

# MOBILITEITSVERSLAG 2020



Bij gebruik van gegevens en informatie uit dit rapport wordt een correcte bronvermelding op prijs gesteld.

**Goedkeuring raad** 26 juni 2020

**Contactpersoon** Frank Van Thillo

[MORA-secretariaat@serv.be](mailto:MORA-secretariaat@serv.be)

[www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be)

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>6</b>
<b>Kerncijfers</b>	<b>7</b>
Personenmobiliteit	7
Goederenmobiliteit	10
Effecten	11
Verkeersveiligheid	12
Omgeving	14
<b>Situering</b>	<b>15</b>
1 Algemene trends en cijfers	15
1.1 Duurzaamheid als motor	15
1.2 Het fietsgebruik neemt toe	16
1.3 Diversiteit van fietsen neemt toe	21
1.4 Fietsdeelsystemen in opmars	23
1.5 Groeiend draagvlak voor de fiets	24
2 Bevoegdheidsverdeling fietsbeleid	26
<b>De plaats van de fiets in het ruimtelijk beleid</b>	<b>30</b>
1 Trends	30
1.1 Toenemende vraag naar ruimte voor de fiets	30
1.2 Elektrische fiets heeft impact op de ruimte	31
2 Vaststellingen	32
2.1 Versnippering van de ruimte	32
2.2 Fietsers leggen minder beslag op de ruimte	33
2.3 Afstand is rem op het fietsgebruik	34
2.4 Fietsgebruik hangt samen met ruimtelijke inrichting	34
2.5 Mobipunten worden belangrijke schakel in combimobiliteit	35
3 Aanbevelingen	36



<b>Nood aan performanter fietsinfrastructuurbeleid</b>	<b>38</b>
1 Trends	38
1.1 Meer beleidsaandacht voor fietsinfrastructuur	38
1.2 Meer budget voor fietsinfrastructuur	39
1.3 Trage realisatie fietsnetwerk	41
1.4 Meer stroomlijning aanpak fietsinfrastructuur	44
2 Maatschappelijke visie	45
2.1 Vaststellingen	45
2.2 Uitdagingen	50
3 Aanbevelingen	52
<b>Fiets &amp; verkeersveiligheid</b>	<b>54</b>
1 Trends	54
1.1 Aantal fietsslachtoffers blijft hoog	54
1.2 Impact snelheid en diversiteit op verkeersveiligheid	55
1.3 Risicodrag van fietsers verdient aandacht	56
2 Maatschappelijke visie	57
3 Aanbevelingen	58
3.1 Vision zero prioriteit voor Vlaanderen	58
3.2 Kies op alle niveaus voor routedenken	58
3.3 Een nieuw Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken	59
3.4 Begeleid vervoerregio's in hun verkeersveiligheidsvisie en -maatregelen	60
3.5 Vervoerregio's moeten zelf schakelen tussen gewestelijk en lokaal niveau	60
<b>Woon-werkverkeer</b>	<b>62</b>
1 Trends	62
1.1 Stijgend fietsaandeel, maar nog groot groeipotentieel	62
1.2 Fietsvriendelijk (para-) fiscaal kader	63
1.3 Sterke stijging fietsvergoedingen	64
1.4 Leasing bedrijfsfietsen in de lift	65
1.5 Pendelfonds geeft fietspendelen een boost	66
1.6 Sensibilisatiecampagnes steeds meer bereik	66
2 Maatschappelijke visie	67
3 Aanbevelingen	68



<b>Fietsbereikbaarheid economische poorten</b>	<b>71</b>
1 Inleiding	71
2 Haven van Antwerpen	72
2.1 Situering	72
2.2 Fietsinfrastructuur	74
2.3 Initiatieven voor duurzaam woon-werkverkeer	76
2.4 Fietsgebruik in hogere versnelling?	81
3 North Sea Port Flanders	82
3.1 Situering	82
3.2 Fietsinfrastructuur	82
3.3 Initiatieven ter verduurzaming van het woon-werkverkeer	85
4 Port of Zeebrugge	87
4.1 Situering	87
4.2 Fietsinfrastructuur	88
4.3 Initiatieven voor het bevorderen van het fietsverkeer	88
5 Haven van Oostende	92
6 Brussels Airport	93
6.1 Situering	93
6.2 Fietsinfrastructuur	94
6.3 Initiatieven woon-werkverkeer en fietsbereikbaarheid	96
6.4 Vaststellingen	98
7 Aanbevelingen	99
7.1 Versnel de aanleg van fietsinfrastructuur	99
7.2 Belangrijke uitdaging voor de vervoerregio's	100
7.3 Ondersteun overleg en samenwerking	100
7.4 Faciliteer Innovatie	100
<b>Goederenvervoer per fiets</b>	<b>101</b>
1 Trends	101
1.1 Steden leggen vervoersbeperkingen op	101
1.2 Beleving van de stad	101
2 Maatschappelijke aspecten	106
2.1 Vormen van goederenvervoer per fiets	106
2.2 Potentieel fiets in stedelijke distributie	107
2.3 Economische randvoorwaarden en haalbaarheid	108
2.4 Motivatie voor gebruik goederenfiets	110
2.5 Huidige rol van de Vlaamse overheid	112
2.6 Technische mogelijkheden en beperkingen	113
2.7 Toekomstige ontwikkelingen	114
2.8 Conclusie	117
3 Aanbevelingen	117
<b>Evolutie of revolutie in het Vlaams fietsbeleid</b>	<b>120</b>



# Voorwoord

In 2013 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan die vroeg om de fiets te beschouwen als volwaardige transportmodus. Sindsdien is al een hele weg afgelegd. De fietsinvesteringen zijn de voorbije jaren systematisch verhoogd, het kenniscentrum Fietsberaad is opgericht ter ondersteuning van het beleid, verschillende steden en gemeenten hebben deelsystemen voor fietsen, enz.

Ook het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 bedeede een prominente rol toe aan de fiets als antwoord op de toenemende mobiliteitsdruk. Met een verdubbeling van de investeringen in fietspaden wil de Vlaamse Regering van de fiets nog meer een volwaardig vervoersalternatief in ons mobiliteitssysteem maken. Ze erkent dat de fiets de uitgesproken mogelijkheid biedt om een verhoogde bereikbaarheid te verzoenen met thema's zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid, economische groei, luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat. Zo krijgt de fiets een eigen hoofdstukje in dit Vlaams Regeerakkoord vooral inzet op infrastructuurinvesteringen om het toegenomen fietsgebruik van de voorbije jaren verder te ondersteunen.

Maar ook het fietsgebruik zelf evolueert verder en kent een ruimer gebruik dan enkel voor de korte afstand. Het elektrisch fietsen neemt spectaculair toe, zowel voor het functioneel als het recreatief gebruik, en het aantal zeer verschillende types fiets is inmiddels nauwelijks meer bij te houden.

De fiets heeft ook een centrale plaats in het maatschappelijk debat verworven. Inzetten op meer fietsgebruik vraagt immers een flankerend beleid op de verschillende beleidsniveaus en dus draagvlak om politieke keuzes te maken.

Een logische keuze is het daarom om de focus in dit Mobiliteitsverslag 2020 op de fiets te plaatsen. Vanuit een aantal maatschappelijke perspectieven gaan we na hoe en waar het toegenomen potentieel dat het fietsen in zich draagt nog verder kan worden uitgediept en of de beleidsvisie op fietsen als volwaardig vervoersalternatief nog verder verbreed kan worden.

De aanbevelingen die uit dit debat zijn opgetekend hebben als doel een bijdrage te leveren aan het sneeuwbaaleffect dat de Vlaamse Regering in haar regeerakkoord voor ogen had.















## Verkeersveiligheid

jaar	verkeersdoden	zwaargewonden	lichtgewonden	totaal slachtoffers
2005	588	3.912	36.116	40.616
2006	561	4.148	36.417	41.126
2007	539	4.240	36.804	41.583
2008	515	4.066	36.005	40.586
2009	484	3.968	34.304	38.756
2010	441	3.601	33.477	37.519
2011	451	3.855	35.161	39.467
2012	413	3.237	32.248	35.898
2013	406	3.159	30.383	33.948
2014	404	3.153	30.163	33.720
2015	396	2.872	29.281	32.549
2016	339	2.846	28.798	32.001
2017	299	2.594	26.889	29.780
2018	310	2.526	27.372	30.208
<b>Gemiddelde 2010-2012</b>	<b>435</b>	<b>3.864</b>	<b>33.629</b>	<b>37.628</b>
<b>Evolutie t.o.v. gemiddelde</b>	<b>-28,7%</b>	<b>-29,1%</b>	<b>-18,6%</b>	<b>-19,7%</b>
<b>Evolutie 2017-2018</b>	<b>+3,7%</b>	<b>-2,6%</b>	<b>+1,8%</b>	<b>+1,4%</b>

Bron: Departement MOW - Jaarrapport verkeersveiligheid 2018. Op basis van data van FOD Economie AD Statistiek





## Omgeving

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bevolkingsaantal	6.208.877	6.251.983	6.306.638	6.350.765	6.381.859	6.410.705	6.444.127	6.477.804	6.516.011	6.552.967	6.589.069
Bevolkingsgroei	47.277	43.106	54.655	44.127	31.094	28.846	33.422	33.677	38.207	36.956	36.102

### Bruto Regionaal product (NBB - regionale rekeningen)

Bbp tegen lopende prijzen (miljoen euro)	201.095	209.668	219.051	225.893	229.770	233.432	240.627	248.751	259.787	269.886
Totale Bruto toegevoegde waarde Vlaanderen tegen basisprijzen tegen lopende prijzen (miljoen euro)	180.273,4	187.578,6	196.219,8	202.081,3	205.695,7	208.824,8	215.857,0	222.049,0	231.872,5	240.561,0

### Algemene loontrekkende tewerkstelling (3de kwartaal) - tewerkgestelde werknemers RSZ

Tewerkgestelde werknemers Vlaanderen	2.074.599	2.097.624	2.110.373	2.101.640	2.102.243	2.113.163	2.127.874	2.154.194	2.359.109	2.386.144	2.424.271
Tewerkgestelde werknemers Brussel	259.532	263.160	269.930	268.484	268.669	271.345	276.138	280.846	316.442	324.089	334.408
Tewerkgestelde werknemers Wallonië	943.790	956.933	968.905	958.973	953.943	954.660	962.097	971.824	1.119.958	1.132.453	1.151.028

### Tewerkstelling Vervoer en opslag (3de kwartaal)

Tewerkgestelde werknemers Vlaanderen	141.234	139.315	138.744	135.902	134.357	134.353	134.398	135.697	139.697	142.557	146.708
Tewerkgestelde werknemers Brussel	14.149	14.047	14.451	14.388	14.359	14.845	15.312	15.769	16.439	17.219	18.215
Tewerkgestelde werknemers Wallonië	63.404	62.645	62.216	60.481	59.264	58.835	59.038	58.983	59.706	60.724	62.880











## Vlaanderen

Een belangrijke cijferbron voor fietsgebruik op Vlaams niveau is het **Onderzoek Verplaatsingsgedrag**. Aan de hand van meerdere edities kunnen we een beeld vormen van evoluties in algemeen fietsgebruik, fietsgebruik in relatie tot verplaatsingsmotief en fietsbezit.

- Het algemeen fietsgebruik in Vlaanderen neemt toe. OVG 5.4 (2018-2019) meldt dat 16,24% van het totaal aantal verplaatsingen gebeurt met de (elektrische) fiets als hoofdvervoerswijze. Dit komt overeen met 5,16% van het totaal aantal afgelegde kilometers.
- **Het algemeen fietsgebruik in Vlaanderen staat daarmee op het hoogste niveau sinds de start van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in 1994.** Aan het begin van de huidige onderzoekscyclus van het OVG, namelijk OVG 5.1 uit 2015-2016, gebeurde nog 12,41% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets, goed voor 3,75% van de toen afgelegde kilometers.
- Verplaatsingsmotieven zijn een belangrijke factor in de keuze van de Vlaming om te fietsen. Naast recreatie waren in 2018-2019 respectievelijk boodschappen doen, woon-schoolverplaatsingen, naar een ontspannings- of culturele activiteit gaan en woon-werkverplaatsingen de belangrijkste motieven om verplaatsingen te maken met de fiets.

**AWV** voert sinds juli 2019 eveneens fietstellingen uit langs belangrijke fietsassen. Aangezien deze metingen pas recent gestart zijn (behalve aan het fietstelpunt in Machelen in de richting van Brucargo waar de metingen al lopen sinds 17 september 2018) is het moeilijk om hier al langdurige trends in de tijd te ontwaren.

**Provinciale metingen** bevestigen de toename in het fietsgebruik die het OVG waarneemt. Verschillende Vlaamse provincies installeren hun eigen fietstelpunten, vaak langs fietssnelwegen, en doen onderzoek naar fietsgebruik op hun grondgebied.

Een voorbeeld is de Fietsbarometer van de provincie Antwerpen die sinds 2015 voortdurend informatie verzamelt over fietsen en fietsroutes. Tussen 2015 en 2019 detecteerde deze provinciale Fietsbarometer een stijging van het fietsgebruik met 30%, onder meer op en rond fietssnelwegen. Een bijkomende vaststelling was het toenemen van het fietsgebruik in landelijke gebieden, terwijl de grootste stijgingen tot 2018 vooral in stedelijke gebieden plaatsvonden.

Een ander voorbeeld is de toename in fietsgebruik die de provincie Vlaams-Brabant waarneemt. Het gemiddelde dagelijkse fietsverkeer op de fietssnelweg F3 Leuven-Brussel lag in 2019 maar liefst 65% hoger dan op een gemiddelde dag in 2012.

Ook de **FietsTelWeek 2018**, gecoördineerd door Fietsberaad Vlaanderen, bevestigde de trend van het stijgend fietsgebruik<sup>4</sup>. Voor een vijftigtal locaties (op een totaal van 389 locaties) konden de telgegevens – verzameld tussen 24 en 30 september 2018 – vergeleken worden met tellingen uit 2016.

Zowel op fietssnelwegen als in de centrumsteden Antwerpen, Gent en Leuven is er sprake van een toename van het fietsverkeer op vergelijkbare locaties en vergelijkbare momenten, tussen 2016 en 2018. Bijvoorbeeld op fietssnelweg F1 tussen Antwerpen en Brussel zijn er locaties met stijgingen tot 13% op twee jaar tijd. Op selecte kruispunten in Antwerpen, Gent en Leuven zijn er respectievelijk tussen 2016 en 2018 5%, 25% en 46% meer fietsers geteld.

Opvallend bij de tellingen van de FietsTelWeek is dat het fietsverkeer niet enkel tijdens de spits toeneemt, maar gedurende de hele dag en alle dagen van de week. Procentueel is de toename zelfs groter in de avonduren.

<sup>4</sup> Fietsberaad Vlaanderen, "Resultaten FietsTelWeek 2018: fietsverkeer op 2 jaar tijd fors gegroeid in Vlaanderen". Geraadpleegd op 10 juni 2020. <https://fietsberaad.be/documenten/resultaten-fietstelweek-2018-fietsverkeer-op-2-jaar-tijd-fors-gegroeid-in-vlaanderen/>



## Impact van de coronacrisis van 2020 op fietsgebruik

De coronacrisis van 2020 heeft op het eerste gezicht ook een impact gehad op het fietsgebruik in Vlaanderen. Zeker tijdens de lockdown in maart, april en mei leken fietspaden en jaagpaden bij momenten verzadigd.

Tijdens de recente coronacrisis stelden de telpunten van AWV op een groot aantal locaties wel degelijk stijgingen in fietsverkeer vast. Het is echter niet eenvoudig om hier een trend in te ontwaren. Het merendeel van de fietstelpunten van AWV is operationeel sinds juli 2019, waardoor de lockdown maanden maart, april en mei 2020 niet kunnen vergeleken worden met maart, april en mei 2019. In welke mate de lockdown, dan wel het aangename fietsweer in het voorjaar van 2020 verantwoordelijk was voor deze stijging kan voor deze specifieke telpunten pas ten vroegste volgend jaar ten gronde bekeken worden.

Voor één specifiek fietstelpunt van AWV, in Machelen richting Brucargo, kan wel een vergelijking gemaakt worden tussen het voorjaar van 2019 en het voorjaar van 2020. Op basis van geaggregeerde data op weekbasis bleek er aan dit fietstelpunt in april en mei 2020 vaak een verdubbeling van het wekelijkse fietsverkeer in vergelijking met april en mei 2019 toen er geen lockdown was.

## Waarom Vlamingen fietsen: het (beperkte) belang van verplaatsingsmotieven

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag peilt eveneens naar de redenen waarom mensen zich verplaatsen met de fiets: als vorm van recreatie, om boodschappen te doen, om naar het ziekenhuis te gaan, enz.

OVG 5.4 leert ons dat Vlamingen relatief meer fietsen – en dus kiezen sneller kiezen voor de fiets dan andere vervoersmodi – om 'onderwijs te volgen', 'naar de winkel te gaan' en uiteraard om te 'wandelen, rondrijden, joggen'. Daarnaast wordt iets minder vaak gefietst in vergelijking met andere modi voor 'zakelijke verplaatsingen' (in functie van het werk, telt niet als woon-werkverkeer), voor 'iemand/iets weg te halen of weg te brengen' en 'werk'.

Dit toont aan dat ook voor functionele verplaatsingen de fiets een belangrijke rol speelt en dus niet enkel voor woon-school- en woon-werkverkeer, of voor recreatieve doeleinden. Ook op fiets-snelwegen, die nog vaak gezien worden als puur functionele fietsroutes, is er sprake van een gemengd gebruik. Uit tellingen blijkt immers dat fietssnelwegen voor ongeveer de helft gebruikt worden voor zowel recreatieve als functionele verplaatsingen.

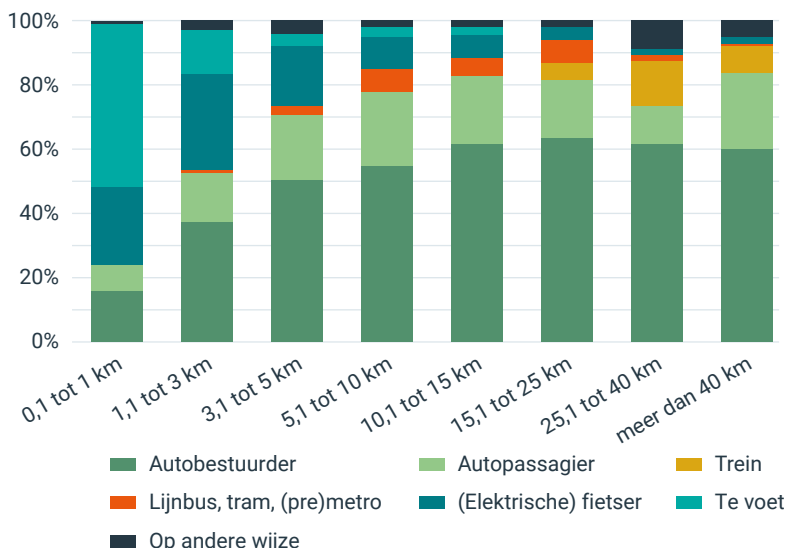
Net daarom is het volgens de MORA belangrijk om verplaatsingsmotieven niet tegenover elkaar te zetten: het ene verplaatsingsmotief is niet inherent beter dan het andere. Voor de koppeling naar fietsbeleid maakt het motief bovendien weinig uit: alle verplaatsingsmotieven vragen immers kwalitatieve en verkeersveilige infrastructuur.

## Afgelegde afstanden per (elektrische) fiets

De gemiddelde afstand van verplaatsingen is de voorbije jaren niet significant gewijzigd en ook de verdeling van modi afgezet tegenover de afgelegde afstanden lijkt stabiel. Onderstaande grafiek toont voor de verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en afstand, voor de periode 2018-2019.



**Figuur 3: Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze en afstand tussen januari 2018 – januari 2019.**



Bron: OVG 5.4

Vergeleken met de vorige jaren blijkt dat de ‘systeemgrenzen’ van de vervoersmodi relatief stabiel zijn. Verplaatsingen tot 5 km gebeuren vaak met de fiets: in de modale verdeling over toenemende afstanden neemt het aandeel fiets gestaag toe om zijn maximale gebruik te bereiken voor afstanden tussen 2,1 en 3 kilometer (28,51%). Vervolgens daalt het aandeel fiets terug.

De verdeling van elektrische fietsen voor verschillende afstanden kent een iets grilliger verloop. Dit lijkt erop te wijzen dat elektrische fietsen niet enkel voor lange afstanden worden gebruikt. Het maximale aandeel elektrische fietsers is te vinden bij afstanden tussen 10 en 15 kilometer, waar het een gelijk aandeel heeft vergeleken met gewone fietsers.

### De fiets in woon-werk- en woon-schoolverkeer

De gegevens van opeenvolgende edities tonen evoluties op vlak van woon-werk- en woon-schoolverkeer.

Bij **woon-werkverplaatsingen** volgens hoofdvervoerswijze in 2018-2019 is er een daling in het aandeel autobestuurder en een stijging in het aandeel fiets, vergeleken met een jaar eerder. Het aandeel personen die voor het woon-werkverkeer kiezen voor de fiets (inclusief elektrische) ging hierbij van 13,54% naar 17,90%. Deze aanzienlijke stijging moet wel genuanceerd worden, aangezien er een jaar eerder nog een terugval was van het aandeel fietsers in het woon-werkverkeer. Maar bijvoorbeeld tien jaar geleden, tijdens OVG 4.1, was het aandeel fietsers in het woon-werkverkeer slechts 12%. De meerjarige trend voor alle vormen van fietsen in het woon-werkverkeer is dus zeker stijgend.

Deze evolutie kan mogelijk voor een deel verklaard worden door de opkomst van de elektrische fiets in het woon-werkverkeer. Het specifieke aandeel elektrische fiets in woon-werkverkeer blijft immers toenemen: in OVG 5 stijgt het aandeel elektrische fiets als hoofdvervoerswijze voor woon-werkverplaatsingen respectievelijk van 0.89% in 2015-2016 tot 2.35% van het totaal aantal woon-werkverplaatsingen in 2018-2019.

Deze stijgende percentages over de afgelopen jaren lijken dus wel degelijk op het begin van een stijgende trend voor elektrisch fietsen in het woon-werkverkeer. Verder onderzoek en metingen moeten dit in de toekomst over een langere termijn bevestigen.

Het aandeel fiets als hoofdvervoermiddel in het **woon-schoolverkeer** schommelt meer. Ook de aandelen van de andere modi binnen dit verplaatsingsmotief variëren van jaar tot jaar. In de verdeling van personen volgens hoofdvervoerswijze woon-schoolverkeer is het aandeel (elektri-



sche) fiets tussen 2015 en 2018 gestegen van 28,87% naar 31,79%, om dan het voorbije jaar terug te dalen tot 25,58%. Ook in de jaren voor 2015 schommelde dit aandeel.

## Fietsbezit

Ten slotte peilt het Onderzoek Verplaatsingsgedrag ook naar het fietsbezit van de Vlaming.

In de verdeling tussen januari 2018 – januari 2019 kan er geen significante wijziging worden vastgesteld ten opzichte van de verdeling van een jaar eerder. De Vlaming bezit anno 2018 gemiddeld 2,3 fietsen (inclusief elektrische) per gezin. Ook dat cijfer lijkt vrij stabiel te zijn sinds 2015.

Gezien het veranderende straatbeeld kan dit misschien contra-intuïtief lijken. Een belangrijke factor die echter moet meegenomen worden is de groeiende bevolking. Door de bevolkingsgroei groeit ook de mobiliteitsbehoefte en het totaal aantal verplaatsingen. Daarom is het perfect mogelijk dat zowel het fietsverkeer (gewone en elektrische) als de autodrukke blijven toenemen, zonder een wijziging in het fietsbezit van de Vlaamse gezinnen.

Het gemiddelde aantal fietsen per Vlaams gezin is ook een onvolmaakte graadmeter: gezinnen waar veel gefietst wordt kunnen zelfs meer fietsen per huishouden hebben dan het aantal gezinsleden. Anderzijds leert het OVG ons dat in de loop van 2018 meer dan 1 op de 5 Vlaamse gezinnen geen fiets in hun bezit hadden.

## 1.3 Diversiteit van fietsen neemt toe

Technologische evoluties zoals goedkopere en lichtere batterijen met meer capaciteit hebben bijgedragen aan de toegenomen diversiteit van fietsen. Elektrische fietsen en speed pedelecs vergroten de actieradius, (elektrische) bakfietsen zorgen voor meer vervoerscapaciteit zonder in te boeten aan gebruiksgemak, vrachtfietsen maken het evenwichtig vervoer van kleine vrachten mogelijk, enz.

Cijfers uit de Verkeersonveiligheidsenquête 2020 van VIAS geven een eerste indicatie over de toegenomen diversiteit van fietsen, meer specifiek op nationaal niveau.

- In de loop van 2017 reed 10% van de ondervraagde Belgen op een elektrische fiets, in 2018 was dat 13% en in 2019 is het percentage toegenomen tot 16%.
- Net als bij de gewone fiets is Vlaanderen hét elektrische fietsgewest van het land. 22% van de Vlamingen heeft in 2019 wel eens een elektrische fiets gebruikt. In Brussel en Wallonië ligt dit aandeel opvallend lager, met respectievelijk 8% en 6%.
- Micromobiliteit groeit eveneens traag: in 2019 gebruikte 4% van de Belgen een voortbewegingstoestel, zoals een elektrische step of monowheel. Een jaar eerder was dat nog maar 3%. Voorlopig blijven dit wel voornamelijk stedelijke fenomenen.

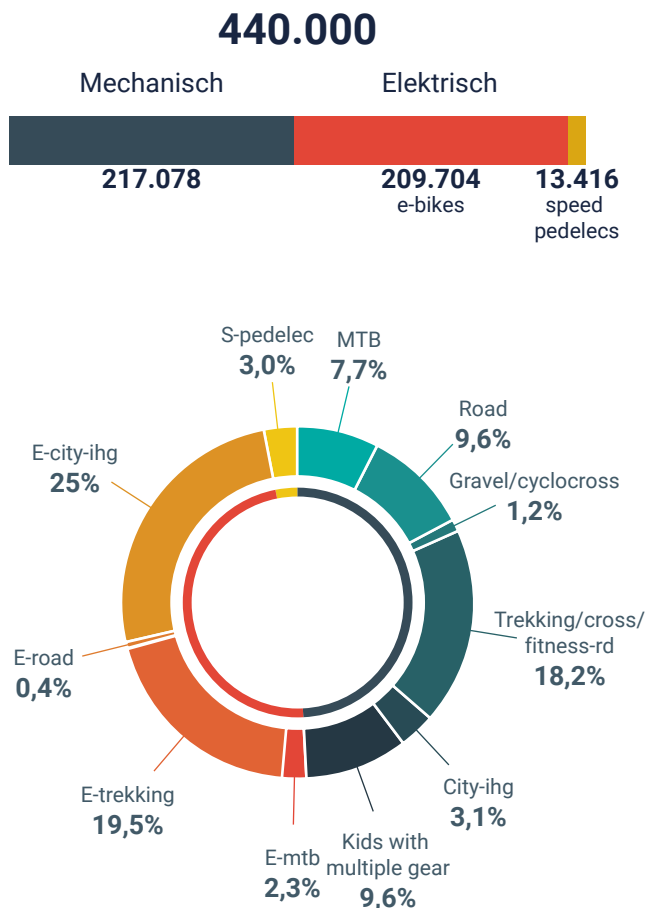
Ook de Belgische cijfers van Traxio-Velo<sup>5</sup> lijken deze beweging richting meer fietsdiversiteit te bevestigen. Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de variatie in verkochte fietsen in 2019. Deze cijfers betreffen de gerapporteerde verkoop bij gespecialiseerde handelaars en niet bij grote spelers zoals bijvoorbeeld Decathlon.

Hoewel het dus een benadering betreft, kunnen we toch een aantal vaststellingen doen.

<sup>5</sup> Traxio-Velo vertegenwoordigt enerzijds fietshandelaars en anderzijds fabrikanten, constructeurs, assembleurs, groshandelaars, importeurs en algemene vertegenwoordigers van de fietsindustrie.



**Figuur 4: Gerapporteerde fietsverkoop in 2019, verdeeld volgens type.**



Bron: Traxio-Velo

- De grote verkoop van elektrische fietsen in verschillende vormen valt onmiddellijk op: iets meer dan 50% van de gerapporteerde verkochte fietsen in 2019 was elektrisch.
- Binnen de categorie verkochte elektrische fietsen is het merendeel nog steeds een ‘gewone’ elektrische fiets, goed voor 47,66% van de geregistreerde verkoop. Speed pedelecs vertegenwoordigen 3% van de totale geregistreerde verkoop in België.

Cijfers verzameld door Fietsberaad Vlaanderen<sup>6</sup> geven een soortgelijk beeld van de toename van het aantal speed pedelecs in België en Vlaanderen. Aangezien elke speed pedelec moet ingeschreven worden en er ook een kentekenverplichting is, hebben deze cijfers een hoge betrouwbaarheid.

In 2019 stonden er in totaal iets minder dan 30.000 speed pedelecs ingeschreven in België. Dat zijn er bijna dubbel zoveel als in 2018. Ongeveer 96% van de speed pedelecs werd ingeschreven in Vlaanderen, 2% in Brussel en 2% in Wallonië.

Ook binnen Vlaanderen is er aanzienlijke variatie in inschrijvingen. De provincie Antwerpen heeft het hoogste aantal speed pedelecs met in totaal 10.765 ingeschreven exemplaren. Van deze exemplaren zijn er meer dan 4000 ingeschreven in de loop van 2019. De Provincie Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant komen respectievelijk op plaats twee en drie. Beiden hebben in het totaal ongeveer 6000 ingeschreven speed pedelecs aan het begin van 2020. Ten slotte volgen Limburg en West-Vlaanderen met elk ongeveer 3000 ingeschreven speed pedelecs.

<sup>6</sup> Fietsberaad Vlaanderen, “29.759 ingeschreven speedpedelecs in België”. Geraadpleegd op 29 april 2020. <https://fietsberaad.be/nieuws/29-759-ingeschreven-speed-pedelecs-in-belgie/>



## Welke plaats voor welke soort fiets

Volgens de MORA creëert een toegenomen diversiteit aan fietsen, op vlak van dimensies maar ook op vlak van snelheden, een nieuwe uitdaging voor het Vlaamse beleid. Welke aanpassingen zullen nodig zijn aan infrastructuur, het verkeersreglement, specifieke opleidingen, enz.

