de bevoegdheid voor mobiliteit grotendeels bij de gewesten ligt, is het gewestelijk beleidsniveau het meest aangewezen voor een strategisch beleidsplan voor voetgangers.

Steeds meer Vlaamse steden en gemeenten besteden aandacht aan de voetganger in hun mobiliteitsplannen of stellen plannen specifiek voor de voetganger op, zoals Antwerpen, Mechelen, Gent, Wetteren ...



Bron: stad Gent

⁹ Federal Ministry Republic of Austria Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2024) Pan-European Master Plan on Walking.

¹⁰ Mobiel Brussel (2013) Strategisch voetgangersplan.

¹¹ Wallonie mobilité SPW (2023) Plan d'actions Wallonie Piétonne (WalPi).

2. Te voet gaan als vorm van duurzame mobiliteit

Het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 wil het aandeel duurzame modi toe laten nemen tot 50% van alle verplaatsingen in 2030. Verplaatsingen te voet komen in tegenstelling tot verplaatsingen met de fiets, deelmobiliteit, het openbaar vervoer en het personenvervoer over het water, niet expliciet aan bod in het regeerakkoord.

Nochtans is de toename van het aandeel verplaatsingen te voet onmisbaar om de **doelstelling van 50% duurzame modi** te halen in 2030.

Door het verhogen van het modaal aandeel van te voet gaan kunnen heel wat **maatschappelijke winsten** geboekt worden op gebied van gezondheid, productiviteit van werknemers en schoolkinderen, externe kosten van mobiliteit, sociale cohesie ...

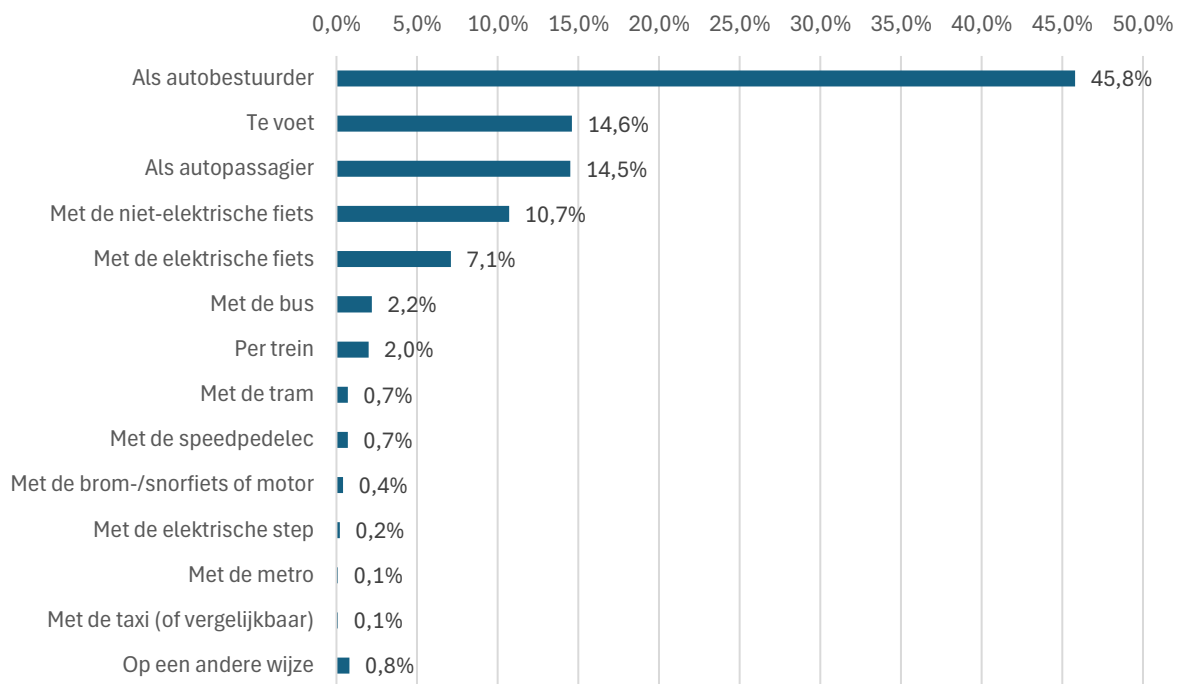
Op dit ogenblik zijn er enkel verkeersveiligheidsdoelstellingen inzake voetgangersbeleid en **ontbreken concrete doelstellingen** en maatregelen met betrekking tot voetgangers in beleidsplannen.

De Vlaamse overheid kan een ondersteunende rol spelen bij de uitwerking van een lokaal voetgangersbeleid, onder meer bij de opmaak van **lokale voetgangersplannen** of **sensibilisering** rond te voet gaan.

2.1 Verplaatsingen te voet

Volgens het meest recente onderzoek verplaatsingsgedrag OVG 7 is 'te voet gaan' (**14,6% van de verplaatsingen**) nochtans het vaakst gebruikte duurzame hoofdvervoermiddel, vóór de niet-elektrische fiets (10,7% van de verplaatsingen) en de elektrische fiets (7,1% van de verplaatsingen). Ruim 60% van de dagelijkse verplaatsingen gebeurt met de auto (45,8% als autobestuurder en 14,5% als passagier).

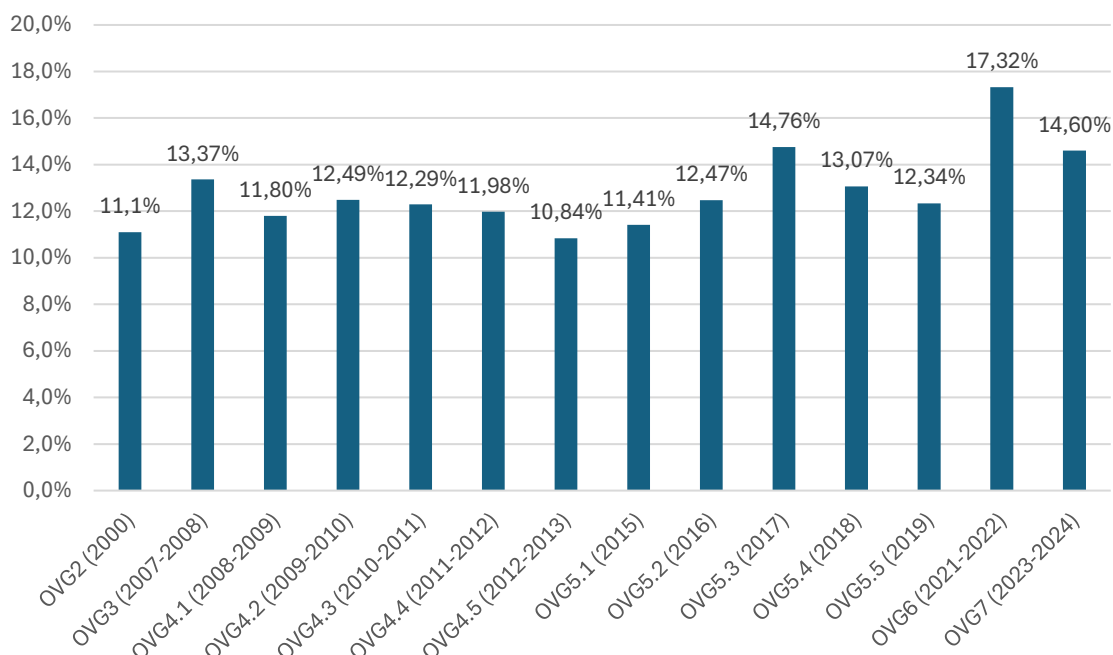
Figuur 2: Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze



Bron: OVG 7, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Het aandeel voetgangersverplaatsingen als hoofdvervoerswijze daalde licht na een piek in OVG 6 (oktober 2021 - november 2022), waar het met 17,3% op het hoogste niveau zat sinds het begin van de OVG-metingen. Een sluitende verklaring is er niet, maar mogelijk heeft het hogere aandeel toen nog te maken gehad met een post-corona-effect, waarbij mensen (naast meer fietsen) ook opvallend meer zijn gaan wandelen.

Figuur 3: Evolutie aandeel verplaatsingen te voet als hoofdvervoerswijze doorheen de OVG's



Bron: OVG 2 tot OVG 7, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (eigen bewerking)¹²

Uit een internationale benchmark¹³ (cijfers 2017-2019) blijkt dat in omliggende landen het aandeel te voet gaan hoger ligt dan in Vlaanderen, vooral in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland. Het aandeel verplaatsingen te voet kan aan verschillende factoren toegewezen worden:

- hogere **verstedelijking**: ook in Vlaanderen is er een hoger aandeel verplaatsingen te voet in stedelijke gebieden;
- **ruimtelijke ordening**: compactere kernen zorgen voor een hoger aandeel te voet gaan ten gevolge van grotere nabijheid van voorzieningen, ontbreken van lintbebouwing;
- **voertuigbezit**: hoe hoger het voertuigbezit, hoe minder vaak te voet gegaan wordt. Het voertuigbezit wordt ook beïnvloed door de verstedelijkingsgraad en ruimtelijke ordening;
- **reliëf**: in Nederland wordt minder vaak te voet gegaan in de regio Zuid-Limburg, waar het landschap heuvelachtiger is dan in de rest van Nederland¹⁴;

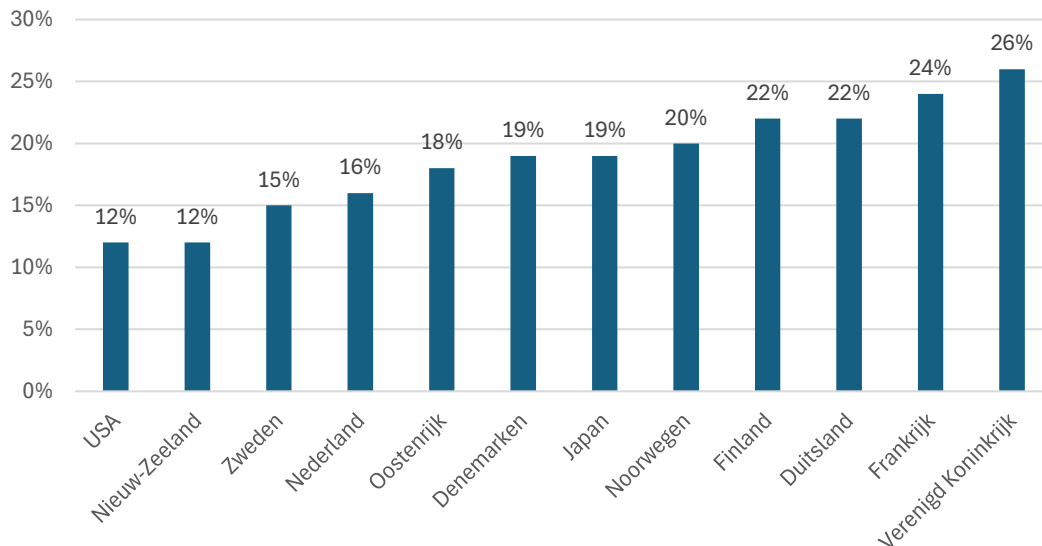
¹² Tot en met OVG 5 werden verplaatsingen van minder dan 100 meter niet als een verplaatsing beschouwd. Dit leidt tot een hoger aandeel te voet vanaf OVG 6, al spelen ook andere factoren, zoals de stijgende populariteit van wandelen en fietsen gedurende de COVID-19 pandemie, een rol.

¹³ Buehler, R.; Pucher, J. (2023) Overview of Walking Rates, Walking Safety, and Government Policies to Encourage More and Safer Walking in Europe and North America. Sustainability 2023, 15, 5719.

¹⁴ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024) Loopfeiten 2024.

- het aandeel verplaatsingen met de **fiets**: het lage aandeel te voet gaan in Nederland kan verklaard worden doordat veel korte verplaatsingen met de fiets gebeuren.

Figuur 4: Aandeel verplaatsingen te voet in andere landen (2017-2019)



Bron: Buehler, R.; Pucher, J. (2023) Overview of Walking Rates, Walking Safety, and Government Policies to Encourage More and Safer Walking in Europe and North America. Sustainability 2023, 15, 5719.

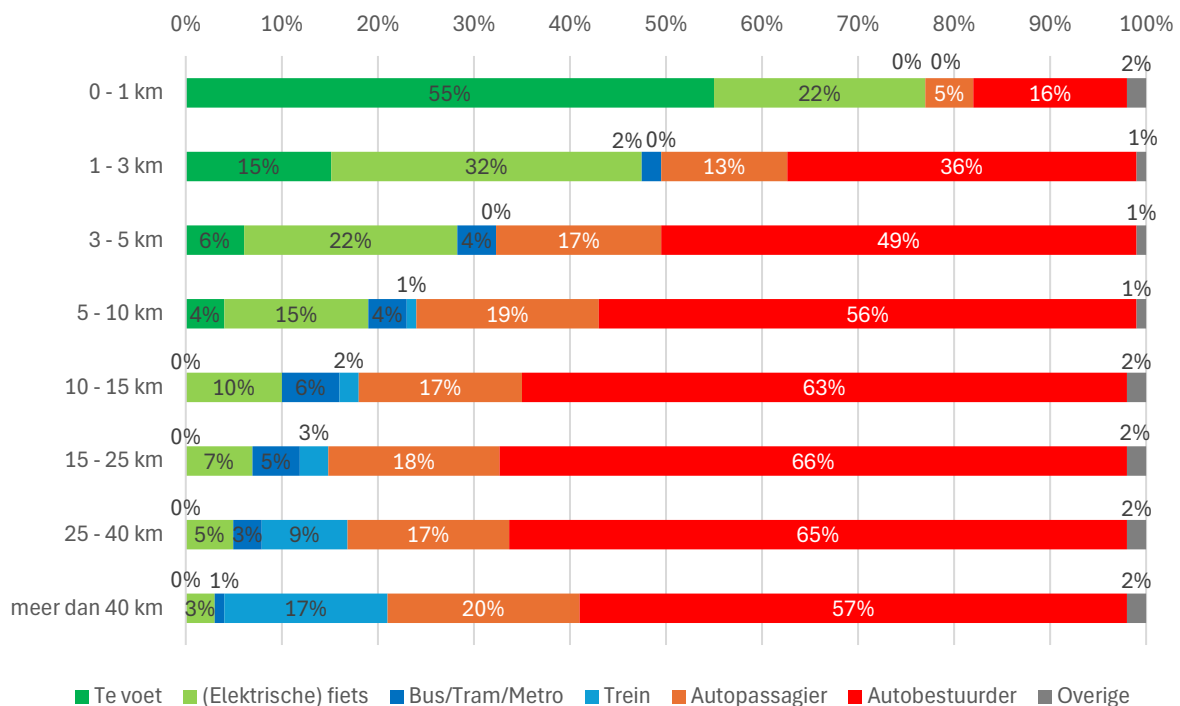
2.1.1 Verplaatsingsafstand bepalend voor verplaatsingen te voet

Te voet gaan is vooral populair voor **korte afstanden**.

