



Persbericht Straatvinken / Ringland Academie, 12.11.2024

Modal shift stagneert

Tijd voor actie vanuit nieuwe besturen

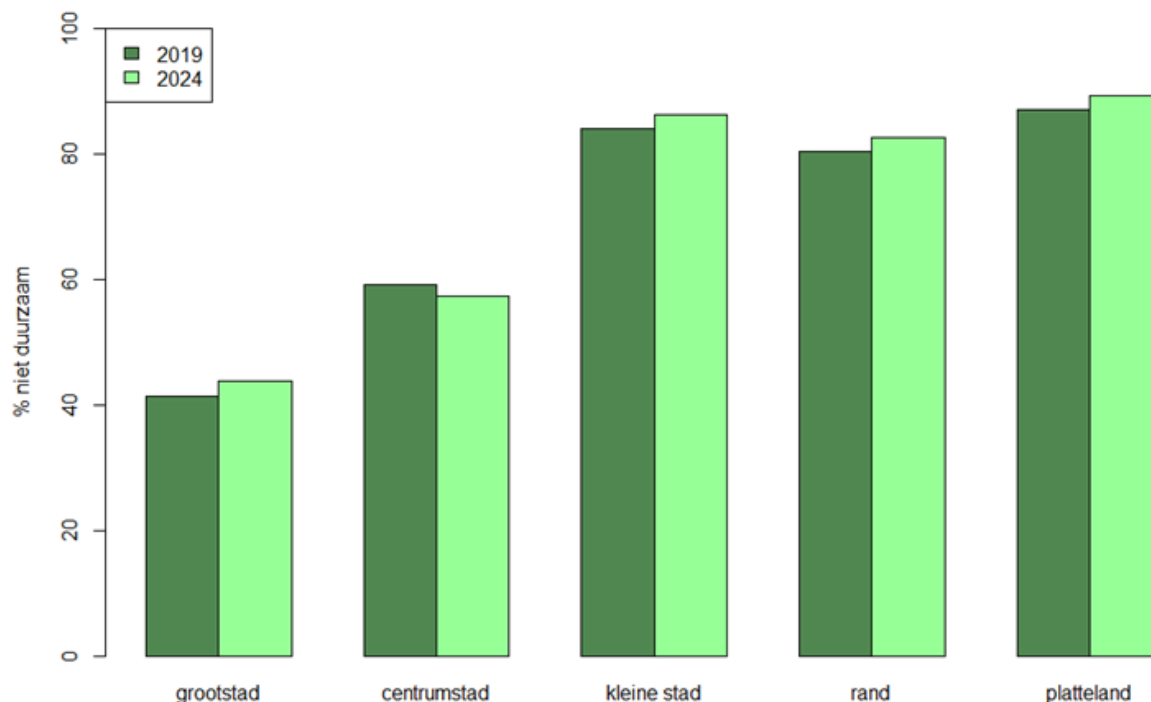
Ondanks de beleidsinspanningen van de afgelopen jaren zit er weinig beweging in de modal shift, de beoogde verschuiving van autoverkeer naar duurzamere vervoerswijzen. Dat toont de jongste editie van Straatvinken aan, de verkeerstelling door burgers. De huidige strategieën vanuit de Vlaamse overheid en de lokale besturen blijken onvoldoende om de gewenste en broodnodige modal shift daadwerkelijk in onze straten terug te zien. En dat zorgt voor ongelukkige bewoners, blijkt uit de resultaten. Straatvinken en de meer dan 2.000 meewerkende burgers geven de nieuwe lokale besturen tips om in hun gemeente de komende legislatuur wél effectief werk te maken van straten waar het aangenaam wonen en vertoeven is.

De resultaten zijn afkomstig van het jaarlijks terugkerende burgeronderzoek Straatvinken, waarbij burgers in heel Vlaanderen verkeerstellingen uitvoeren in hun eigen straat. Op 16 mei 2024 vond de zevende editie plaats. Met pen en papier brachten deelnemers op 2.088 telpunten één uur lang het verkeer in hun straat in kaart.