De mogelijke aanpassingen in het Vlaamse fietsbeleid komen verder in het Mobiliteitsverslag aan bod, waar de MORA enkele voorstellen doet om de toegenomen diversiteit te bestendigen.

## 1.4 Fietsdeelsystemen in opmars

De voorbije tien jaar manifesteerde er zich een maatschappelijke tendens waarbij steeds meer producten en diensten gedeeld worden geconsumeerd. De opkomst van dit collaboratief consumptiepatroon of 'consudelen' wordt aangestuurd door een waardeverschuiving van bezit naar gebruik en wordt gefaciliteerd door nieuwe technologische mogelijkheden. Een voorbeeld hiervan uit de mobiliteitssector is de opkomst van fietsdeelsystemen. Uit de Digimeter<sup>7</sup> van Imec blijkt dat in 2018 8% van de Vlamingen gebruik maakte van fietsdelen.

Het aantal fietsdeelsystemen dat actief is in Vlaanderen en Brussel is op tien jaar tijd exponentieel gegroeid. Ook het aantal gebruikers kende een constante groei. In onderstaande figuur tonen we het landschap van spelers dat in 2020 een eigen gedeelde fietsvloot of vloot van micromobiliteit aanbod.

**Figuur 5: Fietsdelen en gedeelde micromobiliteit in België in 2020.**



Bron: autodelen.net

Sinds 2009 kent de wereld van fietsdeelsystemen in Vlaanderen volgende tendensen:

- In het begin was er enkel Blue-Bike, een 'back-to-one systeem' gestart vanuit de NMBS, en Velo, een 'station-based, back to many' systeem in Antwerpen. Vandaag zijn er daarnaast ook een groot aantal nieuwe, private spelers actief die 'free floating fietsen' aanbieden. Opmerkelijk is dat het aanbod en de gebruikers van alle fietsdeelsystemen de voorbije jaren sterk zijn gegroeid en de verschillende systemen naast elkaar kunnen bestaan. Vele spelers hebben ook nog ambitieuze uitbreidingsplannen. Het toont aan dat fietsdelen nog in volle opmars is.
- Fietsdeelsystemen zijn niet louter meer een grootstedelijk fenomeen. Vandaag promoten ook kleinere steden en gemeenten zoals Deinze het gebruik van Blue-Bike via derdebetalers-systemen en zijn spelers als Mobit ook actief in Brasschaat, De Panne, Koksijde en Veurne.
- De toegenomen variëteit in fietsen toont zich ook in fietsdeelsystemen. Dégage, een vzw die oorspronkelijk startte met het ondersteunen van particulier kostendelend autodelen, heeft

<sup>7</sup> Imec.Digimeter 2018, p.24 – 'Adoptie van telefonie en mobiel in Vlaanderen van 2009 tot 2018'.







komt naar voor dat maar liefst 87% van de ondervraagde Belgen voorstander is om te investeren in een betere weginfrastructuur voor fietsers.

De verkeersveiligheid van fietsende kinderen is ook een grote bekommernis: 85% van de ondervraagden is voorstander van het verplichten van fietshelmen voor kinderen jonger dan 12 jaar.

## Fietsrapport 2020

Eind 2019 kregen Vlaamse fietsers de kans om de plaatsen waar ze het vaakst fietsen te beoordelen in een online enquête. Aan deze bevraging, een samenwerking tussen de Fietsersbond, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het Nieuwsblad en de Vlaamse overheid, namen 24.394 fietsers deel.

Uit dit rapport blijkt dat de Vlaamse fietsers voorzichtig tevreden zijn, maar toch ook kritisch over de infrastructuur en verkeersveiligheid voor fietsers in Vlaanderen. Een synthese van alle gemeentelijke resultaten levert de volgende bevindingen op:

- 59% van de deelnemers verklaart dat ze aangenaam kunnen fietsen in hun stad of gemeente. Maar slechts 34% vindt dat hun fietstrajecten ook comfortabel zijn.
- Bijna de helft van de bevroagden, 47%, vindt dat kinderen in hun gemeente niet veilig naar school kunnen fietsen. 42% vindt dat ook ouderen hun traject niet op een veilige manier kunnen afleggen met de fiets.
- Slechts 48% heeft de indruk dat de infrastructuur voor fietsers verbetert bij het opnieuw aanleggen van straten.

Deze gemiddelde cijfers verbergen grote verschillen tussen de gemeenten. Het uniform Vlaams fietsbeleid wordt dus niet overal in gelijke mate aangevuld door lokaal aangepast fietsbeleid.

Dit rapport geeft weer dat fietsers kritische verkeersgebruikers zijn, die geëngageerd streven naar verbeteringen in infrastructuur en veiligheid. Het is duidelijk dat door de juiste ingrepen op Vlaams en gemeentelijk niveau het draagvlak voor de fiets enkel verder zal toenemen.

## Mobiliteitsverslag 2020 en de waarde van burgeronderzoek

Ten slotte ziet de Mobiliteitsraad dit Mobiliteitsverslag als een opportuniteit om aan te tonen dat het draagvlak voor de fiets sterk aanwezig is in het brede maatschappelijke middenveld. Daarom tracht de MORA om in dit verslag zo veel mogelijk verschillende deelthema's en standpunten aan bod te laten komen.

Zonder vooruit te willen lopen op de aanbevelingen verderop in het verslag, tonen bovenstaande trends dat het Vlaamse fietsbeleid enkel baat kan hebben bij een versterking van kwantitatief én kwalitatief onderzoek naar de fiets. Naast de bestaande metingen en draagvlakstudies zijn lokale initiatieven zeer waardevolle bronnen van kwantitatieve en kwalitatieve data. Burgerwetenschappelijke initiatieven zoals lokale verkeerstellingen, Straatvinken, Telraam en vele andere zijn al lang geen zeldzaamheid meer en van onschatbare waarde voor een wetenschappelijk onderbouwd lokaal, vervoerregionaal en Vlaams fietsbeleid.







- Zorgen voor een efficiënt fietsbeleid gebaseerd op harde (infrastructuur) en zachte (begeleidende) maatregelen en een goede samenhang tussen de verschillende maatregelen. Overleg en afstemming met alle betrokkenen is daarbij het uitgangspunt.
- Investeren in de realisatie van fietsinfrastructuur waarbij subsidies voor fietsinfrastructuurprojecten gelegen op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk als investeringsinstrument worden ingezet. Het Vademecum Fietsvoorzieningen geldt daarbij als richtlijn.
- Jaarlijks een programma opstellen voor de realisatie van de fietssnelwegen. Informatie over de status van de fietssnelwegen en de geplande fietsprojecten wordt ter beschikking gesteld van alle betrokkenen.
- Bijdragen aan de ontwikkeling en kennis omtrent fietsbeleid
- De kwaliteit bewaken van het Bovenlokale Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en de afstemming met het Bovenlokale Recreatief Fietsroutenetwerk. Zij staan in voor het beheer van de ligging van het BFF, in nauwe samenwerking met de vervoerregio's.
- Het open-databeleid met betrekking tot fietsdata ondersteunen door zelf data op te volgen, te verzamelen en uit te wisselen.

## Vervoerregio's

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 bepaalt dat de vijftien vervoerregioraden verantwoordelijk zijn voor het opmaken, evalueren en herzien van de regionale mobiliteitsplannen. Binnen dit kader bepalen de vervoerregioraden het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, met uitzondering van de fietssnelwegen die op Vlaams niveau worden vastgelegd en waarover de vervoerregioraden alleen advies kunnen uitbrengen. De vervoerregio's hebben ook als taak om maatregelen inzake verkeersveiligheid te prioriteren. Aandacht kan daarbij gaan naar de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers.

## Steden en gemeenten

Het overgrote deel van de openbare wegen in Vlaanderen wordt vandaag beheerd door steden en gemeenten. Zij vervullen als wegbeheerder dan ook een belangrijke rol bij de concretisering van lokale fietsnetwerken.

Zoals hierboven al geduid kunnen steden en gemeenten voor hun fietsbeleid beroep doen op een groot aantal Europese, federale, Vlaamse, provinciale of vervoersregionale middelen en initiatieven.

## Middenveld

Ook verschillende spelers uit het middenveld geven het fietsbeleid mee vorm:

- De Fietsersbond is al bijna 25 jaar de belangenbehartiger van alle dagelijkse fietsers in Vlaanderen en Brussel. De Fietsersbond is een onafhankelijke ledenvereniging met meer dan 23.000 leden en negenhonderd vrijwilligers. Zij lobbyt op alle beleidsniveaus voor een veilige en comfortabele fietsomgeving. Via verschillende projecten zoals Bike to Work, de Nationale Applausdag voor Fietsers, en kwaliteitsmonitoring van fietspaden via de Meetfiets draagt zij bij aan het fietsbeleid.
- Het Netwerk Duurzame Mobiliteit en zijn leden zetten de fiets ook telkens in de kijker tijdens de Week van de Mobiliteit en de Autoloze Zondag in september.





# De plaats van de fiets in het ruimtelijk beleid

De MORA benadrukt al lang het belang van de koppeling tussen mobiliteit en haar omgeving. Beleidsmatig moeten mobiliteit en ruimte of ruimtelijke ordening zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd en geïntegreerd. Hoe onze ruimte georganiseerd is, is mee bepalend voor de hoeveelheid transport en de keuze van de vervoerswijze. De praktijk leert dat deze koppeling niet altijd wordt gemaakt.

De laatste jaren zien we een voorzichtige kentering. Zo worden bijvoorbeeld in de methodiek van de complexe projecten de ruimtelijke aspecten en de mobiliteitsaspecten van de geplande infrastructuur op een geïntegreerde manier grondig onderzocht en meegenomen in de afwegingen voor de keuze en de realisatie van de projecten.

Maar de toename van het fietsgebruik, nieuwe uitdagingen zoals de explosieve groei van de elektrische fiets en de beleidsintentie om de investeringen in fietsinfrastructuur aanzienlijk te verhogen, vereisen een visie over hoe deze infrastructuur optimaal wordt geïntegreerd in de openbare ruimte en afgestemd met het gehele mobiliteitssysteem.

## 1 Trends

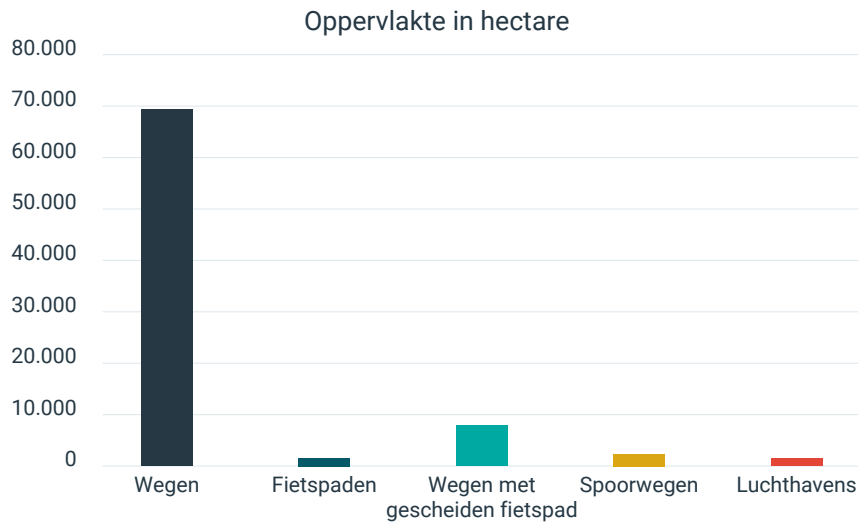
### 1.1 Toenemende vraag naar ruimte voor de fiets

Zowel de MORA als de Vlaamse regering staan achter een modal shift: de modale verdeling moet verschuiven naar meer duurzame verplaatsingen ([zie beleidsnota MOW 2019-2024](#)). Omwille van het groot onbenut potentieel, ligt de focus van beiden momenteel op meer fietsverplaatsingen. Een toename van het fietsaandeel van 20% tegen 2024 zou volgens berekeningen van het Fietsberaad neerkomen op een stijging van het dagelijks fietsverkeer met 1,2 miljoen fietsritten ten opzichte van 2019. De huidige capaciteit zal niet volstaan om deze groei op te vangen. Er zal dus ruimte vrijgemaakt moeten worden voor meer en betere fietsinfrastructuur. In het hoofdstuk over infrastructuur is aangegeven dat het huidige fietsnetwerk bovendien nog veel hiaten bevat en dat een forse inhaalbeweging nodig is.

Vlaanderen wordt gekenmerkt door een hoog en versnipperd ruimtebeslag met een hoge verhardingsgraad (zie verder). Om de versnipperde bebouwing met elkaar te verbinden en verplaatsingen ertussen mogelijk te maken, is veel verharde mobiliteitsinfrastructuur nodig. Momenteel beslaat de totale vervoersinfrastructuur in Vlaanderen ca. 80.000 ha. 57% daarvan betreft verharde infrastructuur. Het grootste deel van de ruimte wordt ingenomen door weginfrastructuur, al dan niet met fietsstroken.



**Figuur 6: Ruimtebeslag van de vervoersinfrastructuur**



Bron: Departement Omgeving

De grote hoeveelheid verharding in Vlaanderen is problematisch voor de waterhuishouding met droogteperiodes, hittestress en overstromingen tot gevolg. Bovendien zet het onze open ruimte, natuur, biodiversiteit en onze sterk vertakte nutsvoorzieningen en openbare dienstverlening onder druk. In haar beleidsnota Omgeving 2019-2024 zet de Vlaamse regering daarom in op een betere benutting van het bestaand ruimtebeslag en de geleidelijke afbouw van het bijkomend ruimtebeslag. Ze maakt een speerpunt van het tegengaan van verhardingen. Meer nog, ze belooft zelfs een structurele jaarlijkse verhardingsafname, in overeenstemming met de strategische visie van het BRV (en met behulp van het BRV-fonds). Er kunnen dus niet zomaar nieuwe fietspaden aangelegd worden in de open ruimte.

Tijdens de corona-lockdown en ook daarna wilden meer mensen wandelen, fietsen en elkaar buiten ontmoeten. Velen botsten op de bestaande ruimtelijke beperkingen. De vraag steeg en het aanbod volgde. Brugge maakte de winkelstraten autovrij, Gent en Leuven creëerden meer ruimte voor voetgangers en fietsers, Brussel ging voor fietspaden en woonerven, over heel de wereld veroverden al dan niet tijdelijke voetgangerszones, fietspaden, terrassen en beplanting de straten. Een herverdeling van de openbare ruimte lijkt dus aan de orde.

## 1.2 Elektrische fiets heeft impact op de ruimte

De laatste jaren neemt het gebruik van de elektrische fiets (en speed pedelecs) drastisch toe (zie hoofdstuk 'Algemene trends en cijfers'). Hiermee kunnen langere afstanden worden afgelegd. Vooral in het woon-werkverkeer leidde dit tot een toename van het fietsgebruik.

Het succes van de elektrische fiets kan echter ook leiden tot onbedoelde effecten. Meer in het bijzonder worden met de elektrische fiets ook locaties bereikbaar waarvoor voorheen het openbaar vervoer werd gebruikt.

De vergroting van de actieradius met de elektrische fiets kan ook de ruimtelijke verspreiding van wonen en werken opnieuw aanmoedigen.

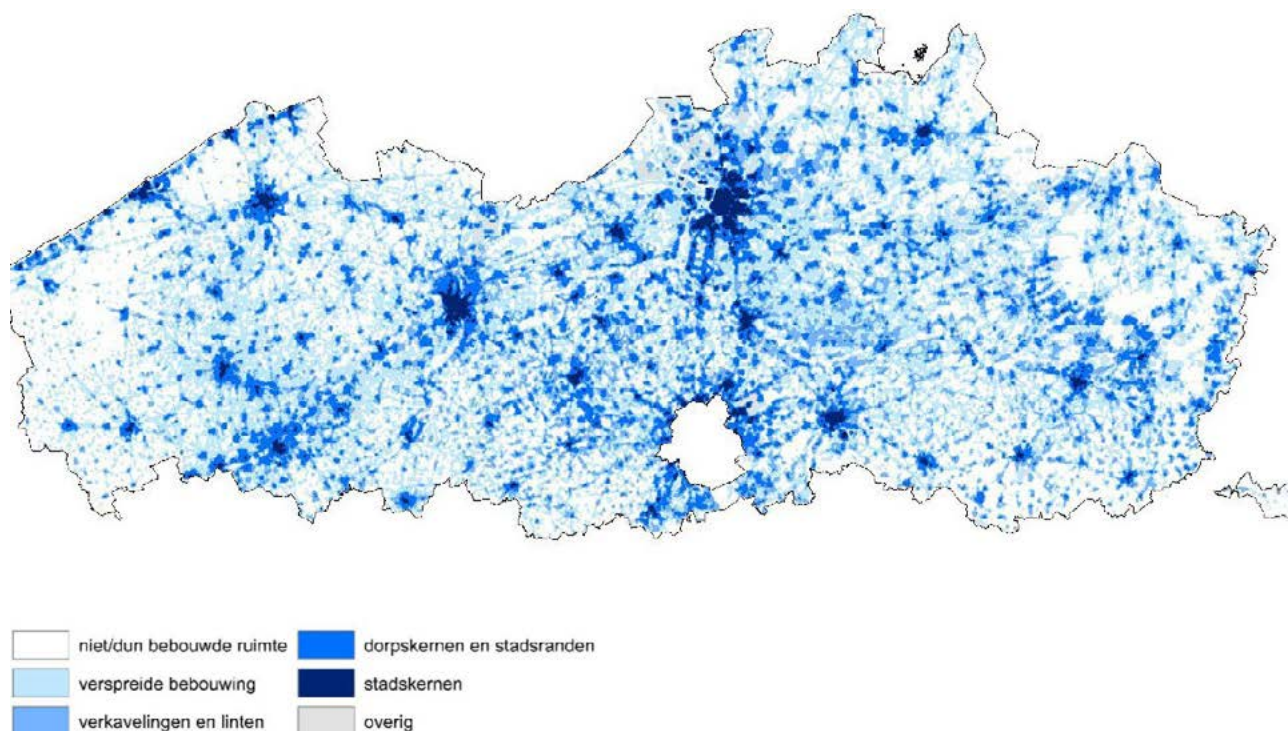


## 2 Vaststellingen

### 2.1 Versnippering van de ruimte

De ruimte in Vlaanderen is erg versnipperd. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de bebouwde en niet bebouwde ruimte in Vlaanderen. Daaruit blijkt een groot aandeel van verspreide bebouwing en lintbebouwing.

**Figuur 7: Spreiding van de bebouwde ruimte in Vlaanderen**



Bron: VITO, 2017

De ruimtelijke ordening in Vlaanderen met een sterk verspreide verstedelijking geeft aanleiding tot een grotere nood aan veel en verre verplaatsingen. Vergeleken met bijvoorbeeld een bodemkaart van Nederland (inclusief woon- en bouwterreinen) valt de Vlaamse verspreiding van bebouwde ruimte zeer sterk op.

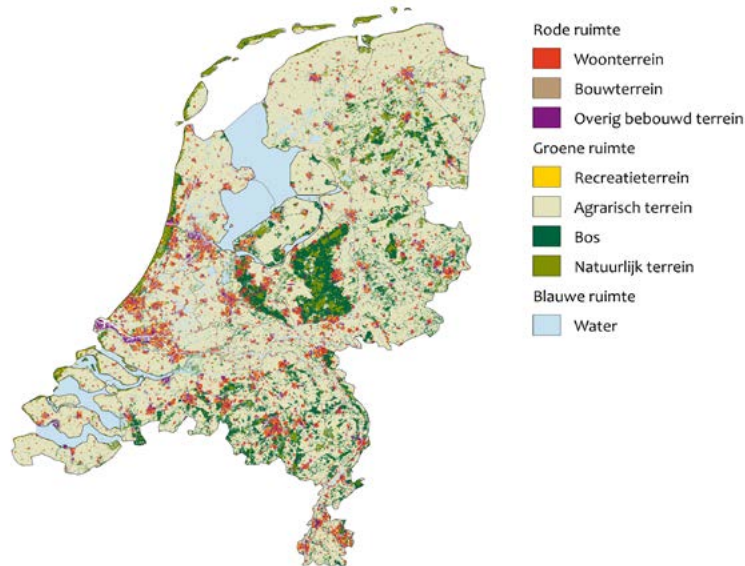


Foto: Dimitri Houtteman, [unsplash](https://unsplash.com/photos/...)





**Figuur 8: Spreiding bodemgebruik in Nederland, 2015**

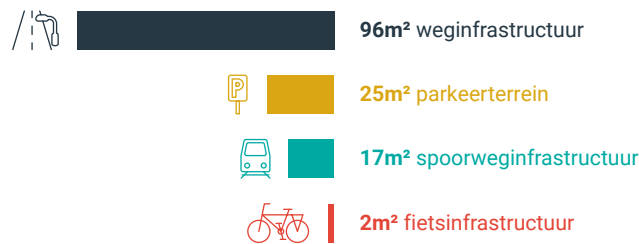


Bron: CBS, Kadaster

## 2.2 Fietsers leggen minder beslag op de ruimte

In vergelijking met de andere vervoersinfrastructuur is de omvang van de fietsinfrastructuur per hoofd van de bevolking klein.

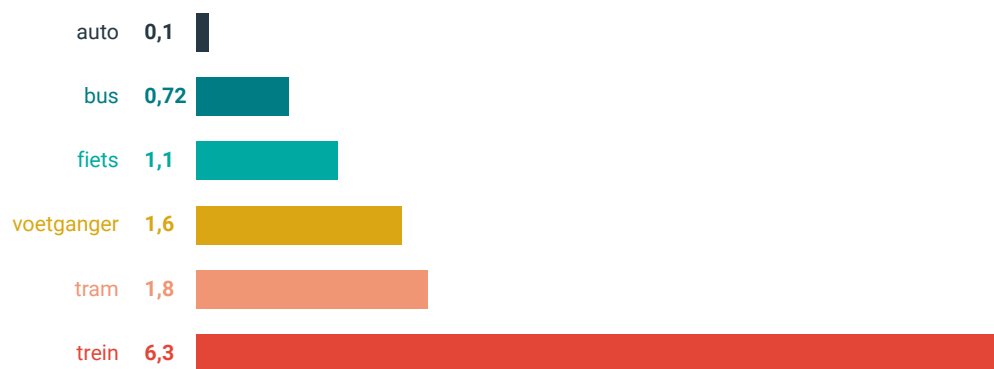
**Figuur 9: Omvang van vervoersinfrastructuur per hoofd van de bevolking**



Bron: Ruimterapport Vlaanderen 2018. Departement Omgeving

De fietsinfrastructuur heeft een hoge capaciteit in verhouding tot de ruimte die deze inneemt. Onderstaande figuur geeft de passagierscapaciteit per seconde per lopende meter infrastructuur van 3,5 m breed. Een sterke stijging van de totale capaciteit van de vervoersinfrastructuur kan dus relatief makkelijk bekomen worden door het vermeerderen van het aandeel fietsinfrastructuur.

**Figuur 10: passagierscapaciteit per seconde per lopende meter infrastructuur**



Bron: Ruimterapport Vlaanderen 2018. Departement Omgeving

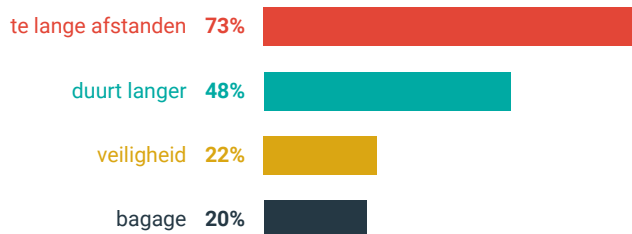


## 2.3 Afstand is rem op het fietsgebruik

Uit het Fietsrapport 2018 blijkt dat inwoners momenteel de fiets vooral nog niet gebruiken omwille van afstand.

**Figuur 11: Reden voor het niet gebruik van de fiets**

Inwoners laten fiets op stal want...



Bron: Ruimterapport 2018. Departement Omgeving

Inwoners hebben de perceptie dat verplaatsingen met de auto vooral noodzakelijk zijn door de lange afstand tussen woonplaats en bestemming. Enerzijds zijn de afstanden in Vlaanderen effectief langer omwille van de versnippering. Anderzijds gaat het om een foute perceptie aangezien in werkelijkheid veel korte verplaatsingen met de wagen gebeuren terwijl het over fietsbare afstanden tot 5 à 10 km gaat (zie ook [Onderzoek Verplaatsingsgedrag](#)).

## 2.4 Fietsgebruik hangt samen met ruimtelijke inrichting

Ruimtelijke elementen spelen een heel belangrijke rol bij het fietsgebruik. Uit onderzoek blijkt dat de mensen in stedelijke omgeving vaker fietsen (en wandelen)<sup>9</sup>.

Wie in de stad woont, fietst en wandelt per dag gemiddeld een kwartier meer dan plattelandsbewoners. Vooral de specifieke kenmerken van een stadscentrum, zoals een hoge bevolkingsdichtheid, de aanwezigheid van winkels, openbare diensten, enz. binnen wandel- en fietsafstand, en vlotte verbindingswegen tussen deze bestemmingen, blijken de hoeveelheid beweging te beïnvloeden. Het feit dat deze omgeving drukker is door meer autoverkeer, en daardoor soms gevaarlijker om te fietsen of te wandelen, of het feit dat er weinig groen aanwezig is in het stadscentrum, blijkt minder belangrijk.

De fiets haalt het hoogste aandeel in 'randgemeenten van grootstedelijke gebieden', niet in de grootsteden zelf. De fietsafstand naar voorzieningen of de werkplek is op die locatie nog te behappen. Andere vervoermiddelen zijn op die locaties minder aantrekkelijk: auto en openbaar vervoer kampen met congestie, voor de auto zijn parkeerplaatsen moeilijk te vinden of duur en het aanbod van het openbaar vervoer is in de randgemeenten lager dan in de grootstad zelf. De fiets is dan ook een logische keuze voor wie in die randgemeenten woont.

De tweede vaststelling is dat het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel anders is dan de randgemeenten van de Vlaamse grootsteden. Daar wordt op basis van OVG 5.4 bijna niet gefietst. De afstanden zullen daar groter zijn dan rond de grootsteden Antwerpen en Gent en ook het reliëf zal een rol spelen. Daarnaast is die omgeving ook sterk gericht op ontsluiting met de auto en ontbreekt het aan veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Ruimtelijke ordening is dus van cruciaal belang voor het fietsgebruik.

<sup>9</sup> Onder andere onderzoeken verplaatsingsgedrag en Delfien van Dyck. The physical environment and its association with physical activity and sedentary behaviors in adults and adolescents, Ghent University, Department of Movement and Sports Sciences, 2012.



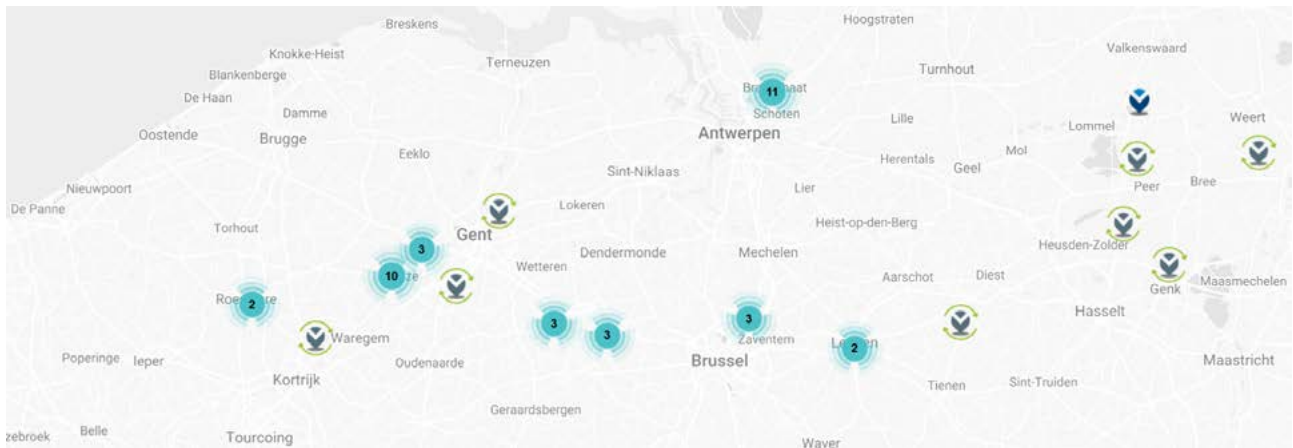
## 2.5 Mobipunten worden belangrijke schakel in combimobiliteit

De laatste jaren wordt werk gemaakt van de realisatie van mobipunten. Een mobipunt is een centrale en goed bereikbare plaats waar verschillende functies (voornamelijk mobiliteitsfuncties) elkaar ontmoeten. Het bevat een divers mobiliteitsaanbod waarvan autodelen, nabijheid openbaar vervoer (of collectief vervoer) en fietsparkeren essentieel zijn. Daarnaast is toegankelijkheid een noodzakelijk kenmerk van elk mobipunt. Een mobipunt wordt ingericht om op kleinschalig niveau 'multimodaliteit' mogelijk te maken en te promoten.

De Vlaamse beleidsvisie mobipunten<sup>10</sup> onderscheidt 32 types mobipunten op basis van het vervoerniveau (interregionaal, regionaal, lokaal en buurt) en de ruimtelijke context (stadskern, agglomeratie, grote kern, kleine kern, bedrijvenpool, bezoekerspool, perifeer en ruraal gebied). Kwalitatieve, diefstalveilige fietsenstallingen en fietsherstelgelegenheden zijn een must op alle mobipunten ongeacht het niveau of de ruimtelijke context. Afhankelijk van het type mobipunt worden deelfietsen en vormen van micromobiliteit aanbevolen. De vervoerregioraad neemt de regierol op voor de (inter)regionale mobipunten, de lokale overheid voor de lokale en buurtmobipunten.

Onderstaande figuur geeft een schatting van de gerealiseerde en in uitvoering zijnde mobipunten in Vlaanderen.

**Figuur 12: Mobipunten in Vlaanderen**



Bron: [www.mobipunt.be](http://www.mobipunt.be)

Momenteel zijn er 9 gerealiseerde mobipunten: Vilvoorde (2), Deinze (2), Sint-Lievens-Houtem (1), Schoten (1), Brasschaat (1), Glabbeek (2).

