



Persbericht Straatvinken / Ringland Academie, 12.12.2023

Straatvinken bevestigt: modal shift is ‘geluks-shift’

Eerste telling elektrische steps en bakfietsen toont brede verspreiding

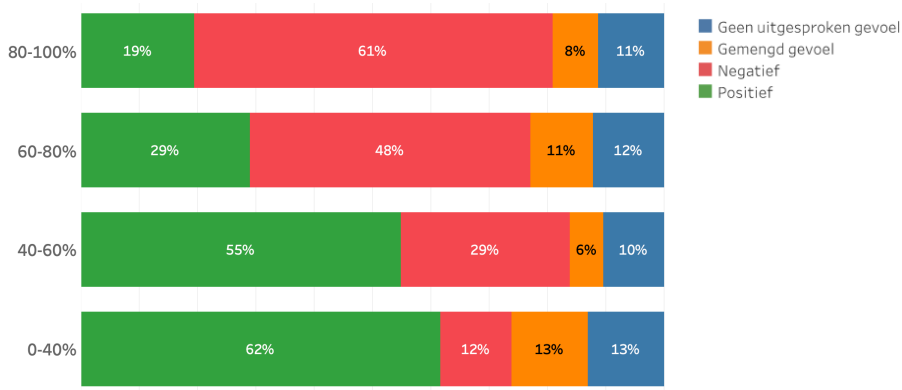
Voor het zesde jaar op rij brachten burgerwetenschappers van Straatvinken, het citizen-scienceproject op initiatief van Ringland, het verkeer in en de leefbaarheid van de Vlaamse straten in kaart. Uit de bijna 1.100 verhalen die burgers deelden voor de leefbaarheidsbevraging straat-O-sfeer blijkt opnieuw het sterke verband tussen het geluksgevoel van bewoners en het aandeel duurzaam verkeer in hun straat. De boodschap voor de politiek is duidelijk: investeer in duurzaam verkeer en oogst positief ingestelde bewoners. De teldata van mei 2023 wijzen voorts op een voorzichtig positieve verschuiving naar duurzamer verkeer in de vervoerregio Antwerpen. Een eerste telling van elektrische steps en bakfietsen toont ten slotte aan dat die veel meer zijn dan een stadsfenomeen.

Tijdens de zesde editie van Straatvinken, op 25 mei 2023, hebben burgers in 2.101 Vlaamse straatsegmenten (*) het verkeer geteld. De burgerwetenschappers noteerden gedurende een uur alle verplaatsingen in hun straat en zetten zo meer dan 700.000 streepjes op hun telformulieren. De meeste streepjes zetten ze voor auto's en motorfietsen (461.024), gevolgd door fietsen (106.904) en de overige vervoerswijzen. Voor de eerste keer vroeg Straatvinken ook bakfietsen en elektrische steps apart te tellen. Die twee opkomende vervoersmiddelen bungelen weliswaar nog onderaan in de lijst, met respectievelijk 5.096 en 4.617 waarnemingen, maar ze leveren bij deze nulmeting toch al interessante inzichten op.

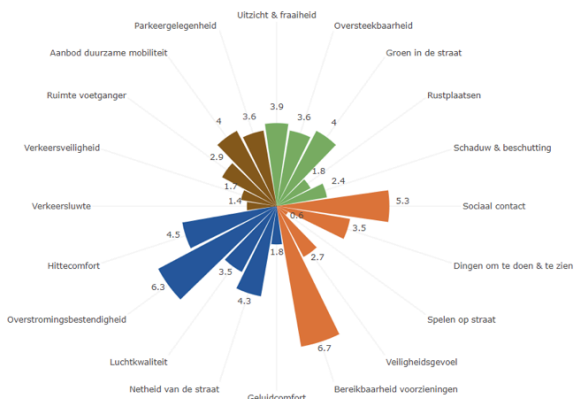
(*) Straatvinken werkt met 'straatsegmenten'. Dat zijn stukken straat, bv. tussen twee kruispunten of zijstraten.