De lengte van de verplaatsing bepaalt in grote mate de keuze van het vervoermiddel en in het bijzonder de snelheid van het gekozen vervoermiddel. Het is dus vanzelfsprekend dat te voet gaan, als traagste vervoermiddel, vooral gekozen wordt voor korte verplaatsingen.

Voor verplaatsingen van minder dan 1 kilometer wordt meer dan de helft (55%) van de verplaatsingen te voet afgelegd. Voor verplaatsingen van 1 tot 3 kilometer wordt 15% van alle verplaatsingen te voet afgelegd, voor verplaatsingen van 3 tot 5 kilometer is dit nog 6%. Verplaatsingen van meer dan 10 kilometer worden slechts uitzonderlijk te voet afgelegd.

Figuur 5: Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en afstand



Bron: OVG 7, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Nabijheid van voorzieningen maakt een verplaatsing te voet erg haalbaar. In de centrumgebieden van de Vlaamse steden en gemeenten zijn basisvoorzieningen bereikbaar op minder dan 10 minuten wandelen. In Antwerpen, bijvoorbeeld, woont 87% van de inwoners op minder dan 10 minuten wandelen van basisvoorzieningen zoals de bakker, de slager, de supermarkt of het postkantoor. Maar liefst 84% van de Antwerpenaren woont op minder dan 5 minuten wandelen van een park, stadsbos of groen speelterrein¹⁵.

Internationale literatuur doet uitspraken over acceptabele loopafstanden. De gehanteerde afstanden variëren van bron tot bron, daarbij is het niet altijd even duidelijk waarop de loopafstanden zijn gebaseerd. Het lijkt erop dat deze getallen niet altijd gebaseerd zijn op empirisch onderzoek, maar eerder op *educated guesses*.

In Vlaanderen en Brussel is er de Mobiscore¹⁶ die berekent hoe dicht een woonplaats ligt bij voorzieningen. De Mobiscore houdt rekening met voorzieningen in 5 categorieën:

- winkels en diensten;
- onderwijs (kleuteronderwijs, lager onderwijs en middelbaar onderwijs);
- openbaar vervoer (stations, bus- en tramhaltes);

¹⁵ Stad Antwerpen (2025) Voetgangersprogramma.

¹⁶ <https://mobiscore.omgeving.vlaanderen.be/>

- ontspanning, sport en cultuur;
- gezondheid en zorg.

Hoe hoger de score, hoe hoger voorzieningen in die buurt gemakkelijker met de fiets of te voet bereikt kunnen worden.

Verplaatsingen te voet vertegenwoordigen volgens OVG 7 **slechts 1,8% van de afgelegde kilometers**. Het is opvallend dat dit cijfer sterk afwijkt met de 6,50% modaal aandeel voor de kilometers die in 2024 door Belgen werden afgelegd in het Dashboard Modal Split van Vias¹⁷. De voornaamste verklaring voor dit verschil is dat het Dashboard Modal Split ook de verplaatsingen meeneemt waarin te voet gaan niet de hoofdvervoerswijze is en dus ook de verplaatsingen te voet in het voor- en natraject meeneemt.

Op basis van bestaand onderzoek is het niet mogelijk precies te achterhalen welke afstanden er te voet worden afgelegd. Verplaatsingsafstand is niet de enige factor die het aantal verplaatsingen per voet bepaalt. In het advies komen ook de inrichting van de openbare ruimte, (gepercipieerde) veiligheid en de aanwezigheid van voetgangersinfrastructuur aan bod.

2.1.2 Te voet in het voor- en natraject

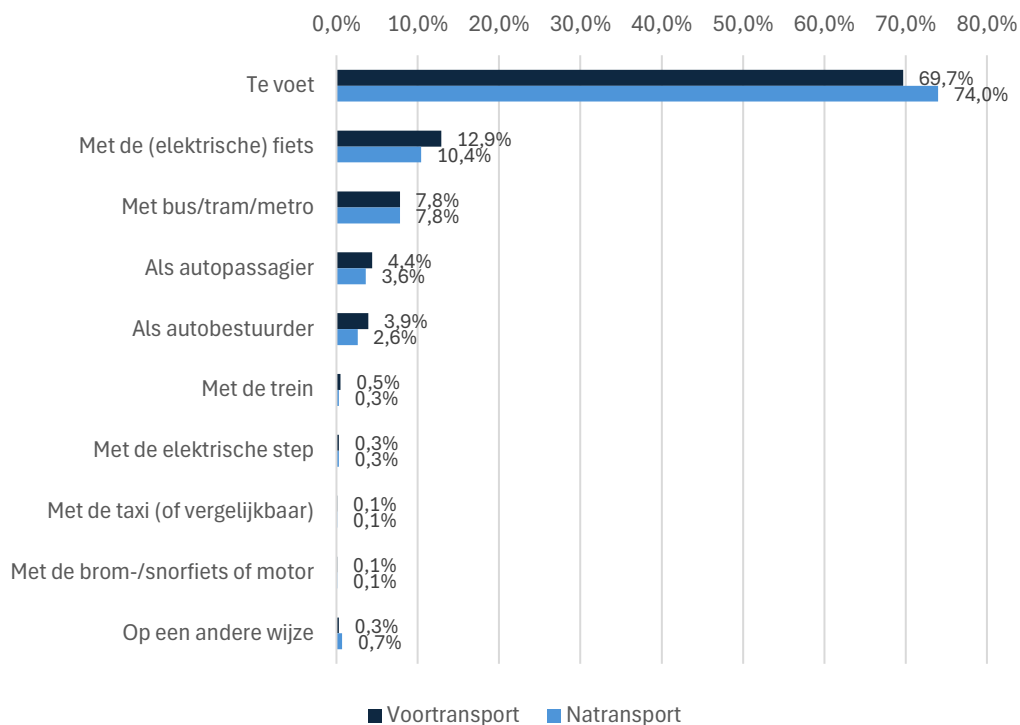
Volgens OVG 7 wordt voor ongeveer 5% van alle verplaatsingen verschillende modi gebruikt, dit zijn **multimodale verplaatsingen**. Indien enkel naar hoofdvervoerswijze gekeken wordt voor de modal split, haalde te voet gaan 14,6%. Wanneer rekening gehouden wordt met alle 'ritten'¹⁸ die deel uitmaken van een verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport heeft 'te voet gaan' een aandeel van 18,7%.

Te voet gaan is het vaakst gebruikte vervoermiddel zowel voor het voortraject (69,7% van voortrajecten) als voor het natraject (74,0% van de natrajecten). Hieruit blijkt duidelijk het belang van de bereikbaarheid en toegankelijkheid te voet van de openbaarvervoerknooppunten.

¹⁷ Vias institute (2023) Hoe verplaatsen de Belgen zich? Dashboard Modal Split, <https://www.vias-modalsplit.be/nl>. Gedownload op 25 november 2025.

¹⁸ Een rit wordt gedefinieerd als een segment van een verplaatsing waarvoor een ander vervoermiddel wordt gebruikt. Een voorbeeld is iemand die naar het werk vertrekt met de fiets, overstapt op de trein en het laatste stuk te voet aflegt. Elk van deze segmenten is een rit. Deze drie ritten vormen samen één verplaatsing, zolang er onderweg geen activiteit wordt uitgevoerd, zoals een kind afzetten op school of een kleine boodschap doen.

Figuur 6: Vervoermiddelen gebruikt voor het voor- en natraject

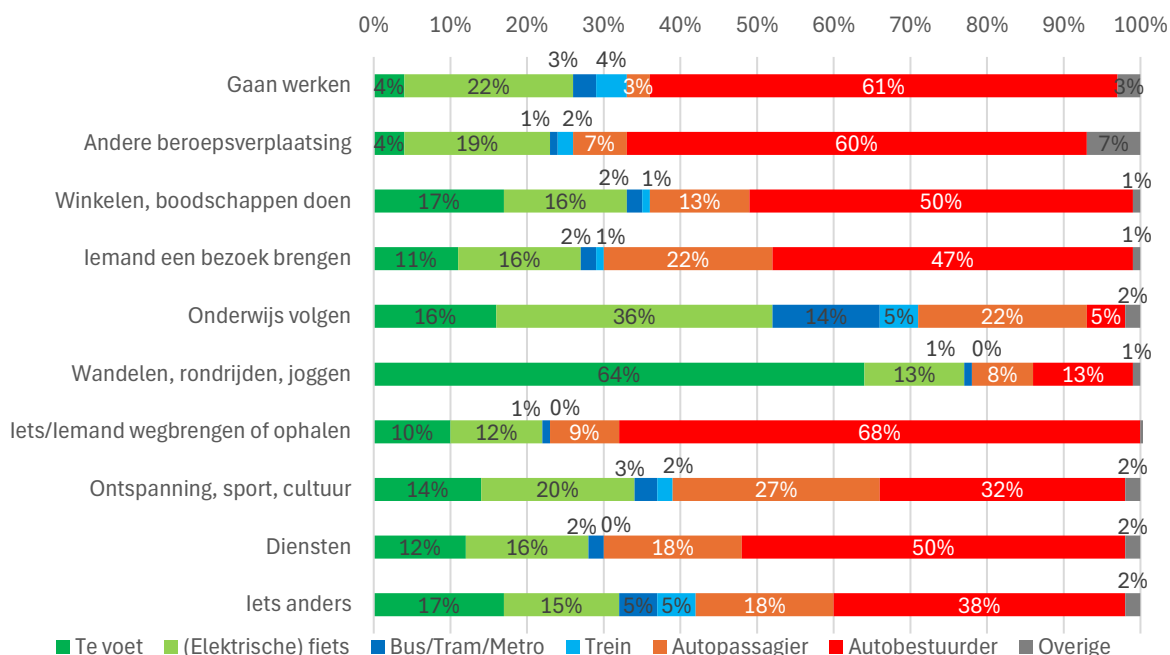


Bron: OVG 7, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

2.1.3 Vaker te voet voor een aantal verplaatsingsmotieven

Vervoerswijzen zijn sterk gekoppeld aan **specifieke verplaatsingsmotieven**. De Vlaming gaat vooral te voet om te “wandelen, rondrijden, joggen” (64%), om te “winkelen, boodschappen doen” (17%) en “iets anders” (17%). Er is een duidelijk verband met de afstand die wordt afgelegd voor een verplaatsing: winkelen en onderwijs volgen zijn verplaatsingsmotieven waarvoor de verplaatsingsafstand meestal relatief beperkt is.

Figuur 7: Modal split per verplaatsingsmotief



Bron: OVG 7, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

2.1.4 Toegankelijkheid als hoeksteen voor voetgangersbeleid

Een openbare ruimte wordt toegankelijk genoemd als ze zo is ingericht, dat iedereen ze kan gebruiken. In een toegankelijke openbare ruimte kunnen mensen zelfstandig en eenvoudig deelnemen aan sociale, culturele en economische activiteiten.

Toegankelijkheid lijkt iets vanzelfsprekend, maar in de praktijk wordt bij het ontwerp de openbare weg of ruimte vaak uitgegaan van de gemiddelde mens. Wanneer er rekening gehouden wordt met **personen met een beperkte mobiliteit** wordt vaak gefocust op specifieke categorieën als blinden of rolstoelgebruikers. Nochtans zijn er veel meer groepen mensen met beperkte mobiliteit zoals: jonge kinderen, zwangere vrouwen, mensen met een kinderwagen of boodschappenwagentje, bejaarden die zich al dan met rollator verplaatsen, mensen met een hulpmiddel zoals krukken, mensen met een verstandelijke beperking, doven en slechthorenden ...

Uit OVG 7 blijkt dat **kinderen** (leeftijd 6 tot 12 jaar) en **ouderen** (65+) vaker te voet gaan (modaal aandeel van respectievelijk 19,7% en 20,5%, terwijl het algemeen modaal aandeel 14,6% is). Daarenboven blijken jonge en oude voetgangers vaker het slachtoffer van een ongeval. Er is dus nood aan specifieke aandacht voor deze doelgroepen.

Het beleid inzake toegankelijkheid heeft een sterke wisselwerking met het voetgangersbeleid, maar staat ook op zichzelf.

2.2 Uitdaging om de baten van wandelen te verzilveren

Te voet gaan heeft een groot aantal **maatschappelijke baten**. Deze socio-economische baten kunnen daadwerkelijk verzilverd worden door het voeren van een voetgangersbeleid.

Een recente Franse studie¹⁹ claimt dat het promoten van te voet gaan een maatschappelijke baat van € 57 miljard per jaar zou opleveren, wanneer het modale aandeel te voet gaan zou toenemen. De voornaamste maatschappelijke baten van te voet gaan bestaan uit de verhoging van de productiviteit (€ 19,7 mld.), de effecten op de gezondheid (€ 16,7 mld.) en minderuitgaven aan het wegennet (€ 7,5 mld.). Deze cijfers zijn niet beschikbaar voor Vlaanderen of België. De maatschappelijke baten die opgenomen zijn in deze Franse studie zijn ook in Vlaanderen van toepassing.