In totaal zijn er een 75-tal gemeenten aan het werk rond mobipunten. Het is de bedoeling om voor eind 2021, 84 mobipunten te realiseren: Oost-Vlaanderen (18), Vlaams-Brabant (65), West-Vlaanderen (1).

<sup>10</sup> De 'Vlaamse beleidsvisie mobipunten' en het 'Inspiratieboek attractieve mobipunten' zijn beschikbaar via <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit>



# 3 Aanbevelingen

## Kernversterking stimuleren om het fietsgebruik te bevorderen

Mobiliteit kent een sterke samenhang met het domein omgeving. In de beleidsnota's van zowel de minister van Mobiliteit als de minister van Omgeving wordt ingegaan op de nodige structurele samenwerking tussen deze beleidsdomeinen en de samenhang tussen de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen met mobiliteit.

Een gericht ruimtelijk beleid kan een toename van het fietsgebruik stimuleren. Kernversterking is hierbij een essentieel element. De vervoerregio's zullen betrokken worden om gebiedsgericht het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijke beleid op elkaar af te stemmen. Dit is niet onbelangrijk omdat de kernversterking in de stedelijke gebieden én in landelijker gelegen gemeenten en dorpen voor een toename van het fietsgebruik zorgt.

Om realisaties te versnellen worden geïntegreerde, gebieds- en resultaatgerichte projecten vooropgesteld als motor voor ruimtelijke transformatie. De MORA stelt voor dat deze projecten gebruikt worden om het potentieel van een verhoogd fietsgebruik als oplossing voor onze ruimtelijke uitdagingen of vergroening van het voertuigenpark in te zetten.

Vanuit het mobiliteitsdomein kan de ruimtelijke transformatie naar meer kernversteking ondersteund worden. Kwalitatieve verdichting van goed gelegen locaties gaat immers samen met de nabijheid van goed doordachte vervoersknooppunten. De Raad stelt voor om:

- Verder in te zetten op de ontwikkeling van stationsomgevingen tot performante multimodale knooppunten. De Raad vraagt hiervoor aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om bij de Federale Regering aan te dringen dat het nieuwe beheerscontract van de NMBS hiervoor de nodige bepalingen bevat;
- Maximaal in te zetten op de aansluiting van de bovenlokale functionele fietsroutes (bijv. fiets-snelwegen) op de lokale kernen.
- Ook vraagt de Raad aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om bij NMBS en Infrabel aan te dringen op een constructieve samenwerking met andere overheden tot realisatie van het netwerk van fietssnelwegen, alsook van bijhorende infrastructuur zoals fietsstapplaatsen en de terbeschikkingstelling van de benodigde gronden hiervoor. Dit zou best worden verankerd in de beheerscontracten met respectievelijk Infrabel en NMBS <sup>11</sup>;
- Strategisch geplaatste en kwaliteitsvolle mobipunten te realiseren die een vlotte combinatie met het openbaar vervoer, met fiets- of autodeelsystemen mogelijk maken voor inwoners van landelijke en stedelijke gebieden.
- De uitbouw van veilige fietsenstallingen en laadinfrastructuur aan de knooppunten tussen de kernen te ondersteunen.

## Basisbereikbaarheid vraagt maximale afstemming openbaar vervoer en fiets

Het decreet basisbereikbaarheid stelt dat basisbereikbaarheid hand in hand moet gaan met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie. Met basisbereikbaarheid wil de Vlaamse overheid een ruimtelijk geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uitwerken waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd via de inrichting van o.a. mobipunten.

<sup>11</sup> Hiermee verwijst de Raad ook naar de resolutie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen van 4 juni 2020.



Een optimale afstemming tussen het openbaar vervoer- en fietsbeleid is volgens de Raad nodig om tot een ruimte-efficiënt mobiliteitsnetwerk te komen. De Raad formuleert daarvoor volgende suggesties:

- Gezien de grote diversiteit aan type mobipunten en de vele betrokken partijen beklemtoont de MORA het belang van een duidelijke regie en de herkenbaarheid van de punten voor de reiziger. We adviseren om in elke vervoerregio snel een fietsvriendelijk mobipunt per type te realiseren dat als maatstaf en voorbeeld kan gelden voor soortgelijke punten in de regio. We vragen om daarbij ook nieuwe, private spelers, van fietsdeelsystemen en micromobiliteit te betrekken.
- De Raad beschouwt fietsdeelsystemen als een volwaardige vorm van openbaar vervoer. Deelfietsen bieden ook een ruimte-efficiënte oplossing voor de toenemende behoefte aan stallingen voor eigen fietsen. Tot op vandaag zijn er in Vlaanderen weinig elektrische fietsen opgenomen in het aanbod. De Raad ziet opportuniteiten voor elektrische deelfietsssystemen in economische poorten zoals havens en luchthavens, aan park&bikes op een grotere afstand van het stadscentrum, aan landelijk gelegen mobipunten, bedrijvencentra enz. De Raad vraagt om dit samen met o.a. Fietsberaad en de vervoerregio's verder te onderzoeken en proefprojecten te organiseren.
- Om combimobiliteit te faciliteren is er naast de inrichting van fietsvriendelijke mobipunten ook nood aan één kaart die toegang biedt tot verschillende diensten, geïntegreerde tarieven en 'Mobility as a Service'<sup>12</sup>. Reizigers willen via een app ook real-time kunnen zien of zij vlot kunnen overstappen op deelfietsen- en steps en het volledige traject kunnen betalen via één app. Zoals aangegeven in het MORA Mobiliteitsverslag 2018 vraagt dit samenwerking en afspraken tussen vele actoren over o.a. data, tarieven enz. onder de coördinatie van een Vlaamse MaaS-regulator. Deze regulator kan voor fietsdeelsystemen bv. toelatingsvoorwaarden bepalen zoals de vereiste om data open te stellen.
- Bij het faciliteren van fietsen op het openbaar vervoer kunnen we een onderscheid maken tussen trein, tram en bus, en tussen functioneel en recreatief fietsverkeer.
  - Plooi-fietsen worden meer en meer gebruikt voor functionele fietsverplaatsingen in combinatie met trein, tram en bus. Momenteel mogen reizigers hun plooi-fietsen gratis meenemen op het openbaar vervoer, maar leveren de opgeplooide exemplaren vaak hinder op voor andere reizigers en het personeel. Het voorzien van meer capaciteit en gebruiksvriendelijkheid door het aanbieden van specifieke opbergruimte zoals bagagekluisjes kan deze trend een extra boost geven.
  - Gewone fietsen worden vooral voor recreatief fietsverkeer gecombineerd met het openbaar vervoer. Momenteel mogen fietsen enkel meegenomen worden op de trein en de kusttram, mits het betalen van een fietsbiljet. Het beheerscontract van de NMBS stelt in het luik 'intermodaliteit fiets' dat de NMBS het vervoer van fietsen in aangepaste rijtuigen moet bevorderen bij nieuwe bestellingen of renovatie van materieel. De beheersovereenkomst 2017-2020 van De Lijn stelt dat De Lijn zal onderzoeken welke mogelijkheden reizigers hebben om een eigen fiets mee te nemen in bus en tram en wat de operationele impact hiervan is op capaciteitsbeheer, veiligheid, toegankelijkheid, type voertuigen, enz. Ook het aanbieden van fietsdeelsystemen kan tegemoetkomen aan de vraag naar de combinatie fiets-OV, vooral in stedelijk gebied en aan knooppunthaltes.<sup>13</sup>

De Raad is voorstander van mogelijkheid om de fiets mee te nemen op bus en tram zodat het een aantrekkelijk multimodaal alternatief kan bieden voor verplaatsingen met de auto. Daarom vraagt hij aan De Lijn om de resultaten van het aangekondigde onderzoek snel beschikbaar te maken zodat hiermee kan worden rekening worden gehouden bij de verdere concretisering van basisbereikbaarheid.

12 In zijn Mobiliteitsverslag 2018 duidt de MORA 'MaaS' of 'Mobility as a Service' als de integratie en toegang tot verschillende publieke en private vervoersmodi in één digitaal mobiliteitsaanbod. Op basis van real-time informatie en persoonlijke voorkeuren biedt MaaS de reiziger een aanbod op maat van multimodale en vraaggestuurde mobiliteitsdiensten via een digitaal platform (bv. een mobiele app), inclusief betaling en afhandeling van transacties.

13 Dit bleek uit een onderzoek van TreinTramBus uit 2009: [https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/RAPPORT\\_fiets\\_en\\_openbaarvervoer.pdf](https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/RAPPORT_fiets_en_openbaarvervoer.pdf)



# Nood aan performanter fietsinfrastructuurbeleid

Een versnelde inhaalbeweging voor de realisatie van een performant fietsnetwerk is nodig. De toename van de middelen voor fietsinfrastructuur moet zich vertalen in concrete realisaties op het terrein.

## 1 Trends

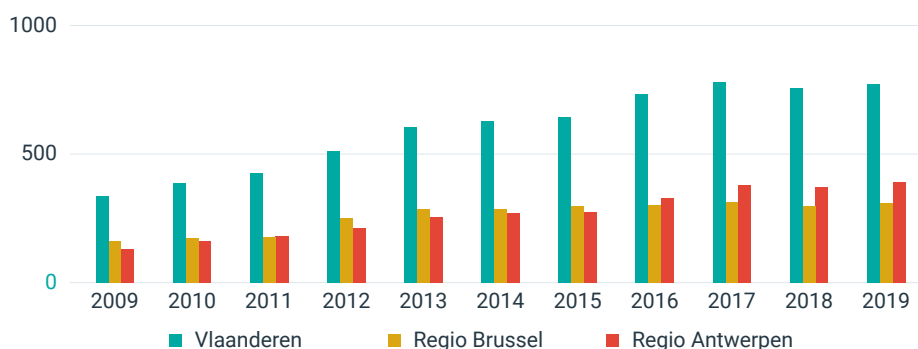
In het infrastructuurbeleid zien we een toenemende aandacht voor de fiets die zich vertaalt in een toename van de vastgelegde middelen. Het fietsnetwerk groeit aan, maar nog te traag. De stroomlijning van het fietsinfrastructuurbeleid is nog een work in progress.

### 1.1 Meer beleidsaandacht voor fietsinfrastructuur

Inzetten op het gebruik van de alternatieve modi, waaronder de fiets, wordt steeds meer als beleidspiste gezien.

Onder meer de toename van het mobiliteitsprobleem met meer en langere files op de weg noopt tot een modale verschuiving.

**Figuur 13: Evolutie van de filezwaarte in Vlaanderen**



Bron: Vlaams Verkeerscentrum

Het mobiliteitsprobleem legt een grote druk op de bereikbaarheid maar ook op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Er wordt steeds meer gefietst in Vlaanderen. De overheid ziet de fiets ook meer en meer als een gamechanger. Onder druk van een toenemend mobiliteitsprobleem met een gestage toename van de files op de weg, de negatieve impact van verkeer en vervoer op het milieu en de leefbaarheid en een toenemend draagvlak voor multimodale mobiliteitsoplossingen, worden vanuit de overheid in toenemende mate beleidsambities en -lijnen uitgezet die erop gericht zijn het fietsgebruik te stimuleren en de fietsinfrastructuur te verbeteren. Het is de bedoeling om de historische achterstand van de weg te werken. Een forse inhaalbeweging is hiervoor nodig.

Het Vlaams Regeerakkoord van 2019 – 2024 en de daaraan gekoppelde Beleidsnota MOW spreken de ambitie uit om het fietsnetwerk de nodige capaciteit te geven om de voorziene groei op te kunnen vangen. Ook de procedures om de fietsinfrastructuur aan te leggen zullen worden herbekeken en waar mogelijk versneld. Er worden niet alleen meer middelen voor de fiets vooropgesteld, maar ook een ambitieuzer, fietsgericht beleid.



Ook op het vlak van verkeersveiligheid is er toenemende aandacht voor de fiets. Meer in het bijzonder is het de bedoeling om de zwarte fietspunten aan te pakken. In het kader van de recente begrotingsaanpassing 2020 worden expliciet initiatieven aangekondigd om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, o.m. door de fietsvoorzieningen en snelheidslimieten onderling af te stemmen, ondermaatse fietsinfrastructuur verkeersveiliger te maken conform de aanbevelingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen, kruispunten op gewestwegen te verbeteren ten voordele van de veiligheid, enz.

Speerpunten van het fietsinfrastructuurbeleid zijn vooral de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) en meer recent ook de uitbouw van een netwerk van fiets-snelwegen. Het is de intentie om te gaan naar een versnelling van de realisatie van de overige schakels van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk (BFF).

De toenemende aandacht voor de fiets vertaalde zich recent ook in de ontwikkeling van een toolbox naar aanleiding van de coronacrisis, waarmee de Vlaamse overheid lokale overheden ondersteunt bij het nemen van (tijdelijke) maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Deze ondersteuning is gericht op snel uitvoerbare maatregelen zoals verkeerssignalisatie en kleine infrastructurale maatregelen. Voor gemeentewegen kunnen gemeenten een subsidie aanvragen<sup>14</sup> voor o.m. wegmarkeringen, verkeersborden, veiligere fietsroutes en schoolomgevingen, bijkomende fietsenstallingen, enz. Daarnaast kunnen gemeenten vragen om (tijdelijke) schilderwerken uit te voeren op gewestwegen op hun grondgebied<sup>15</sup>.

## 1.2 Meer budget voor fietsinfrastructuur

De toenemende aandacht voor het gebruik van de fiets vertaalde zich de voorbije jaren onder meer in een toename van de budgettaire middelen voor fietsinfrastructuur.

De evolutie van de vastgelegde middelen voor fietsinfrastructuur illustreert dit groeipad: van bijna 90 miljoen euro in 2014 tot bijna 140 miljoen euro in 2018, 166,7 miljoen euro in 2019 en 180 miljoen euro voor 2020<sup>16</sup>.

In het Vlaams Regeerakkoord 2019 – 2024 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken geeft de Vlaamse Regering aan de investeringen in fietsinfrastructuur via een steil groeipad op te trekken naar 300 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur, wat neerkomt op een quasi verdubbeling tussen 2019 en 2024. Het optrekken van de middelen naar 300 miljoen euro is echter nog geen beslist beleid. In de komende jaren zal moeten blijken of deze ambitie ook is waargemaakt en of deze zich heeft vertaald in concrete realisaties op het terrein.

Eénduidige data over de (evolutie van de) vastgelegde middelen voor fietsinfrastructuur, en zeker over de effectief bestede budgetten, zijn moeilijk te vinden. Ook het Rekenhof<sup>17</sup> wees al meermaals op deze problematiek. De begrotingsdocumenten bieden immers geen transparantie in de fietsinvesteringen. Dit komt deels omdat de investeringen vaak niet afzonderlijk benoemd worden in de begrotingen maar onderdeel zijn van verschillende subposten. Daarnaast spelen ook de bevoegdheidsverdelingen een rol. Verschillende instanties spelen een rol bij de aanleg en/of het onderhoud van fietsinfrastructuur: de provincies (fiets-snelwegen en subsidies aan gemeenten voor het BFF), de gewesten met MOW en AWV (fietspaden langs gewestwegen en subsidies aan gemeenten voor het BFF), de gemeenten, De Vlaamse Waterweg<sup>18</sup>, de Werkvennootschap (WVN), Lantis, De Lijn alsook de NMBS, Infrabel en de havenbedrijven. Tot slot gebruiken fietsers ook deels de algemene weginfrastructuur. Met de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ernaar gestreefd om per beleidsinstantie de infrastructuurinvesteringen te bundelen. In principe wordt het daardoor mogelijk ook een beter

14 De subsidie bedraagt 50% van de kosten.

15 Voor de ondersteuning via de toolbox wordt 3 miljoen euro vrijgemaakt. 2 miljoen kan ingezet worden op gemeentelijke wegen, met een maximaal bedrag van 7.000 euro per lokaal bestuur. Binnen het tweede deel van het vrijgestelde budget (1 miljoen euro) kunnen lokale beleidsinstellingen voorstellen formuleren voor verwerken op gewestwegen.

16 Waarvan ca. 6 miljoen euro via het Verkeersveiligheidsfonds.

17 Onder andere in het rapport van het Rekenhof Fietspaden in Vlaanderen - Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk. 2017.

18 De Vlaamse Waterweg beheert ca. 930 km fietsnetwerk waarvan ca. 640 km als fietssnelweg is aangeduid



zicht te hebben op de vastleggingen voor fietsinfrastructuur. Het GIP 2020 is midden mei 2020 goedgekeurd.

Onderstaande tabel geeft op basis van informatie van het GIP, het departement MOW en het Vlaams Parlement een indicatie van de evolutie van de vastleggingen voor fietsinfrastructuur. Waar mogelijk is een opsplitsing gemaakt naar verantwoordelijke instantie. Over de evolutie van de effectieve bestedingen (betaalkredieten) voor fietsinfrastructuur werd onvoldoende informatie gevonden om een tijdreeks op te maken.

**Tabel 2: Vastgelegde middelen voor fietsinfrastructuur (x miljoen euro)**

Mio €	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AWV	38	36,3	51,8	72,75	77,65	79,7	87,4
Vlaamse Waterweg				10,6	8,55	27,1	16,5
De WVN				0,6	26,95	42,1	68,5
BAM/Lantis				4,25		2,3	4,7
MDK					0,83	2,5	3
De Lijn					0,5	0,4	
Dep. MOW					6,82	0	
Fietsfonds				7,27	9,58	11,2	
EFRO				8,2	2,92	0,8	
FFEU					3,24		
Ad hoc subs					1,48	0,6	
<b>Totaal</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>90,3</b>	<b>103,7</b>	<b>138,5</b>	<b>166,7</b>	<b>180</b>

Bron: Het GIP, departement MOW, het Vlaams Parlement

Vanaf 2017 werden voor het eerst meer dan 100 miljoen euro aan middelen voor de realisatie van fietsinfrastructuur vastgelegd. Voor 2020 wordt 180 miljoen euro voorzien bij de opmaak van de begroting.

Het groeipad voor investeringen in fietsinfrastructuur komt ook tot uiting in de eerste aanpassing van de begroting 2020<sup>19</sup>. Onder andere:

- 39 miljoen extra in verkeersinfrastructuur: 10 miljoen voor extra investeringen in fietsinfrastructuur en structureel onderhoud, 12 miljoen euro extra voor investeringen binnen het Verkeersveiligheidsfonds, 10 miljoen euro extra vanuit de provisie kilometerheffing, 7 miljoen euro bijkomende aanwending van FFEU-kredieten, vnl. in het kader van de aanpak van gevaarlijke punten.
- Binnen De Vlaamse Waterweg 7,7 miljoen extra aanwending van FFEU-kredieten gepland voor de aanleg van fietsinfrastructuur.
- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en De Werkvennootschap krijgen een toelage van 5 miljoen euro uit het Verkeersveiligheidsfonds. Het bedrag zal worden ingezet om investeringen in verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door BAM op te vangen en in geval van de WVN om investeringen in fietsprojecten te financieren.

Bij de interpretatie van de vastgelegde middelen voor fietsinfrastructuur moet volgende kanttekening worden gemaakt: in de vastleggingen voor fietsinvesteringen zitten ook uitgaven die weliswaar fietsgerelateerd zijn, maar niet altijd kunnen beschouwd worden als investeringen *sensu stricto*. Het gaat dan o.a. om uitgaven voor bodemsanering, archeologie, seininstallaties, onteigeningen, enz. (voor 2018 ca. 15% van de vastleggingen).

<sup>19</sup> Beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken. Begrotingsaanpassing 2020. 4 mei 2020.





Om een accurater beeld te hebben van de werkelijke investeringen in fietsinfrastructuur zouden de fietsgerelateerde uitgaven die niet slaan op eigenlijke investeringen moeten kunnen gescheiden worden van de echte infrastructuurinvesteringen.

## 1.3 Trage realisatie fietsnetwerk

Een performant en dus ook comfortabel en veilig fietsnetwerk, is een belangrijke voorwaarde om de mensen aan te zetten tot meer fietsgebruik. Daarom werd begin 2000 het concept van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk of BFF gelanceerd.

### 1.3.1 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

Het BFF is een conceptueel netwerk dat de belangrijkste gemeentelijke en stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbindt. Het gaat alleen over functionele verplaatsingen, zoals woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en woon-winkelverkeer, niet over sportieve of recreatieve fietsverplaatsingen. Het is de bedoeling dat door dit netwerk de fiets ook voor langere verplaatsingen een volwaardig alternatief wordt.

De infrastructuur betreft zowel fietspaden op gewest- en lokale wegen als jaagpaden, lokale wegen zonder fietspad, fietssnelwegen, fietstunnels en fietsbruggen. Ongeveer 60% van het uitgetekende fietsroutenetwerk ligt op gemeentewegen.

Het BFF bestaat uit:

- fietssnelwegen en hoofdroutes (de ruggengraat van het netwerk)
- bovenlokale routes (de meest logische, kortste verbinding tussen 2 punten)
- alternatieve bovenlokale routes (rustigere verbinding tussen 2 punten).

Het conceptuele BFF besloeg bij aanvang begin de jaren 2000 ongeveer 11.000 km, waarvan het Vlaams Gewest ca. 3.481 km in beheer had. De rest viel onder de bevoegdheid van de provincies en de gemeenten (ca. 6.700 km). In 2012<sup>20</sup> groeide het beoogde BFF aan tot 12.086 km met ca. 4.187 km in gewestelijk beheer. Het BFF moest in principe eind 2012 gerealiseerd zijn.

In een evaluatie van het BFF merkt het Rekenhof in 2017 op dat de realisatie van het BFF op het terrein traag verloopt. Gemiddeld werden 75 km fietspaden per jaar aangelegd of gerenoveerd terwijl nog 3.637 km op aanleg wacht en 4.444 km op aanpassing. Het Rekenhof concludeert dat aan dat tempo het nog bijna 50 jaar zou duren voor het volledige BFF gerealiseerd is.

Op de gewestwegen ontbreekt ca. 20% van het fietsroutenetwerk. Op de gemeentewegen is dat nog 50%.

De financiering voor het BFF gebeurt grotendeels via het Fietsfonds. De Vlaamse overheid en de vijf provincies richtten in 2006 dit fonds op, dat jaarlijks 10 miljoen euro ter beschikking stelt voor de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen op de provinciale fietsroutenetwerken. Het Vlaams Gewest draagt 50% bij in de kosten voor de aanleg van een fietspad en de provincies 40%. De gemeenten betalen de overige 10%. De subsidies binnen het Fietsfonds omvatten alle kosten voor de aanleg van het fietspad.

<sup>20</sup> De meeste recente gegevens die gevonden konden worden dateren van 2012. Bron: rapport van het Rekenhof Fietspaden in Vlaanderen - Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. 2017.



## 1.3.2 Fietssnelwegen

Een onderdeel van het BFF zijn de fietssnelwegen. De fietssnelwegen vormen de ruggengraat van het bovenlokale fietsnetwerk en bieden een kwaliteitsvolle fietsverbinding tussen steden, woongebieden en belangrijke tewerkstellingsplekken. Zij zijn vooral gericht op woon-school, woon-werkverkeer. Ze bedienen een publiek dat gemiddeld langere fietsafstanden aflegt en aan een hogere snelheid.

In de praktijk zijn fietssnelwegen een aaneensluiting van verschillende types infrastructuur waarvan zowel het juridisch statuut als de verkeerstechnische vormgeving kunnen verschillen. Jaagpaden, wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters, fietsstraten en (tweerichtings)fietspaden, woonstraten (gemengd verkeer), ... kunnen onderdeel uitmaken van een fietssnelweg. De fietssnelweg wordt gevoed met voldoende aantakkingen voor fietsers. Op die manier zijn bestemmingen optimaal bereikbaar.

De Vlaamse overheid werkt samen met de provincies en de gemeenten om de fietssnelwegen te realiseren. Via het Fietsfonds wordt reeds een aanzienlijk deel van de fietssnelwegen gefinancierd, maar ook Europa levert via EFRO financiële bijdragen. Verschillende andere partners die ook een rol opnemen in de realisatie van de fietssnelwegen zijn o.a. Interreg Noordwest-Europa, De Werkvennootschap, AWV, De Vlaamse Waterweg, VLM, Infrabel.

Op termijn moeten de fietssnelwegen alle Vlaamse steden vlot met elkaar verbinden, goed voor een netwerk van 2400 km à 2700 km.

Over gans Vlaanderen zijn 110 fietssnelwegroutes uitgetekend.

Van de 110 routes zijn er momenteel 61 in gebruik. Ongeveer 58% (of 1.406 km van de 2.400 km) van het voorziene netwerk is gerealiseerd.

Uit onderstaande kaart blijkt dat nog heel wat fietssnelwegen moeten gerealiseerd en/of vervolledigd worden.

Uit de kaart blijkt ook dat nog belangrijke gebieden, zeker in het kader van het woon-werkverkeer, niet of ondermaats zijn ontsloten via fietssnelwegen, niettegenstaande ze een groot potentieel hebben in het kader van het woon-werkverkeer. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de regio ten westen van Brussel (Zuid-Oost Vlaanderen).

**Figuur 14: Netwerk fietssnelwegen Vlaanderen**



Bron: [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be)



### 1.3.3 Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF)

De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal netwerk op gemeentelijk niveau. Het LFF richt zich op doelgerichte verplaatsingen (< 5 km) naar het werk, de school, haltes openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen.

Een Lokale Functionele Fietsroute voldoet aan volgende afwegingscriteria:

- de lokale route sluit aan op het bovenlokaal fietsroutenetwerk;
- de lokale bestemming heeft vandaag geen alternatief via het bovenlokaal fietsnetwerk.

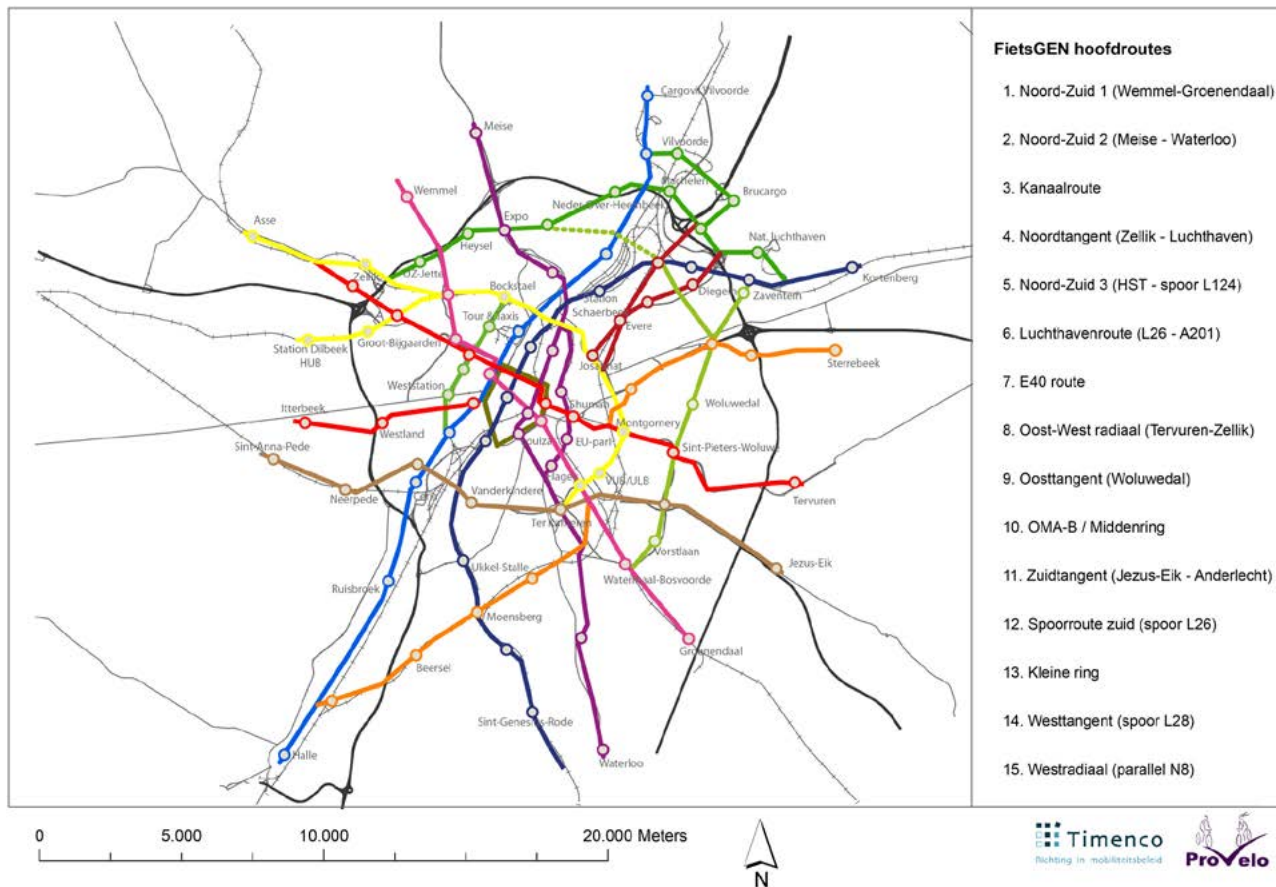
Gemeenten, autonome gemeentebedrijven en havenbedrijven kunnen subsidie voor de aanleg en verbetering van fietspaden gelegen op het lokaal functioneel fietsnetwerk aanvragen. Het gaat om maximaal 40 % van de subsidieerbare kosten en werken.

### 1.3.4 Regio-overschrijdend Fiets-GEN

In 2012 werkten het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant gezamenlijk een Fiets-GEN netwerk uit. Dit gebiedsdekkend wensnet omvat ongeveer 400 km fietswegen. Daarvan ligt 205 km in de Vlaamse Rand en 193 km op het Brussels grondgebied. In 2012 voldeed 15% van dit uitgetekende netwerk aan de gestelde kwaliteitseisen. De doelstelling is om dit netwerk tegen 2025 te realiseren. De vereiste investeringsmiddelen worden geraamd op ca. 15 miljoen euro per jaar.

Er zijn 15 prioritaire Fiets-GEN routes geselecteerd waarvoor afzonderlijke uitvoeringsprogramma's worden opgestart. De assen zijn geselecteerd omwille van hun hoog fietspotentieel.