Alle burgers samen telden maar liefst 726.346 verkeersbewegingen (te voet, met de (bak)fiets of per step, met het openbaar vervoer, de auto, motorfiets, bestel- of vrachtwagen). De analyse van de verkeersdata toont aan dat de modal split (d.i. de verdeling van verplaatsingen tussen verschillende vervoerswijzen) sinds de start van de tellingen in 2019 weinig is veranderd. Om de evolutie op te volgen worden straten vergeleken waar zowel in 2019 als in 2024 werd geteld.

In grote steden, waar veel alternatieven voor de auto zijn, bedroeg het aandeel niet-duurzame verplaatsingen in 2019 41% en in 2024 bijna 44%. Het verschil is

statistisch niet significant, maar met de beleidsvoornemens om het aandeel auto's te doen dalen, had er al een significante daling moeten zijn. In randgemeenten rond de steden bedroeg het aandeel niet-duurzame verplaatsingen 81% in 2019 en bijna 83% in 2024 in de gemiddelde straat. Ook daar werd dus geen daling waargenomen. In de rand lijkt het er wel op dat de verkeersdrukte wat is gedaald, maar dat is niet het geval in het centrum van Antwerpen (het deel binnen de Ring, de lage-emissiezone).



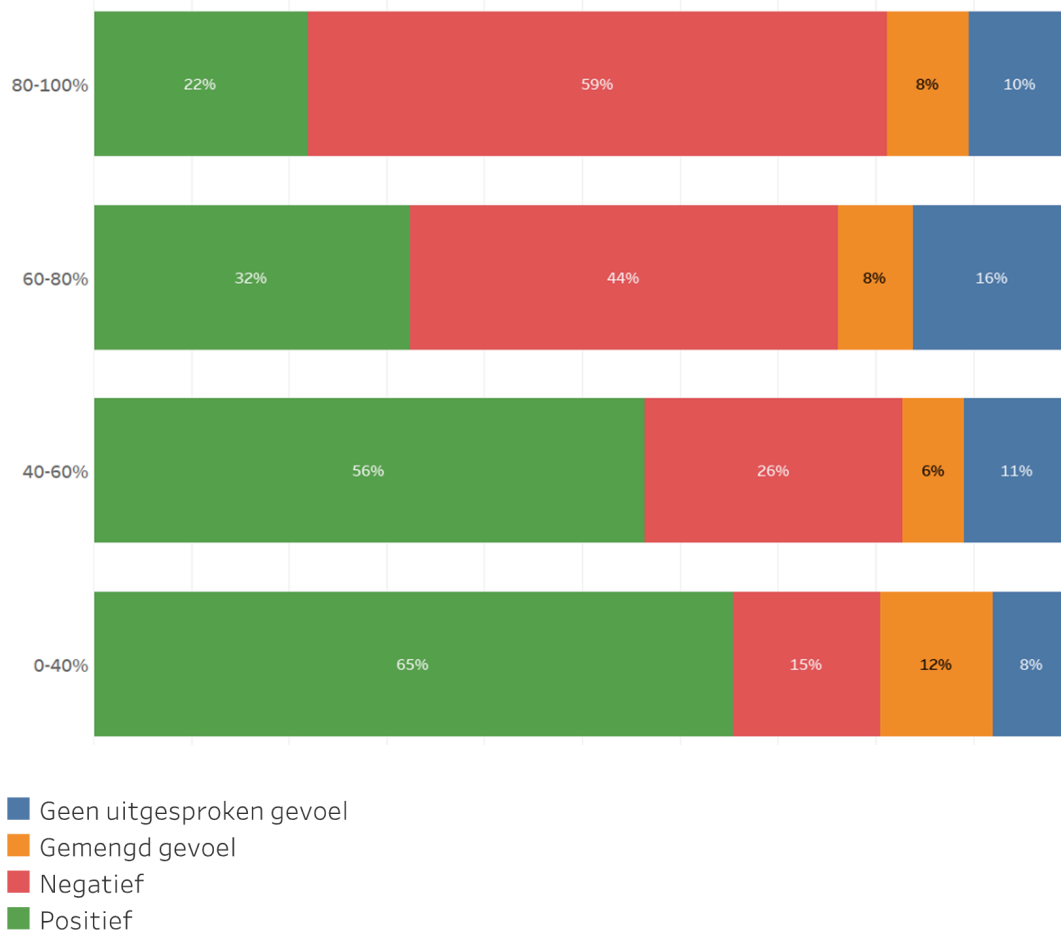
Figuur 1. Aandeel niet-duurzaam verkeer in de gemiddelde straat.