Onderstaande socio-economische winsten gelden in belangrijke mate voor elke modal shift naar een actieve modus.

Hogere productiviteit van werknemers en hoger leervermogen van schoolkinderen

Fysieke inspanningen, zoals te voet gaan, verhogen de **productiviteit** van werknemers. Daarnaast verminderen regelmatige fysieke inspanningen het absenteïsme omwille van fysieke en mentale redenen²⁰.

Kinderen die te voet of met de fiets naar school gaan, concentreren zich beter op school²¹.

Positieve gezondheidseffecten van wandelen

De **gezondheidseffecten** van wandelen zijn gebaseerd op het verhogen van de fysieke activiteit en het beperken van het sedentair gedrag. Dit verlaagt de kans op cardiovasculaire ziekten, op diverse types kanker, diabetes type 2, depressie, Alzheimer, stressgerelateerde aandoeningen ... en verhoogt de kwaliteit van de slaap, cognitieve capaciteiten, spierkracht, uithoudingsvermogen, evenwicht, ademhaling ...

De Gezondheidscalculator modal shift²² van het Vlaams Instituut Gezond Leven zet op projectniveau de gezondheidswinst van een modal shift naar een actieve verplaatsing om in economische winst voor de maatschappij uitgedrukt in euro.

¹⁹ Agence de la transition écologique (2025) Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche.

²⁰ Galissi V. en Praznocy C. (2017) La promotion et la mise en œuvre de programmes d'activité physique et de lutte contre la sédentarité en milieu professionnel. Bénéfices, typologie des pratiques et modalités d'évaluation.

²¹ Dansk Naturvidenskabsformidling (2012) Masseeksperiment 12 - Koncentration og smag.

²² <https://modalshift.vito.be/>

Afname externe kosten van mobiliteit

Een modal shift richting te voet gaan verlaagt een aantal monetariseerbare **externe kosten** die gepaard gaan met mobiliteit:

- Lagere kosten voor weginfrastructuur. Een hoger aandeel te voet gaan laat toe om de ruimte voorzien voor de auto te beperken, wat leidt tot lagere kosten voor onderhoud en aanleg van de openbare weg en parkeerplaatsen²³;
- Beperkttere inname van de openbare ruimte;
- Verkeersonveiligheid: voetgangers veroorzaken quasi geen verkeersslachtoffers;
- Lagere uitstoot van broeikasgassen, zowel bij het gebruik als bij de productie van het vervoermiddel;
- Lagere uitstoot van geluid;
- Betere lokale luchtkwaliteit;
- Minder file.

Positieve impact op het huishoudbudget

Te voet gaan is de goedkoopste vorm van mobiliteit. Als mensen hun dagelijkse activiteiten te voet kunnen bereiken heeft dit een gunstig effect op **mobiliiteitsarmoede**.

Vervoer neemt een aanzienlijk deel (10,3%) van het budget van gezinnen in beslag. Het Huishoudbudgetonderzoek van 2022 van Statbel leert ons dat in het Vlaamse Gewest gemiddeld 36% van het vervoersbudget wordt besteed aan de aankoop van voertuigen. 58% gaat naar brandstof, onderhoud en andere kosten voor het gebruik van eigen voertuigen, terwijl de overige 6% wordt besteed aan de aankoop van diensten zoals openbaar vervoer en vliegtickets.

Meer autonome verplaatsingen

Te voet gaan vergroot de **autonomie** van kinderen, maar ook van ouderen en bij uitbreiding van mensen die om een of andere reden geen ander vervoermiddel kunnen gebruiken.

Uit het OVG blijkt dat “iets/iemand halen of brengen” een belangrijk verplaatsingsmotief is (12,7% van de verplaatsingen in OVG 7). Dit gebeurt in het merendeel van de gevallen met de auto. Zich sneller autonoom kunnen verplaatsen voor kinderen of langer zelfstandig in staat zijn zich te verplaatsen vermindert het aantal gemotoriseerde verplaatsingen en heeft zo een gunstig maatschappelijk effect.

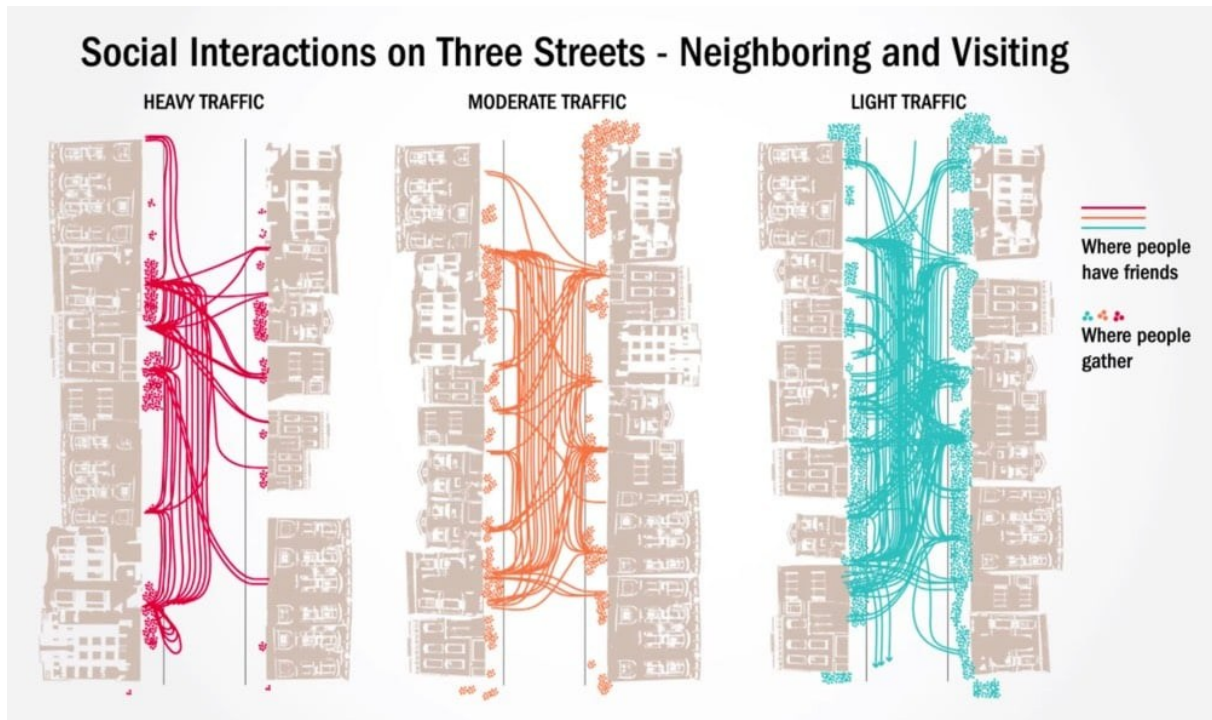
Betere sociale cohesie

Te voet gaan geeft meer aanleiding tot interactie tussen mensen en zorgt zo voor meer **contact en verbondenheid** tussen burens. Die sociale cohesie leidt dan weer tot meer sociale controle,

²³ Cordier Bruno, ADETEC (2023) Le coût réel de la voiture en 2022.

minder criminaliteit en een hoger veiligheidsgevoel. In straten met weinig gemotoriseerd verkeer hebben inwoners meer vrienden en kennissen dan in straten met veel gemotoriseerd verkeer²⁴. Te voet gaan draagt op deze manier bij aan het verminderen van het sociaal isolement.

Figuur 8: Aantal sociale interacties in verhouding met drukte gemotoriseerd verkeer



Bron: Appleyard, D. (1981) Livable Streets

Voetgangers als goede klanten

Straten en wijken waar het aangenaam wandelen is, trekken **meer handelszaken** aan en helpen de lokale economie groeien. Tegelijk zorgen lokale handelaars er mee voor dat buurten levendig en aantrekkelijk blijven. Een goede spreiding van handelszaken zet mensen aan om meer te voet te gaan, waardoor ook het aantal toevallige passanten en klanten stijgt. Zo versterken wandelen en handel elkaar.

17% van de verplaatsingen in Vlaanderen naar de winkel gebeurt te voet (OVG 7). Het OVG maakt geen onderscheid tussen de verschillende types winkelen: naar de bakker of buurtwinkel, de wettelijke boodschappen in de supermarkt, funshoppen in de winkelstraat ... Hoe verder de verplaatsing en hoe groter het volume of gewicht van de boodschappen, hoe minder vaak de boodschappen te voet gebeuren. Verschillende factoren hebben een impact op de modal split²⁵:

²⁴ Appleyard, D. (1981) Livable Streets.

²⁵ Les Enquêtes Mobilité EMC (2017)

- Winkels in het centrum van de stad of gemeente hebben een groter aandeel voetgangers als klant dan winkels aan de rand van de stad of gemeente;
- Kleine winkels hebben een groter aandeel voetgangers als klant dan supermarkten;
- In grote steden (> 100.000 inwoners) is het aandeel voetgangers groter dan in middelgrote steden (10.000 - 100.000 inwoners). Dit effect neemt af naarmate de winkel meer aan de rand van de stad is gelegen, voor perifeer gelegen winkels is er bijna geen verschil qua modaal split op basis van de grootte van de gemeente.

Uit verschillende studies blijkt dat handelaars het belang (zowel in aantal als qua verkoopcijfers) van klanten die met de auto komen overschatten en het belang van klanten die te voet of met de fiets komen onderschatten²⁶.

2.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid

Het realiseren van een modal shift richting te voet gaan komt tegemoet aan de Vlaamse beleidsdoelstellingen voor mobiliteit om tegen 2030 50% van alle verplaatsingen op een duurzame manier te laten verlopen.

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse overheid om concrete doelstellingen voor te voet gaan op te nemen in de Vlaamse beleidsplannen, lokale overheden te ondersteunen bij het uitwerken van een voetgangersbeleid en te sensibiliseren rond te voet gaan.

2.3.1 Concretiseer doelstellingen voor te voet gaan in Vlaamse beleidsplannen

Naar analogie met de doelstelling voor het modaal aandeel van de fiets, namelijk 30% fiets in 2040, zou de Vlaamse overheid ook een doelstelling moeten formuleren voor de verplaatsingen te voet.

Een doelstelling van **20% van de verplaatsingen te voet** is ambitieus (een stijging van 5,4 procentpunt t.o.v. OVG 7), maar is op basis van het modaal aandeel te voet in onze buurlanden (Duitsland 22%, Frankrijk 24%) ook realistisch.

Geef de voetganger een prominente plaats in beleidsplannen mobiliteit

Vandaag komt de voetganger slechts summier aan bod in beleidsplannen met betrekking tot mobiliteit zoals de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 en de Regionale Mobiliteitsplannen. De MORA vraagt om bij deze beleidsplannen steeds te vertrekken vanuit het **STOP-principe** waarbij de voetganger het eerst aan bod komt, om te vermijden dat het voetgangersbeleid naar de achtergrond verdwijnt.

²⁶ Zie o.a. HEIG-VD, Mobilité piétonne Suisse, Fischer et Montavon (2023) Commerce, accessibilité et Espace public; Mingardo G. (2014) Retail en mobiliteit; Sustrans (2003) Traffic restraint and retail vitality; FUBicy (2003) Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés.

In de Regionale Mobiliteitsplannen is het netwerkdenken zowel voor de auto (wegencategorisering), het openbaar vervoer (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) en de fiets (fietssnelwegen en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) sterk geïntegreerd. De MORA vraagt om in de Regionale Mobiliteitsplannen concrete doelstellingen en acties te voorzien met betrekking tot verplaatsingen te voet. De bereikbaarheid te voet van vervoersknooppunten (Hoppinpunten) zorgt voor een betere toegang tot het openbaarvervoernetwerk. Door voetgangersinfrastructuur en het netwerk van trage wegen een plaats te geven in de Regionale Mobiliteitsplannen krijgen **intergemeentelijke voetgangersnetwerken** vorm.

Maak een Vlaams Masterplan Voetganger op

Het gewestelijk beleidsniveau is het meest aangewezen voor een **strategisch beleidsplan voor voetgangers**. In tegenstelling tot Brussel en Wallonië heeft Vlaanderen geen strategisch beleidsplan voor voetgangers met een strategische visie en concrete acties.

Vanuit de regierol die het departement Mobiliteit en Openbare Werken opneemt worden alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid nauw betrokken bij de opmaak en uitvoering van een Masterplan Voetganger. Een binnen de Vlaamse Regering breed gedragen plan kan Vlaanderen nog meer aan het wandelen krijgen.

Te voet gaan is immers niet enkel een verantwoordelijkheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, maar kan ondersteund worden vanuit de beleidsdomeinen Omgeving, Onderwijs, Welzijn, Jeugd, Sport ... en draagt bij tot de doelstellingen die in die beleidsdomeinen naar voor worden geschoven.

Stel een Voetgangersmanager aan

De uitbouw van het team rond de Fietsmanager heeft afgelopen jaren een impuls gegeven aan het fietsbeleid in Vlaanderen. Het voetgangersbeleid in Vlaanderen heeft nood aan een gelijkaardige stroomstoot op basis van een **ambitieniveau** voor het voetgangersbeleid dat even hoog ligt als voor het fietsbeleid.

De MORA vraagt om binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken een uniek aanspreekpunt voor het voetgangersbeleid aan te duiden. Dit **aanspreekpunt** kanaliseert alle initiatieven rond voetgangersbeleid en is de brug tussen (lokale) overheden, bedrijven en organisaties die werken rond voetgangers.

In nauwe samenwerking met de Fietsmanager en binnen een team dat werkt rond actieve mobiliteit faciliteert deze Voetgangersmanager een **holistische en complementaire aanpak** voor alle actieve modi, zoals een rechtvaardige indeling van de openbare ruimte.