**Figuur 15: 15 prioritaire routes fiets-GEN**



Bron: Mobiel Vlaanderen (ProVelo, Timenco)



Om dit regio-overschrijdend project te realiseren wordt een samenwerkingsprotocol afgesloten met een groot aantal partners: Infrabel (voorzien van extra ruimte bij toekomstige spoorwegverbredingen), De Lijn (afstemming met toekomstige tramtracés), VLM (meenemen van Fiets-GEN in landinrichtingsdossiers), TBAC - The Brussels Airport Company (toegang Fiets-GEN tot luchthaven), De Vlaamse Waterweg, Agentschap Natuur & Bos, Haven van Brussel, 23 gemeenten in de Vlaamse Rand, de 19 gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten Waterloo en La Hulpe.

De planning van de fiets-GEN routes voor 2020 focust zich vooral op de fietssnelwegen binnen de Vlaamse Rand. Langs de Noordrand passen deze routes binnen de globale en multimodale aanpak voor de “Werken aan de Ring”, door De Werkvennootschap. De Werkvennootschap investeert in fietssnelwegen die de Vlaamse Rand met de hoofdstad verbinden, maar verbetert ook andere fietsvoorzieningen die de lokale fietsers ten goede komen. Er komen onder meer nieuwe fietspaden langs het tracé van de Ringtrambus en nieuwe of verbeterde fietsverbindingen langs, onder en over de Ring.

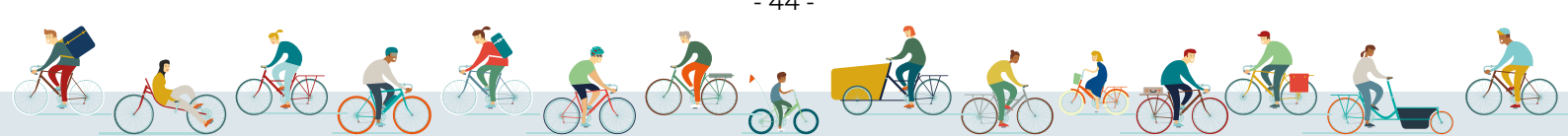
Op basis van een stand van zaken d.d. 2019 over de uitvoering van de hoofdroutes van het fiets-GEN<sup>21</sup> kan worden vastgesteld dat in 2019, op één na alle prioritaire fiets-GEN routes zich in de ontwerp-, plannings- of uitvoeringsfase bevinden. Geen van de hoofdroutes is reeds volledig op het terrein gerealiseerd.

## 1.4 Meer stroomlijning aanpak fietsinfrastructuur

De bevoegdheden over fietsinfrastructuur en fietsbeleid zijn verspreid over verschillende beleidsniveaus en -instanties. Deze versnippering bemoeilijkt een coherent fietsinfrastructuurbeleid. Het afgelopen decennium werden verschillende initiatieven genomen en instanties opgericht om het fietsinfrastructuurbeleid beter te stroomlijnen en efficiënter te maken. De praktijk leert dat er nog heel wat knelpunten zijn op dit vlak.

- Met het **Vlaams totaalplan fiets** (2002) en het **Vademecum Fietsvoorzieningen** (2002 en vernieuwde versie in 2017) is een samenhangend en onderbouwd beleid uitgetekend voor de realisatie van het BFF. Het steunde sterk op de inzet van de lokale besturen (gemeenten en provincies), maar de geplande samenwerking tussen de beleidsniveaus werd uiteindelijk niet gerealiseerd.
- **Meldpunt Fietspaden**. Eind 2007 werd het Meldpunt Fietspaden opgericht. Het Meldpunt fungeert als doorgeefluik voor allerlei meldingen in verband met knelpunten op fietspaden (zie verder).
- **Aanstelling van een Fietsmanager** in 2007. De Fietsmanager is werkzaam binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij kreeg volgende opdrachten toebedeeld: het investeringsbeleid inzake de aanleg van fietspaden op het BFF opvolgen, de samenhang en de kwaliteit van de aangelegde fietsvoorzieningen conform de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen bewaken, functioneren als aanspreekpunt voor het fietsbeleid op Vlaams niveau, een meldpunt voor knelpunten op fietspaden opzetten en beheren en het fietsbeleid adviseren.  
Het ondernemingsplan 2015 van het departement MOW gaf aan om de rol en de verantwoordelijkheid van de fietsmanager te versterken, maar beperkte die tot de aanduiding van administratieve aanspreekpunten, het secretariaat van het Fietsteam en de opvolging van fietsinfrastructuurprojecten in het Geoloket Fiets.  
De Fietsmanager kan dus een belangrijke rol spelen in het fietsinfrastructuurbeleid. Maar deze rol blijkt vooral passief te worden ingevuld. De Raad kon geen doorvertalingen vinden van de opdrachten van de Fietsmanager in een actief infrastructuurbeleid op het terrein. Zo werd de Fietsmanager bij zijn aanstelling bijvoorbeeld opgedragen het Totaalplan Fiets te screenen met de bedoeling het beleidsplan te actualiseren maar het is niet duidelijk of deze screening daadwerkelijk werd doorgevoerd. Een bijsturing van het totaalplan fiets is niet gebeurd.

21 Vlaams Parlement. Schriftelijke vraag nr 506, 29 januari 2019.



- **Fietsteam.** Om de investeringen in fietsinfrastructuur beter te kunnen stroomlijnen werd in 2010 een Fietsteam opgericht. Dat team bestaat onder meer uit vertegenwoordigers van de administratie (MOW, MDK, AWV, De Vlaamse Waterweg), de Vlaamse fietsmanager, De Lijn, de provincies en de gemeenten. Het Fietsteam moet zorgen voor de coördinatie van de fietsinvesteringen o.m. via de voorbereiding van de integrale meerjaren fietsinvesteringsprogramma's, aanduiding van fietssnelwegen, enz.
- **Vlaams Fietsbeleidsplan (2016).** Het plan geeft naast de toekomstige uitdagingen ook ambitieuze doelstellingen mee voor het fietsbeleid. Het plan bevat ook concrete acties die het fietsbeleidsplan op het terrein moeten vormgeven.
- **Rapportages over de staat en de inrichting van de fietspaden:** Tweejaarlijks wordt door AWV gerapporteerd over de staat en de inrichting van de fietspaden langs gewestwegen. De eerste metingen dateren van 2007 (in 2017 werd het 5e rapport opgemaakt).
- **Geoloket Fiets.** Het Geoloket is ontwikkeld in de periode 2014-2017 (met in 2017 de ingebruikname van een vernieuwd Geoloket) als vervanging voor verouderd fiets GIS. Het Geoloket is ontwikkeld als een beheersinstrument voor de opvolging en de realisatie van het BFF. Het moet toelaten om de aanwezige fietsinfrastructuur te inventariseren en om de conformiteit met het Vademecum Fietsvoorzieningen na te gaan. Het Geoloket moet evolueren naar een open data toepassing. In 2017 was het Geoloket nog niet operationeel. Momenteel is het Geoloket operationeel maar moeilijk bruikbaar op het terrein omwille van knelpunten m.b.t. de input van gegevens.
- **Oprichting Vlaams Fietsberaad (2016).** Het is een kenniscentrum voor fietsbeleid en in brede zin voor elk beleid dat het fietsen stimuleert. De doelstelling van het Vlaamse fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Fietsberaad ondersteunt overheden om de dynamiek in hun fietsbeleid te versnellen. De Fietsraad verenigt alle relevante stakeholders inzake fietsbeleid. De raad functioneert als inhoudelijk klankbord voor het lokale en regionale fietsbeleid en volgt de realisatie van de doelstellingen van het Vlaamse fietsbeleid op.

De eigenlijke investeringen in fietsinfrastructuur bleven vooral de bevoegdheid van de verschillende infrastructuurbeheerders (Departement MOW, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Vlaamse Waterweg, De Lijn, BAM/Lantis, De Werkvennootschap, de havenbedrijven, NMBS/Infrabel) die via de eigen investeringsprogramma's de infrastructuurprioriteiten bepaalden. Met het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP, eerste versie gelanceerd in 2018) wordt een betere bundeling en afstemming van de fietsinvesteringen beoogd, maar het moet vooral beschouwd worden als een werkinstrument en niet als een doel op zich. Gezien de recente opstart van het GIP, moet het zich als tool voor een betere stroomlijning in de praktijk nog bewijzen.

Uit voorgaande blijkt dat de verschillende initiatieven niet geleid hebben tot een volledige stroomlijning van het fietsinfrastructuurbeleid.

## 2 Maatschappelijke visie

### 2.1 Vaststellingen

Onder meer op basis van de gedetecteerde trends doet de MORA volgende vaststellingen:

#### 2.1.1 Toenemende fietsreflex bij planning infrastructuurprojecten

De beleidsintentie van een verscherpte aandacht voor de fiets begint zich meer en meer te vertalen in een fietsreflex bij de voorbereiding en de planning van infrastructuurprojecten en ruimtelijke projectontwikkelingen alsook bij de uitwerking van minder hinderplannen.



Bij de realisatie van grote infrastructuurprojecten zoals de missing links lag de focus hoofdzakelijk op het unimodaal aanpakken van capaciteitsknelpunten.

De laatste jaren zien we hierin een kentering. Grote infrastructuurprojecten worden meer vanuit een geïntegreerde en multimodale benadering aangepakt. Binnen deze benadering bevatten de projecten nu meer en meer een fietsluik, waarbij getracht wordt om de fietsinfrastructuur zo maximaal mogelijk in het project te incorporeren.

Voorbeelden van dergelijke aanpak vindt men in het proces voor de realisatie van de Brusselse Ring door De Werkvennootschap en het Oosterweelproject dat via Lantis wordt gerealiseerd.

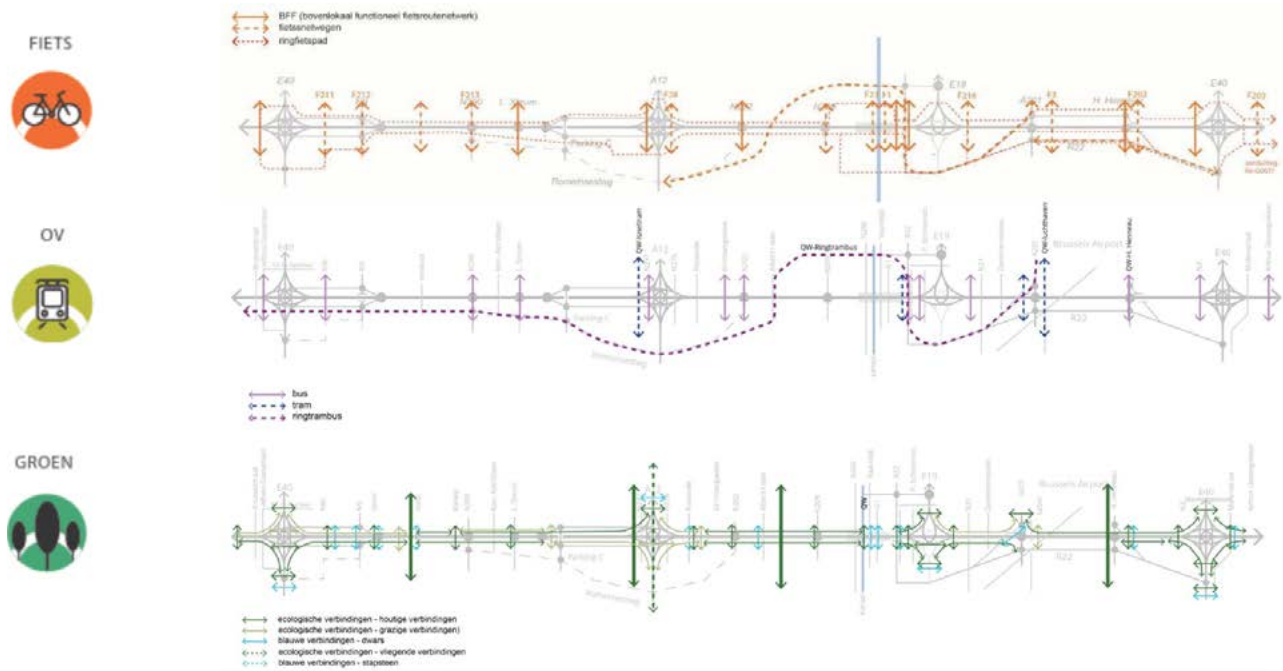
### Ring rond Brussel

De Werkvennootschap, opgericht in 2017 om grote infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aan te pakken, is o.m. verantwoordelijk voor de realisatie van het complex project R0 Ring rond Brussel.

Het project gaat veel breder dan de aanpak van R0 zelf en wordt aangepakt als een multimodaal en integraal programma. Er is de herinrichting van de ring met ook verbindingen voor fietsers, openbaar vervoer, en voetgangers. Daarnaast wordt ook werk gemaakt van fietssnelwegen, het Brabantnet en de realisatie van mobipunten.

Een belangrijk onderdeel van het project is de aanpak van de R0 Noord. Hiervoor zijn 7 redelijke alternatieven naar voor geschoven. Belangrijk is dat bij elk alternatief een aantal verbindingen moeten worden gegarandeerd, namelijk voor de fiets, het openbaar vervoer en het groene netwerk. Voor de fiets gaat het vooral over kruisingen met de R0 maar er is ook een ringfietspad toegevoegd. Dit wordt geïllustreerd in onderstaande figuur.

**Figuur 16: Werken aan de Ring – Ring Noord : te garanderen verbindingen**

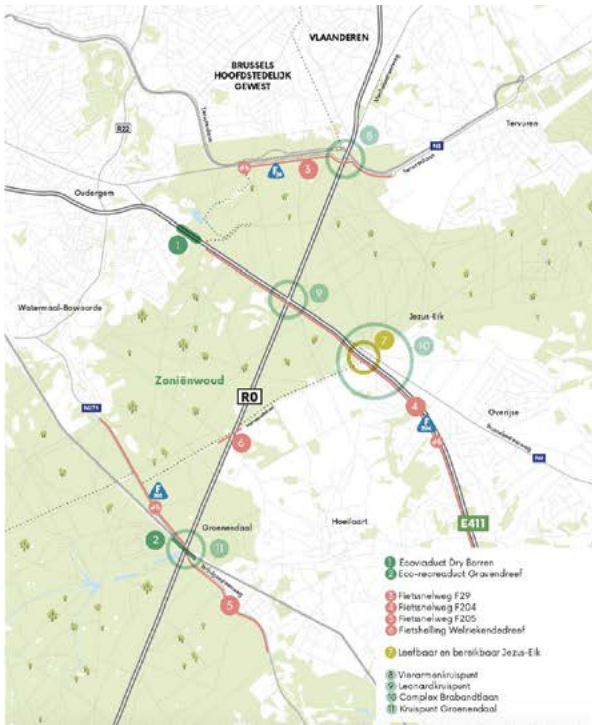


Bron: De Werkvennootschap. Presentatie eerste voortgangsrapportering Werken aan de Ring rond Brussel, Vlaams Parlement, 5 dec. 2019.

Een andere schakel van het project is de Ring Oost (het gebied ten zuiden van de verkeerswisselaar R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe tot aan Groenenendaal). Hierbij wordt gezocht naar mobiliteitsoplossingen op vier grote verkeersknooppunten. Ook in dit deelproject wordt prominent ingezet op fietsinfrastructuur als onderdeel van een geïntegreerde aanpak. Een voorbeeld hiervan zien we bij de quick wins.



**Figuur 17: Quick wins Werken aan de Ring – Ring Oost**



Quick win	Projectvoorstel
Ecoviaduct Drij Borren	Viaduct Drie Fonteynen voor ecologie en recreatie
Eco-recreadiaduct Gravendreef	Eco-recreaverbinding ten zuiden van het spoor
Fietsnelweg F29	Vervolledigen fietsnelweg F29
Fietsnelweg F204	Fietsnelweg tot Waver langs de E411
Fietsnelweg F205	Fietsnelweg N275 Terhulpesteenweg
Fietshelling Welrekendreef	Bestaande onderdoorgang fiets toegankelijk maken
Leefbaar en bereikbaar Jezus-Eik	Aanleg fietspad, verplaatsen parking en aanleg mobipunt
Vierarmenkruispunt	Compact maken van het kruispunt Deelprojecten: • Fietsbrug • Loskoppelen N227 en d'Huartlaan • Knippen Brusselsesteenweg • Knippen Jagerslaan
Leonardkruispunt	Linksafbewegingen E411 en Debroux

Bron: De Werkvennootschap. Presentatie eerste voortgangsrapportering Werken aan de Ring rond Brussel, Vlaams Parlement, 5 dec. 2019.

Als onderdeel van de werken aan de Ring wordt ook aandacht besteed aan mobipunten met parkeer- en fietsstalplaatsen, gericht op een veilige en comfortabele overstap van de ene vervoersmodus op de andere.

### Oosterweelproject

Ook bij de aanpak van de Oosterweelverbinding, gerealiseerd door Lantis (de vroegere BAM), is een kentering in functie van een meer geïntegreerde aanpak met aandacht voor fietsinfrastructuur merkbaar.

Zo zal o.m. een vrijliggend Ringfietspad van 5,3 km lang worden gerealiseerd, zonder een enkele kruising met het wegverkeer. Op Rechteroever wordt het Ringfietspad verlengd tot Ekeren. Aan de overkappingen aan de Groenendaallaan en Schijnpoortweg komen nieuwe fietsbruggen en –onderdoorgangen.

## 2.1.2 Gebrek aan transparantie aanpak fietsinfrastructuur

Een gecoördineerde, integrale aanpak van fietsinvesteringen wordt bemoeilijkt door de veelheid aan actoren en financieringsbronnen die, op verschillende beleidsniveaus, mee vormgeven aan het fietsbeleid. Daarnaast is het budget voor Vlaamse fietsinvesteringen erg moeilijk af te lijnen.

Zoals eerder aangehaald wordt fietsinfrastructuur gefinancierd vanuit verschillende geldpotten die verspreid zitten over verschillende begrotingen: het Fietsfonds<sup>22</sup>, het Verkeersveiligheidsfonds, het VIF, de BAM/Lantis, het departement MOW, AWV, De Werkvennootschap, De Vlaamse Waterweg, De Lijn, MDK, het FFEU, de gemeenten, de provincies, Europa (EFRO), NMBS, Infra-bel, de havens, ...

<sup>22</sup> Het Fietsfonds, gestart in 2007, is een samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse gewest en de provincies om de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk te ondersteunen. Steden en gemeenten kunnen via het Fietsfonds middelen krijgen voor lokale fietswegen die deel uitmaken van het BFF. De Vlaamse overheid begroot hiervoor 10 miljoen euro per jaar. Het Rekenhof stelde meermaals een onderbenutting van deze middelen vast.



De uitgaven voor fietsinfrastructuur zijn ook vaak onderdeel van andere posten in de begrotingen ("algemeen mobiliteitsbeleid"). Ook bevatten sommige specifieke begrotingen voor fietsinfrastructuur kostenposten die niet direct gerelateerd zijn aan de fietsinfrastructuur zelf en is er het probleem dat investeringen vaak gewoon niet deelbaar zijn.

Denk bijvoorbeeld aan het inrichten van een zone 30, een maatregel die zeker positief is voor fietsers (en voetgangers), maar niet echt onder fietsinfrastructuur valt en eerder aanzien wordt als auto-infrastructuur.

Ander voorbeeld was de oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap Fonds Stationsomgevingen in 2007. Dit fonds kreeg de opdracht om de herinrichting van stationsomgevingen via investeringsprojecten te financieren. Een stationsomgeving kwam in aanmerking voor een investeringsproject als hiervoor een samenwerkingsovereenkomst werd gesloten tussen minstens De Lijn, de NMBS en een lokaal bestuur. De overeenkomst moest o.m. een multimodale bereikbaarheid van het station en de stationsomgeving volgens het STOP-principe garanderen. Dit wil zeggen dat ook investeringen in fietsinfrastructuur werden opgenomen. Het Fonds voor Stationsomgevingen is in 2012 opgeheven. De middelen, rechten en verplichtingen van het opgeheven agentschap worden overgenomen door de De Lijn. Het is de bedoeling om dit fonds in te zetten voor de uitbouw van combimobiliteit (combimobiliteitsfonds).

Het Rekenhof concludeerde in zijn rapport over de fietspaden en realisatie van het BFF, dat door dergelijke versnippering en het gebrek aan transparantie, de totale beleids- en betaalkredieten voor fietspadinfrastructuur nauwelijks kunnen vastgesteld worden<sup>23</sup>.

Maximale transparantie in de fietsinvesteringen is nodig om verschillende redenen:

- Voor de creatie van maatschappelijk draagvlak voor (meer) investeringen in het fietsen;
- Om de fietsinvesteringen beter te kunnen stroomlijnen, opvolgen en desgewenst bij te sturen;
- Om het vooropgestelde investeringsritme te kunnen toetsen aan de concrete realisaties op het terrein.

Met het GIP is een instrument ontwikkeld om de geplande investeringen in fietsinfrastructuur te bundelen. Momenteel neemt het GIP (het recentste GIP slaat op het jaar 2020, goedgekeurd in mei 2020) alleen de vastgelegde kredieten per infrastructuurbeheerder op. Het is de bedoeling dat het GIP op termijn ook de betaalkredieten, dus de effectief gerealiseerde investeringen, meeneemt. Deze informatie is nodig voor een accurate en onderbouwde beoordeling van het fietsinvesteringsbeleid.

### 2.1.3 Blijvende hiaten in het fietsroutenetwerk

De ambitie van Vlaams Regeerakkoord voor een duurzame modal waarbij 40% van onze verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer worden afgelegd is nog niet gerealiseerd. Het Fietsberaad berekende dat een fietsaandeel van 20% betekent dat het dagelijks fietsverkeer tegen 2024 met 1,2 miljoen fietsritten zou moeten toenemen (ten opzichte van 2019). Dat is 60% meer dan vandaag. De huidige fietscapaciteit zal deze toename niet kunnen opvangen.

Het geplande BFF is nog niet gerealiseerd. Van het wensnet van ruim 12.000 km fietsinfrastructuur moet nog ca. 30% worden aangelegd en bijna 37% worden aangepast. Het Rekenhof berekende in 2017 dat gemiddeld 75 km nieuwe fietspaden per jaar wordt aangelegd.

In een vorig punt is ook geïllustreerd dat het geplande netwerk van fietssnelwegen nog een groot aantal missing links bevat.

<sup>23</sup> Bron: Rapport van het Rekenhof 'Fietspaden in Vlaanderen - Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk'. November 2017.





Uiteraard is lengte van de fietspaden en autoluwe fietsroutes niet de enige indicator voor evaluatie van het fietsinfrastructuurbeleid. Toch zien we een zekere discrepantie tussen de (toegenomen) vastgelegde budgettaire middelen en de vertaling ervan op het terrein.

## 2.1.4 Kwaliteit fietspaden neemt te langzaam toe

Tweejaarlijks rapporteert AWV over de staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen. De eerste metingen vonden plaats in 2007. Hierbij wordt gekeken naar de staat van het fietspad (fietscomfort, onderhoud) en de inrichting van het fietspad (conformiteit t.o.v. de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen met o.m. type fietspad, breedte van het fietspad ...).

Uit deze rapporteringen blijkt dat de kwaliteit van de fietspaden langs gewestwegen weliswaar (met mondjesmaat) toeneemt, maar dat nog een groot deel van de fietsinfrastructuur onvoldoende kwaliteit biedt en/of niet conform is aan richtlijnen van het vademecum. De evolutie van de kwaliteit en de conformiteit van de fietspaden aan de inrichtingsprincipes van het Vademecum Fietsvoorzieningen, verloopt traag.

**Tabel 3: Staat van de fietspaden in Vlaanderen**

%	Rapport 2012 meetjaar 2011	Rapport 2014 meetjaar 2013	Rapport 2016 meetjaar 2015	Rapport 2018 meetjaar 2017
Staat/comfort fietspaden: behoorlijk tot uitstekend	89,9		61,4 <sup>24</sup>	60,1
Conform richtlijnen fietsvademecum:	37,2	39,7	41,6	43,8

Bron: AWV Rapportages Staat en inrichting van de fietspaden.

Volgens de beschikbare rapportages is voor bijna 40% van de fietspaden de staat en het comfort nog onvoldoende. 60% van de fietspaden langs gewestwegen scoort behoorlijk tot uitstekend.

Maar dan de helft van de fietspaden voldoet niet aan de infrastructurele vereisten van het fietsvademecum.

Met de oprichting van het Meldpunt Fietspaden beschikt Vlaanderen over een tool waarbij fietsers via een website mankementen aan fietspaden kunnen melden. Sinds 2018 werkt AWV met een nieuwe applicatie voor de opvolging van alle klantenreacties. Alle meldingen van de verschillende kanalen (Meldpunt Fietspaden, Meldpunt Wegen, het contactformulier op de website, e-mails, ...) stromen door naar deze applicatie. Van hieruit beantwoordt de klantendienst van AWV de meldingen. Er wordt gestreefd naar een antwoordtijd van drie werkweken. Voor elk dossier wordt een dossierbeheerder toegewezen die de behandeling van de melding coördineert. Bij de timing van de afhandeling van de melding wordt een onderscheid gemaakt tussen het versturen van het antwoord aan de klant en het bieden van een oplossing op het terrein.

De cijfers over de klachten m.b.t. de fietspaden en de reacties op de klachten worden gebundeld in de jaarlijkse klachten- en bemiddelingsboeken van de Vlaamse Ombudsdienst. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal klachten sinds 2009<sup>25</sup>.

Aangezien er vóór 2018 geen centraal opvolgingssysteem voor de opvolging van de klantenreacties was (die kwamen via verschillende kanalen en bij verschillende afdelingen toe en werden afzonderlijk behandeld) was er geen zicht op het totaal aantal klantenreacties en werden sommige klantenreacties ook dubbel geregistreerd. Doordat pas sinds 2018 de registratie en opvolging van de klachten gebeurt door een centraal klantendienst-team en de methodiek voor

<sup>24</sup> Geen meetresultaten staat van de fietspaden voor Oost- en West Vlaanderen in 2015 beschikbaar.

<sup>25</sup> De cijfers voor de jaren 2017 tot en met 2019 zijn gebaseerd op de klachten- en bemiddelingsboeken van de Vlaamse Ombudsdienst. De overige data zijn gebaseerd op antwoorden op schriftelijke vragen van het Vlaams Parlement.



de verwerking van de klantenreacties ook danig wijzigde, zijn de data van voor 2018 moeilijk te vergelijken met deze sinds 2018 en wordt het jaar 2018 als een nulmeting beschouwd.

**Tabel 4: Aantal klachten fietspaden**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal klachten	3.194	1.607	2.052	2.207	4.026	3.829	3.417	1.498	1.836	1.653	1.784

Bron: Klachtenboeken en bemiddelingsboeken Vlaamse Ombudsdienst + Vlaams Parlement

Voor 2018 waren er 1.653 klachtendossiers, of zo'n 22% van het totaal aantal dossiers voor AWW. 53% daarvan had betrekking op de staat van de infrastructuur (putten, verzakkingen en scheuren in het fietspad, slechte afwatering, niveauverschillen op overgangen, ...). In 2019 waren er 1.784 klachtendossiers m.b.t. fietspaden. 59% ging over de staat van de infrastructuur.

Er is nood aan meer transparantie over het meldpunt (waarom zijn de resultaten van het meldpunt bijvoorbeeld alleen terug te vinden in de klachten- en meldingsboeken van de Vlaamse Ombudsdienst) en de inzet van het meldpunt als instrument in een gericht infrastructuurbeleid.

## 2.2 Uitdagingen

De MORA ziet voor het fietsinfrastructuurbeleid volgende grote uitdagingen:

### 2.2.1 Bijkomende middelen snel omzetten in concrete projecten.

Zowel bij de bevolking, het middenveld als op politiek niveau is er een groeiend draagvlak om de lopende inhaaloperatie voor de realisatie van fietsinfrastructuur te versnellen.

Het budget verhogen is één zaak. Het is nu belangrijk om de toegenomen middelen versneld en op een slimme manier om te zetten in concrete projecten. Dat lukte tot vandaag immers maar moeilijk. Het budget raakt wel vastgelegd, maar anderzijds toont onder meer het Rekenhof aan dat de vorderingen op het terrein nog niet de gewenste doelstellingen halen.

### 2.2.2 Evoluëren naar route- of ketendenken

Het fietsinfrastructuurbeleid gaat nog vaak uit van de aanleg van individuele fietsprojecten, geïnitieerd vanuit de respectievelijke infrastructuurbeheerders die elk voor hun bevoegdheidsdomein prioriteiten selecteren.

Er is wel een wensnet voor het fietsroutenetwerk uitgetekend, maar het realisatietempo is laag. Dit resulteert op het terrein nog te vaak in een fragmentarische aanpak waardoor een aaneengesloten netwerk vaak uit blijft. Grensoverschrijdende route- of ketenaanpak is dan ook een aandachtspunt.

Tot nu toe is veel geïnvesteerd in grote projecten zoals fietsbruggen en -tunnels. De uitdaging bestaat erin om deze investeringen in evenwicht te brengen met het totale netwerk, met dus aandacht voor de ganse route en de kwaliteit van het overige netwerk.

Belangrijk is ook dat op een route de zwakke schakels worden weggewerkt. Zo kan een onveilige kruising ervoor zorgen dat kilometers fietspad onderbenut blijven. Eén zwakke schakel kan bepalen of een route al dan niet gebruikt wordt.

Het ketendenken zal een andere beleidsaanpak voor (fiets)infrastructuur vergen.

Een nauwe samenwerking en afstemming tussen de verschillende instanties die bevoegd zijn voor de diverse schakels van de ketting en een bundeling/afstemming van de middelen is hiervoor nodig.



### 2.2.3 Comfort en veiligheid fietsinfrastructuur verzekeren

De focus van het investeringsbeleid ligt momenteel vooral op de realisatie van het BFF (boven-lokale fietspaden) en de bijhorende fietsnelwegen.

Via het Fietsfonds wordt de aanleg van fietsnelwegen en fietspaden langs het BFF (of alternatieve routes) ondersteund, inclusief onteigenings- en studiekosten. Ondersteuning voor andere ingrepen (dan de aanleg van fietspaden) op het fietsnetwerk komt minder aan bod.

Maar fietsinfrastructuur is meer dan fietspaden alleen. Het succes van het gebruik van de fiets hangt ook af van het comfort en de veiligheid op het volledige traject en de inrichting van de openbare weg.

Denk hierbij o.m. aan het wegwerken van de zwarte en grijze punten (bijv. conflictvrij maken van kruispunten), slimme verkeerslichtenregeling<sup>26</sup>, veilige kruisingen met tram- en spoorrails, oplossingen voor fietsen in gemengd verkeer, fietsstraten, enz.