Terwijl de resultaten van Straatvinken in 2023 nog voorzichtig positief waren, valt uit de tellingen dit jaar dus een stilstand vast te stellen. *‘Het lijkt alsof we vastzitten in een impasse’*, zegt mobiliteitsexpert **Thomas Vanoutrive**, die vanuit de UAntwerpen het burgerwetenschapsonderzoek begeleidt. *‘Ondanks welwillende beleidsinitiatieven blijft de verkeersdrukte hoog en is het gebruik van auto’s, bestelwagens en vrachtwagens nog steeds dominant. De huidige veranderingen zijn te traag en het is tijd dat de nieuwe besturen daar opnieuw prioriteit aan geven.’*

Impact van de verkeersdrukte op de leefbaarheid

De continue verkeersdrukte heeft immers niet alleen invloed op de mobiliteit, maar ook op de leefbaarheid van een straat. Bijna 2.000 deelnemers vulden dit jaar ook de vragenlijst van straat-O-sfeer in, waarmee de onderzoekers polsen naar de leefbaarheid van de straat van de deelnemers. Daaruit blijkt een hoge correlatie tussen het verkeer en de positieve beleving van een straat.

'De twintig factoren van de vragenlijst wijzen jaar na jaar eenduidig in dezelfde richting', stelt prof. **Huib Huyse**, die dat deel van het leefbaarheidsonderzoek coördineert vanuit HIVA - KU Leuven. 'In straten waar de verkeersdruk laag is, zijn mensen simpelweg gelukkiger. Het gevoel van veiligheid gaat significant omhoog wanneer de verkeerssnelheid en -druk laag zijn. Ook in straten met een betere modal split, waarbij meer mensen gebruikmaken van de fiets of het openbaar vervoer, wordt de kwaliteit van de leefomgeving als beter ervaren. Voor lokale besturen zou dat hoger geluksniveau de ultieme drijfveer moeten zijn om werk te maken van de modal shift.'



Figuur 2. De gevoelens over de straat uitgezet t.o.v. het aandeel gemotoriseerd verkeer: hoe lager het aandeel gemotoriseerd verkeer, hoe meer positieve verhalen.

Bekijk alle telresultaten op het [interactief platform](#) van Straatvinken.
 Bekijk alle verhalen van bewoners in de [leefbaarheidsbarometer](#) van straat-O-sfeer.

Gelukkige bewoners zijn de sleutel tot de modal shift

De ervaringen van bewoners geven aan dat er een directe link is tussen de mate van verkeersdruk, de verkeerssnelheid en het gevoel van geluk en veiligheid in een straat.

Besturen kunnen, door het implementeren van zachte maatregelen zoals snelheidsbeperkingen en het vergroenen van straten, de beleving van bewoners positief beïnvloeden. Dat kan ook leiden tot een grotere bereidheid om over te schakelen naar duurzamere vervoerswijzen zoals de fiets of het openbaar vervoer.

Thomas Vanoutrive: *'Laat je als lokaal bestuur voor de modal shift niet enkel leiden door verkeersbeleid, maar focus ook op de wensen van de bewoners. Bewoners zijn niet geneigd om bijvoorbeeld op de fiets te springen als de straat onveilig aanvoelt. Als je de straatinfrastructuur dus aanpast aan de behoeften van de mensen, zal de modal shift vanzelf volgen.'*

Quick wins voor straten met gelukkige bewoners

De voorbije vijf jaar verzamelde Straatvinken via straat-O-sfeer bij de burgerwetenschappers uit meer dan 4.500 straten al 16.700 concrete aanbevelingen over wat er nodig is om van hun straat een echt fijne omgeving te maken. Bewoners dromen van straten waar je tot rust komt, waar je veilig voelt, en waar je je burens kent.