2.3.2 Ondersteun lokale overheden bij het uitwerken van een voetgangersbeleid

De Vlaamse overheid kan via vorming, publicaties, methoden lokale overheden ondersteunen bij hun voetgangersbeleid. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is de partner bij uitstek om in

samenwerking met experts en belangenorganisaties opleidingen voor mobiliteitsambtenaren te organiseren over voetgangersvoorzieningen en trage wegen.

Ondersteun de opmaak van lokale voetgangersplannen

Vlaanderen kan de opmaak van lokale voetgangersplannen ondersteunen door een **Vlaamse adaptieve methodologie voor het opmaken van voetgangersplannen** met een stappenplan aan te reiken. Daarnaast is er **inhoudelijke ondersteuning** mogelijk vanuit de mobiliteitsbegeleiders van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en samenwerking met eventuele betrokken entiteiten binnen de Vlaamse overheid, zoals De Lijn (ontsluiting van openbaarvervoershalthes), Agentschap Wegen en Verkeer (voetgangersvoorzieningen langs gewestwegen), De Vlaamse Waterweg (jaagpaden), Agentschap Natuur en Bos (wandelroutes doorheen bossen), ... Eventueel kan de opmaak van lokale voetgangersplannen ook financieel ondersteund worden door middel van subsidiëring.

Verzamel en ontsluit kennis over voetgangers in een kenniscentrum

Er bestaat heel wat kennis over voetgangers, maar die zit verspreid over verschillende organisaties, (lokale) overheden, academici en studiebureaus. Al deze bestaande kennis kan gebundeld worden in een expertenforum dat als doel heeft te zorgen voor onderlinge uitwisseling van kennis en de inhoudelijke ondersteuning van lokale overheden.

Ondersteun lokale overheden bij het verzamelen en verwerken van data over voetgangers

De beschikbare data over voetgangers is veel beperkter dan de data die beschikbaar is voor andere modi. Het is niet kostenefficiënt voor een kleine gemeente om de noodzakelijke apparatuur en verwerkingssoftware aan te kopen voor een beperkt aantal projecten of bij het opstellen van een gemeentelijk beleidsplan.

De Vlaamse overheid kan ondersteuning bieden door het uitlenen van toestellen om geautomatiseerde voetgangerstellingen²⁷ te faciliteren of bij het verwerken van telresultaten. Grote steden en andere overheden (AWV, provincies) beschikken reeds over deze toestellen en kunnen deze beschikbaar stellen via een uitleendienst. Data met betrekking tot voetgangers worden op een uniforme manier opgenomen en verwerkt in (Vlaamse) multimodale verkeersmodellen.

Ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid zal er ook voor zorgen dat innovatieve vormen van datacaptatie sneller kunnen doorstromen naar lokale overheden.

²⁷ Er bestaan verschillende aanbieders met telsystemen gericht op voetgangers op basis van verschillende technologieën: Pyrobox, Telraam, CROWDSCAN ...

2.3.3 Sensibiliseer rond te voet gaan

Sensibilisering is relevant om mensen te stimuleren vaker te voet te gaan. Dat kan door de voordelen van te voet gaan in de schijnwerper te plaatsen, door bestaande bezorgdheden van voetgangers aan te pakken of door in te zetten op bewegwijzering of communicatie van wandelroutes. Deze sensibiliserende acties vertrekken best vanuit een samenwerking van actoren zoals lokale overheden, (lokale) verenigingen, werkgevers, scholen, politie ... in functie van de doelgroep.

Voer gedragsbeïnvloedingscampagnes

Er bestaan heel wat verschillende gedragsbeïnvloedingscampagnes rond duurzame mobiliteit of in het bijzonder over te voet gaan. Deze initiatieven zetten de vele voordelen van wandelen in de kijker, informeren over infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen en inspireren tot wandelen. Ter inspiratie:

- Maand van de Voetganger, een jaarlijkse campagne in oktober die helemaal in het teken staat van stappen en bewandelbare publieke ruimte;
- Autovrije Zondagen of andere evenementen tijdens de Week van de Mobiliteit;
- Campagnes als Red de stoep of Team trottoir wijzen op problemen qua toegankelijkheid van voetgangersinfrastructuur;
- Educatief materiaal, zoals de Voetgangersbrevetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, materiaal in het kader van de Strapdag en het Octopusplan van de Voetgangersbeweging of verkeerseducatieve routes;
- Op de Dag van de Trage Weg worden wandelingen langs trage wegen georganiseerd en het belang op vlak van mobiliteit, ecologie en recreatie van de trage wegen belicht;
- Campagnes die inzetten op het belang van de nabijheid van voorzieningen (zoals Winkelieren);
- Wandelevenementen (zoals Urban Walk) organiseren waarbij anders niet toegankelijke delen van de stad voor voetgangers toegankelijk worden;
- Routeplanners (zoals Slim naar Antwerpen) voldoende aandacht laten besteden aan bereikbaarheid te voet bij evenementen;
- ...

Voer hoffelijkheidscampagnes

Respect voor de verkeersregels en hoffelijk gedrag houden de openbare ruimte veilig en aangenaam voor iedereen. Toch staat de hoffelijkheid in het verkeer onder druk. Hoffelijkheidscampagnes richten zich op alle weggebruikers, met bijzondere aandacht voor het feit dat iedereen, bij elke verplaatsing, ook voetganger is. Specifieke thema's voor dit soort campagnes kan zijn rond het fietsen of steppen op het voetpad, de verkeersregels ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen of in voetgangerszones, het verkeer in schoolstraten of speelstraten, ...

In samenwerking met de (lokale) politiediensten kunnen deze sensibiliserende hoffelijkheidscampagnes opgevolgd worden door repressieve acties.

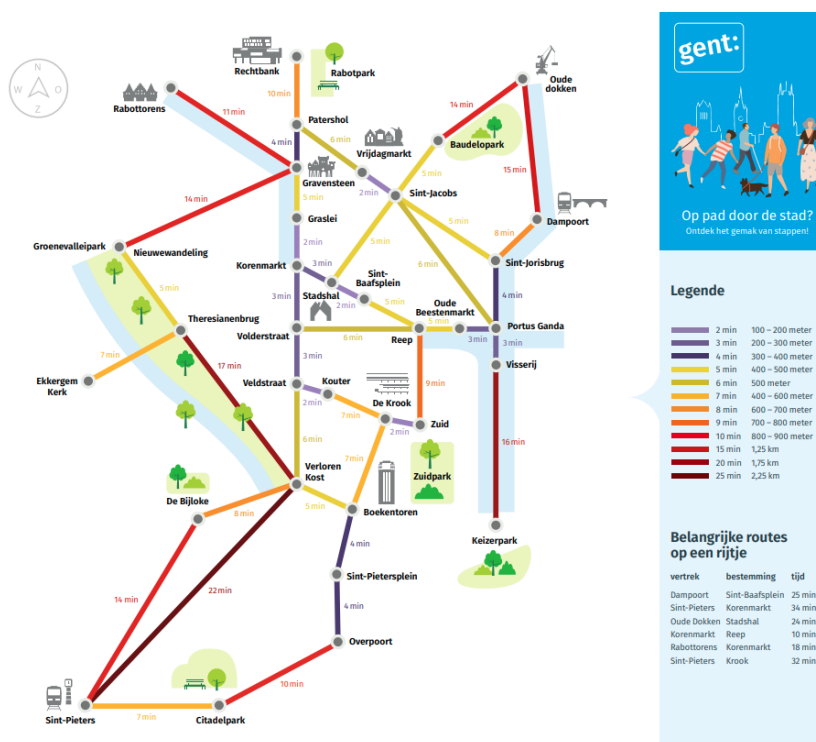
Herkenbare Vlaamse bewegwijzing van functionele voetgangersnetwerken

Naar analogie van de bewegwijzing van de toeristisch-recreatieve fietsnetwerken en wandelroutes²⁸ kan een soortgelijke signalisatie voor voetgangers meer mensen stimuleren om functioneel te voet te gaan. De MORA ziet ook in het digitale tijdperk een meerwaarde van **herkenbare fysieke bewegwijzing** van functionele voetgangersnetwerken.

Deze bewegwijzing verbindt bekende locaties zoals toeristische bezienswaardigheden, openbaarvervoerknooppunten en openbare voorzieningen met elkaar en duidt aan hoe lang (uitgedrukt in minuten) het stappen is. De raad ziet een rol voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken om een kader voor een herkenbare bewegwijzing uit te werken waarbinnen lokale overheden voldoende vrijheid behouden om daar een eigen invulling aan te geven en de eigen identiteit te bewaren.

De stad Gent ondersteunde de bewegwijzing in de straten met een gedrukte Metrominutokaart²⁹ als sensibilisatie-instrument. Deze kaart werd verspreid naar alle inwoners en duidt de afstanden en tijd aan tussen belangrijke locaties.

Figuur 9: metrominutokaart stad Gent



Bron: stad Gent

²⁸ Toerisme Vlaanderen (april 2016) Richtlijnen voor de bewegwijzing van toeristisch-recreatieve wandellussen, wandelnetwerken en toeristische voetgangersbewegwijzing.

²⁹ Een kaart gebaseerd op de kaarten gebruikt voor metronetten, met afstanden uitgedrukt in (wandel)tijd en met oriëntatiepunten als 'haltes'.

3. Voetgangers en verkeersveiligheid

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 heeft als doelstelling dat er **geen zware verkeersslachtoffers** meer vallen in 2050. Ook in het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 wordt naar een **Vision Zero** gestreefd.

Voetgangers dragen bij aan veiliger verkeer doordat ze zelf weinig verkeersonveiligheid veroorzaken. Bij ongevallen zijn ze echter wel kwetsbaar. Deze kwetsbaarheid komt vooral tot uiting doordat gemotoriseerde voertuigen steeds groter, krachtiger en zwaarder worden en de snelheidsverschillen met (e-)fietzers, speedpedelecs en steppers toenemen.

De oplossing is om enerzijds verkeersstromen te scheiden wanneer intensiteiten, snelheidsverschillen en de functie binnen het netwerk dat vragen en anderzijds, wanneer voetgangers met andere verkeersstromen gemengd worden, de snelheidsverschillen in te perken.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 zet in op veilige voetgangersvoorzieningen door de actualisatie van het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen en een gerichte toelichting over het nieuwe vademecum zowel intern bij de Vlaamse overheid als extern.

3.1 Ongevallen met voetgangers

Voetgangers zijn **oververtegenwoordigd** in de statistieken van dodelijke en zware ongevallen.

Een bijkomend aandachtspunt is dat specifiek voor voetgangers een grote mate van **onderregistratie** bestaat. Eenzijdige voetgangersongevallen, bijvoorbeeld ten gevolge van een oneffen wegdek, worden niet opgenomen in de verkeersongevallenstatistieken.

3.1.1 Verkeersdoden

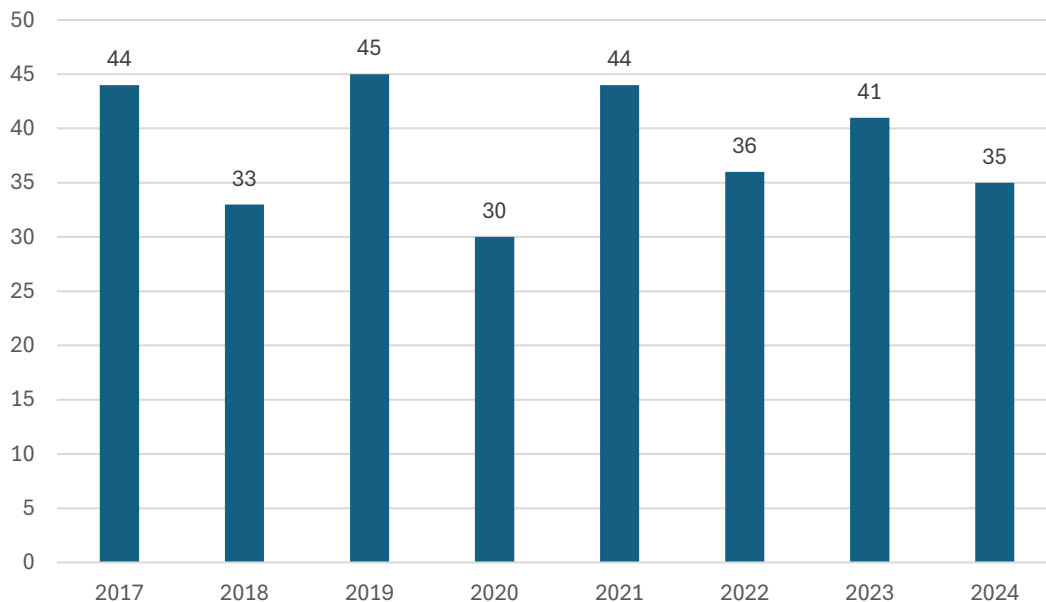
In 2024 was 14% van de dodelijke verkeersslachtoffers in Vlaanderen een voetganger³⁰. Er stierven 35 voetgangers.

Ongevallen met voetgangers zijn voornamelijk een stedelijk fenomeen, omwille van de verkeersdichtheid en het verhoogde risico dat daarmee gepaard gaat.

³⁰ Voetgangers komen niet als aparte categorie weggebruiker voor in de verkeersongevallenstatistieken van Statbel. De categorie 'voetganger' is het totaal van de categorieën 'gehandicapte in rolstoel', 'voetganger die zijn (brom)fietst duwt' en 'andere voetganger'. De categorie 'andere voetganger' omvat de gewone voetganger en is steeds de grootste groep.

Ondanks jaarlijkse schommelingen blijft het aantal dodelijke slachtoffers³¹ bij voetgangers min of meer stabiel. De impact van de Covid-19-pandemie is zichtbaar: in 2020 viel het laagste aantal dodelijke slachtoffers onder voetgangers.