Tenslotte zal het succes van het fietsgebruik ook afhangen van de kwaliteit van de zogenaamde ondersteunende of randinfrastructuur, zoals voldoende en kwaliteitsvolle overstappunten en fietsparkeermogelijkheden en dit zowel in de woonomgeving als op de bestemming.

### 2.2.4 Voldoende fietsparkeercapaciteit waarborgen

Eén van de grootste uitdagingen in het fietsinfrastructuurbeleid van de komende jaren is het zorgen voor voldoende en kwaliteitsvolle fietsparkeerinfrastructuur. Vooral knooppunten zoals de treinstations hebben hierbij een belangrijke rol te spelen. Aan openbaar vervoerknopen zijn fietsenstallingen, die de behoefte en verdere groei van het fietsverkeer kunnen opvangen, essentieel.

Het lopende beheerscontract van de NMBS Holding voorziet dat elk station een fietsenstalling moet hebben. Ondertussen beschikken de grote stations zoals Antwerpen-Berchem, Brugge, Gent-Sint-Pieters, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Sint-Niklaas, Vilvoorde, Gent-Dampoort, over een kwalitatieve, beveiligde fietsenstalling. Hetzelfde geldt voor een aantal kleinere stations zoals Aarschot, Genk, Halle, Waregem, enz.

In totaal (dus voor gans België) biedt de NMBS in 2019 ca. 103.000 fietsparkeerplaatsen (+ 4000 in 2018)<sup>27</sup>. Maar gelet op de groei van het fietsverkeer kampen diverse stations momenteel met een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Dat blijkt o.m. uit individuele tellingen<sup>28</sup>. Cijfers over de (evolutie van de) fietsparkeercapaciteit in Vlaanderen, waaronder deze aan de stations, konden niet worden teruggevonden.

### 2.2.5 Wegcategorisering linken met netwerken andere modi.

Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 voorziet de invoering van een nieuwe wegcategorisering. De nieuwe aanpak werd verder geconcretiseerd in het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid van maart 2020 (het Verzameldecreet).

In zijn advies over het Verzameldecreet (27 maart 2020) is de MORA kritisch over het nieuwe concept en de aanpak. De Raad wees onder meer op het ontbreken van de link met de netwerken van de andere modi, ondanks de doelstelling in de Beleidsnota MOW om via de wegcategorisering een modal shift te ondersteunen.

<sup>26</sup> In 2016 is een actieplan gestart rond slimme verkeerslichten. Het is de bedoeling jaarlijks 300 tot 350 verkeerslichten-geregelde kruispunten aan te pakken.

<sup>27</sup> Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Jaarlijks overzichtsverslag openbare dienstverplichtingen spoor in uitvoering van artikel 7 van de verordening 1370/2007, 11 december 2019.

<sup>28</sup> Zo telde het Gentse Milieufront in 2019 alle gestalde fietsen rond Gent Sint-Pieters en daaruit bleek dat er voor 2100 fietsen geen stalling beschikbaar is.



Elke vervoersmodus heeft specifieke toegewezen netwerken, zoals bijvoorbeeld de fietssnelwegen. Daarnaast vervult het wegennetwerk functies voor elk van de modi. De uitdaging is om dit multimodaal uit te bouwen en de verschillende modi te laten doorwerken in de ontwerpeisen.

De vernieuwing van de wegategorisering is een uitgelezen moment om de categorisering van de fietsroutenetwerken te herzien en de afstemming tussen beiden zo optimaal mogelijk te maken.

## 3 Aanbevelingen

Met de aanbevelingen wil de Raad beleidsmakers en beleidsinstanties ondersteunen in het realiseren van de gezamenlijke ambitie om Vlaanderen verder uit te bouwen tot een échte fietsregio.

### Versneld werk maken van concrete projecten voor fietsinfrastructuur

De Raad vraagt om de aangekondigde toename van de middelen voor fietsinfrastructuur (300 miljoen euro per jaar tegen het einde van de legislatuur) zo snel mogelijk beleidsmatig te verankeren en de ambities met betrekking tot de fietscapaciteit duidelijk vast te leggen. De MORA heeft kunnen vaststellen dat de fietsmanager of het fietsteam geen aanjager zijn van de uitvoering van het vastgelegde investeringsbeleid.

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP), dat een zicht moet bieden op de vastgelegde middelen voor infrastructuur voor een periode van drie jaar, is volgens de Raad het geschikt instrument om de aangekondigde middelen voor fietsinfrastructuur concreet te verankeren. In het recent goedgekeurde GIP 2020 zijn alleen de vastgelegde investeringsmiddelen voor 2020 opgenomen.

Het Vlaams Regeerakkoord stelt dat het GIP verder geprofessionaliseerd wordt naar een plannings- én realisatietool. De MORA is al lang vragende partij voor een performant planningsinstrument dat ook duidelijk zicht geeft op de effectieve realisaties. De Raad stelt voor om bij de verdere uitbouw van het GIP hiervoor alvast te starten met de investeringen voor de fiets (planning, bestedingen en realisaties) en op basis van deze ervaringen, in een volgende fase de overige infrastructuur verder uit te werken.

### De vervoerregio's bewaken de route- of ketenaanpak

De Raad stelt voor om de prioriteiten voor fietsinfrastructuur te bepalen op basis van volledige routes of ketens en dit over gemeentegrenzen, vervoerregiogrenzen, provinciegrenzen of zelfs gewestgrenzen heen.

De ketens moeten geselecteerd worden op basis van duidelijke doelstellingen (bijv. connecteren van woonomgevingen en schoolomgevingen, verbindingen tussen woonomgevingen en tewerkstellingslocaties, economische poorten, verbindingen in functie van cultuur, sport en toerisme, enz.).

Om de ketenaanpak te stimuleren stelt de MORA voor om de bestaande decretale instrumenten af te stemmen op deze ketenbenadering. Concreet verwijst de Raad hiervoor o.m. naar het Fietsfonds. Het Fietsfonds subsidieert nu gemeenten die fietsinfrastructuur willen aanleggen of verbeteren op gemeentewegen die opgenomen zijn in het BFF. In het licht van de ketenaanpak pleit de MORA ervoor om het Fietsfonds decretaal te herzien opdat ook subsidies kunnen toegekend worden voor de ontsluiting van het BFF, dus ook op andere gemeentewegen dan deze die op het BFF liggen.

De MORA stelt voor om de vervoerregio's een centrale rol toe te bedelen om de route-aanpak concreet aan te sturen en te bewaken (voorbereiding, coördinatie, financiering, enz.).



De Raad stelt voor om te onderzoeken hoe de vervoerregio's deze centralere rol kunnen vervullen en over welke bevoegdheden en middelen ze moeten beschikken om deze rol op te nemen. Momenteel hebben de vervoerregio's voornamelijk een adviesfunctie, bijvoorbeeld in het kader van de prioriteitenbepaling bij de voorbereiding van het GIP. Voor het bewaken en aansturen van een route-aanpak zullen zij over een duidelijk mandaat moeten beschikken.

Binnen het routedenken is het essentieel dat de bevoegdheden en taken van de verschillende bevoegdheidsniveaus (Vlaams Gewest, provincies, steden en gemeenten, vervoerregio's) maximaal op elkaar worden afgestemd en de kennis wordt gebundeld, dit om vertragingen in het proces voor de realisatie van fietsprojecten te vermijden.

Deze afstemming en bundeling van kennis blijkt in de praktijk immers niet evident. De Raad verwijst o.m. naar de fricties die er momenteel bestaan tussen de Provincie Antwerpen en het Vlaamse Gewest over de fietstellingen, in het kader van het Geoloket. De MORA vraagt uitdrukkelijk om de samenwerking niet te laten verzanden in bevoegdheidsdiscussies maar de krachten te bundelen en voorrang te geven aan het eindresultaat.

Op het vlak van financiering is de MORA van oordeel dat de vervoerregio's moeten kunnen zoeken naar mogelijkheden van alternatieve financiering van fietsinfrastructuur. Daarbij moet onderzocht worden of ze ook kunnen fungeren als bouwheer.

## Investeer in totale dienstverlening fietsinfrastructuur

Fietsinfrastructuurbeleid moet veel meer zijn dan de aanleg van fietspaden (en fietspadkilometers). De scope van de fietsinvesteringen moet zo ruim mogelijk worden gelegd. Dat wil zeggen dat investeringen in fietsinfrastructuur gericht moeten zijn op de totale kwaliteit van de fietsinfrastructuur en dus ook op de zogenaamde rand- en ondersteunende infrastructuur. De Raad denkt hierbij o.m. aan volgende elementen:

- Verbeteren van kruispunten (voldoende opstelruimte, conflictvrije verkeerslichtenregeling ...)
- In het investeringstraject rekening houden met veilige en comfortabele alternatieven zoals fietsen in gemengd verkeer, autoluwe fietsroutes of fietsstraten;
- Voorzien van kwalitatieve en veilige fietsparkeerinfrastructuur;  
De Raad is van oordeel dat fietsenstallingen zo ruim mogelijk moeten worden voorzien. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan de treinstations. Het realiseren van een veilige fietsparking aan elk station zou een grote stap voorwaarts zijn. In het lopende Beheerscontract van de NMBS Holding is deze ambitie opgenomen (art. 41, 1. Ieder station en iedere stopplaats hebben een fietsenstalling vlak bij de toegang). In 2018 keurde de NMBS het beleidsplan 'Trein + Fiets' goed. Daarin is de doelstelling opgenomen om tegen 2025 aan elk station een fietsenparking met voldoende capaciteit en basiscomfort te voorzien. De Raad vraagt aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken om er bij de Federale Regering, in het kader van het overleg over de opmaak van de nieuwe beheerscontracten, op aan te dringen dat hier prioritair en versneld werk wordt van gemaakt.
- Realiseren van overstapmogelijkheden zoals mobipunten en stationsomgevingen, met een kwaliteitsvolle dienstverlening zoals deelfietsystemen, autodelen, oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen ...
- Een goede en veilige fietsbereikbaarheid blijven verzekeren tijdens de uitvoering van infrastructuurwerken. Daarom vraagt de Raad een efficiënte minder hinderplanning voor fietsers aan infrastructuurwerven. De realisatie van grotere fietsinfrastructuurprojecten duurt al gauw enkele jaren. In afwachting van de realisatie moeten gepaste fietsalternatieven worden voorzien.



# Fiets & verkeersveiligheid

Het onderdeel 'Algemene trends en cijfers' vooraan in dit verslag behandelde al drie belangrijke trends met betrekking tot fietsbeleid: het fietsgebruik zit in de lift, de diversiteit aan fietsen neemt toe en het draagvlak voor fietsbeleid groeit.

Meer fietsers, gecombineerd met een grotere variatie aan dimensies en snelheden die verschillende fietsen kenmerken, hebben een aanzienlijke impact op verkeersveiligheid. Daarom behandelt de MORA in dit onderdeel van het verslag een aantal trends, een maatschappelijke visie en aanbevelingen rond verkeersveilig fietsen.

## 1 Trends

### 1.1 Aantal fietsslachtoffers blijft hoog

Er lijkt geen duidelijke trend te zijn in het aantal dodelijke fietsslachtoffers in Vlaanderen. Wanneer we de evolutie van het totaal aantal fietsslachtoffers in het Vlaams gewest van de voorbije tien jaar bekijken, valt het op dat dit aantal, dat zowel doden en gewonden omvat, zeer sterk fluctueert, zonder significante wijzigingen doorheen de jaren. Momenteel zit het aantal fietsslachtoffers in Vlaanderen zelfs op het hoogste niveau sinds 2008. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de hoogstwaarschijnlijke onderrapportage van fietsongevallen met enkel verwondingen. Zeker eenzijdige fietsongevallen blijven vaker onder de radar en worden dan niet in officiële cijfers opgenomen.

**Tabel 5: Evolutie van het aantal fietsslachtoffers en ongevallen, naar ernst, voor de periode 2005-2018 in Vlaanderen**

Jaar	Verkeersdoden	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Totaal slachtoffers	Dodelijke ongevallen	Totaal ongevallen
2005	67	768	6.458	7.293	70	7.558
2006	83	762	6.756	7.601	84	7.608
2007	83	805	7.105	7.993	83	7.779
2008	82	783	7.207	8.072	86	7.916
2009	78	783	6.993	7.854	78	7.665
2010	62	762	6.798	7.622	60	7.416
2011	55	897	7.672	8.624	56	8.419
2012	76	826	7.102	8.004	77	7.989
2013	75	875	6.898	7.848	78	7.629
2014	73	962	7.577	8.612	74	8.353
2015	75	826	7.152	8.056	79	7.860
2016	65	856	7.329	8.250	65	8.075
2017	64	771	7.063	7.898	64	7.759
2018	79	840	7.792	8.711	81	8.515
Gemiddelde 2010-2012	64	828	7.191	8.083	64	7.941
Evolutie t.o.v. gemiddelde	+22,8%	+1,4%	+8,4%	+7,8%	25,9%	+7,2%
Evolutie 2017-2018	+23,4%	+8,9%	+10,3%	+10,3%	+26,6%	+9,7%

Bron: Departement MOW - Jaarrapport verkeersveiligheid 2018. Op basis van data van FOD Economie AD Statistiek

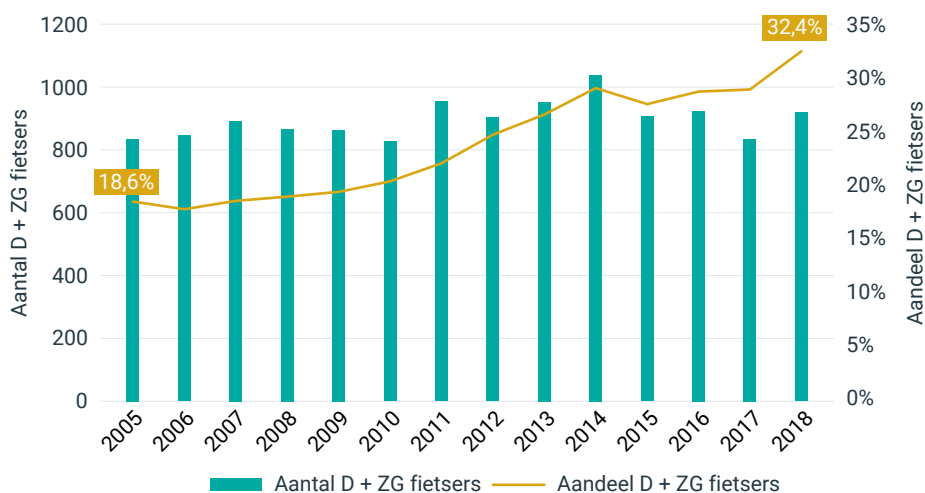


Een mogelijke verklaring voor deze toename zal steeds meerdere elementen omvatten: een toename in fietsgebruik<sup>29</sup>, meer fietsvariëteit, maar ook infrastructuur die niet is aangepast op dit toegenomen en veranderd gebruik. Het is echter moeilijk om hier een waterdicht causaal verband te leggen.

#### Vaststelling: geen betrouwbare trend in de cijfers

Wanneer de trend van aantal en aandeel dodelijke en zwaargewonde fietsslachtoffers wordt uitgezet, blijkt dat de trend tussen 2005 en 2018 licht stijgend is. Onder meer door de sterke toename van het aantal fietsdoden en zwaargewonden in 2018 is het aandeel van de dode en zwaargewonde fietsers in het totaal aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers gestegen van 18,6% in 2005 tot 32,4% in 2018.

**Figuur 18: Evolutie van het aantal en aandeel van de ernstige foetsslachtoffers (doden + zwaargewonden) voor de periode 2005-2018 in Vlaanderen**



Bron: Departement MOW - Jaarrapport verkeersveiligheid 2018. Op basis van data van FOD Economie AD Statistiek

Er lijkt echter een zeer zwakke relatie te bestaan tussen de trendlijn en de gegevensreeks. Ondanks het gebrek aan een betrouwbare trend, kunnen we uit de gegevensreeks een aantal vaststellingen halen:

- De voorbije jaren stegen de slachtoffercijfers voor fietsers in het Vlaams gewest, zowel op vlak van totaal aantal slachtoffers als dodelijke slachtoffers.
- Het extrapoleren van trends uit korte gegevensreeksen heeft een beperkte waarde voor een wetenschappelijke benadering van onderzoek en evaluatie naar verkeersslachtoffers.
- Ondanks het gebrek aan een wetenschappelijk waardevolle trend valt het toch op dat de aantallen gedurende het voorbije decennium niet significant daalden. De slachtoffercijfers voor de fiets zijn een combinatie van vooral stijgen, soms een uitzonderlijk daling, en soms een quasi stagnatie.

## 1.2 Impact snelheid en diversiteit op verkeersveiligheid

Fietspaden zijn de eerste plaatsen waar het toenemend fietsgebruik en de groeiende diversiteit in fietsen zich duidelijk manifesteert. Hierbij kunnen grote verschillen in snelheden leiden tot verkeersonveilige situaties, ook voor fietsers onderling op een fietspad.

<sup>29</sup> Tussen OVG 5.1 (2015-2016) en OVG 5.4 (2018-2019) is het aandeel fiets in het totaal aantal verplaatsingen toegenomen van 12,41% tot 15,24%. In dezelfde periode is het aandeel fiets in het totaal aantal afgelegde kilometers toegenomen van 3,75% tot 5,16%.



Naast de rol van aangepaste infrastructuur om de toenemende variëteit in dimensies op te vangen (gewone fietsen, bakfietsen, fietsen met kinderkar, enz.), moet ook de snelheid van verschillende fietsers in beschouwing worden genomen met het oog op meer verkeersveiligheid.

Enkele gegevens over de (zelf gerapporteerde) snelheden van verschillende fietsers<sup>30</sup> geven een eerste beeld van de grote variëteit:

- De helft van de klassieke fietsers geeft zelf aan gemiddeld minder dan 16 km/u te fietsen. Bij fietsers met trapondersteuning is dit slechts 1 op 5.
- Ongeveer drie kwart van de fietsers met trapondersteuning fietst gemiddeld tussen 16 en 24 km/u. Bij de mensen met een klassieke fiets is dat 46%. Bij beide groepen geeft slechts een klein deel, namelijk 6 à 7%, dat ze gemiddeld sneller dan 24 km/u fietsen. Fietsers met trapondersteuning rijden gemiddeld genomen dus harder dan mensen met een klassieke fiets, maar meestal ligt die snelheid niet boven de 24 km/u.

### 1.3 Risicogedrag van fietsers verdient aandacht

In de Verkeersonveiligheidsenquête 2020 van VIAS werd eveneens gepeild naar zelfrapportering over (on)veilig gedrag. Specifiek voor fietsers gaf dit de volgende resultaten.

**Alcohol op de fiets** komt in Vlaanderen vaak voor. Volgens VIAS geven in Vlaanderen meer dan dubbel zoveel fietsers aan dat ze wel eens fietsen nadat ze alcohol hebben gedronken, namelijk 57%. In vergelijking met Wallonië, waar 23% van de fietsers stelt alcohol combineren met fietsen, lijkt dit zeer veel.

De MORA wil vier kanttekeningen zetten bij deze vaststelling:

- Hoewel het zelf gerapporteerd gedrag betreft, mogen we ervan uitgaan dat in Vlaanderen er veel mensen fietsen nadat ze één of meerdere glazen alcohol hebben gedronken.
- De vergelijking met Wallonië is relatief. In vergelijking met Vlaanderen is de prevalentie van rijden onder invloed bij autobestuurders in Wallonië groter (hoewel de cijfers ook daar dalen)<sup>31</sup>. Mogelijks moeten we hierbij zoeken naar een culturele verklaring: gezien het hogere fietsgebruik in Vlaanderen is het niet ondenkbaar dat Vlamingen sneller geneigd zijn om de fiets te gebruiken wanneer ze gedronken hebben (of plannen om alcohol te drinken).
- Uit de vragenlijst voor de Verkeersonveiligheidsenquête blijkt dat er niet specifiek gepeild werd naar de hoeveelheid alcohol die werd geconsumeerd alvorens te fietsen. Hoewel ook een minimale hoeveelheid alcohol al een (onbewuste) impact kan hebben op verkeersgedrag, kan dus niet gesteld worden dat er gepeild is naar de combinatie fietsen en overmatig alcoholgebruik. Deze laagdrempelige vraagstelling kan het hoge percentage mee verklaren.
- Een vergelijking met cijfers uit Nederland plaatst bovenstaande vaststellingen en het hoge Vlaamse percentage ook in een context<sup>32</sup>. SWOV, het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek in Nederland, heeft in het verleden al onderzoek gedaan naar de combinatie fietsen en alcoholgebruik. Uit een nachtelijke meting uit 2013 (donderdag- en zaterdagavond en -nacht) waaruit bleek dat gemiddeld 42% van de fietsers meer dan 0,5 promille alcohol in het bloed had. Daarnaast stijgt in Nederland het aantal fietsende jongeren waar bij enkelvoudige ongevallen alcohol in het spel was. In 2014 was dit al het geval bij de helft van de slachtoffers.

30 VIAS, Verkeersonveiligheidsenquête 2020. <https://www.enquetevias.be/nl/nationale-verkeersonveiligheidsenquête-2020/wat-is-de-gemiddelde-snelheid-van-de-verschillende-soorten-fietsers/>

31 VIAS, Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België (Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019), pp. 22-23. [https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcohol\\_achter\\_het\\_stuur.pdf](https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcohol_achter_het_stuur.pdf)

32 SWOV, Factsheet 'Rijden onder invloed van alcohol'. Geactualiseerd op 30 juni 2018. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rijden-onder-invloed-van-alcohol>





Naast de combinatie alcoholgebruik en fietsen, zondigen fietsers - net als andere weggebruikers - ook tegen andere verkeersregels. Zo geven 43% van de fietsers in België toe dat ze wel eens op het fietspad **tegen de rijrichting rijden** wanneer dat verboden is, met gevaar voor zichzelf en andere weggebruikers tot gevolg. Ook **roodlichtnegatie** komt veelvuldig voor bij fietsers. In Vlaanderen zegt een kwart van de fietsers wel eens door het rood te fietsen wanneer dit verboden is. In Wallonië zegt 19% van de fietsers dat ze dit wel eens doen en in Brussel maar liefst 43%.

De Raad vindt het belangrijk om te vermelden dat de zelfrapportering van verkeersonveilig gedrag niet altijd uitmondt in ongevallen. Registratie van alle omstandigheden van fietsongevallen in processen-verbaal en ziekenhuisopnames zijn de enige bronnen die een ontegensprekelijke link kunnen leggen tussen verkeersonveilig gedrag en gebeurde ongevallen.

## 2 Maatschappelijke visie

In dit onderdeel doet de MORA enkele vaststellingen met betrekking tot verkeersveilig fietsbeleid en schetst hij ook enkele uitdagingen. Beide leiden tot het slot van dit hoofdstuk, namelijk aanbevelingen om fietsen in Vlaanderen verkeersveiliger te maken.

### Vaststellingen

- Er worden nog steeds fietspaden en -netwerken aangelegd waarbij gekende fouten uit het verleden herhaald worden. Dit kan gelinkt worden aan:
  - Een gebrek aan evaluatie en opvolging van maatregelen: welke ingrepen waren bijvoorbeeld efficiënt bij zwarte punten? Welke maatregelen werkten niet en moeten dus uit de toolbox verdwijnen (bv. onveilige bypasses)?
  - Een versnipperd beleid met vaak een tekort aan aansturing, hetgeen zorgt voor een onduidelijk kader voor fietsinvesteringen.
  - Een tekort aan middelen voor fietsinvesteringen waardoor er sneller wordt gekozen voor veel kleine ingrepen (quick wins) in plaats van fundamentele aanpassingen waar nodig.
- Zowel op Vlaams niveau als op lokaal niveau wordt nog te weinig in routes en trajecten gedacht. Het bieden van verkeersveilige routes is cruciaal om bijvoorbeeld scholieren en werknemers op de fiets te krijgen.
  - Alleenstaande ingrepen zoals een heraangelegd kruispunt, een fietsenstalling op een bedrijventerrein, enz. gaan weinigen overtuigen om dagelijkse trajecten te fietsen wanneer het voornaamste onderdeel van het af te leggen traject bestaat uit onveilige infrastructuur.
- Er is weinig onderzoek naar waarom personen **niét** met de fiets gaan. In onderzoeken zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag wordt gepeild naar de redenen om **wél** de fiets te nemen, maar de barrières en het subjectieve, persoonlijke onveiligheidsgevoel van fietsers en andere actieve weggebruikers blijft sterk onderbelicht.

### Uitdagingen

- Het conflictvrij maken van kruispunten maar hierbij het evenwicht tussen doorstroming en verkeersveiligheid bewaken.
- De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 stelt het doel voorop om kruispunten (verder) conflictvrij te maken in functie van veiligheid en doorstroming, daarbij voorrang gevend aan veiligheid op doorstroming.



- De MORA stelde in zijn advies op de beleidsnota<sup>33</sup> dat hij tevreden is met een duidelijke keuze van de minister maar herhaalt in dit verslag de vraag om situatie per situatie te zoeken naar een goed evenwicht tussen beide doelstellingen.
- Werken aan een fietsgericht monitoring- en evaluatiemechanisme waarbij lessen worden getrokken uit fouten en goede praktijken worden versterkt en breder uitgerold.
- Het wegwerken van de historische zwarte puntenlijst en het nauw opvolgen van en investeren in de punten op de dynamische lijst, met prioritaire aandacht voor actieve weggebruikers.
  - Met het oogpunt op de veiligheid van actieve weggebruikers meent de MORA dat het positief is dat voor de dynamische lijst sinds 2019 opnieuw een weging van de punten wordt uitgevoerd waarbij extra rekening wordt gehouden met actieve weggebruikers.
- Identificeren van grijze punten en ‘grijze routes’, locaties en trajecten die vermeden worden door fietsers wegens onveilig, maar zo uiteraard niet geïdentificeerd worden als gevaarlijk punt of traject.
- De aan het begin van de legislatuur aangekondigde toename van middelen voor fietsinfrastructuur op een doordachte, veilige en toekomstgerichte manier realiseren.
- Het evenwicht bewaken tussen lokale, vervoerregionale, provinciale en gewestelijke investeringen in (fiets)verkeersveiligheid.

## 3 Aanbevelingen

### 3.1 Vision zero prioriteit voor Vlaanderen

De doelstelling om tegen 2050 nul verkeersdoden te hebben in Vlaanderen is breed gedragen in het politiek en maatschappelijk debat. Daarom is het essentieel om de komende jaren verkeersveiligheidsmaatregelen steeds te ontwerpen vanuit deze langetermijndoelstelling. Gezien de trage daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, niet in het minst bij fietsers, is het cruciaal dat de Vlaamse overheid in de toekomst de absolute bewaker is van deze duidelijke doelstelling.

Andere niveaus responsabiliseren door aan visieverspreiding te doen is uiteraard belangrijk, maar naast de Vlaamse overheid moeten ook andere bestuursniveaus hun steentje bijdragen. Het Vlaams niveau moet aansturen, inspireren, monitoren en bewaken. Ze moeten best practices uit verschillende vervoerregio’s en lokale besturen, alsook hun effectieve baten en kosten, op Vlaams niveau verzamelen en delen met onderliggende niveaus.

### 3.2 Kies op alle niveaus voor routedenken

Zoals in eerdere hoofdstukken van het verslag al aan bod kwam, is het voor de verkeersveiligheid van fietsers cruciaal om te denken in de vorm van veilige routes en trajecten. In plaats van hardnekkig vast te houden aan de verdeling van bevoegdheden in Vlaanderen, moeten investeringen in verkeersveiligheid voor fietsers bekeken worden vanuit het doel dat Vlaanderen wil bereiken, namelijk veilige lokale en vervoerregionale routes.

Enkel door lokaal onderzoek naar vaak gereden woon-werk-, woon-school- en recreatieve routes kunnen Vlaamse en lokale middelen voor infrastructuur en verkeersveiligheid gericht ingezet worden met een maximale opbrengst in de vorm van meer en veiliger fietsgebruik.

<sup>33</sup> MORA, Advies beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024. Gepubliceerd op 20 november 2019. <https://www.mobiliteitsraad.be/node/13419>



### 3.3 Een nieuw Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken

Tijdens de legislatuur 2014-2019 werd een groot deel van het verkeersveiligheidsonderzoek overgelaten aan het federale niveau nadat het Steunpunt Verkeersveiligheid werd opgeheven en de beloofde onderzoeksagenda niet van de grond kwam. Daardoor ontbreekt nu een gestructureerde, datagedreven en onderzoeksgerichte aanpak van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Veel noden inzake verkeersveiligheid voor fietsers en andere weggebruikers blijven hierdoor onder de radar. Bovendien heeft heel wat nuttig verkeersveiligheidsonderzoek in Vlaanderen vertraging opgelopen of niet plaatsgevonden, of is zo goed als niet verspreid naar betrokken Vlaamse actoren.

Daarom vraagt de MORA:

- om opnieuw in te zetten op wetenschappelijk beleidsondersteunend onderzoek rond verkeersveiligheid, en dit in het kader van de oprichting van een Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken;
- om een breed gedragen onderzoeksagenda te maken voor dit steunpunt. Naast de Vlaamse Regering moeten ook de Commissie MOW van het Vlaams Parlement, het departement én een breed veld van maatschappelijke actoren en kennisinstellingen zoals VSV, Fietsberaad, enz. een bijdrage kunnen leveren.

#### Ruimte voor onderzoek

De Mobiliteitsraad wil de Vlaamse overheid aansporen om in te zetten op een onderzoeksagenda rond mobiliteit en openbare werken waarin voldoende aandacht is voor de fiets en verkeersveiligheid.

Hierbij volgt een niet-exhaustief overzicht van mogelijke onderwerpen voor onderzoek m.b.t. fiets en verkeersveiligheid die volgens de Raad uit dit Mobiliteitsverslag voortkomen.