Huib Huyse: *'We moeten beseffen dat een straat meer is dan alleen een plek voor vervoer. Het is een plek waar mensen wonen, hun kinderen willen laten spelen en sociale contacten beleven. Het verlagen van de verkeersdruk en de snelheid kan direct bijdragen aan een hogere levenskwaliteit.'*

Daar ligt een belangrijke opdracht voor de nieuwe lokale besturen. Hoe werk je nu aan straten waar je tot rust komt, die veilig zijn, en met een betere sociale cohesie? Straatvinken geeft alvast de top tien van meest getipte maatregelen door burgers.

1. Verkeersveiligheid en snelheid

Burgers vragen maatregelen te nemen om de snelheid te minderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ze denken vooral aan het plaatsen van snelheidsdrempels, flitspalen, verkeerslichten en trajectcontroles.

2. Groenvoorziening en vergroening van de omgeving

Veel aanbevelingen gaan over meer groen in de straten, zoals bomen, bloembakken en geveltuintjes. Bewoners vragen ook om schaduwplekken, grasvelden en ontharding van straten voor een aangename leefomgeving.

3. Inrichting als woonerf en fietsstraat

Ook woonerven en fietsstraten inrichten kan de leefbaarheid verbeteren, met daarbij een snelheidslimiet van 20-30 km/u en het verminderen van doorgaand verkeer. Die suggesties benadrukken veiligheid en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

4. Aanpak van sluipverkeer en zwaar verkeer

Voorts zijn er veel aanbevelingen om het sluipverkeer te beperken door de straten autoluw te maken en beperkingen voor zwaar vrachtverkeer in te voeren. Dat vermindert de geluidsoverlast en verbetert de luchtkwaliteit.

5. Verbetering van voetpaden en fietspaden

Bewoners vragen de vernieuwing van beschadigde voetpaden en fietsstroken, evenals bredere trottoirs en veilige fietsinfrastructuur, zoals afgebakende fietspaden.

6. Mobiliteitsbeleid op maat van de bewoners

Er is vraag naar de aanpassing van verkeersplannen om de leefbaarheid te verbeteren en de verkeersdruk te verminderen, door bijvoorbeeld de invoering van eenrichtingsverkeer in nauwe straten en de herziening van de verkeersstromen.

7. Parkeervoorzieningen

Andere aanbevelingen richten zich op het beperken van het aantal parkeerplaatsen voor niet-bewoners en het invoeren van bewonersparkeren. Verdere suggesties zijn het verwijderen van parkeerplaatsen ten gunste van groen of fietsparkeerplaatsen.

8. Grote voertuigen weren uit woonstraten

Straat-O-sfeer noteerde voorts veel klachten over geluidsoverlast en trillingen door zwaar verkeer en intensief openbaar vervoer. Bewoners suggereren alternatieve routes of het verminderen van openbaar vervoer in smalle straten.