Modal split graadmeter voor geluksgevoel

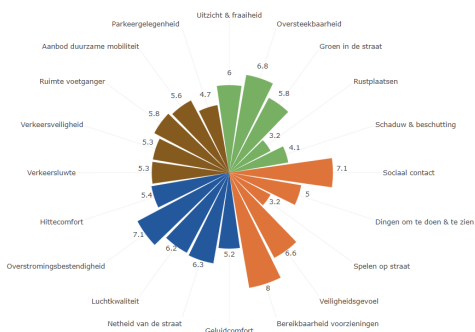
De leefbaarheidsbevraging straat-O-sfeer peilt reeds vijf jaar naar het gevoel van de Straatvinkendeelnemers over hun straat. Jaar na jaar bevestigt dit onderzoek dat het aandeel duurzaam verkeer een belangrijke factor is in de beleving van de straat (figuur 1). Bestaat het aantal verplaatsingen in de straat bijvoorbeeld voor 60 tot 80% uit gemotoriseerd verkeer, dan is slechts een derde van de verhalen positief. In straten met minder dan 40% gemotoriseerd verkeer springt het aandeel positieve verhalen boven 60%. Het geluksniveau van een straat valt met andere woorden af te lezen uit de modal split (de verhouding van de vervoersmodi). Eenzelfde verband geldt voor de verkeersintensiteit.



Figuur 1. Verband tussen de modal split (% gemotoriseerd verkeer) en het gevoel van de verhalen van straat-O-sfeer in 2023 (N=1094).



Figuur 2. Leefbaarheidsscores voor straten met negatieve verhalen.



Figuur 3. Leefbaarheidsscores voor straten met positieve verhalen.

Investeren in alternatieven voor de auto zorgt dus voor gelukkigere bewoners. In straten met een gezonde modal split zien we bovendien dat ook het sociaal contact er beter is en dat de wens om te verhuizen sterk daalt.

‘De bevindingen van straat-O-sfeer zijn opvallend coherent over de looptijd van het onderzoek’, stelt prof. **Huib Huyse**, die dat deel van het leefbaarheidsonderzoek coördineert vanuit HIVA - KU Leuven. ‘Ze tonen beleidsmakers dat het loont om, ondanks de initiële weerstand die sommige ingrepen oproepen, te investeren in de modal shift. Straten met meer duurzaam verkeer en een lagere verkeersintensiteit zorgen voor meer tevreden bewoners. Het modalsplitcijfer is met andere woorden een gelukscijfer.’

Elektrische steps en bakfietsen niet louter stadsfenomeen

Bakfietsen en elektrische steps zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld. In de helft van de telpunten is er minstens één elektrische step (in 52% van de telpunten) of één bakfiets (49%) opgemerkt. Er zijn wel verschillen te merken per type gemeente.

- In de grote steden reden zowel elektrische steps als bakfietsen in driekwart van de getelde straten. Opvallend: elektrische steps komen meer voor in stadsbuurten waar het mediaan inkomen lager ligt.
- In kleinere steden zagen de tellers in bijna de helft van de telpunten elektrische steps (46%) en/of bakfietsen (40%) voorbijrijden.
- In de randgemeenten werden bakfietsen dan weer iets vaker gespot (44%) dan elektrische steps (37%).
- Het laagste aantal bakfietsen en elektrische steps rijdt anno 2023 op het platteland. Ze werden daar hoe dan ook gespot in een derde van de telpunten en zijn ook daar dus geen onbekend fenomeen meer.

Hoewel bakfietsen en steps in zowat de helft van de getelde straten opgemerkt werden, liggen hun aantallen nog veel lager dan die van fietsen.

- Voor elke bakfiets reden er 21 andere fietsen (standaard of elektrische).
- Voor elke elektrische step reden er 23 fietsen (standaard of elektrische).

Dat resultaat verraste de burgerwetenschappers. Uit de korte online bevraging na het telmoment bleek dat 40% van de deelnemers verwacht had nog meer steps en bakfietsen te zullen tellen in hun straat. Slechts 5% had er minder verwacht.