Figuur 10: aantal doden 30 dagen onder voetgangers in Vlaanderen (2017-2024)



Bron: Statbel – eigen verwerking

3.1.2 Verkeersslachtoffers

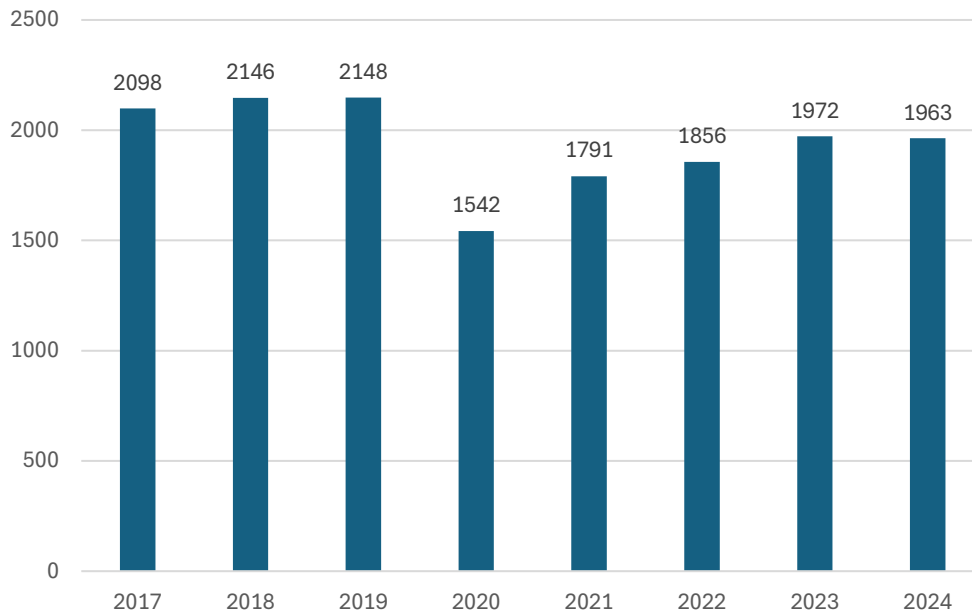
In 2024 was 7% van de verkeersslachtoffers in Vlaanderen een voetganger. 1.963 voetgangers werden het slachtoffer van een verkeersongeval.

Het aantal slachtoffers³² onder de voetgangers nam sterk af tijdens de COVID-19 pandemie en nam nadien terug toe, zonder het niveau van voor de pandemie te bereiken.

³¹ Dodelijke slachtoffers worden uitgedrukt als 'doden 30 dagen': slachtoffers die overleden ter plaatse of binnen 30 dagen na de datum van het ongeval.

³² Slachtoffers is het totaal van de categorieën 'lichtgewonden', 'zwaargewonden' en 'doden 30 dagen'.

Figuur 11: aantal voetgangersslachtoffers in Vlaanderen (2017-2024)



Bron: Statbel – eigen verwerking

3.1.3 Botspartners

Voetgangers in België komen vooral om in ongevallen met gemotoriseerde voertuigen: auto's (16 van de 35 dodelijke ongevallen met voetgangers in Vlaanderen in 2024), lichte vrachtwagens (3 van de 35 dodelijke ongevallen), vrachtwagens (5 van de 35 dodelijke ongevallen) en autobussen/autocars (3 van de 35 dodelijke ongevallen). Het is verontrustend dat 20% (7 van de 35 gedode voetgangers) omkwam na een ongeval met een onbekende opponent. Dit wijst erop dat bij (dodelijke) ongevallen met voetgangers vaker dan bij ongevallen met andere weggebruikers de botspartner van de voetganger vluchtmisdrijf pleegt. In een Europese vergelijking (2023) scoren Vlaanderen (23%) en België (22%) het hoogst in het aandeel **vluchtmisdrijven** bij ongevallen met een voetganger. Het Europese gemiddelde ligt op 13%³³.

³³ Dons, E. (2026) Factsheet – Evolutie van voetgangersongevallen in Vlaanderen.

Figuur 12: botsingsmatrix met doden 30 dagen (2024)

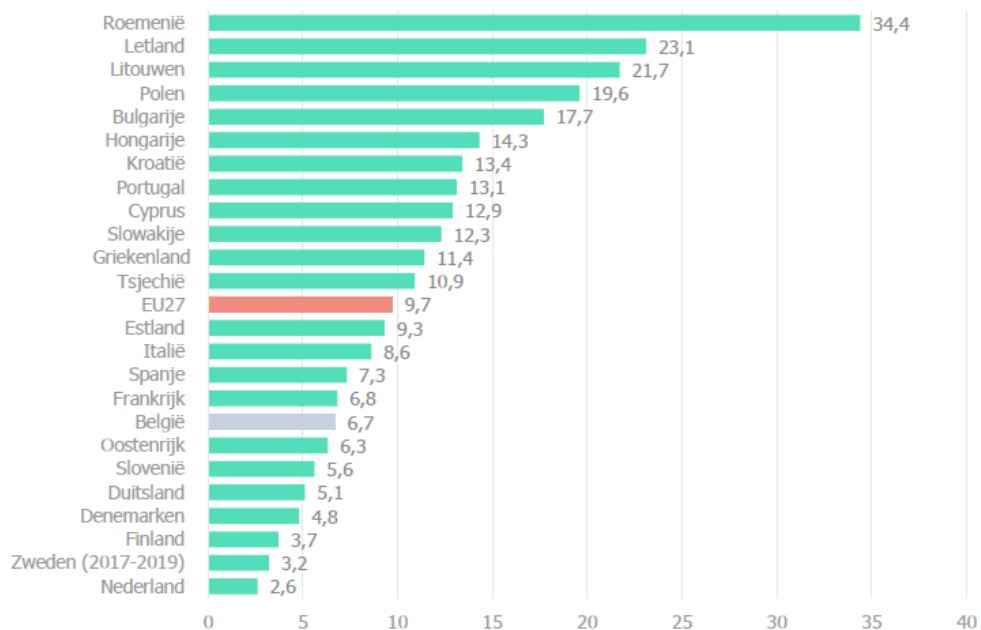
		In botsing met ...										Totaal
2024												
Doden 30 dagen			1			16	3	5	3		7	35
		2			1	31	1	15	2	22	3	77
						2		1				3
						1	1			1		3
					1	9	3	2		7	3	25
						21	4	10	1	51	3	90
								4		5		9
						1		1		4	1	7
						1				2	1	4
	Totaal	0	3	0	2	82	12	38	6	92	18	253

Bron: Statbel (bewerking Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030)

3.1.4 Vergelijking met andere landen

België vertoont tussen 2018 en 2020 gunstiger cijfers dan het Europese gemiddelde inzake voetgangerssterfte (Figuur 13), met 6,7 doden per miljoen inwoners tegenover een gemiddelde van 9,7 in de EU27 (Europese Commissie, 2021). De situatie in België is vergelijkbaar met die van Frankrijk (6,8), maar minder gunstig dan die van noordelijker gelegen landen zoals Finland (3,7), Zweden (3,2) of Nederland (2,6).

Figuur 13: aantal dode voetgangers per miljoen inwoners per land in de EU27 (2018-2020)



Bron: Europese Commissie, 2021 – bewerking Vias

3.1.5 Groter risico voor kwetsbare doelgroepen

Sommige categorieën voetgangers hebben een groter risico om betrokken te worden bij een ongeval.

Kinderen en jongeren

Jonge voetgangers (0-17 jaar) zijn vaker bij een ongeval betrokken. Mogelijke factoren hiervoor zijn:

- een **minder rijpe informatieverwerking**, die het moeilijk maakt om afstanden, tijd, voertuigsnelheden en complexe verkeerssituaties correct in te schatten;
- een beperkte zichtbaarheid vanwege hun **geringe gestalte**, wat hun vermogen om te zien en gezien te worden in het verkeer belemmert;
- een aandacht die sneller wordt afgeleid, hetzij door spel, door interacties met leeftijdsgenoten of met andere elementen uit de omgeving die leiden tot **onvoorspelbaar gedrag** zoals plots oversteken of het trottoir verlaten.

Ouderen

De hogere frequentie van verkeersongevallen waarbij een oudere als voetganger betrokken is, kan onder meer verklaard worden door het relatief hogere gebruik van wandelen als verplaatsingswijze, maar ook doordat de aandacht van de oudere voetganger meer uitgaat naar het vermijden van valpartijen, ten koste van de nodige waakzaamheid ten aanzien van het verkeer. Daarenboven wordt de ernst van het ongeval vergroot door de **breekbaarheid** van botten op hogere leeftijd.

3.2 Uitdagingen voor de verkeersveiligheid van voetgangers

De afname van het aantal letselongevallen met voetgangers is beperkt. Daarenboven is er vaker sprake van onderregistratie bij ongevallen met voetgangers en zijn voetgangers vaker het slachtoffer bij ongevallen met vluchtmisdrijf.

Een aantal mobiliteitsevoluties beïnvloeden de doelstelling om in 2050 geen zware verkeersslachtoffers onder de voetgangers te hebben (Vision Zero) negatief.

3.2.1 Zwaardere, krachtigere en hogere voertuigen leiden tot ernstiger letsels

De laatste 20 jaar zijn de voertuigkarakteristieken gunstiger geworden voor de auto-inzittenden en minder gunstig voor de opponenten:

- De **massa** van personenwagens is met bijna 30% gestegen op 20 jaar tijd (van 1186 kilogram in 2000 naar 1521 kilogram in 2021);
- Het **vermogen** van personenwagens is met 60% toegenomen (van 65 kW in 2000 naar 103 kW in 2021);

- De **motorkaphoogte** is met 15% gestegen (van 73 cm naar 83 cm)³⁴.

Bij ongevallen met zwaardere voertuigen komt meer botsingsenergie vrij. Bijgevolg zorgen ongevallen met zwaardere voertuigen voor ernstigere letsels. Hogere voertuigen resulteren in ernstigere letsels doordat meer kwetsbare delen van het menselijk lichaam geraakt worden bij een botsing. Het hogere vermogen van voertuigen verhoogt de impact van een menselijke fout.

Het risico om te overlijden of ernstig gewond te raken voor voetgangers stijgt van 13% als ze worden aangereden door personenwagens tussen 1.000 en 2.000 kilogram, naar 14,2% met wagens tussen 2.000 en 3.000 kilogram en naar 17,3% met wagens tussen 3.000 en 4.000 kilogram.³⁵

De **elektrificatie** van het wagenpark in Vlaanderen gaat vooralsnog gepaard met een toename van het gemiddelde voertuiggewicht en -vermogen, wat bij ongevallen tot ernstigere verwondingen bij tegenpartijen kan leiden³⁶.

3.2.2 Toenemende conflicten met steeds snellere fietsers en steppers

Er zijn steeds meer voetgangers, fietsers, speedpedelecs en steppers op de openbare weg. Dat leidt tot frictie op plaatsen waar ze de openbare weg met elkaar moeten delen zoals voetgangerszones in de centrumgebieden of woonerven. Ook op straten met trottoirs en fietspaden neemt het aantal conflicten toe: voetgangers, (e-)fietsers en steppers die met steeds meer zijn moeten een **restruimte** delen die niet groter wordt.

De conflicten nemen ook toe doordat fietsers en steppers zich door elektrische ondersteuning steeds sneller voortbewegen, waardoor de mogelijkheid tot **menselijke interactie** (oogcontact, een knikje of een klein gebaar) tussen beide types weggebruikers ingeperkt wordt.

Waar de complementariteit tussen fietsbeleid en voetgangersbeleid in het verleden evident was, ontstaat nu de noodzaak om die complementariteit te bewaken en terug te versterken door een goede inrichting en indeling van de openbare ruimte.

3.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid

Verkeersonveiligheid is in de eerste plaats een gevolg van menselijk gedrag. De voetganger is maar beperkt verantwoordelijk voor verkeersonveiligheid, maar is door zijn kwetsbaarheid vaak het voornaamste slachtoffer. De noodzaak van sensibilisering en handhaving met het oog op de veiligheid van voetgangers blijft bestaan.

³⁴ Persbericht Vias, Steeds zwaardere, hogere en krachtigere wagens zorgen voor verkeersveiligheid op twee snelheden, 30 augustus 2023.

³⁵ Nieuw dashboard werpt licht op factoren die de ernst van ongevallen bepalen, Stef Willems (Vias), Verkeersspecialist 321, november 2025.

³⁶ Vlaamse Regering (2026) Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030.

Vlaanderen heeft de mogelijkheid om bij de aankoop te sturen richting voertuigen die inherent veiliger zijn voor voetgangers.

Tenslotte vraagt de MORA om met het oog op verkeersveiligheid in te zetten op de herverdeling van bestaande ruimte en infrastructuur ten voordele van de voetgangers en fietsers.

3.3.1 Focus op de voetganger bij verkeersveiligheidsacties

De MORA vraagt om bij het opzetten van verkeersveiligheidscampagnes specifiek in te zetten op de veiligheid van de voetgangers. Gezien de hoge kwetsbaarheid van de voetganger bij ongevallen met gemotoriseerd verkeer, verdient de voetganger specifieke aandacht bij campagnes over overdreven snelheid, alcohol en drugs en afleiding achter het stuur. Daarnaast richten hoffelijkheidscampagnes zich ook op het gedrag van andere weggebruikers ten aanzien van voetgangers.

Ook het gedrag van voetgangers verdient voldoende aandacht bij campagnes. Risicofactoren zoals afleiding door het gebruik van een smartphone of oversteken zonder aandacht voor andere weggebruikers leiden tot verkeersonveiligheid.

3.3.2 Hervorm de verkeersfiscaliteit in functie van verkeersveiligheid

Ongevallen met zwaardere, hogere en krachtigere wagens leiden tot een hogere kans op ernstige verwondingen bij kwetsbare weggebruikers. De MORA vraagt om de verkeersfiscaliteit te hervormen zodat deze rekening houdt met de **impact van de kenmerken van het voertuig op de verkeersveiligheid**, in het bijzonder ten aanzien van actieve weggebruikers.