9. Netheid en onderhoud

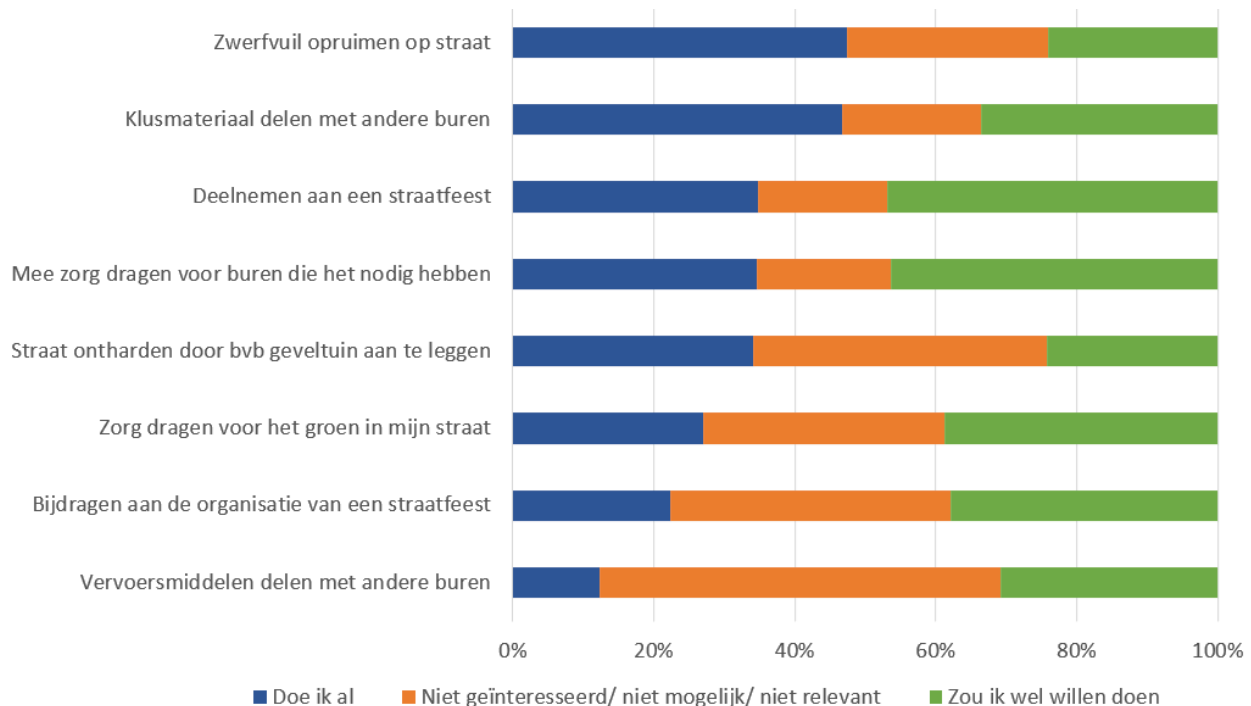
Er is een sterke roep om maatregelen tegen zwerfvuil en sluikstorten, bijvoorbeeld door de plaatsing van meer vuilnisbakken en regelmatige schoonmaak. Bewoners wijzen op vervuiling door afval van omliggende winkels en dringen aan op betere handhaving.

10. Sociale cohesie en leefbaarheid

Tot slot doen straatvinkers veel aanbevelingen voor initiatieven die de buurt verbinden, zoals speelstraten, buurtfeesten en ontmoetingsplekken met bankjes en picknicktafels. Die cluster van suggesties benadrukt de behoefte aan sociale interactie en een prettige leefomgeving.

Bewoners willen zelf ook bijdragen

Dit jaar polste straat-O-sfeer ten slotte ook of onze burgerwetenschappers zélf willen bijdragen aan verbeteracties voor hun straat. Bijna de helft raapt af en toe zwerfvuil op of deelt klusmateriaal met andere burens, en meer dan een derde zet zich in voor sociale activiteiten, of om geveltuinen aan te leggen. De groene percentages in *Figuur 3* tonen aan dat er nog veel ongebruikt potentieel is voor de meeste acties.



Figuur 3. Hoe zou je staan tegenover vragen om mee te helpen aan een van de volgende verbeteracties in je straat? (N=1791).

Straatvinken houdt de vinger aan de pols

Straatvinken gaat sinds 2018 na wat de verhouding is tussen het auto- en vrachtverkeer enerzijds en duurzame alternatieven anderzijds (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer). In tegenstelling tot andere methodes om de verkeerssamenstelling te meten tellen burgerwetenschappers het verkeer op straatniveau. Dat is immers de plaats waar burgers de impact van het verkeer dagelijks ervaren. De teldata worden vervolgens geverifieerd door wetenschappers van de UAntwerpen. Door de hoeveelheid aan data kunnen statistisch relevante trends worden vastgesteld, die oneigenlijke variaties in de teldata grotendeels uitsluiten. Straatvinken is complementair aan andere teltechnieken, zoals ANPR-camera's, tellussen en mobiliteitsbevragingen.

Sven Augusteyns van de Ringland Academie: 'In het mobiliteitsvraagstuk houdt Straatvinken de vinger aan de pols door op straatniveau langetermijninformatie te verzamelen. De resultaten van ons onderzoek fungeren als een kanarie in een koolmijn. De inspanningen van de burgerwetenschappers van Straatvinken verdienen daarom een stem in de monitoring van de mobiliteitsdoelstellingen. Er is ook nood aan meer aandacht voor de impact van alle ingrepen op de leefbaarheid, een thema dat straat-O-sfeer al enkele jaren op de agenda zet.'

De volgende editie van Straatvinken vindt plaats op **donderdag 22 mei 2025**.

Wetenschappelijk begeleid door



Ondersteund door