Voorzichtige modal shift in Vervoerregio Antwerpen

In het Toekomstverbond van 2017 hebben de Antwerpse burgerbewegingen en de overheden afgesproken dat de verhouding van de vervoersmodi (modal split) tegen 2030 moet evolueren van 70% naar maximaal 50% gemotoriseerd verkeer.

Zes jaar na de start van het Toekomstverbond wijzen de Straatvinken-cijfers voor 332 straten waar zowel in 2019 (**) als in 2023 geteld werd, op een daling met 6 procentpunten van het aandeel gemotoriseerd verkeer. De globale daling (***) ligt bijna in de lijn van wat nodig is om de vooropgezette doelstellingen te behalen tegen 2030, maar de cijfers dienen zich de volgende jaren te bevestigen. De grootste shift naar duurzame verplaatsingen vindt plaats in de Antwerpse districten buiten de Ring (bv. Deurne, Wilrijk,...) Daar zien we een opmerkelijke verbetering in de woonstraten. Mogelijk heeft de verbeterde fietsinfrastructuur in de districten bijgedragen aan de modal shift.

(**) Voor een relevante vergelijking wordt het pre-coronajaar 2019 gebruikt.

(***) De Straatvinken-cijfers geven indicaties van langetermijntrends, maar hebben een foutenmarge.

Ook de verkeersdrukke als gevolg van gemotoriseerd verkeer daalde in die 332 straten in de periode 2019-2023 met 9%. De Straatvinken-cijfers zeggen echter niets over de autosnelwegen in de regio, waar in 2023 voor de totale filelengte op jaarbasis een nieuw record werd opgetekend.

Het gebruik van de fiets zit duidelijk in de lift, en dat in zowat alle regio's, stelt mobiliteitsexpert **Thomas Vanoutrive**, die vanuit de UAntwerpen het burgerwetenschapsonderzoek begeleidt. Mogelijke verklaringen zijn de toenemende populariteit van de elektrische fiets en de investeringen in fietsnelwegen. Ook de stijgende brandstofprijzen en de filerecords op de autosnelwegen (en zeker op de Antwerpse ring, waar vooral het toenemende vrachtverkeer tot vertragingen leidt) kunnen burgers ertoe aanzetten vaker de fiets te nemen.

'Het is nu afwachten of die trend de volgende jaren doorzet', zegt prof. Vanoutrive. 'Het "laaghangend fruit" is geplukt: mensen die twijfelden om te fietsen zijn over de streep getrokken. Maar automobilisten die nu nog niet overgestapt zijn naar fiets of openbaar vervoer, zullen moeilijker te overtuigen zijn. De trend naar een hoger aandeel duurzame mobiliteit lijkt voorzichtig ingezet, maar om de doelstellingen voor 2030 te halen zullen alle bevoegde overheden inspanningen en investeringen moeten blijven leveren.'

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. De sterke variatie in de gerapporteerde bevindingen van verschillende bronnen verdient verder onderzoek. De monitoring van de modal-splitdoelstellingen wordt immers elk jaar belangrijker, want heel wat plannen (de Oosterweelverbinding, *Routeplan 2030*, een tunnel onder de kaaien) zijn doorgerekend op basis van de ambitieuze 50/50-doelstelling voor de vervoerregio Antwerpen. Als die niet gehaald wordt, verandert de impact van die mobiliteitsprojecten op de omgeving.

'In het mobiliteitsvraagstuk houdt Straatvinken de vinger aan de pols door op straatniveau langetermijninformatie te verzamelen', zegt **Sven Augusteyns** van de Ringland Academie. '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 16 mei 2024 van 17 tot 18 uur.

Meer informatie

- Raadpleeg alle telresultaten en de verhalen van bewoners via www.straatvinken.be/resultaten.
- Thomas Vanoutrive (UAntwerpen) en Huib Huyse (HIVA - KU Leuven) geven op dinsdag 12 december 2023 om 20 uur toelichting bij de resultaten tijdens een webinar dat openstaat voor de Straatvinken-deelnemers, de lokale besturen en alle geïnteresseerden. De opname is later ook te herbekijken via het YouTube-kanaal van Ringland.