3.3.3 Scheiden waar het moet, mengen waar het kan

Het principe "Scheiden waar het moet, mengen waar het kan" is richtinggevend om de verkeersveiligheid van alle weggebruikers te verhogen. Toegepast de veiligheid voor voetgangers betekent dit dat conflicten met sneller verkeer vermeden moeten worden (scheiden waar het moet) en dat op plaatsen waar gemengd verkeer is de snelheid tussen de aanwezige weggebruikers beperkt wordt.

Vermijd conflicten met sneller verkeer door verkeersstromen te scheiden

Er is nood aan een afwegingskader voor de aanleg van gescheiden infrastructuur voor voetgangers en voor fietsers op basis van intensiteiten van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Deze afweging houdt rekening met de gewenste functie van de weg (wegencategorisering) binnen de categorisering van de voetgangers- en fietsnetwerken. De raad vraagt om in te zetten op de herverdeling van bestaande ruimte en infrastructuur ten voordele van de voetgangers en fietsers.

De mate van scheiding is afhankelijk van de functie van de weg en de snelheidsverschillen. Wanneer twee stromen weggebruikers fysiek gescheiden worden, moet die scheiding duidelijk en

logisch zijn. Voetgangersverkeer wordt bijvoorbeeld fysiek gescheiden van het fietsverkeer op een fietssnelweg en niet louter door een markering.

Scheiden van verkeer is niet enkel mogelijk in de ruimte, maar ook in de tijd. In winkelstraten is het mogelijk de toegang voor fietsers te verbieden tijdens de (drukke) winkeluren.

Beperk snelheidsverschillen tussen weggebruikers door regelgeving en weginrichting

De MORA pleit om zone 30 de norm te maken in kerngebieden waar geen gescheiden of minimaal verhoogde aanliggende fietsinfrastructuur is³⁷.

De laatste jaren werd fietsers- en voetgangersverkeer steeds vaker gemengd in kerngebieden. Wanneer dat het geval is, is het belangrijk dat de inrichting weerspiegelt dat beide weggebruikers aanwezig zijn, bijvoorbeeld door middel van het ontbreken van trottoirs, de aanwezigheid van zitbanken, plantvakken ...

Het nieuwe Vlaamse verkeersreglement voorziet een verlaging van de maximale snelheid in (woon)erven van 20 km/u naar stapvoets. Het verlagen van de maximale snelheid in (woon)erven tot dezelfde toegelaten snelheid als in voetgangerszones benadrukt de verblijfsfunctie van het (woon)erf. Een correcte inrichting is evenwel noodzakelijk om deze snelheidsbeperking te laten naleven.



Bron: stad Gent

³⁷ Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029.

4. De voetganger in de openbare ruimte

Afgelopen jaren besteedden lokale overheden heel wat aandacht aan de herinrichting van de openbare ruimte voornamelijk in de centrumgebieden van de stad of gemeente. Voetgangervriendelijkheid is een steeds belangrijkere leidraad bij het ontwerp van de openbare ruimte.

Een aantal uitdagingen verschijnen frequent terug op de maatschappelijke agenda, namelijk sociale onveiligheid en de aanpassing van de openbare ruimte aan de klimaatverandering.

Vanuit de Vlaamse overheid kan hierop ingespeeld worden door de doorwaadbaarheid te maximaliseren bij de ontwikkeling van nieuwe voorzieningen en door in te zetten op verdichting op de juiste locaties.

4.1 De voetganger als maatstaf voor de openbare ruimte

De **inrichting van de openbare ruimte** speelt een grote rol bij de ondersteuning van de voetgangervriendelijkheid. Elementen die hierbij een rol spelen zijn:

- **Comfort** van de voetgangersinfrastructuur: gebruikte materialen, effenheid, stroefheid (gladheid veroorzaakt valpartijen), hellingsgraad (stijging of daling in de looprichting), dwarse hellingsgraad (het afhellen van de voetgangersinfrastructuur voor afwatering of voor de toegang tot een garage), voldoende breedte en het ontbreken van obstakels;
- **Veiligheid** van de voetgangersinfrastructuur: scheiding van en beperkte snelheidsverschillen met andere verkeersstromen;

Naast toegankelijke en veilige voetgangersinfrastructuur is er nood aan uitnodigende plekken voor spelen, sporten, rusten en ontmoeten. Levendige straten en wijken zetten aan om meer te voet te gaan. De kwaliteit van de openbare ruimte hangt zeer sterk samen met de fysieke inrichting ervan, maar komt voornamelijk tot uiting als er een dynamische wisselwerking ontstaat tussen het leven op straat en de activiteiten in de bebouwing er omheen.

De kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte gebeurt op basis van een aantal **inrichtingsprincipes** die de complexe wisselwerking tussen voetgangers, bebouwing en bereikbaarheid bevorderen:

- Het **mengen van verschillende functies** (wonen, werken en voorzieningen) op loopafstand van elkaar. De aanwezigheid van een aantrekkelijke mix van lokale handel en markten, voorzieningen (dienstencentrum, postkantoor, banken, scholen en kinderopvang, kantoren, groenvoorziening, lokalen van verenigingen en recreatieve sportinfrastructuur) verhoogt de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte.
- **Voldoende dichtheid**. De afstand tot de voorzieningen is op plaatsen met een lage woondichtheid vaak veel groter. Nieuwe voorzieningen creëren of aantrekken op plaatsen met een lage woondichtheid is niet gemakkelijk en niet efficiënt omdat het aantal bewoners per voorziening te laag is om rendabel te zijn.

- De inrichting vertrekt vanuit de principes voor **universal design**: de openbare ruimte is er voor iedereen, ongeacht leeftijd, lichaamsbouw of beperking. Dit maakt zelfstandige mobiliteit mogelijk voor jonge kinderen tot bejaarden en mensen met mobiliteitsbeperkingen.
- Een **ontwerp vanuit de belevingsfeer** van de voetganger door vooral op ooghoogte de aandacht te vestigen.
- Een voldoende **fijnmazig netwerk** van aantrekkelijke en veilige looproutes dat belangrijke bestemmingen verbindt.
- Voetgangersvriendelijkheid in **combinatie met een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer**.
- Aanwezigheid en **aantrekkelijkheid van verblijfsruimte** en rustpunten: zitbanken, speelgelegenheden, straatgroen, kunst en menselijke activiteit.
- Interactie met de gebouwen door **aantrekkelijke architectuur**, het activeren van de gevels (bv. door *street art*) en het vermijden van blinde gevels.

4.1.1 Walkability als voorspeller van te voet gaan

De **nabijheid van voorzieningen en aanwezigheid van activiteiten** waar wonen, winkelen, werken, onderwijs, zorg en vrije tijdsactiviteiten op korte afstand van elkaar een plaats vinden, verhoogt de voetgangersvriendelijkheid van de omgeving.

Walkability wordt internationaal geaccepteerd als beoordeling voor het potentieel van verplaatsen te voet. Het kan gebruikt worden als kompas voor de groei naar een gezonde publieke ruimte en een duurzaam ruimtelijk beleid op mensenschaal. Buurten waarin een combinatie van meerdere basisfuncties aanwezig is (wonen, winkelen, spelen, werken, zorg, groen ...), die een hoge woondichtheid hebben en waar er een goed verbonden netwerk is van straten voor stappers en trappers, bevorderen ons dagdagelijks bewegen.

De **walkabilityscore**³⁸ bundelt drie aspecten:

- woondichtheid;
- functiemix;
- stratenconnectiviteit.

4.1.2 De voetganger is het meest ruimte-efficiënt

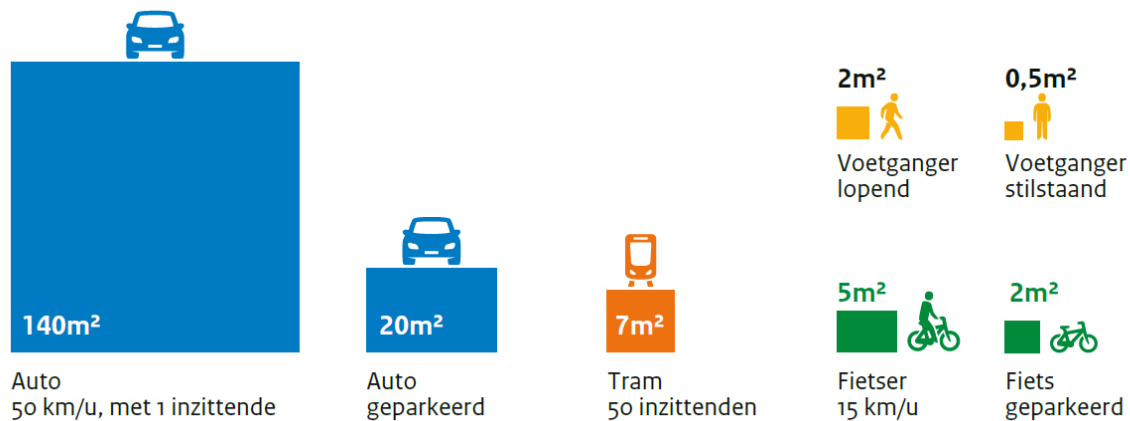
Voetgangers die zich aan het verplaatsen zijn nemen de minste ruimte in van alle verkeersdeelnemers. In omgevingen waar ruimte schaars is, zoals steden, waar sowieso geen hoge snelheden gehaald kunnen worden en voorzieningen nabij zijn, is te voet gaan bijgevolg een efficiënt vervoermiddel.

Een lopende voetganger neemt 70 keer zo weinig ruimte in beslag als een auto die 50 km/u rijdt. Het ruimtebeslag per inzittende van een auto is afhankelijk van de bezetting van de auto. Bij vier

³⁸ <https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/buurtscan/de-walkabilityscore>

personen in de auto is het ruimtebeslag per reiziger nog ongeveer 17,5 keer zo groot als dat van een voetganger.

Figuur 14: ruimtebeslag in de stad en per vervoerswijze



Bron: Kennisinstituut Mobiliteit (2024)

4.1.3 Kwaliteit openbare ruimte is essentieel voor tevredenheid inwoners

In de Gemeentemonitor komen een aantal vragen aan bod die direct of indirect over de voetganger of over de beleving van de openbare ruimte gaan. Uit dit onderzoek blijken een aantal belangrijke verbeterpunten: 36% vindt dat er onvoldoende autoluwe en autovrije zones zijn, 35% is niet tevreden over de staat van de voetpaden en 25% vindt de netheid van straten en voetpaden onvoldoende.

Figuur 15: voetgangers- en nabijheidsgerelateerde indicatoren in de Gemeentemonitor 2023



Bron: Gemeentemonitor 2023, Agentschap Binnenlands Bestuur

4.2 Uitdagingen voor de openbare ruimte

Ondanks het toenemend belang dat lokale overheden hechten aan de kwalitatieve invulling van de openbare ruimte zijn er nog steeds een aantal uitdagingen. **Sociale veiligheid** is al jaren een aandachtspunt. Door de klimaatopwarming is er een nieuwe uitdaging ontstaan over hoe de openbare ruimte een antwoord kan bieden op de vraag naar **klimaatadaptatie**.

Gezien het eerder statische karakter van de openbare ruimte is het belangrijk vandaag al rekening te houden met het toekomstige gebruik ervan, bijvoorbeeld wanneer **autonome voertuigen** in het straatbeeld zullen verschijnen.

4.2.1 Sociale veiligheid

Zich ergens **veilig voelen**, of niet het gevoel hebben het risico te lopen om bedreigd, bestolen of aangevallen te worden, is een belangrijke voorwaarde om te voet gaan. Te voet ben je het minst beschermd: een auto heeft een beschermende kooi tegen de buitenwereld, op het openbaar vervoer zijn andere passagiers en een chauffeur aanwezig en op de fiets of step is mogelijk om sneller weg te komen van mogelijk gevaar. In buurten die onveilig aanvoelen, zullen mensen minder vaak te voet gaan. Hoe meer mensen er op straat lopen, hoe groter het veiligheidsgevoel. De openbare ruimte kan hier aan bijdragen door voldoende zichtbaarheid te bieden: 'zien en gezien worden' en door de bebouwing 'ogen' te geven naar de straat.

De inrichting van de openbare ruimte speelt ook een belangrijke rol in de perceptie van veiligheid. Locaties als parkings, onderdoorgangen en donkere hoeken kunnen bijdragen aan gevoelens van onveiligheid. Gebrekkige verlichting kan leiden tot minder zichtbaarheid. Straatverlichting kan bijdragen aan een veiligheidsgevoel, maar overmatige verlichting kan ertoe leiden dat contrasten wegvallen en zo de onveiligheid verhogen. Het gebrek aan onderhoud van de straat, zoals sluikestorten, graffiti en kapot straatmeubilair, draagt ook bij aan een onveiligheidsgevoel. Dit onveiligheidsgevoel is sterker bij kwetsbare doelgroepen, zoals vrouwen, tienermeisjes³⁹, mensen met een beperking, personen met een diverse seksuele oriëntatie en/of genderidentiteit ...

4.2.2 Klimaatadaptatie

Het is noodzakelijk de openbare ruimte aan te passen om de effecten van de klimaatverandering tegen te gaan: hittestress, droogte en wateroverlast. Een herinrichting in functie van klimaatadaptatie biedt kansen om de openbare ruimte voetgangersvriendelijker en aantrekkelijker te maken, op voorwaarde dat de ingrepen niet ten koste gaan van voldoende en comfortabele ruimte voor voetgangers.

³⁹ Kalms, N. (2023) She City: Designing Out Women's Inequity in Cities.

Hittestress

Hittestress (overdag) en het hitte-eilandeffect (met de grootste impact 's avonds en 's nachts) hebben negatieve gevolgen voor onder meer de volksgezondheid, maar ook op vervoerinfrastructuur door de aantasting en vervorming van bruggen en viaducten, slijtage en spoorvorming op asfaltwegen en de vervorming van spoor- en tramrails.

Meer groen in de straten verhoogt niet enkel de aantrekkelijkheid voor de voetganger, maar vermindert ook hittestress door het creëren van schaduw en het verlagen van de omgevingstemperatuur.