- Moedig vervoerregio's en lokale besturen aan om zelf deel uit te maken van verkeersveiligheidsonderzoek door **aan de slag te gaan met tellingen**. De provincies geven hier al meerdere jaren het goede voorbeeld. Enkel wanneer er voldoende data op de juiste niveaus bestaat, kan er naar specifieke oorzaken en oplossingen gezocht worden om zo verder te werken naar een gericht fiets- en verkeersveiligheidsbeleid op alle niveaus.
- **Gebruik gegroepeerde datasets op regionaal én subregionaal niveau** om nuttige mobiliteits- en verkeersveiligheidsinzichten te verwerven en deel deze met lokale besturen en vervoerregio's. Gebruik deze data ook om gericht onderzoek te voeren naar de potentieel verschillende beleidsbenaderingen voor verschillende gebieden zoals platteland, stadsrand en stedelijke kernen.
- Zet naast fietstellingen en gegevens van processen-verbaal in op **een betere verzameling van ongevalgegevens van verzekeraars en ziekenhuizen**. Bestaande politiedata zijn eindig en geven geen volledig beeld van bijna-ongevallen, ongevallen zonder dodelijke afloop, eenzijdige fietsongevallen, enz.
  - Extra aandacht voor de koppeling met mogelijk verkeersonveilige gedragingen van fietsers en andere weggebruikers is hierbij belangrijk, aangezien dit momenteel onvoldoende aan bod komt bij de registratie van ongevallen.
  - Ook de aanwezigheid van slechte infrastructuur (putten, paaltjes, enz.) die aanleiding kan geven tot enkelvoudige ongevallen verdwijnt omwille van onderregistratie nog te vaak onder de radar. De eerder feedback loop voor goede infrastructurele aanpassingen komt hiermee onder druk te staan.
- De geplande **herziening van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen** moet gebaseerd zijn op wetenschappelijke evaluaties en onderzoek, met specifieke aandacht voor fietsers en andere actieve weggebruikers.



- Voer daarom verder onderzoek naar de specifieke noden voor verkeersveilig fietsbeleid, veilige infrastructuur, gedegen opleidingen en gerichte handhaving.
  - Werk samen met VSV verder aan gedragsmetingen en stem het beleid hierop af.
  - Creëer een feedback loop voor infrastructurele aanpassingen die een impact hebben op verkeersveiligheid en zorg ervoor dat die ook aantakt op de kennis die in het Verkeersveiligheidsplan vervat zit.
- **Onderzoek hoe de ontsluiting van bestaand en gepland onderzoek beter kan gebeuren.**  
Al te vaak valt het voor dat de Vlaamse administratie en onderzoekers investeren in relevante tellingen en onderzoeken m.b.t. fiets en verkeersveiligheid. Zorg ervoor dat deze data op een methodologisch gepaste wijze verspreid worden zodat zoveel mogelijk betrokken actoren hiermee aan de slag kunnen.

### 3.4 Begeleid vervoerregio's in hun verkeersveiligheidsvisie en -maatregelen

De Mobiliteitsraad vraagt dat de Vlaamse overheid van verkeersveiligheid in de vervoerregio's een gedeelde verantwoordelijkheid maakt. De vervoerregio's hebben de verantwoordelijkheid om verkeersveiligheid mee te nemen in hun regionaal mobiliteitsplan, bij de wegencategorisering, in de projectstuurgroepen, enz.

Het is hierbij belangrijk dat de Vlaamse overheid adequate begeleiding biedt aan de vervoerregio's in het opmaken van een verkeersveiligheidsvisie, gekoppeld aan het overkoepelende Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid en de politiek en maatschappelijk gedragen vision zero. Ook de koppeling tussen verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur moet aan bod komen op vervoerregionaal niveau, bijvoorbeeld in de projectstuurgroepen.

Voor de MORA gaat de taak van de Vlaamse overheid verder dan enkel deel uitmaken van de vervoerregio's. De nieuwgevormde structuren op vervoerregionaal niveau, bieden een kans om al in de beginnende fases van vervoerregiowerking een systeem te creëren voor gelijkvormige rapportage en signalisatie van verkeersveiligheidsproblemen. Op deze manier kunnen alle vervoerregio's op gelijke wijze vervoerregionale en lokale problemen signaleren (bv. voortgang zwarte punten, signaleren nieuwe zwarte en grijze punten, enz.), maar ook een bijdrage leveren aan de invulling van het Vlaams verkeersveiligheidsplan.

Om de goede betrokkenheid van de vervoerregio's inzake verkeersveiligheid voor fietsers te verzekeren is het belangrijk dat de Vlaamse overheid:

- een wettelijk verankerd rapportage- en signaalmechanisme voor verkeersveiligheid inbouwt dat een optimale afstemming tussen het gewestelijk verkeersveiligheidsplan en de regionale Mobiliteitsplannen garandeert;
- zelf een verbeterde controle op verkeersveiligheidsbaten én een solide feedback loop bij infrastructuraanpassingen inbouwt, en het gebruik van dergelijke evaluatietools ook aanmoedigt bij vervoerregionale projecten.

### 3.5 Vervoerregio's moeten zelf schakelen tussen gewestelijk en lokaal niveau

De MORA meent dat op het lokale bestuursniveau vaak innovatieve verkeersveiligheidsinitiatieven ontstaan. Goede verkeersveiligheids- en fietsmaatregelen moeten niet altijd veel geld kosten en ontstaan vaak door co-creatie met burgers, als gevolg van (hyper)lokale verkeersmetingen, of door creativiteit omwille van een gebrek aan financiële slagkracht.

Dergelijke lokale initiatieven en oplossingen kunnen een bron van inspiratie zijn voor de uitgebreide werkzaamheden van de vervoerregio's. Zij zijn immers verantwoordelijk voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, maar



eveneens moeten ze invulling geven aan het vervoerregionaal verkeersveiligheidsbeleid, zorgen voor de afstemming met het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de vision zero tegen 2050.

Hun positie tussen gewestelijk verkeersveiligheidsbeleid en de lokale initiatieven leidt ertoe dat vervoerregio's voor de MORA een dubbele rol te spelen hebben en zowel top down als bottom up moeten werken:

- Enerzijds zijn ze een goed forum om uitmuntende lokale initiatieven op te schalen en te vertalen naar het vervoerregionaal niveau. Goede voorbeelden hiervan zijn gemeentegrensoverschrijdende fietsstraten en woon-school- en woon-werkroutes.
- Anderzijds zijn de vervoerregio's – met hun rechtstreekse link met het departement MOW – de ideale fora om, bijvoorbeeld binnen projectstuurgroepen, gewestelijke doelstellingen en initiatieven te vertalen naar het vervoerregionaal (en lokaal) niveau.



# Woon-werkverkeer

De betekenis en de toegevoegde waarde van de fiets in het woon-werkverkeer kan moeilijk onderschat worden. In dit hoofdstuk belichten we eerst enkele trends en formuleren vervolgens een maatschappelijke visie en aanbevelingen om het aandeel van de fiets verder te doen stijgen.

## 1 Trends

Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer nam de voorbije jaren toe. In dit onderdeel belichten we de voornaamste trends.

### 1.1 Stijgend fietsaandeel, maar nog groot groeipotentieel

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de fiets een steeds groter aandeel opneemt in de modale verdeling van het woon-werkverkeer:

- Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (O.V.G.) 5.1. blijkt dat in 2015 16,38% van de Vlamingen zich met de fiets als hoofdvervoermiddel<sup>34</sup> naar het werk verplaatste; 15,4% deed dit met een gewone fiets en 0,98% met een elektrische fiets. Uit het O.V.G. 5.4<sup>35</sup>. blijkt dat dit in 2018 is gestegen tot 17,89%; waarvan verplaatsingen met de fiets 14,01% en met de elektrische fiets 3,88%.
- Ook de driejaarlijkse Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer<sup>36</sup> toont aan dat de fiets steeds meer werknemers kan verleiden. In 2017 ging 11,1% van de werknemers met de fiets als hoofdvervoermiddel naar het werk, tegenover 9,5% in 2014. In Vlaanderen lag dit aandeel nog hoger: in 2014 bedroeg het aandeel 12,3%; in 2017 was dit met 38% gestegen naar 17%.
- Volgens de transportvooruitzichten 2019 van het Federaal Planbureau<sup>37</sup> zal het aantal afgelegde kilometers met de categorie 'fiets en/of te voet' voor het woon-werkverkeer tussen 2015 en 2040 jaarlijks gemiddeld met 0,4% stijgen tot een groei van 9,8% in 2040.

In Vlaanderen blijkt nog een groot onbenut groeipotentieel voor de fiets in het woon-werkverkeer. Uit het O.V.G. 5.4. blijkt dat 25,5% van de Vlamingen op max. 5 km van het werk woont. Op die afstand is het aandeel van de auto nog steeds groter dan de fiets: 46,12% verplaatst zich met de auto (43,33% als autobestuurder en 2,79% als autopassagier), 37,91% verplaatst zich met de fiets (33,67% met de fiets en 4,24% met de elektrische fiets). Verder blijkt dat 34,11% van de Vlamingen op max. 7,5 km woont van het werk, 45% woont op max. 10 km en 57% woont op max. 15 km. Dit zijn afstanden die te overbruggen zijn met de fiets, elektrische fiets of speed-pedelec.

De Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer bevraagt werkgevers welke problemen werknemers weerhouden om te fietsen naar het werk. Uit de resultaten van 2017 blijkt dat in Vlaanderen, afgezien van het obstakel dat de woon-werkafstand te groot is (in 54% van de gevallen), volgende problemen het meest worden aangehaald: er is onvoldoende of ondermaatse fietsinfrastructuur (52%), fietsen naar de vestiging is gevaarlijk (43%), geen douches en/of kleedkamers (26%), niet genoeg beveiligde fietsenstallingen (19%).

---

34 Merk op dat het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen en de Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer enkel de hoofdvervoerwijze onderzoeken. De (elektrische) fiets speelt vaak ook een rol in het voor- en natraject, in combinatie met andere modi zoals de trein, de bus, de auto enz.

35 IMOB – U Hasselt, 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.4', p. 159

36 FOD Mobiliteit & Vervoer, 'Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer 2017', p. 11

37 Federaal Planbureau, 'Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040', p. 24



Op de vraag wat werknemers zou overhalen om vaker te fietsen, blijkt uit een studie van I-vox<sup>38</sup>, dat 21% de beschikbaarheid van een elektrische fiets aanhaalt, 15% een veiliger fietstraject, 14% een betere kwaliteit van de fietspaden en telkens 9% een verhoogde tussenkomst van de werkgever voor de fietsvergoeding, het ter beschikking stellen van een bedrijfsfiets en betere fietsverbindingen.

## 1.2 Fietsvriendelijk (para-) fiscaal kader

De voorbije jaren deed de federale regering inspanningen om een fietsvriendelijk (para-) fiscaal beleid in te voeren voor werkgevers en werknemers. We geven hieronder, op hoofdlijnen, de recente wijzigingen en de maatregelen vandaag:

- De Kamer stelde in 2017 en 2018 de speed pedelec gelijk aan de klassieke (elektrische) fiets. Dat betekent dat de werkgever de speed pedelec vandaag voor 100% kan aftrekken van de vennootschapsbelasting en hij ook zijn werknemers een fietsvergoeding tot 0,24 euro/km kan uitkeren die hij kan inbrengen als 100% aftrekbare bedrijfskost. Voor de werknemer wordt de speed pedelec ook niet meer beschouwd als belastbaar voordeel.
- Het privégebruik van de bedrijfsfietsen is sinds 1 januari 2017 met terugwerkende kracht niet langer onderhevig aan sociale bijdragen en belastingen.
- In het kader van de hervorming van de vennootschapsbelasting daalde voor de werkgever op 1 januari 2020 de aftrekbaarheid van 120% naar 100% voor een groot aantal kosten die verbonden zijn aan de aanschaf, het onderhoud, het stallen, enz. van fietsen. De afschaffing is van toepassing vanaf aanslagjaar 2021. Wie in 2019 dus nog investeerde in een fiets of toebehoren, geniet nog van het voordeligere gunstregime. Het gaat om volgende maatregelen:
  - Het verwerven van bedrijfsfietsen
  - Kosten die gemaakt worden om een onroerend goed te verwerven, te bouwen of te verbouwen dat bestemd is voor het stallen van fietsen tijdens de werkuren van de personeelsleden of voor het ter beschikking stellen aan die personeelsleden van een kleedruimte of sanitair, al dan niet met douches.
  - De kosten van fietstoebehoren. Het gaat hier o.a. over de aankoop van helmen, sloten, hoesjes, fietstas, lader van een elektrische fiets, gereedschapskist voor kleine herstellingen enz.
  - Kosten verbonden aan het onderhoud van de fiets zoals reparaties, het controleren van de bandenspanning enz.

Bovenstaande maatregelen zijn bovendien cumuleerbaar met het uitbetalen van een fietsvergoeding aan werknemers.

Uit een studie<sup>39</sup> uit 2019 van de European Cyclist Federation blijkt dat de (elektrische) fiets in België meer belastingvoordelen geniet dan elders in de EU. Een pendelaar die dagelijks vijf kilometer naar zijn werk fietst, kan in België een belastingvoordeel van 288,36 euro per jaar krijgen. Dat is meer dan dubbel zoveel als in Nederland (138,62 euro), het land dat na België de fietsende pendelaars het meest fiscaal in de watten legt. Voor een elektrische fiets loopt het gemiddelde belastingvoordeel in ons land op tot 426,06 euro per jaar, ook meer dan dubbel zoveel als eerste achtervolger Hongarije (207,70 euro).

Een belangrijke kanttekening hierbij, zoals meermaals aangegeven door OESO, is dat België alle vormen van woon-werkverkeer (para-) fiscaal gunstig behandelt en mobiliteit zo weinig stuurt en ook Europees kampioen is in het fiscaal bevoordelen van bedrijfswagens. De ECF-studie meldt een gemiddeld belastingvoordeel van 2763€ per jaar voor een bedrijfswagen in België.

38 Online enquête afgenomen door Ivox bij 1000 Vlamingen tussen 27 maart en 4 april 2018, in het kader van de actie 'Woensdag Fietsdag' van oa. Cera, KBC en Mobiel 21

39 ECF, 'Fiscal incentives for commuting: The balance is still off', 2019, [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FiscalReport\\_ECF.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FiscalReport_ECF.pdf)



Uit een studie van Brussels Studies Institute<sup>40</sup> blijkt dat het aantal bedrijfswagens<sup>41</sup> in België de voorbije jaren bleef stijgen tot 650.000 voertuigen in 2016 en dat een derde van de woon-werkverplaatsingen van en naar Brussel uit bedrijfswagens bestaat.

### 1.3 Sterke stijging fietsvergoedingen

Werkgevers kunnen een vergoeding<sup>42</sup> uitbetalen aan werknemers die (een deel van) hun woon-werkverkeer met de fiets afleggen. Vaak ligt dit vast in een CAO van de sector. Is er geen CAO, dan is het een gunst van de werkgever en geen verplichting.

De werkgever bepaalt zelf het bedrag. Het bedrag<sup>43</sup> van de fietsvergoeding tot 0,24 euro per kilometer mag de werkgever inbrengen als 100% aftrekbare bedrijfskost, waardoor de bedrijfs-winst en de daarop toegepaste vennootschapsbelasting daalt. De vergoeding is RSZ-vrij. Als een werkgever een hoger bedrag wil betalen, dan betaalt de werknemer belastingen, zijn het voor het bedrijf geen aftrekbare bedrijfskosten meer en moeten er dus sociale bijdragen voor betaald worden.

De voorbije jaren won de fietsvergoeding sterk aan populariteit<sup>44</sup>. Onderstaande tabel toont aan dat zowel het totaalbedrag van de uitgekeerde vergoedingen als het aantal gerechtigden tijdens de onderzochte periode (2014-2018) aanzienlijk gestegen zijn. Het aantal loontrekkers dat een fietsvergoeding kreeg, is tussen 2014 en 2018 gestegen met 43%.

**Tabel 6: Tabel: Evolutie Ontwikkeling fietsvergoedingen (macro-economisch, periode 2014-2018 op jaarbasis)**

Inkomstenjaar	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal loontrekkers	382.960	406.106	432.108	481.199	546.681
Totaal fietsvergoeding loontrekkers (in €)	86.621.623,32	93.577.279,35	100.459.869,39	114.873.771,53	137.588.935,44
Gemiddelde per loontrekker (in €)	226,19	230,43	232,49	238,72	251,68
Aantal bedrijfsleiders	181	234	295	385	561
Totaal fietsvergoeding bedrijfsleiders (in €)	153.734,88	234.561,27	266.063,30	264.641,90	418.978,38
Gemiddelde per bedrijfsleider (in €)	849,36	1.002,40	901,91	687,38	746,84

Bron: FOD Financiën & secretariaat Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Het gemiddelde vergoedingsbedrag dat gerechtigde fietspendelaars ontvingen op jaarbasis is ook gestegen. Voor loontrekkers is dit op jaarbasis opgelopen van gemiddeld €226,19 in 2014 tot gemiddeld €251,68 in 2018. Voor de groep bedrijfsleiders schommelt het gemiddelde bedrag dat ze op jaarbasis ontvingen van jaar tot jaar en is er geen duidelijke algemene trend.

40 Brussels Studies Institute (2019), 'Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime' <https://journals.openedition.org/brussels/2477>

41 Het gaat hier om alle wagens die als vergoedingsmiddel worden gebruikt, en niet om wagens die enkel beroepsmatig gebruikt worden

42 Een overzicht van de voorwaarden om een fietsvergoeding toe te kennen, vindt u op: [https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/aftrek\\_vervoersonkosten/woon-werkverkeer/fiets](https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/aftrek_vervoersonkosten/woon-werkverkeer/fiets)

43 Dit bedrag kan geïndexeerd worden. De eventuele aanpassing wordt opgenomen in het document "Bericht in verband met de automatische indexering inzake inkomstenbelastingen" van de FOD Financiën, Administratie van Fiscale Zaken. Het staat de werkgever vrij om de indexering al of niet toe te passen.

44 Een belangrijke kanttekening hierbij is dat het hier gaat om fietspendelaars die voor hun woon-werkverplaatsingen effectief een vergoeding ontvingen van hun werkgever. Er zijn ook fietspendelaars die geen fietsvergoeding krijgen.





## Steeds meer sectoren voorzien fietsvergoeding

De werkgeverstegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer met de fiets is niet verplicht in de Belgische privésector. Desondanks hebben heel wat sectoren en ondernemingen de voorbije jaren een cao gesloten die voorziet in een gedeeltelijke terugbetaling van de kosten die zijn verbonden aan het woon-werkverkeer met de fiets.

De sociale partners overleggen in welke sectoren een fietsvergoeding zal worden uitgekeerd. Op advies van de Nationale Arbeidsraad wordt dit erna vertaald in een koninklijk besluit. In hun akkoorden van april 2019 adviseerden zij sectoren en ondernemingen om een fietsvergoeding in te voeren of het bestaande systeem uit te breiden.

Uit een analyse van de sectorale cao's door de NAR<sup>45</sup> blijkt dat 40 van de 162 Belgische paritaire (sub)comités effectief gehoor gaven aan deze oproep: 19 sectoren voerden een fietsvergoeding in en 21 andere sectoren indexeerden hun fietsvergoeding tot €0,24 per gefietste kilometer. Dit is 45% van de hele Belgische privésector (3.019.665 werknemers in totaal).

Op 30 juni 2020 keurde de Kamer een voorstel van resolutie<sup>46</sup> tot veralgemening van de fietsvergoeding goed, op voorstel van Kamerleden Jef Van den Berg, Franky Demon, Nawal Farih en Steven Matheï. De tekst voorziet in het recht op een fietsvergoeding voor alle werknemers, zowel in de private sector als bij de federale overheid, en met een "rijwiel, gemotoriseerd rijwiel of speedpedelec". Het voorstel vraagt de sociale partners in de Nationale Arbeidsraad om daarvoor een regeling uit te werken en te onderzoeken of het wenselijk is om het fiscaal en van RSZ-bijdragen vrijgestelde bedrag - nu 0,24 euro per kilometer - op te trekken.

## 1.4 Leasing bedrijfsfietsen in de lift

Vanaf aanslagjaar 2021 is het verwerven van bedrijfsfietsen 100% fiscaal aftrekbaar voor de werkgever als de werknemer die gebruikt voor zijn of haar woon-werkverkeer. Het woord "verwerven" is hier cruciaal: de bedrijfsfietsen moeten lineair worden afgeschreven over een periode van ten minste drie jaar. Dit betekent ofwel een aankoop ofwel een financiële leasing.

De leasing van bedrijfsfietsen is een vrij nieuw fenomeen en kent een explosieve opmars. De Tijd<sup>47</sup> meldt in augustus 2019 dat er in nog geen twee jaar tijd een groei is van nul naar 40.000 geleasede fietsen. Drie bedrijven domineren de Belgische wereld van de bedrijfsfietsen: Cyclis, KBC Autolease en het Antwerpse B2Bike.

Traxio schat dat er in België circa 100.000 bedrijfsfietsen zijn, waarvan circa 90.000 in Vlaanderen. In 2019 werden in België circa 440.000 fietsen verkocht, waarvan circa 40.000 bedrijfsfietsen. De verdeling ziet er als volgt uit:

**Tabel 7: Aantal bedrijfsfietsen in België in 2019 – Aankoop & leasing**

	Leasing	Aankoop	Totaal
Niet-elektrische (vooral sport-) fietsen	5.600	1.400	7.000
E-bikes	21.600	5.400	27.000
Speed Pedelecs	4.830	2.170	7.000

Bron: Traxio

Uit bovenstaande tabel blijkt dat circa vier vijfde van de bedrijfsfietsen worden geleased en 83% van het totale aantal bedrijfsfietsen elektrisch zijn aangedreven. Negentig procent van het

<sup>45</sup> Secretariaat Centrale Raad voor het bedrijfsleven, 'Fietspendel zit in de lift', 15 mei 2020. <https://www.ccecrb.fgov.be/p/nl/754/fietspendel-zit-in-de-lift>

<sup>46</sup> Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, 'Voorstel van resolutie tot veralgemening van de fietsvergoeding', 30 juni 2020. <https://www.dekamer.be/FLWB/PDF/55/0685/55K0685005.pdf>

<sup>47</sup> De Tijd (16.08.2019), 'Files beu? Doe zoals 40.000 Belgen en neem de leasefiets'. <https://www.tijd.be/netto/belastingen/files-beu-doe-zoals-40-000-belgen-en-neem-de-leasefiets/10153669.html>



totaal wordt in Vlaanderen gerealiseerd. Het aandeel van de speed-pedelecs is veel hoger in Vlaanderen en concentreert zich vooral in de driehoek Gent-Antwerpen-Brussel.

Volgens Traxio ligt de gemiddelde waarde van een fiets hoger in Vlaanderen (ca. 3.900 excl. btw), dan in Brussel of Wallonië (2.800 excl. btw). Dat is niet enkel het geval voor elk type fiets, maar gezien het groter aandeel speed pedelecs (tussen 4.000 en 6.000 € excl. btw) in Vlaanderen, zorgt dit voor een hoger gemiddelde in Vlaanderen.

De fietsleasingmarkt is niet vergelijkbaar met de automotieve leasingmarkt. In automotieve leasing heeft operationele leasing de overhand, omdat daar residuele waarden door de markt worden vastgelegd in functie van looptijd en kilometers. In de fietsleasing wordt er gekozen voor een restwaarde na een contract van 36 maanden. Deze restwaarden zijn 5%, 10% of 15% in geval van een financiële leasing. In dergelijk geval moet de leasingnemer (werkgever) de fiets als investering opnemen in de balans en deze dus afschrijven gedurende de looptijd van het leasingcontract. Indien de leasingnemer kiest voor een off-balance formule, dan is de restwaarde 16% en hoeft de werkgever geen investering op te nemen in de balans, maar wordt de (maandelijkse) leasingfactuur ingebracht als kosten.

Traxio schat dat 80% van de werkgevers die bedrijfsfietsen leasen dit doet via de formule van brutoloonruil. Werknemers kunnen via dit systeem in ruil voor een deel brutoloon, op het einde van de leasingtermijn vaak voor een klein restbedrag, een kwalitatievere fiets verwerven. De overige 20% van de werkgevers biedt een fiets aan de werknemer, zonder dat deze laatste een stuk van het brutoloon moet afstaan. In beide gevallen is er een (voor de werkgever al dan niet-verplichte) bijkomende fietsvergoeding mogelijk, die zowel voor werkgever als werknemer belastingvrij is tot 0,24 € per km.

## 1.5 Pendelfonds geeft fietspendelen een boost

Het Pendelfonds van de Vlaamse overheid subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verminderen kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring uit het fonds. De subsidie bedraagt maximaal de helft van de kosten die aan de projectuitvoering verbonden zijn met een maximum van 200.000 euro. De projectduur is maximaal 4 jaar. Bedrijven kunnen bij de indiening en begeleiding van hun projecten beroep doen op de provinciale mobiliteitspunten.

Bedrijven kunnen middelen uit het Pendelfonds gebruiken voor een reeks fietsmaatregelen: het aanleggen van infrastructuur zoals fietsenstallingen, de aankoop en leasing van bedrijfsfietsen, het gebruik van fietsdeelsystemen, kosten voor fietsonderhoud, fietsvergoedingen, de aankoop van (veiligheids-) uitrusting voor fietsers enz. De twaalfde en laatste oproep van het Pendelfonds uit 2018 stond volledig in het teken van de fiets.

Uit een impactanalyse uit 2019 waarin 77 afgeronde pendelfondsprojecten met een bereik van ong. 20.000 werknemers uit de eerste tot de achtste oproep (2007-2019) werden geëvalueerd bleek dat de modale verschuiving vooral plaats vond ten voordele van de fiets. Het procentueel aandeel autosolisten was gedaald van ongeveer 72% naar 63%. De fiets kende daarbij de grootste stijging binnen de duurzame modi: van ong. 11% naar bijna 17%. Ook bleek dat fietsmaatregelen – in vergelijking met andere actiemaatregelen zoals de organisatie van collectief vervoer – vaak aan een relatief beperkte kostprijs kon worden gerealiseerd.

## 1.6 Sensibilisatiecampagnes steeds meer bereik

De voorbije jaren ontwikkelden verschillende overheden en spelers uit het middenveld campagnes om het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren. We lijsten hieronder de belangrijkste initiatieven op:

- Op 14 mei 2020 lanceerde Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een campagne onder de noemer 'Blijven fietsen allemaal' die de Vlaming aanmoedigt om ook tijdens de corona-exit te blijven fietsen in het



woon-school en woon-werkverkeer. Affiches langs de gewestwegen moedigden fietsers aan met de slogan “Met z'n allen op de fiets. Goed bezig!”. Langs de autosnelwegen kwam er een afgeleide versie met de boodschap “Met z'n allen op de fiets. Jij morgen ook?”.

- Bike to Work is een initiatief van de Fietzersbond dat al meer dan 10 jaar bestaat. Het is de enige campagne die zich richt op werkgevers én werknemers. Het is aantrekkelijk voor werkgevers omdat het o.a. een administratieve tool biedt om de fietsvergoeding uit te keren. Werknemers verzamelen door te fietsen ook ‘bike coins’ die kortingen bieden in aangesloten winkels.

In 2019 registreerden alle gebruikers van Bike to Work samen 9.313.420 fietskilometer op hun fietskalender. Het aantal fietskilometer ligt ruim 100.000 km hoger dan in 2018. Met 49.000 accounts komt dit neer op een gemiddeld aantal van 190 geregistreerde kilometer per gebruiker. Vandaag nemen 269 werkgevers en 15.950 werknemers deel aan Bike to Work.

Bike to Work lanceerde onlangs ook een routeplanner voor fietsers onderweg naar huis of het werk. Fietsers kunnen kiezen uit de veiligste, snelste of een specifieke pendelroute. De planner werkt met kaarten van OpenStreetMap, die rekening houden met de fietsinfrastructuur in de buurt.

- In 2017 lanceerde het departement Mobiliteit en Openbare Werken de campagne: ‘de 7 km club’ om werknemers die tot 7 kilometer van het werk wonen te stimuleren om te fietsen. In 2018 werd deze campagne kracht bijgezet op het Industriepark van Sint-Niklaas met de lancering van een fietsroutekaart naar de industriezones en de mogelijkheid voor werknemers om fietsen te testen.
- Met de campagne ‘De testkaravaan komt er aan’ stelt de provincie West-Vlaanderen sinds 2014 per deelnemend bedrijf voor drie weken gratis een vloot van duurzame vervoermiddelen ter beschikking voor de werknemers. Zij kunnen speed pedelecs, plooi-fietsen, e-bakfietsen enz. testen. Ook bus- en treinpassen, Blue Bikes en carpoolmogelijkheden behoren tot het aanbod. Nadien kan de werkgever en werknemer de uitgeteste fietsen kopen aan verminderd tarief.

Intussen namen al 119 bedrijven, 15 gemeenten en 8.611 personen deel, goed voor 1.785.353 duurzame kilometers en een besparing van 235,67 ton CO<sub>2</sub>. In 2019 testten 1.169 werknemers één van de 85 fietsen, dat resulteerde in 218.106 duurzame kilometers, een stijging van 18% in vergelijking met 2018.

De campagne werd ook overgenomen door de meeste andere provincies, zij het soms onder een andere naam zoals ‘de Fietstest’.

## 2 Maatschappelijke visie

Het gebruik van de klassieke fiets, de elektrische fiets en de speed pedelec in het woon-werkverkeer nam in Vlaanderen de voorbije jaren systematisch toe tot een aandeel van 17% vandaag. Succesfactoren die daar o.a. hebben aan bijgedragen zijn de oplevering van fietsinfrastructuur door verschillende wegbeheerders, en financiële ondersteuning. Ook het meest fietsvriendelijke fiscale beleid van Europa, met een sterke stijging in het aantal fietsvergoedingen en geleasede bedrijfsfietsen tot gevolg, had hier een groot aandeel in.

Toch blijkt er nog een groot groeipotentieel te zijn omdat de meerderheid van de Vlamingen die op een fietsbare afstand van 5, 7,5, 10 of 15 km van het werk woont, nog altijd de wagen verkiest. Uit verschillende onderzoeken komt steeds naar voor dat onvoldoende, ondermaatse of onveilige fietsinfrastructuur tussen woon- en werkplaats nog steeds de grootste drempel blijft.



## 3 Aanbevelingen

### Nood aan Vlaamse data over de fiets in het woon-werkverkeer

De driejaarlijkse Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer en het jaarlijkse Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen bieden op Vlaams niveau een algemeen overzicht van het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer. Daarnaast verzamelt de Fietsberaad tijdens de tweejaarlijkse FietsTelWeek gegevens om het fietsgedrag van de Vlaming beter te begrijpen.

In 2011 werd beslist om het niet functionerende FietsGIS om te vormen tot het Geoloket Fiets. In 2015 moest het Geoloket Fiets normaal opgeleverd zijn. Dit werd ernstig vertraagd en tot op heden is het Geoloket nog niet operationeel.