Droogte

De klimaatverandering resulteert in meer perioden van klimatologische droogte, die naast toename van hittestress kan leiden tot schade aan funderingen en infrastructuur.

Ontharden is een vaak genoemde strategie om droogte tegen te gaan. Regenwater infiltreert beter in de bodem en wordt daar vastgehouden in plaats van via de riolering afgevoerd te worden. Het resulteert ook in meer ruimte voor groen, wat helpt om de omgevingstemperatuur te verlagen. Een randvoorwaarde is dat ontharden niet in de loopruimte van voetgangers gebeurt.

Wateroverlast

De klimaatverandering gaat gepaard met een hogere piekneerslag, of in extreme vorm waterbommen. De huidige afwateringssystemen, rioleringen en waterlopen zijn niet berekend op deze piekbelastingen waardoor overstromingen kunnen ontstaan.

Ruimte voor water in de openbare ruimte, zoals grachten, waterpleinen, vijvers, waterspeelplaatsen en wadi's, zorgt naast beheersing van wateroverlast ook voor verkoeling, het aanvullen van de grondwatertafel en verhoogt de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Daarbij moet uiteraard rekening gehouden worden met de noodzakelijke veiligheidsafstanden.

De 3-30-300 regel als inspiratiebron voor meer groen

De 3-30-300-regel is een richtlijn voor gezonde en groene leefomgevingen en is gebaseerd op drie pijlers:

- **3 bomen zichtbaar:** vanuit elk huis zijn minstens drie volwassen bomen zichtbaar, wat bijdraagt aan mentale gezondheid en stressvermindering;
- **30% kroonbedekking:** een wijk heeft 30% bladbedekking (vanuit de lucht gezien), wat essentieel is voor verkoeling (hite-eilanden) en luchtkwaliteit;
- **300 meter tot park:** iedereen woont binnen 300 meter van een publieke groene ruimte (minimaal 0,5 hectare) voor recreatie en sociale activiteit.

Deze regel, ontwikkeld door Cecil Konijnendijk, is bedoeld om mentaal welzijn, klimaatadaptatie (hitte) en recreatie te bevorderen door het vergroten van stadsnatuur⁴⁰.

4.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid

Om de plaats van de voetganger in de openbare ruimte te versterken vraagt de MORA een aantal maatregelen vanuit het beleidsdomein Omgeving te verankeren. Deze maatregelen sluiten aan bij de zes ruimtelijke ontwikkelingsprincipes in de krachtlijnen voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)⁴¹.

4.3.1 Kies voor maximale doorwaadbaarheid

Elke vergunningsaanvraag moet getoetst worden aan het principe van een goede ruimtelijke ordening zoals opgenomen is in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). Ieder project wordt bijgevolg getoetst op de impact ervan op mobiliteit en veiligheid in het algemeen.

Voor voetgangers zijn korte routes zonder omwegen belangrijk. Connectiviteit is een van de drie factoren die de *walkability* van de openbare ruimte bepalen.

De **doorwaadbaarheid** verhogen kan door het aanbrengen van doorsteken doorheen bouwblokken (shortcuts), het opheffen van een barrière (een voetgangersbrugje over een waterloop) of op doodlopende wegen voor auto's een doorgang te voorzien voor voetgangers en fietsers (het concept dooRlopende straat). Soms ontstaan doorsteekjes als wenslijnen of olifantenpaadjes door de continue passage van voetgangers en fietsers.

Deze mobiliteitsschakels⁴² worden geïntegreerd in een netwerk voor voetgangers dat gescheiden is van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Het resulterende **voetgangersnetwerk** is veilig en aantrekkelijk voor voetgangers en versterkt de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling.

Bij stadsvernieuwingsprojecten of bij de aanleg van nieuwe wijken is het aangewezen de maaswijdte te beperken om de omloopfactor voor voetgangers niet te groot te maken.

Bestaande barrières wegnemen en geen nieuwe barrières creëren beperkt de omloopfactor. Het sluiten van spoorovergangen heeft een grote impact op de mobiliteit van actieve weggebruikers. De wegbeheerder dringt in dat geval aan bij Infrabel om de maaswijdte beperkt te houden, door oplossingen te voorzien, zoals een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

⁴⁰ <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/09/26/slechts-18-belgische-gemeenten-halen-voldoende-op-nieuwe-norm-vo/>

⁴¹ Vlaamse Regering (juli 2025) Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De zes ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zijn: (1) zorgvuldig ruimtegebruik, (2) (potentiële) knooppuntwaarde en voorzieningenniveau zijn sturend, (3) verweven wat kan, scheiden wat moet, (4) het fysisch systeem is sturend, (5) kwaliteitssprong en (6) geïntegreerde aanpak over sectoren heen.

⁴² Trage Wegen en Mobiel 21 (2014) Inspiratiepakket Slimme mobiliteitsschakels.

Sluizencomplexen worden vaak volledig afgesloten, terwijl ze net voor voetgangers en fietsers een snelle doorsteek kunnen zijn ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.

4.3.2 Zet in op verdichting op de juiste locaties

Kwaliteitsvol verdichten op daarvoor geschikte locaties moet helpen een aantal doelstellingen te halen zoals geformuleerd in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP), het Vlaamse Luchtbeleidsplan en de Vlaamse geluidsactieplannen.

Er is een sterke wisselwerking tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. De beleidsdomeinen Mobiliteit en Omgeving moeten samen de locaties van de ruimtelijke, mobiliteits- en logistieke knooppunten vastleggen. Plaatswaarde⁴³ moet daarbij het uitgangspunt zijn. Het bepalen van knooppunten en hun plaats in de hiërarchie heeft consequenties bij het inplanten van nieuwe ontwikkelingen⁴⁴.

Voor de voetganger is de **woondichtheid** (in combinatie met functiemix en stratenconnectiviteit) een belangrijke factor om de *walkability* te verhogen. Op locaties met een hoge woondichtheid en een goede mix van functies zijn verplaatsingen te voet aantrekkelijker dan op locaties met een lage woondichtheid of waar weinig voorzieningen aanwezig zijn.

De Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen⁴⁵ stelt dat de prioriteit om te verdichten in stedelijke gebieden ligt. In **stedelijke gebieden** is reeds een voorzieningen- en openbaarvervoer-aanbod aanwezig. Hoe groter het inwonersaantal, hoe meer potentieel voor bovenlokale of regionale voorzieningen en hoe hoger het rendement van investeringen in het collectief vervoer. Dat zorgt dan weer voor draagkracht in het opvangen van bijkomende woningen of economische ontwikkeling. Er zijn ook kansen voor verdichting in **landelijke kernen** met voldoende basisvoorzieningen op wandelafstand en voldoende (potentieel aan een) hoge knooppuntwaarde. In deze kernen bestaat vaak een opgave om bijkomende voorzieningen aan te trekken, diensten te voorzien, het openbaar vervoer te optimaliseren en veilige fietsverbindingen naar naburige kernen met regionale voorzieningen en werkplekken te voorzien. Het is dus de opdracht om gericht kernen te intensiveren. In de **kleinste kernen** is een verdichting meestal niet aangewezen, daar ligt de focus op het voorzien van een aangename leefomgeving en het maken van vlotte en veilige verbindingen naar grotere kernen.

⁴³ Plaatswaarde is een waarde die de synthese maakt van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau

⁴⁴ Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2025) Advies conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

⁴⁵ Vlaamse Regering (2025) Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Verdichten vereist een duurzame modal split ondersteund door concrete ruimtelijke en mobiliteitsingrepen:

- een **autoluw ruimtelijk ontwerp**;
- een **ambitieuze parkeerstrategie**;
- een **optimalisatie van wandel- en fietsroutes en OV-aanbod** op wijkniveau in verbinding tot de belangrijkste functies in de kern of stad⁴⁶.

15-minutenstad als richtinggevend concept voor verdichting

De 15-minutenstad is een planologisch concept bedacht door de Colombiaans-Franse bouwkundige Carlos Moreno en werd toegepast in Parijs. Het idee van de 15-minutenstad is om menselijke toegang tot producten, diensten en voorzieningen centraal te stellen in stadsplanning. Binnen een radius van **15 minuten stappen** of fietsen zijn alle dagelijkse basisbehoeften bereikbaar. Dit garandeert leefbare, gezonde, inclusieve en goed bereikbare steden. Vandaag heeft reeds 69% van de Vlamingen basisvoorzieningen op minder dan 15 minuten wandelen van de woning.

De MORA vraagt om prioritair in te zetten op verdichting op locaties waar dagelijkse basisbehoeften nu reeds bereikbaar zijn binnen een radius van 15 minuten stappen of fietsen.

Figuur 16: de 15-minutenstad



Bron: Pars, la ville de quart d'heure

⁴⁶ Le Roy, M., Tindemans, H., Bastiaens, J. & Verhaegen, K. (2023) Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling, uitgevoerd door SWECO/BUUR en KENTER in opdracht van Departement Omgeving.

5. Voetgangersinfrastructuur

De voetgangersinfrastructuur is het sluitstuk van een geslaagd voetgangersbeleid.

Het type voetgangersinfrastructuur wordt gekozen op basis van de ruimtelijke omgeving, de functie van de openbare weg en zijn plaats in de verschillende modale netwerken. De inrichting van de voetgangersinfrastructuur is dan weer afhankelijk van de gekozen vorm van voetgangersinfrastructuur en gebeurt op basis van inrichtingsprincipes die opgenomen zijn in regelgeving en vademecums.

De bestaande voetgangersinfrastructuur voldoet vandaag niet altijd aan de opgelegde normen of vooropgestelde richtlijnen. Het obstakelvrij houden van voetgangersvoorzieningen blijft een uitdaging.

Het verankeren van richtlijnen voor de wegbeheerders in het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen en de disseminatie ervan zijn taken voor de Vlaamse overheid. Daarnaast staat AWW als wegbeheerder in voor de bewandelbaarheid en oversteekbaarheid van de gewestwegen.

5.1 Regelgeving over voetgangersinfrastructuur

De juridische aspecten met betrek tot het gebruik van voetgangersinfrastructuur zijn federaal vastgelegd in het verkeersreglement. Vanaf juni 2027 wordt dit verkeersreglement de code van de openbare weg en zullen snelheidsbeperkingen op basis van het type van de inrichting vastgelegd worden in het Vlaams verkeersreglement.

Regelgeving met betrekking tot de fysieke inrichting van voetgangersinfrastructuur is een gewestelijke bevoegdheid.

5.1.1 De plaats van de voetganger als verkeersdeelnemer

Voor voetgangers gelden specifieke regels voor het gebruik van de openbare weg. Volgens het huidige verkeersreglement en de toekomstige Code van de openbare weg moet een voetganger in volgorde van aanwezigheid gebruik maken van de volgende toegankelijke en begaanbare delen van de openbare weg:

- 1° het trottoir of het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D9, D10 of D11;
- 2° het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D13;
- 3° de verhoogde berm;
- 4° de gelijkgrondse berm;
- 5° de parkeerstrook;
- 6° de zijdelingse strook;
- 7° het fietspad;

8° de rijbaan.

Figuur 17: verkeersborden D9, D10, D11 en D13

D9



D10



D11



D13



Bron: Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. In de Code van de openbare weg (inwerkingtreding voorzien vanaf juni 2027) wordt het huidige verkeersbord D10 in de toekomst D11. D11 wordt D13 en D13 wordt D15.

5.1.2 Vormen van voetgangersinfrastructuur

In België zijn verschillende vormen van voetgangersinfrastructuur juridisch geregeld. Elke vorm van voetgangersinfrastructuur die deel uitmaakt van de openbare weg heeft specifieke regels voor voetgangers en voor bestuurders.

Het trottoir of voetpad

Het trottoir is het deel van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, het trottoir is verhard en te onderscheiden van de andere gedeelten van de openbare weg. In de volksmond wordt meestal naar het trottoir verwezen als het voetpad of de stoep.

Voetgangerszone

In voetgangerszones mogen de voetgangers de volledige breedte van de openbare weg volgen. Spelen is er toegelaten. Bestuurders die er mogen rijden, moeten stapvoets rijden; ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers en zo nodig stoppen. Ze mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en niet hinderen.

Erven en woonerven

In (woon)erven mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken. Spelen is er toegelaten. De bestuurders mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen, zo nodig moeten zij stoppen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren. De snelheid in (woon)erven is vandaag beperkt tot 20 km/u. Na inwerkingtreding van de Code van de openbare weg wordt de maximale snelheid beperkt tot stapvoets. Op die manier verdwijnen de snelheidsverschillen tussen voetgangers en andere weggebruikers in het (woon)erf.

Speelstraten, schoolstraten en voorbehouden wegen

In speelstraten, schoolstraten en voorbehouden wegen gelden specifieke verkeersregels. Voetgangers mogen steeds de volledige breedte van de openbare weg gebruiken in speelstraten, schoolstraten en op voorbehouden wegen.

Trage wegen

Trage wegen zijn paden en verbindingen die hoofdzakelijk bedoeld zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer, zoals wandelaars, fietsers en ruiters. Ze kunnen verhard of onverhard zijn, en variëren in vorm en breedte. Trage wegen kunnen heel veel verschillende vormen aannemen: veld- en buurtwegen, kerkpaden, voormalige treinbeddingen, bospaden ... Er gelden enkel specifieke verkeersregels op trage wegen wanneer deze wegen voorbehouden zijn voor specifieke weggebruikers door middel van signalisatie.

Jaagpaden

Jaagpaden zijn de verharde of onverharde trekwegen langs weerszijden van de kanalen. Het jaagpad is in de eerste plaats een dienstweg voor de waterwegbeheerder. Het recreatief medegebruik van de jaagpaden door voetgangers en fietsers is afgelopen decennia sterk toegenomen. Het gebruik van het jaagpad is geregeld in het 'Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk' (Koninklijk Besluit van 15 oktober 1935). Het verbodsbord C3 met onderborden regelt de toegang tot het jaagpad. De snelheid is er beperkt tot 30 km/u. In het voorjaar van 2023 stelde De Vlaamse Waterweg nv een nieuwe beleidsvisie⁴⁷ over het functioneel en recreatief medegebruik op de jaagpaden voor.

5.1.3 Bestaande normen voor voetgangersinfrastructuur

Het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer (29 april 1997) voorziet een aantal vereisten voor de wegen voor voetgangersverkeer binnen bebouwde kom:

- Als de weg voor voetgangersverkeer breder is dan 2,00 meter, dient steeds een minimale obstakelvrije loopweg van 1,50 meter breedte te worden gegarandeerd;
- Als de weg voor voetgangersverkeer een breedte heeft tussen 1,50 meter en 2,00 meter, mag slechts 0,50 meter hiervan door obstakels worden ingenomen;
- Wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1,50 meter mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9,00 meter;
- Elke weg voor voetgangersverkeer heeft een geheel obstakelvrije loopweg van minstens 1,00 meter breed en een vrije hoogte van minstens 2,10 meter.

⁴⁷ De Vlaamse Waterweg nv (2023) Beleidsvisie functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen

Deze bouwverordening legt geen termijn op waarbinnen de huidige toestand aan de voorschriften van de verordening dient te worden aangepast.

5.2 Uitdagingen voor voetgangersinfrastructuur

Niet alle bestaande voetgangersinfrastructuur voldoet aan de normen en richtlijnen die gelden voor voetgangersinfrastructuur. Deze normen voorzien ook enkel in minimale afmetingen, terwijl op plaatsen waar veel voetgangers komen andere richtlijnen noodzakelijk zijn.

De wegbeheerder staat in voor het onderhoud en netheid van de voetpaden. Wanneer kwalitatieve voetgangersinfrastructuur onvoldoende onderhouden wordt, zal de kwaliteit ervan onvermijdelijk achteruitgaan.

5.2.1 Obstakelvrije loopruimte voldoet niet altijd aan de richtlijnen

Veel voetpaden in Vlaanderen voldoen niet aan de normen in het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen⁴⁸. Dit hanteert een **standaardprofiel van 1,8 m obstakelvrije loopruimte** voor voetpaden. Deze breedte laat toe om naast elkaar te wandelen of elkaar te kruisen. Wanneer deze breedte niet beschikbaar is, hanteert het vademecum een krap profiel dat 1,5 m bedraagt, wat overeenkomt met de minimale draairuimte voor rolstoelgebruikers. De obstakelvrije loopruimte wordt geflankeerd door een gevelzone en een faciliteiten- en bufferzone.

De noodzakelijke breedte voor het voetpad is afhankelijk van het aantal voetgangers, de functie binnen het voetgangersnetwerk, eventuele aanwezigheid van andere functies (terrassen, groenvakken, fietsenstalling ...) en veiligheidsafstanden ten opzichte van obstakels en van de rand van de rijbaan.

5.2.2 Obstakelvrije trottoirs

De obstakels die zich op het trottoir bevinden kunnen permanent (signalisatie, verlichtingspalen, nutskasten, straatmeubilair, bomen, plantvakken, laadpalen voor elektrische wagens ...) of tijdelijk zijn (vuilniszakken, innames openbaar domein voor werven ...). Het is een aandachtspunt voor de wegbeheerders om permanente obstakels zo weinig mogelijk op het voetpad te plaatsen en minstens de vrije loopruimte te vrijwaren. Voor de bewoners en lokale handelaars is het een aandachtspunt om het voetpad obstakelvrij te houden door overhangend groen tijdig te snoeien, vuilnisbakken tijdig weg te nemen, reclameborden te verwijderen ... De zone langs de gevel is een natuurlijke gidslijn voor blinde en slechtziende personen en blijft zoveel mogelijk vrij. Als er tactiele markeringen voor de geleiding van blinde en slechtziende personen aanwezig zijn, moeten die altijd obstakelvrij gehouden worden.

De code van de openbare weg, die in juni 2027 in werking treedt, voorziet dat rijwielen (o.a. fietsen), bromfietsen en voortbewegingstoestellen op de rijbaan moeten worden opgesteld wanneer

⁴⁸ Agentschap Wegen en Verkeer (2026) Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen

geen begaanbare strook van **ten minste 1,5 m** op het trottoir of begaanbare berm vrijgehouden kan worden.

5.3 Aanbevelingen voor de Vlaamse overheid

De Vlaamse overheid is bevoegd voor regelgeving en ontwerprichtlijnen met betrekking tot voetgangersinfrastructuur en is legt zelf voetgangersinfrastructuur aan als wegbeheerder van de gewestwegen.

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse overheid om de richtlijnen voor voetgangersinfrastructuur up-to-date te houden, een financieringskader uit te werken voor voetgangersinfrastructuur wanneer deze bijdraagt tot het uitbouwen van een voetgangersnetwerk en de bewandelbaarheid en oversteekbaarheid van de Vlaamse gewestwegen te garanderen.

5.3.1 Vademecum met up-to-date richtlijnen voor voetgangersinfrastructuur

De actualisering van het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen heeft lang op zich laten wachten. De MORA vindt het positief dat het herwerkte Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen naar het voorbeeld van het Vademecum Fietsvoorzieningen is gestructureerd door middel van thematische fiches met concrete aanbevelingen, waardoor updates sneller kunnen doorgevoerd worden.

De actualisering van het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen draagt bij aan het verhogen van de **leesbaarheid** van de voetgangersinfrastructuur en is essentieel voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen omvat aanbevelingen met betrekking tot toegankelijke, veilige en comfortabele voetgangersvoorzieningen.

Als aandachtspunt wil de raad meegeven dat het nodig is de bestaande vademecums te blijven verdiepen en actualiseren. Het is nodig om de richtlijnen voor de infrastructuur voor verschillende modi aan elkaar te koppelen. Vandaag is vaak niet mogelijk een weg in te richten die voldoet aan alle richtlijnen in alle vademecums. Er is nood aan een contextgevoelig afwegingskader dat afgestemd is op de functie en het (gewenst) gebruik van de openbare weg. Op termijn zouden de bestaande vademecums gecombineerd moeten worden in een overkoepelend vademecum.

De MORA vraagt om voldoende aandacht te besteden aan de kennisverspreiding met betrekking tot het vernieuwde Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen en minstens jaarlijks een opleiding te voorzien voor wegbeheerders en ontwerpers waarbij de verschillende vademecums aan bod komen.

5.3.2 Creëer een Vlaams financieringskader voor voetgangersinfrastructuur

De MORA vraagt om een subsidie uit te werken voor de aanleg van voetgangersinfrastructuur op gemeentewegen, op voorwaarde dat de voetgangersinfrastructuur past binnen het uitbouwen

van een voetgangersnetwerk of wegwerken van een missing link in dat netwerk. Voetgangersinfrastructuur die via dit subsidiekanaal wordt aangelegd, moet de richtlijnen van het Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen volgen en voldoen aan een externe kwaliteitscontrole.

Vandaag bestaan al een aantal subsidies die gericht zijn op fietsinfrastructuur (Fietsfonds), de veiligheid van schoolomgevingen en -routes, of voor het toegankelijk aanleggen of herinrichten van haltes. Deze kunnen als voorbeeld dienen voor een doelgerichte subsidiëring van voetgangersinfrastructuur.

5.3.3 Garandeer bewandelbaarheid en oversteekbaarheid van gewestwegen

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) speelt als wegbeheerder van de gewestwegen een belangrijke rol in de bewandelbaarheid en oversteekbaarheid van gewestwegen.

Voorzie adequate voetgangersinfrastructuur in functie van de rol binnen het voetgangersnetwerk

Wanneer een trottoir of een ander type voetgangersinfrastructuur langs een gewestweg deel uitmaakt van het voetgangersnetwerk moet het voldoen aan de richtlijnen voor de inrichting.

Wanneer voetgangersinfrastructuur langs de gewestweg niet aangewezen is, kan die voetgangersinfrastructuur door een alternatieve route, zoals een parallelweg of trage weg, vervangen worden. Dit gebeurt in overleg met de gemeente.

Verzorg voetgangersinfrastructuur in functie van ontsluiting van andere netwerken

De wegbeheerder staat in voor de voetgangersinfrastructuur in functie van de toegankelijkheid van haltes openbaar vervoer, carpoolparkings, de verbinding tussen parking en openbaarvervoerhalte op een Park & Ride ...

De bereikbaarheid voor voetgangers van bushaltes langs gewestwegen is een aandachtspunt. Openbaarvervoerhaltes moeten toegankelijk zijn voor mensen met beperkte mobiliteit en dat vereist dat de looproute naar de halte op de gewestweg voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor voetgangersinfrastructuur. De oversteekbaarheid van de gewestweg ter hoogte van de openbaarvervoerhalte is eveneens essentieel om de omloopfactor te beperken.

Maak kleinschalige ingrepen mogelijk waar het voetgangersnetwerk een gewestweg kruist

Geef AWV handvaten om kleinschalige ingrepen uit te voeren waar voetgangersnetwerken (en fietsnetwerken) de gewestwegen kruisen. Nu zijn hier geen middelen voor omdat dit soort acties niet in het GIP zitten.

Beperk de barrièrewerking van gewestwegen

Op locaties met een oversteekbehoefte (kruispunten, openbaarvervoerhaltes, voorzieningen aan beide zijden van de weg) en een lage oversteekbaarheid (lange wachttijden alvorens over te kunnen steken) is er een grote barrièrewerking voor actieve weggebruikers. Wanneer de maximale wachttijden langer zijn dan vastgelegd in het afwegingskader oversteekvoorzieningen⁴⁹ moet de wegbeheerder maatregelen nemen om de oversteekbaarheid te verhogen:

- Verlagen van verkeersintensiteiten;
- Verlagen van de snelheidslimiet;
- Aanbrengen van een middeneiland of doorsteek in de middenberm;
- Versmallen van de rijbaan, op voorwaarde dat de voertuigintensiteiten dit toelaten;
- Aanbrengen van een voetpaduitstulping;
- Aanleggen van een voetgangersoversteekplaats (al dan niet gevleugeld zebrapad);
- Aanleggen van een lichtengeregelde oversteekplaats;
- Bouwen van een ongelijkvloerse kruising (brug, onderdoorgang of tunnel).



Bron: stad Gent

⁴⁹ Agentschap Wegen en Verkeer (2024) Afwegingskader oversteekvoorzieningen

Referentielijst

Agence de la transition écologique (2025) Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche

Agentschap Wegen en Verkeer (2010) Toegankelijk publiek domein. Vademecum

Agentschap Wegen en Verkeer (2003) Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Agentschap Wegen en Verkeer (2026) Vademecum Toegankelijke Voetgangersvoorzieningen

Agentschap Wegen en Verkeer (2024) Afwegingskader oversteekvoorzieningen

Appleyard, D. (1981) Livable Streets

Buehler, R.; Pucher, J. (2023) Overview of Walking Rates, Walking Safety, and Government Policies to Encourage More and Safer Walking in Europe and North America.

Cordier Bruno, ADETEC (2024) Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche – Rapport

CROW (2018) Verkenning effecten van investeren in lopen

CROW (2023) Ontwerpwijzer voetgangers

Delzenne, J., Moreau, N., De Vos, N., Develtere, A. (2025) Profielen van ongevallen of bijna-ongevallen bij voetgangers identificeren via een online vragenlijst – Pilootstudie

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2025) OVG7, Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 7 (2023 - 2024)

Departement Omgeving (2021) Multimodale bereikbaarheid, strategie uit Rapport ontwerpstrategieën en toolkit

Dons, E. (2026) Factsheet – Evolutie van voetgangersongevallen in Vlaanderen

Federal Ministry Republic of Austria Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2024) Pan-European Master Plan on Walking

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2024) Loopfeiten 2024

Le Roy, M., Tindemans, H., Bastiaens, J. & Verhaegen, K. (2023) Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling

Mobiel Brussel (2013) Strategisch voetgangersplan

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2025) Advies conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2024) Mobiliteitsarmoede in Vlaanderen

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (2024) Cahier Voetgangerstoegankelijkheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Stad Antwerpen (2025) Voetgangersprogramma

Stad Gent (2022) Voetgangersplan Gent

Trage Wegen en Mobiel 21 (2014) Inspiratiepakket Slimme mobiliteitsschakels

Vlaamse Regering (2021) Mobiliteitsvisie 2040

Vlaamse Regering (2025) Conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Vlaamse Regering (2026) Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030

Voetgangersbeweging (2007) Voetgangersbeleid Vlaanderen

Voetgangersbeweging et al. (2024) Voetgangersbarometer

Wallonie mobilité SPW (2023) Plan d'actions Wallonie Piétonne (WalPi)

Lijst met figuren

Figuur 1: verschillende verschijningsvormen van de voetganger	10
Figuur 2: Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze	15
Figuur 3: Evolutie aandeel verplaatsingen te voet als hoofdvervoerswijze doorheen de OVG's.....	16
Figuur 4: Aandeel verplaatsingen te voet in andere landen (2017-2019)	17
Figuur 5: Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en afstand	18
Figuur 6: Vervoermiddelen gebruikt voor het voor- en natraject	20
Figuur 7: Modal split per verplaatsingsmotief	21
Figuur 8: Aantal sociale interacties in verhouding met drukte gemotoriseerd verkeer	24
Figuur 9: metrominuutkaart stad Gent.....	29
Figuur 10: aantal doden 30 dagen onder voetgangers in Vlaanderen (2017-2024)	31
Figuur 11: aantal voetgangersslachtoffers in Vlaanderen (2017-2024).....	32
Figuur 12: botsingsmatrix met doden 30 dagen (2024)	33
Figuur 13: aantal dode voetgangers per miljoen inwoners per land in de EU27 (2018-2020).....	33
Figuur 14: ruimtebeslag in de stad en per vervoerswijze	40
Figuur 15: voetgangers- en nabijheidsgerelateerde indicatoren in de Gemeentemonitor 2023	40
Figuur 16: de 15-minutenstad.....	45
Figuur 17: verkeersborden D9, D10, D11 en D13.....	47