Voor de MORA is het belangrijk dat de Vlaamse overheid, de vervoerregioraden, de lokale besturen en bedrijven inzicht hebben in de fietsroutes tussen woon- en werklocaties zodat eventuele infrastructurele pijnpunten snel kunnen worden aangepakt. Dit vraagt een constante monitoring via fietstelpalen- en lussen, geanonimiseerde gsm-data, enz.

De Raad adviseert de Vlaamse overheid om via een raamcontract fietstellingen te lanceren waarop alle vervoerregio's, provincies, steden en gemeenten, politiezones, bedrijven enz. kunnen bestellen. Zo kunnen vergelijkbare data worden verzameld die bruikbaar zijn voor een mobiliteitsbeleid gericht op woon-werkverkeer.

De MORA raadt ook aan om een FietsTelWeek in het teken te zetten van woon-werkverkeer en daarbij werkgevers en werknemers te betrekken.

### Zet het Pendelfonds strategischer in

Uit een impactanalyse uit 2019 bleek dat het Pendelfonds bij de deelnemende bedrijven vooral een duurzame modale verschuiving hielp realiseren naar de fiets. Minister Peeters duidt in haar beleidsnota MOW 2019-2024 dat zij het Pendelfonds wil evalueren. De MORA en de begeleidingscommissie Pendelfonds vragen al jaren om de middelen uit het fonds strategischer aan te wenden om de maatschappelijke impact van het fonds te verhogen. Dit moet het mogelijk maken om op grotere schaal een modale verschuiving naar de fiets te realiseren.

De Raad adviseert om een pendelfondsoproep vorm te geven waarbij de provinciale mobiliteitspunten bedrijventerreinen proactief aanschrijven wanneer fietsinfrastructuur zoals fietssnelwegen in hun buurt wordt opgeleverd om het gebruik ervan te stimuleren. De middelen uit het fonds worden ook beter ingezet op het niveau van een tewerkstellingszone zodat verschillende bedrijven ervan kunnen genieten. Dit impliceert bijvoorbeeld de ondersteuning van bedrijfsoverschrijdend mobiliteitsmanagement, gezamenlijke sensibilisatiecampagnes, gedeelde fietsinfrastructuur op het bedrijventerrein, deelsystemen enz. Deze bedrijfsoverschrijdende maatregelen komen zonder ondersteuning immers moeilijk van de grond.

### Ontwikkel fietsvriendelijke mobipunten op bedrijvenzones

De Vlaamse beleidsvisie mobipunten voorziet expliciet bedrijvenpolen (bedrijventerreinen of clusters van bedrijven) als locatie voor een mobipunt. Deze mobipunten zullen vooral verplaatsingen aantrekken van werknemers en zakelijke bezoekers. De vervoerregioraad neemt de regierol op voor de (inter)regionale mobipunten, de lokale overheid voor de lokale en buurtmobipunten. De beleidsvisie stelt dat kwalitatieve, diefstalveilige fietsenstallingen en fietsherstel-mogelijkheden een must zijn op alle mobipunten op bedrijvenpolen, ongeacht het niveau of de ruimtelijke context. Op (inter-) regionale mobipunten op bedrijvenpolen worden best ook deelfietsystemen voorzien.



De MORA adviseert om in elke vervoerregio per niveau prioritair een fietsvriendelijk mobipunt op bedrijvenpolen te realiseren dat kan dienen als maatstaf en voorbeeld voor soortgelijke punten in de regio.

## Breid de toolbox rond duurzame mobiliteit uit voor een fietsvriendelijkere inrichting van bedrijventerreinen

In mei 2020 lanceerde minister Peeters, met input van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Fietsberaad Vlaanderen en de Voetgangersbeweging een toolbox rond duurzame mobiliteit. De toolbox bevat verschillende concrete acties die lokale overheden (tijdelijk) kunnen invoeren zoals een fietsstraat, het verbreden van fiets- of wandel en zebra-paden, het plaatsen van extra fietsstallingen enz.

Door de combinatie van watergebonden activiteiten, vrachtverkeer en autoverkeer zijn vandaag niet alle bedrijventerreinen fietsvriendelijk ingericht. De Raad adviseert de Vlaamse overheid om samen met het Kennisnetwerk Bedrijventerreinmanagement, werknemers- en werkgeverkoepels, de Fietsersbond, Fietsberaad en andere stakeholders de toolbox uit te breiden zodat ook bedrijventerreinen permanent fietsvriendelijker kunnen worden ingericht. De casestudie<sup>48</sup> van de provincie Antwerpen uit 2018 kan daarbij als voorbeeld dienen.

## Los knelpunten voor de speed pedelec op

Omwille van de hoge kostprijs en het gunstige fiscale kader, worden speed pedelecs vandaag vooral geleased of aangekocht als bedrijfsfiets voor gebruik in het woon-werkverkeer.

De MORA adviseert om volgende knelpunten aan te pakken om het gebruik van de speed pedelec te doen stijgen:

- De wegcode geeft aan waar de speedpedelec mag rijden en waar niet. Maar op het terrein is er nog veel onduidelijkheid. Wegbeheerders kunnen door het aanbrengen van de juiste verkeersborden zelf beslissen welke delen van de openbare weg toegelaten of verboden zijn voor de speed pedelec. Dit kunnen ze met het verkeersbord waarmee de speed pedelec aangeduid wordt met het symbool van een gemotoriseerd rijwiel en letter 'P'. Vandaag gaan niet alle gemeenten en wegbeheerders altijd even logisch om met gebruik van die verkeersborden. Daarom pleit de MORA voor een duidelijk en consistente toepassing. De Raad verwijst daarbij naar de wensbeelden zoals geformuleerd door de Fietsberaad in hun 2020 advies 'Welke plaats krijgt de speed pedelec op de openbare weg'.
- Ook beleidsinstrumenten kunnen aangepast worden om duurzaam vervoer te stimuleren. Vandaag is het bijvoorbeeld niet mogelijk voor leasingmaatschappijen om 'webDIV' van de federale Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) te gebruiken voor de inschrijving van speed pedelecs omdat dit enkel is voorbehouden voor verzekeraars. Dit zorgt ervoor dat elke aanvraag manueel moet worden ingediend en behandeld en creëert problemen bij leasingmaatschappijen. Zij ervaren dit ook als een rem op de verkoop van de speed pedelec. De Raad vraagt om dit knelpunt op te lossen.

## Voer het debat over financiële en (para-) fiscale ondersteuning woon-werkverkeer

Uit een studie<sup>49</sup> uit 2019 van de European Cyclist Federation blijkt dat België het meest fietsvriendelijke fiscale beleid kent van Europa, met een sterke stijging in het aantal fietsvergoedingen en geleasede bedrijfsfietsen in het woon-werkverkeer tot gevolg.

48 Provincie Antwerpen (2018). Onderzoek naar de fietsgeschiktheid van bedrijventerreinen. Case-studie Kanaalkant. [https://www.provincieantwerpen.be/content/dam/provant/drem/dienst-mobiliteit/mobiliteitsplanning/NO\\_Fietsgeschiktheid\\_Kanaalkant\\_Eindrapport\\_DEF\\_20180409.pdf](https://www.provincieantwerpen.be/content/dam/provant/drem/dienst-mobiliteit/mobiliteitsplanning/NO_Fietsgeschiktheid_Kanaalkant_Eindrapport_DEF_20180409.pdf)

49 ECF, 'Fiscal incentives for commuting: The balance is still of', 2019, [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FiscalReport\\_ECF.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FiscalReport_ECF.pdf)



Een belangrijke kanttekening hierbij is, zoals meermaals aangegeven door OESO, dat België alle vormen van woon-werkverkeer (para-) fiscaal gunstig behandelt en ook koploper is in het fiscaal bevorderen van bedrijfswagens en openbaar vervoer. Dit zorgt ervoor dat het fiscale kader vandaag onvoldoende stuurt richting een duurzamer woon-werkverkeer. De invoering van het mobiliteitsbudget brengt voorlopig geen grote omwenteling op gang.

Omdat de fiscaal gunstige behandeling van het woon-werkverkeer sterk is gekoppeld aan de loonkostdiscussie, vraagt de Raad de Vlaamse Regering om de federale Regering aan te sporen om samen met de sociale partners het debat te voeren over welke maatregelen kunnen bijdragen aan een verduurzaming van het verplaatsingsgedrag in het woon-werkverkeer. Het MORA Mobiliteitsverslag 2016 met focus op woon-werkverkeer kan hierbij inspiratie bieden.

## Behandel deelfietsen (para-) fiscaal gelijk

Op fiscaal en parafiscaal vlak is het gebruik van een deelfiets interessanter voor een werknemer met een mobiliteitsbudget dan voor een andere gebruiker:

- Voor de werknemer met een mobiliteitsbudget geldt dat de mobiliteitskeuzes die hij maakt in pijler 2 (waaronder bv. de keuze voor een deelfiets) volledig vrijgesteld zijn van belastingen en socialezekerheidsbijdragen, ook al gebruikt hij die voor strikte privéverplaatsingen.
- Voor de werknemer zonder mobiliteitsbudget die een deelfietsabonnement op zijn naam heeft, geldt dat de door de werkgever terugbetaalde kosten van dat abonnement een belastbaar voordeel van alle aard vormen. Dat geeft enkel recht op een fiscale vrijstelling van maximum 410 euro per jaar indien de fiets voor gemengd of woon-werkverkeer wordt gebruikt, niet voor strikte privéverplaatsingen. De kosten die een werknemer maakt voor het strikte privégebruik van een deelfiets die hij op eigen initiatief inhuurt, kunnen ook niet vrij van socialezekerheidsbijdragen worden terugbetaald door de werkgever.

Om het gebruik verder te stimuleren, vraagt de MORA de Vlaamse Regering om bij de federale Regering aan te dringen voor een gelijke (para-) fiscale behandeling van deelfietsen voor werknemers met en zonder mobiliteitsbudget.

## Creëer een vereenvoudigd kader in alle sectoren voor leasing bedrijfsfietsen

De steile opmars van het aantal geleasede bedrijfsfietsen manifesteert zich vandaag vooral bij grote ondernemingen in de sectoren die werken met cafetariaplannen om medewerkers een gepersonaliseerd loonpakket aan te bieden. Kleine en middelgrote ondernemingen, vzw's enz. ervaren het kader vandaag als te complex om fietsleasing aan te bieden. Ook een groot aantal sectoren zoals openbare besturen en instellingen, de zorgsector enz. die werken met baremieke loonsystemen kunnen binnen het bestaande kader moeilijk fietsleasing aanbieden aan hun werknemers.

Ook in die sectoren en ondernemingen leeft een sterke vraag om bedrijfsfietsen via leasing te kunnen aanbieden. De MORA vraagt om samen met de sociale partners tot een vereenvoudigd wettelijk kader te komen en sociale misbruiken en ongewenste effecten te vermijden.



# Fietsbereikbaarheid economische poorten

## 1 Inleiding

Onze economische poorten, dat zijn de zeehavens en Brussels Airport, zijn een motor van economische en maatschappelijke welvaart. Ze zorgen voor 7% van het bruto binnenlands product in Vlaanderen en met 131.591 werknemers (VTE) voor 5,9% van de tewerkstelling.

Het succes van de economische poorten hangt af van een goede bereikbaarheid of hinterland-connectiviteit, zowel voor het vervoer van de goederen als voor de werknemers. Maar de bereikbaarheid komt steeds meer in het gedrang en is momenteel één van de belangrijkste bekommernissen. Vooral de wegcapaciteit komt steeds meer onder druk te staan. De verkeersvolumes en de intensiteit op het wegennet nemen gestaag toe en in het verlengde daarvan neemt ook de filezwaarte al geruime tijd toe. De maatschappelijke en economische impact van deze evolutie is enorm. De OESO raamt de economische schade van de files in België op ongeveer 2% van het BBP.

Onder meer door de omvang van de economische poorten, hun ligging in meer perifere gebieden, een vaak atypische arbeidsorganisatie met veel ploegenstelsels, een beperkter openbaar vervoeraanbod en geen gebiedsdekkende kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur, opteren veel werknemers ervoor om met de auto naar het werk te rijden. De modale verdeling van het pendelverkeer van en naar de economische poorten wijkt daardoor af van de modale verdeling van het gemiddelde woon-werkverkeer in Vlaanderen. Het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer is er groter en het openbaar vervoergebruik is er minimaal.

Ook het fietsgebruik is er nog lager dan gemiddeld, maar de laatste jaren is in sommige economische poorten een duidelijke inhaalbeweging ingezet en komen er steeds meer initiatieven op gang om het fietsgebruik te stimuleren. Deze initiatieven worden op gang getrokken door zowel de bestuurlijke instanties als actoren in de economische poorten zelf. Maar er blijven nog veel knelpunten.

De MORA heeft steeds de ambitie ondersteund om Vlaanderen verder uit te bouwen als logistieke topregio. Het is belangrijk dat de daarmee gepaard gaande verdere ontwikkeling van de economische poorten duurzaam gebeurt. Het verhogen van de bereikbaarheid door maximaal in te zetten op het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer gaat hand in hand met het verduurzamen van de logistieke keten en ligt in lijn met doelstellingen en maatregelen uit het klimaat- en energiepact.

Dit hoofdstuk geeft voor de Vlaamse economische poorten een schets van het woon-werkverkeer en gaat daarbij dieper in op het gebruik van de fiets, de fietsinfrastructuur en de knelpunten die verdere groei van het fietsgebruik belemmeren. Daarnaast worden de belangrijkste bestaande en geplande initiatieven voor meer fietsgebruik in de poorten beschreven. Op basis van deze analyses formuleert de MORA een reeks aanbevelingen die een versnelde toename van het fietsgebruik van en naar de havens en de luchthaven kunnen realiseren.



## 2 Haven van Antwerpen

### 2.1 Situering

#### Tewerkstelling

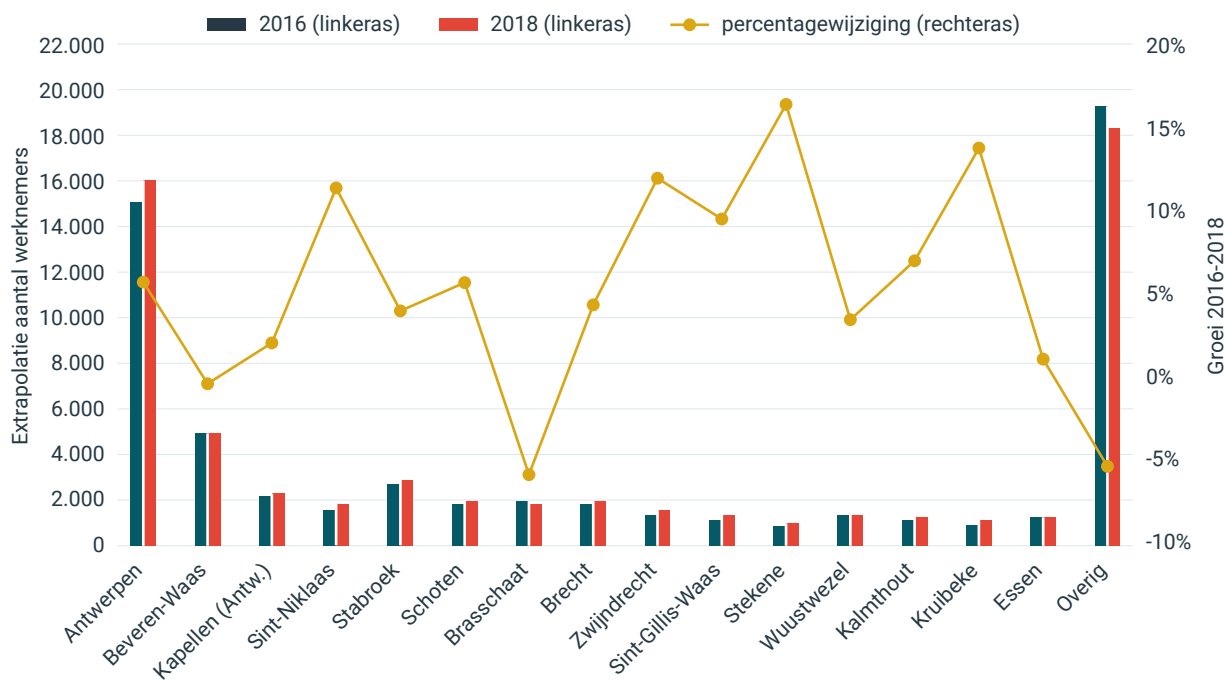
De haven van Antwerpen<sup>50</sup> kent een directe tewerkstelling van ongeveer 62.000 VTE's. In totaal zijn er ongeveer 900 bedrijven gevestigd in het havengebied. Directe en indirecte tewerkstelling samen zorgen voor ongeveer 144.000 jobs. De directe toegevoegde waarde bedraagt ongeveer 11,5 miljard euro. Directe en indirecte toegevoegde waarde samen benadert de 21 miljard euro.

Het havengebied omvat een oppervlakte van 12.068 ha, waarvan 6.784 ha op Rechteroever en 5.284 ha op Linkeroever.

#### Herkomst werknemers

De meeste werknemers komen uit de omliggende gemeenten van de haven: Antwerpen, Beveren-Waas, Stabroek en Kapellen. De laatste jaren is er vooral een groei van het aantal werknemers vast te stellen in de gemeenten Stekene, Zwijndrecht, Sint-Niklaas en Kruikebeke. Het Waasland wordt steeds aantrekkelijker als woonlocatie voor de werknemers in de haven. Dit heeft vermoedelijk te maken met de verdere ontwikkeling van de haven op Linkeroever, waardoor het zwaartepunt van de economische activiteit en de tewerkstelling meer en meer verschuift van rechter- naar linkeroever.

Figuur 19: Groei werknemers per gemeente



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

#### Woon-werkverkeer in de haven van Antwerpen

Uit een tijdsreeks is af te leiden dat de auto veruit de belangrijkste vervoersmodus is in het woon-werkverkeer. In de periode 2012-2018 is het aandeel wel afgenomen van 78,9% tot 73,6%.

50 <https://www.portofantwerp.com/nl/publications/statistieken/feiten-cijfers-2019>





Grootste stijger in de periode 2012-2018 is het fietsverkeer. Het aandeel blijft lange tijd stabiel, net boven de 6%, en stijgt tussen 2016 en 2018 van 6,2% tot 16,3%. Deze stijging is ten koste van het autoverkeer en, in beperktere mate, van het gemeenschappelijk vervoer via de werkgever. De stijging valt samen met het moment waarop elektrische fietsen en speed pedelecs ruim beschikbaar waren voor iedereen. Uit telgegevens blijkt dat de gemiddelde fietsafstand 19 km bedraagt voor een enkele rit.

Net zoals in de andere havens is het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split zeer beperkt. In 2018 gebruikte slechts 0,4% van de werknemers bus of tram voor het woon-werkverkeer, en niemand de trein.

**Figuur 20: Modal split van het woon-werkverkeer in de haven van Antwerpen (2012-2018)**

	2012	2014	2016	2018
Waterbus / veerboot	0,0%	0,0%	0,0%	▲ 0,4%
Gemeenschappelijk vervoer via werkgever	6,8%	▼ 6,3%	▼ 6,2%	▼ 5,7%
Motor / bromfiets	1,1%	▲ 3,4%	▼ 0,9%	▲ 1,0%
Auto / bestelwagen / vrachtwagen (als passagier)	4,7%	▲ 7,9%	▼ 2,3%	▲ 2,6%
Auto / bestelwagen / vrachtwagen (als bestuurder)	78,9%	▼ 74,9%	▲ 83,9%	▼ 73,9%
Trein	0,5%	▼ 0,1%	▼ 0,0%	0,0%
Tram / bus / metro (De Lijn)	1,7%	▼ 0,8%	▼ 0,3%	▲ 0,4%
Fiets	6,2%	▲ 6,5%	▼ 6,2%	▲ 16,3%
Te voet	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

## Verkeersveiligheid

Het Havenbedrijf heeft een indicator 'Veilig woon-werkverkeer' ontwikkeld. Deze geeft de kwetsbaarheid van elke transportmodus weer.

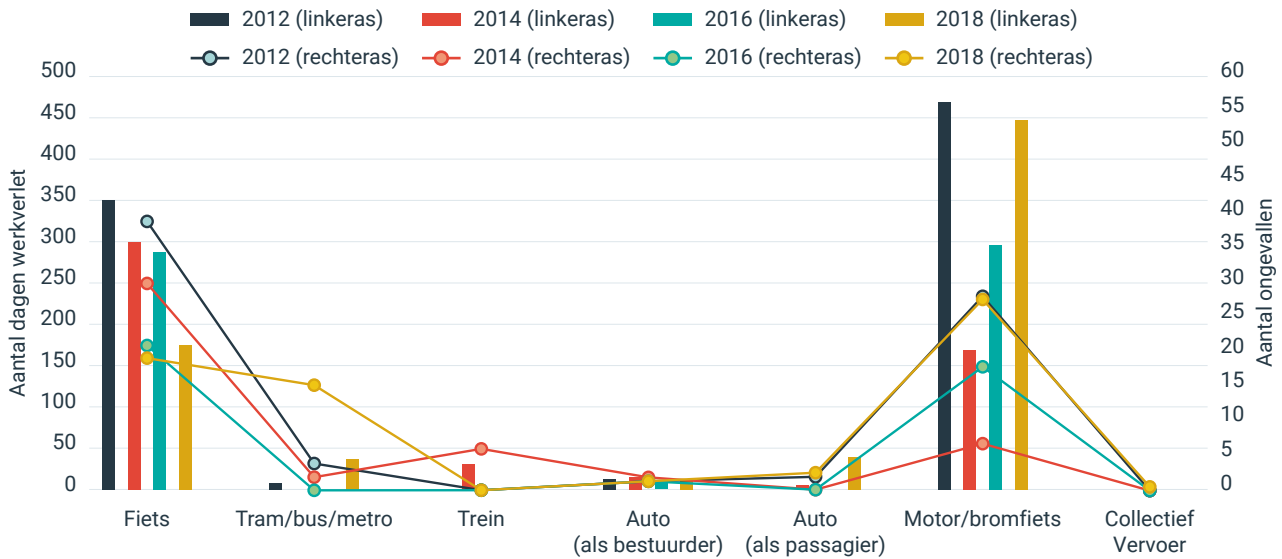
Het meeste ongevallen per 1 miljoen km gebeuren met de motor (28) en de fiets (19). Dat deze modi het meest kwetsbaar zijn, blijkt ook uit het aantal dagen werkverlet:

- Motor: 441 dagen werkverlet per 1 miljoen km
- Fietsers: 174 dagen werkverlet per 1 miljoen km

Het aantal fietsongevallen nam in 2018 sterk toe (+120%) in vergelijking met 2016. Dit is ook de periode waarin het aantal gefietste kilometers sterk steeg (+168%). De stijging van het aantal dagen werkverlet is beperkter en kent een stijging van 53%.



**Figuur 21: Figuur: Aantal ongevallen en aantal dagen werkverlet in de haven van Antwerpen (2012-2018)**



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

Het is momenteel onduidelijk hoe sterk de factor verkeersveiligheid meespeelt bij de keuze van werknemers om al of niet gebruik te maken van de fiets in de haven. Uit informele bevestigingen lijkt het dat de afstanden in het havengebied een grotere drempel zijn, hoewel verkeersveiligheid ook een rol speelt.

## 2.2 Fietsinfrastructuur

### Fietsinfrastructuur in de haven

In de haven van Antwerpen ligt momenteel 195,7 km fietspad, waarvan 64,36 km op Linkeroever en 131,35 km op Rechteroever.

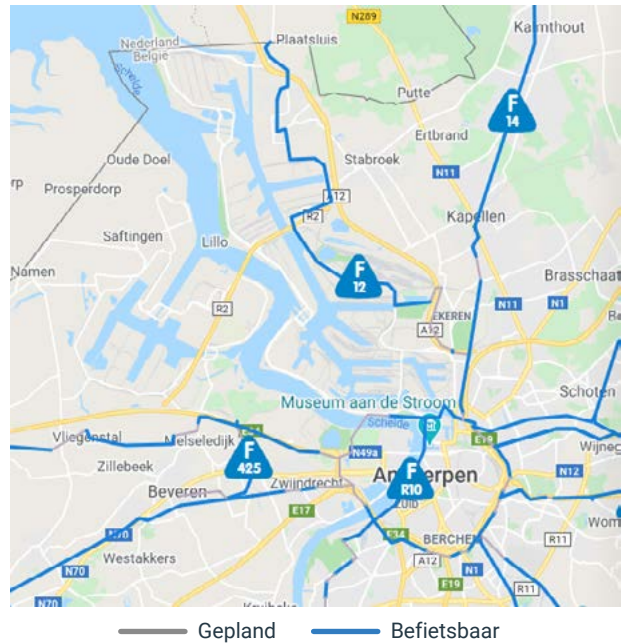
De hoofdroutes (Scheldelaan, Noorderlaan, ...) zijn goed uitgerust met fietsinfrastructuur. Ook op Linkeroever is een goede basisinfrastructuur aanwezig. Op lokale wegen is vaak geen vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig. De knelpunten liggen vooral op die plaatsen waar meerdere vervoersmodi samen komen: sluisen, bruggen en spoorwegovergangen.

De fietssnelwegen van het Vlaams Gewest zorgen voor de fietsontsluiting buiten het havengebied. Het is belangrijk dat de netwerken in de haven en die buiten de haven goed op elkaar aansluiten. Pas als er een goede aansluiting tussen het havennetwerk en de ontsluiting naar de woonlocaties, kan een goed werkend fietsnetwerk ontstaan dat fietsverkeer aantrekt.

De aanwezigheid van de Schelde, de verschillende dokken en snelwegen zoals de A12 en de E34, zorgen door hun barrière-effect voor extra omrijfactoren voor fietsers en beperken zo de fietsbereikbaarheid van de haven. De maasgrootte van de fietspaden is op dit ogenblik vrij groot.



**Figuur 22: Fietsnelwegen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk in en rond de haven van Antwerpen**



Bron: fietsnelwegen.be

### Wegwerken knelpunten

In het havengebied zijn vooral de sluisen, bruggen en spoorwegovergangen knelpunten voor fietsers.

Op de meeste sluisen is geen vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig. Sluisovergangen zijn smal en kennen gemengd verkeer, waardoor fietsers zich tussen het andere verkeer moeten begeven. Bovendien liggen er vaak ook treinsporen op de sluisen. Het gemengd verkeer maakt het bovendien moeilijk voor fietsers om treinrails te vermijden, wat een bijkomend gevaar kan zijn. Deze problemen zijn gelijkaardig voor bruggen.

Spoorwegovergangen zijn een tweede knelpunt voor fietsers. Hier is de kans dat fiets komen vast te zitten in de sporen of dat ze uitglijden op de rails. Het Havenbedrijf heeft de intentie om ervoor te zorgen dat de fietsroutes/paden zodanig liggen dat ze de sporen kruisen in een hoek van 90°. Op die manier is het kruisen van sporen veiliger voor fietsers.



**Figuur 23: Spoorwegovergang met fietspad dat in 90° kruist**



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

Het Havenbedrijf legde recent een fietspad van 2 km aan langs de Kwarikweg op Linkeroever en zette men op de bruggen van de Royerssluis een rijvak om in een afgescheiden fietspad. Ook is AWV samen met het Havenbedrijf gestart om de fietsoversteken op de Scheldelaan veiliger te maken.

Momenteel is ook een fietsbrug in aanleg aan de Van Cauwelaertsluis. Ook aan het Zandvliet – en Berendrechtssluisencomplex werkt het Havenbedrijf aan plannen voor de verbetering van de fietsveiligheid.

## 2.3 Initiatieven voor duurzaam woon-werkverkeer

In de haven van Antwerpen zijn meerdere actoren actief die de mobiliteit, zowel van personen als goederen, willen verduurzamen. In deze paragraaf gaat het Mobiliteitsverslag in op de initiatieven die deze actoren nemen.

### 2.3.1 Havenbedrijf Antwerpen

Het Havenbedrijf Antwerpen wil als operator en belangrijkste wegbeheerder een belangrijke rol spelen in het verduurzamen van het woon-werkverkeer in de haven.

#### Duurzaamheid bij het Havenbedrijf

Duurzaamheid en duurzame mobiliteit zijn aandachtspunten voor het havenbedrijf. Al jaren zetten ze in op een modal shift voor het goederenvervoer. Om hun maatschappelijke rol ten volle te spelen zetten ze ook in op het verduurzamen van het personenvervoer, zowel voor hun medewerkers als voor de medewerkers van de bedrijven in de haven.

Een bijkomende motivatie om in te zetten op het verduurzamen van het woon-werkverkeer vloeit voort uit de voorbereiding van de werken aan de Oosterweelverbinding. De wegenwerken zullen waarschijnlijk voor bijkomende hinder zorgen in een regio die al gekenmerkt is door verkeerscongestie. Het gebruik van de fiets kan de bedrijven in de haven voor werknemers vlot bereikbaar houden.

Het havenbedrijf heeft in het verleden al ingezet op de fiets met positief resultaat, zowel voor de medewerkers van het Havenbedrijf als voor de bedrijven in de haven. Mensen zijn meer en meer beginnen fietsen, vooral sinds de introductie van de elektrische fiets. Het havenbedrijf neemt meerdere mobiliteitsinitiatieven zoals (elektrisch) fietsen ondersteunen, openbaar ver-



voer-maatregelen, collectief bedrijfsvervoer, fietsleasestelsystemen.... In de volgende alinea's gaat het Mobiliteitsverslag in op de belangrijkste maatregelen, naast het voorzien van fietsinfrastructuur.

### Masterplan Fietsinfrastructuur in opmaak

Het Havenbedrijf werkt momenteel aan een Masterplan fietsinfrastructuur. Met dit plan wil het Havenbedrijf de veiligheid en het comfort van de bestaande fietspaden verbeteren en de mis-sing links detecteren in het huidige fietspadennetwerk (zowel hoofdroutes als lokale routes). De oplevering van dit Masterplan is voorzien in het najaar van 2020.

Om de veiligheid te verhogen zijn er vooral plannen om de knelpunten aan te pakken: sluisen, bruggen, spoorwegovergangen.

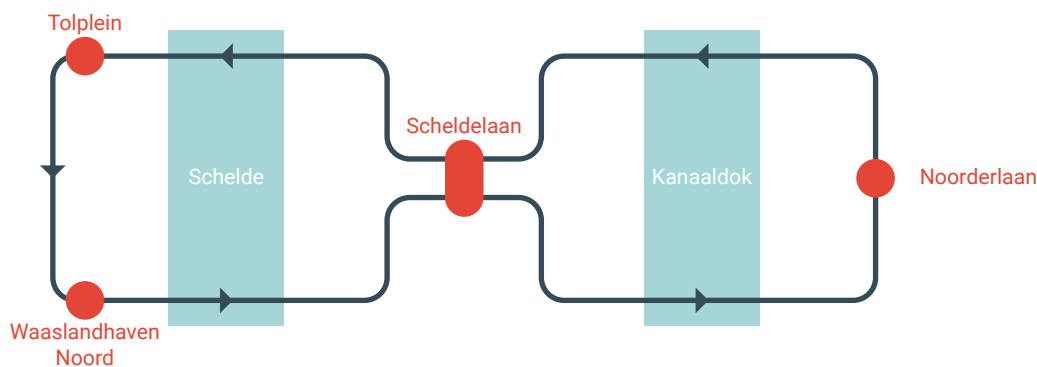
### Fietsbus

Als oplossing voor de aanwezigheid van waterlopen en dokken, die een hinderpaal vormen voor directe fietsroutes, heeft het Havenbedrijf met steun van de Vlaamse overheid en het Europese CIVITAS PORTIS-project, de Fietsbus opgestart.

De Fietsbus is een busverbinding die beide oevers van het Kanaaldok en de Schelde verbindt. De Fietsbus is in het leven geroepen om fietsers die van Linker- naar Rechteroever moeten, of omgekeerd, een omweg via de Voetgangerstunnel in het centrum van Antwerpen te besparen. Zo biedt ze de mogelijkheid aan werknemers uit de haven van Antwerpen om met hun fiets door Tijsmans- en de Liefkenshoektunnel te rijden. De bus is gratis voor werknemers uit de haven en kan zonder reservatie gebruikt worden. De bedieningstijden zijn afgestemd op werknemers die in ploegen werken: ze rijdt van 4h45 tot 23h.

Sinds de start in april 2018 hebben bijna 250.000 pendelaars gebruik gemaakt van de Fietsbus. De meest succesvolle periode tot nu toe was mei 2019 met ongeveer 12.300 gebruikers<sup>51</sup>.

**Figuur 24: Route Fietsbus**



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

### Waterbus

De Waterbus is een initiatief van het Havenbedrijf Antwerpen, waarbij de financiering zal overgenomen worden door de Vlaamse overheid<sup>52</sup>. Ze verbindt Hemiksem via de Schelde met het centrum van Antwerpen en de haven (tot Lillo). Het volledig traject Hemiksem-Lillo duurt ongeveer anderhalf uur en kent momenteel 8 haltes. Op de Waterbus is het meenemen van een fiets gratis toegelaten. Voor passagiers is de reis betalend en vraagt geen reservatie.

De Waterbus is vorm van openbaar vervoer in een gebied waar openbaar vervoer slechts beperkt aanwezig is. Ze kan dienstdoen als hoofdtraject in woon-werkverkeer waarbij de fiets als "first and last mile" kan dienen.

<sup>51</sup> Havenbedrijf Antwerpen – situatie mei 2020

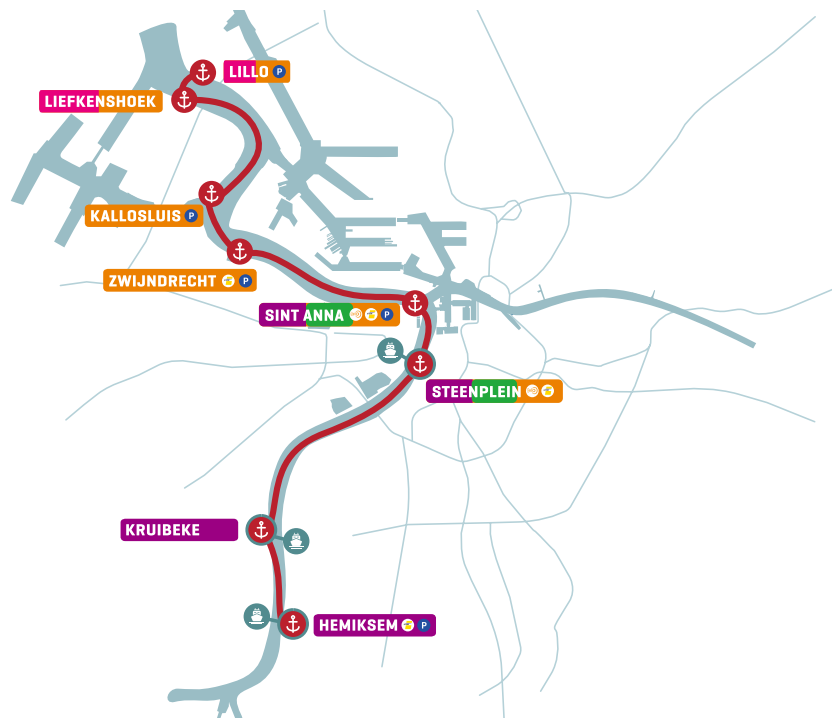
<sup>52</sup> Situatie mei 2020



Voor het woon-werkverkeer speelt de Waterbus vooral een rol als overzet tussen Linker- en Rechteroever. Het recreatief verkeer maakt meer gebruik van de langeafstandsverbinding.

Sinds de start op 1 juli 2017 vervoerde de Waterbus meer dan 1,14 miljoen reizigers<sup>53</sup>. Dit cijfer geeft het totaal aantal passagiers weer. Een onderscheid tussen woon-werkverkeer en recreatief verkeer is momenteel niet mogelijk.

**Figuur 25: Route Waterbus**



Bron: [www.dewaterbus.be](http://www.dewaterbus.be)

### 2.3.2 Alfaport Voka

Alfaport Voka zorgt voor bewustwording van bedrijven rond duurzame mobiliteit en biedt inspiratie voor het verduurzamen van vervoer. Voka Antwerpen-Waasland heeft ook specifiek een bereikbaarheids- en mobiliteitsmanager om bedrijven te ondersteunen in hun modal shift.

Alfaport Voka signaleert dat bedrijven nood hebben aan toepasbare informatie over het verduurzamen van woon-werkverkeer. Bedrijven ervaren dat te veel adviesinstanties hen benaderen en hun telkens andere maatregelen voorstellen. Het is niet altijd duidelijk wat nu de meest geschikte maatregelen zijn voor elk bedrijf. Alfaport VOKA adviseert zijn bedrijven hieromtrent.

#### Sensibiliseringsrol voor bedrijven

Alfaport Voka organiseert regelmatig overleg en webinars met de havengemeenschap rond mobiliteit in samenwerking met relevante partners zoals het Havenbedrijf, de provincie en de infrastructuurbeheerders. De sessies worden gebruikt om wegenwerken aan te kondigen, nieuwe initiatieven aan te kondigen en advies te formuleren rond mobiliteit. Nieuwe initiatieven krijgen zo in samenspraak met bedrijven meer vorm. Ook organiseren Alfaport Voka en het Havenbedrijf 2 à 3 keer per jaar een dialoogsessie over mobiliteit in en rond de haven.

Alfaport Voka heeft eveneens een website met voorstellen rond duurzame mobiliteit: [bereikbaarwerk.be](http://bereikbaarwerk.be). Deze website is gericht op een ruimer doelpubliek dan de havengemeenschap, maar heeft ook voor hen een belangrijke informatieve waarde.

53 Havenbedrijf Antwerpen – situatie mei 2020



## Informatieverstrekking voor bedrijven

Alfaport Voka informeert de bedrijven in de haven ook over de mogelijkheden van duurzame mobiliteit. De laatste jaren krijgt het verkeer van werknemers per fiets hierin specifieke aandacht.

De fiets is een nieuwe modus in het havengebied en nog niet alle havengebruikers zijn zich hiervan bewust. Recent organiseerde Alfaport Voka daaromtrent sensibiliseringscampagnes via webinars om de fietsveiligheid in de haven te bevorderen. Doelgroep waren de grote industriële en logistieke bedrijven. Aan hen werden maatregelen voorgesteld om alle bestuurders te sensibiliseren:

- Fietsers
- Vrachtwagenbestuurders o.a. over de dode hoek
- Autobestuurders o.a. over de dode hoek

Daarnaast organiseerde Alfaport recent ook sessies over fietsleasing en de mogelijkheden van mobiliteitsbudget.

### 2.3.3 Bedrijven in de haven

Bedrijven, vooral de grotere bedrijven, in de haven hebben de laatste jaren maatregelen genomen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Zij ervoeren dit als een noodzaak omdat ze werknemers begonnen te verliezen die aangaven dat de reden van hun vertrek de toegenomen pendeltijden waren. Ook het aantrekken van nieuwe medewerkers begon moeilijker te worden.

De belangrijkste maatregel die de laatste jaren genomen is, is het opzetten van fietslease-projecten. Deze maatregelen zijn in alle bedrijven een groot succes. De resultaten hiervan zijn al te zien in de gewijzigde modal split van de haven. Bij de keuze van de fietsen blijken elektrische fietsen, koersfietsen en speed pedelecs het meest populair te zijn, wat niet vreemd is gezien de afstanden in de haven. Ook op het vlak van fietsinfrastructuur hebben de bedrijven initiatieven genomen zoals het aanleggen van fietsroutes op hun eigen terreinen, aanpassen van toegangspoorten voor fietsers, enz. Andere maatregelen voor het verduurzamen van woon-werkverkeer zoals collectief vervoer aanbieden, hebben ook impact op het fietsgebruik. Door deze maatregelen zijn de werknemers minder afhankelijk van de privé-wagen.

### 2.3.4 Vervoerregio

De vervoerregio Antwerpen bevat 32 gemeenten. De haven van Antwerpen is volledig opgenomen in de vervoerregio, aangezien deze zich uitstrekt over linker- en rechteroever. Het havenbedrijf is niet vertegenwoordigd in de vervoerregioraad. Toch is er een nauwe samenwerking tussen de vervoerregio en het havenbedrijf als het gaat over het verzekeren van de bereikbaarheid van de haven. Het havenbedrijf Antwerpen ziet een formele betrokkenheid bij de vervoerregio als een meerwaarde.

Momenteel wordt het Routeplan 2030 door de vervoerregio Antwerpen omgezet in concrete maatregelen. Het openbaar vervoer in het havengebied is momenteel nog een blinde vlek. Omdat openbaar vervoer, om effectief te zijn, rekening moet houden met shifturen vraagt dit een aparte aanpak. De havengemeenschap hoopt om binnen het vervoer op maat een systeem van minibussen te kunnen opzetten.

Een ander project binnen de vervoerregio dat loopt, is het voorzien van elektrische deelfietsen in de haven.

#### Elektrische deelfietssystemen

De Vervoerregio Antwerpen heeft samen met de lokale besturen, Lantis, Alfaport Voka en het Havenbedrijf Antwerpen een aanzet gegeven tot een deelfietssysteem. De huidige planning voorziet een uitrol van het systeem tegen begin zomer 2021. Het beoogde gebied is de Vervoer-



regio Antwerpen en delen van de Vervoerregio Waasland die behoren tot het minder hinder gebied van de Oosterweelwerken. Het havengebied is hierin volledig opgenomen.

Het deelfietsstelsel zal uitgebouwd worden volgens een netwerklogica: een basisnetwerk dat een verbinding legt tussen de mobiliteitsknooppunten en een fijnmazig aanvullend netwerk voor last mile verplaatsingen. Voor het basisnetwerk zullen elektrische deelfietsen voorzien worden, voor de lokale verplaatsingen kunnen zowel elektrische als gewone fietsen ingezet worden.

Het stelsel zal liggen tussen free-floating en station-based deelfietsen. De mogelijkheid om fietsen te reserveren betekent een meerwaarde in een havengebied waar weinig andere alternatieven beschikbaar zijn.

### 2.3.5 Provincies

De provincies en het provinciaal mobiliteitspunt (PMP) zijn eveneens partners in het bereikbaar maken van de haven van Antwerpen.

De provincie Antwerpen is betrokken bij de uitbouw van het bovenlokaal functioneel fietsroute-netwerk in de haven van Antwerpen. Op dit netwerk kan de provincie ook subsidies toekennen voor de aanleg van infrastructuur.

Het PMP biedt een ondersteunende rol aan bedrijven in de haven. Ze zorgen ervoor dat bedrijven met hun vragen bij de juiste instanties terecht kunnen en ze ondersteunen hen, indien gevraagd, met mobiscans.

Samen met Alfaport Voka hebben het PMP Antwerpen en PMP Oost-Vlaanderen in de periode 2016-2017 mobiscans uitgevoerd voor bedrijvenclusters in de haven. De resultaten dienden om bedrijven en hun medewerkers individueel te adviseren en om algemene mobiliteitsmaatregelen voor het havengebied te detecteren. Op het vlak van individuele maatregelen zijn er vooral adviezen geformuleerd om carpoolen te stimuleren en om fietsleasestelsels uit te rollen.

Via het Pendelfonds zijn er eveneens subsidies toegekend aan andere projecten in het havengebied. Het eerste project was het I-bus-project dat voor collectief busvervoer in de haven zorgt. De financiering hiervan is ondertussen overgenomen door de bedrijven en de Vlaamse overheid.

### 2.3.6 Andere stakeholders

#### Slim naar Antwerpen

Slim naar Antwerpen biedt reisadvies aan naar de Stad Antwerpen voor burgers en bedrijven. Dit gebeurt via het aanbieden van een routeplanner via app of website, of via gepersonaliseerd advies. De focus van Slim naar Antwerpen is voornamelijk gericht op de bereikbaarheid van de stad. Het is ook in de stedelijke omgeving dat er verschillende vervoersmodi beschikbaar zijn voor de goede bereikbaarheid.

Het havengebied valt daardoor buiten hun directe doelgebied. De bereikbaarheidsissues van de haven vragen, door grotere afstanden en een beperkter aantal alternatieven, een andere aanpak dan deze in de stad. Voor de bereikbaarheid van de haven werkt Slim naar Antwerpen samen met het Havenbedrijf.

#### Wegbeheerders

Het Havenbedrijf is wegbeheerder op zijn grondgebied en kan daar (redelijk vrij) zelf kiezen welke infrastructuur ze waar aanleggen. Naast het Havenbedrijf zijn er nog andere wegbeheerders actief in en rond het havengebied:





- AWV werkt momenteel aan de verbetering van de fietsveiligheid op de Scheldelaan. Ook op Linkeroever lopen er projecten van AWV zoals het aanleggen van fietsinfrastructuur langs de N450.
- Lantis realiseert en financiert een deel van de toekomstige fietsverbindingen naar de haven zoals de fietsbrug aan het complex E34-R2 en de verbinding Schoten – Straatsburgbrug. Ook voorziet Lantis enkele tijdelijke fietsverbindingen zoals de fietsbrug over de E34.
- De afdeling Maritieme Toegang is verantwoordelijk voor een fietsbrug over de E34.
- Ook gemeenten op Linkeroever (Beveren & Zwijndrecht) doen inspanningen om fietsinfrastructuur naar de haven te verbeteren.

Bedrijven hebben hun eigen regels voor het vervoer op hun terreinen. De manier waarop ze omgaan met de fiets op hun terreinen is erg verschillend. Sommige bedrijven staan fietsers toe en voorzien goede fietsinfrastructuur. Andere bedrijven mijden fietsers op hun bedrijventerreinen. Zij voorzien dan vaak fietsenstallingen aan de rand van hun terrein. Fietsers moeten dan te voet of met een shuttlebus naar de werkplek.

## 2.4 Fietsgebruik in hogere versnelling?

In de haven van Antwerpen is de shift naar meer fietsgebruik ingezet. Trigger was de beschikbaarheid van elektrische fietsen en speedpedelecs die door fietsleasesystemen toegankelijk werden voor werknemers.

De groei van het fietsverkeer zal de komende jaren waarschijnlijk nog verder gestimuleerd worden door de werken aan de Oosterweelverbinding. Zij zullen de fiets tot een nog aantrekkelijker alternatief maken. Waar het autoverkeer vermoedelijk zal te maken krijgen met bijkomende hinder en tijdsverlies, zullen de fietsroutes toegankelijk blijven.

De haven kan een regio zijn die elektrische fietsen en speed pedelecs ontwikkelt tot alternatieven voor de auto. Het is een regio waar de gewone fiets weinig potentieel heeft omwille van de grote afstanden. Bovendien is er voldoende ruimte om fietsinfrastructuur aan te leggen die voorzien is op het gebruik van de snellere fietsen.



## 3 North Sea Port Flanders

### 3.1 Situering

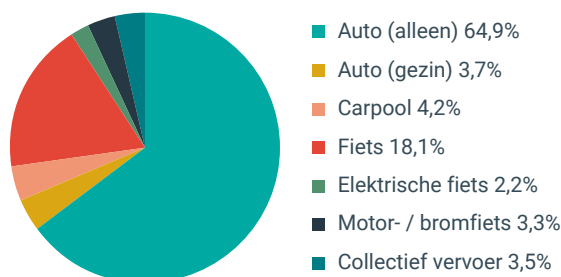
North Sea Port Flanders heeft een directe tewerkstelling van ruim 28.000 VTE. Een groot deel van deze werknemers werkt in de industrie (autoconstructie en assemblage ruim 9.000, metaalverwerkende nijverheid ca. 6.000 en chemie ca. 2.200).

De directe en indirecte toegevoegde waarde van North Sea Port Flanders bedraagt 8,49 miljard euro (2018). De oppervlakte van het Vlaamse deel van North Sea Port bedraagt 4.648 hectare<sup>54</sup>.

#### Woon-werkverkeer in het Gentse gedeelte van North Sea Port

In september 2017 publiceerde Voka-VeGHO (Vereniging voor Gentse Havengebonden Ondernemingen) zijn driejaarlijkse Mobiliteitsonderzoek van het Gentse deel van North Sea Port. Daaruit bleek dat voor het eerst meer dan 20% van de werknemers de (elektrische) fiets gebruikt voor de woon-werkverplaatsingen. In 2008 sprong 8,9% van de werknemers in de Gentse haven op de fiets, vandaag is dat aandeel gegroeid tot 20,3%. Flink meer dan het Vlaamse gemiddelde van 16,4%. Volgens de enquête zijn carpooling en Max Mobiel voor veel werknemers een onbekende. Het gebruik van het openbaar vervoer stagneert op een laag niveau.

**Figuur 26: Modale verdeling North Sea Port, Gent (2017)**



Bron: Mobiliteitsenquête Haven Gent 2017, Voka – VeGHO

Aan het onderzoek namen zestien bedrijven deel met samen meer dan 13.000 werknemers. Bijna een kwart van de werknemers woont in Gent en één op drie komt uit een buurgemeente. Gemiddeld bedraagt de woon-werkafstand voor de deelnemers 22,75 km (enkel), wat duidelijk meer is dan het Vlaamse gemiddelde van 17,2 km. Voor dit traject hebben de werknemers een gemiddelde reistijd nodig van 26 minuten (zonder file). Dit is een stijging t.o.v. 2008 (22 minuten) en 2011 (24 minuten).

### 3.2 Fietsinfrastructuur

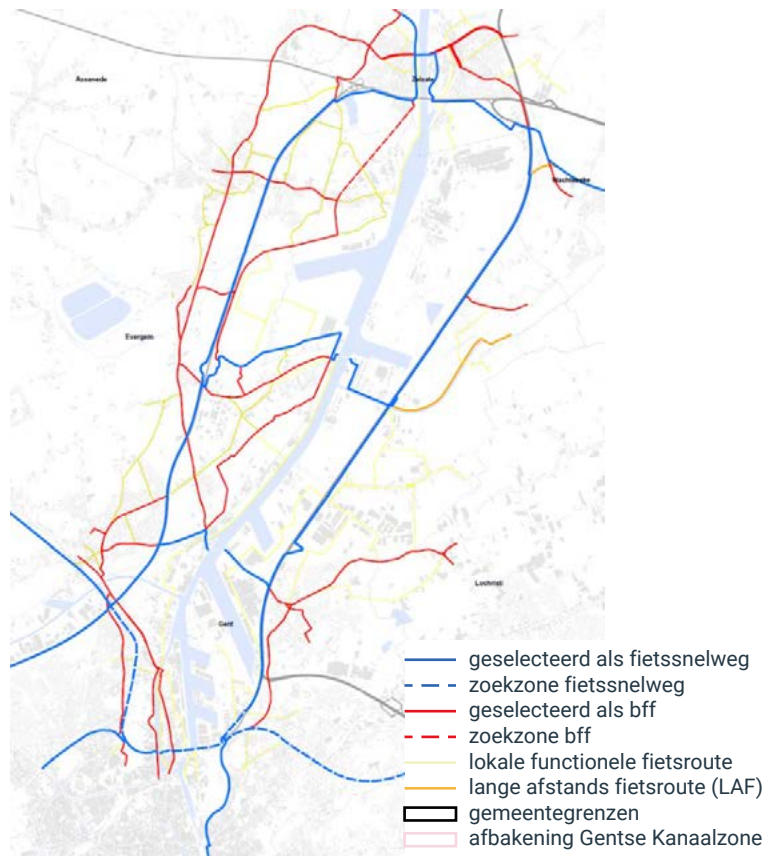
Het Project Gentse Kanaalzone is een samenwerkingsverband tussen de stad Gent, de gemeenten Evergem en Zelzate, de provincie, het Vlaams gewest en North Sea Port. Het Project Gentse Kanaalzone wil de haven in Gent ontwikkelen met aandacht voor de bewoners, de landbouwers en de natuur in het gebied. De inrichting van aangename, groene buffers maakt deel uit van het project.

Binnen dit project werd in 2018 ook het 'Raamplan fiets' Gentse Kanaalzone opgemaakt. Het gewenste fietsnetwerk bestaat uit 3 niveaus: fietssnelwegen, bovenlokale functionele fietsroutes en lokale functionele fietsroutes. Om het fietsnetwerk te realiseren, zijn acties op korte, middel-lange en lange termijn bepaald.

<sup>54</sup> De totaaloppervlakte voor North Sea Port (NSP Flanders en NSP Netherlands) bedraagt 9.100 hectare. De totale toegevoegde waarde bedraagt 14,5 miljard euro (2018).



**Figuur 27: Raamplan Fiets Gentse Kanaalzone 2018**



Bron: North Sea Port

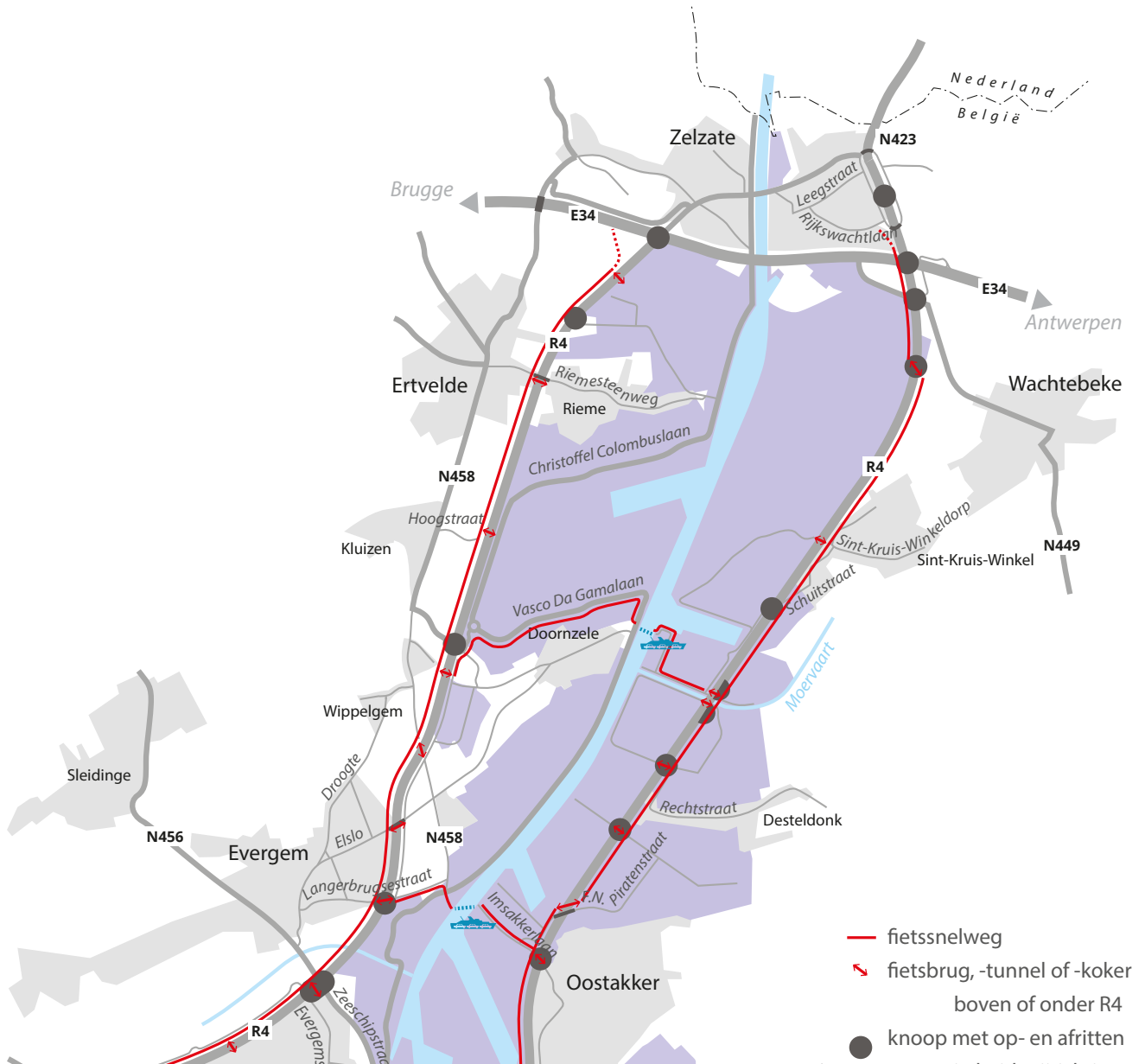
Recent werden o.a. volgende fietspaden gerealiseerd:

- In oktober 2019 werd het nieuwe deel van de fietssnelweg F402 in Gent officieel geopend. Ter hoogte van de Langerbruggestraat werd een belangrijke missing link gerealiseerd in de fietsas die de oostzijde en de westzijde van het Kanaal Gent-Terneuzen met elkaar verbindt.
- In de recent opgeleverde koppelingsgebieden 'De Nest', 'Langerbrugge Zuid', en Desteldonk werden kwalitatieve fietspaden geïntegreerd.

Binnen het project R4WO, dat de ombouw voorziet van de R4 West en Oost tot primaire wegen in Gent, Zelzate en Evergem, wordt ook fors geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Van het totale prijskaartje van 900 miljoen €, is 150 miljoen € voorzien voor fietsinfrastructuur. In totaal wordt er 25 km fietsinfrastructuur gepland: 10 km bestaande fietspaden worden omgebouwd tot volwaardige fietssnelweg en er komt ook 15 km nieuwe fietssnelweg. Er komen ook acht nieuwe fietsbruggen en 15 nieuwe fietsonderdoorgangen. Zo ontstaat een netwerk van veilige, leesbare en compleet afgescheiden fietsinfrastructuur. Fietsers zullen in de toekomst langs beide zijden van de R4 West en Oost meer dan 12 km kunnen doorrijden zonder één auto tegen te komen. Dankzij de fietsbruggen zal je ook veilig kunnen fietsen tussen de woonkernen en de havenzone.



**Figuur 28: Overzichtskaart project R4WO**



Bron: De Werkvennootschap

Volgende fiets gerelateerde projecten zitten in de pijplijn:

- In 2020 besteedt de Werkvennootschap 2 fietsbruggen afzonderlijk aan: de fietsbrug ter hoogte van de R4 West-Hoogstraat en een fietsbrug ter hoogte van R4 West-Vijfhoekstraat. De werken starten in 2020.
- In 2020 pakken het Agentschap Wegen en Verkeer en Infrabel het kruispunt Hoge Weg – Motorstraat – afrit J.F. Kennedylaan aan. Dit project zit in studiefase.
- De fietssnelweg aan de Moervaartkaai (verbinding veer met de R4WO) wordt in 2021 uitgevoerd. Dit project zit in studiefase.



### 3.3 Initiatieven ter verduurzaming van het woon-werkverkeer

Binnen het Gentse deel van North Sea Port worden heel wat initiatieven genomen ter verduurzaming van het woon-werkverkeer. We geven hieronder een overzicht van de initiatieven die North Sea Port als werkgever onderneemt en de initiatieven die andere stakeholders onderneemen binnen het havengebied. De focus ligt daarbij op de fiets.

#### 3.3.1 Bedrijfsvoering North Sea Port Gent

North Sea Port heeft een mobiliteitsbeleid om het woon-werkverkeer van de medewerkers te verduurzamen. De fiets neemt hier een prominente plaats in:

- Sinds 2015 kunnen medewerkers over een bedrijfsfiets beschikken. Sinds 2018 werd de leasefiets nog aantrekkelijker door de meer uitgebreide keuzemogelijkheden (eventueel met eigen opleg is er de mogelijkheid om te beschikken over bv. een bakfiets of koersfiets). Boven op de leasefiets krijgen medewerkers de maximaal forfaitaire kilometervergoeding.
- In september wordt een fietsmaand georganiseerd, met een startevent en een hogere vergoeding. In 2019 werd ook een event georganiseerd met een veiligheidsparcours voor fietsers, informatie rond de dodehoek voor vrachtwagens, ...
- Er werd geïnvesteerd in fietsinfrastructuur zoals fietsenstellingen – incl. laadinfrastructuur –, kleedkamers en douches.
- Poolwagens worden voorzien voor dienstverplaatsingen zodat men een vervoersmiddel heeft waarmee men van op de werklocatie naar andere locaties kan.

North Sea Port communiceert uitdrukkelijk over haar initiatieven op dit vlak als voorbeeld naar de omliggende bedrijven binnen het havengebied.

Sinds de implementatie van het mobiliteitsbeleid is het aantal fietsende medewerkers sterk gestegen. In 2017 kwamen gemiddeld 17% van de medewerkers met de fiets naar het werk. In 2018 en 2019 steeg dat tot gemiddeld 30% van de medewerkers die met de fiets komt.

Dit uit zich ook in het totale aantal gereden kilometers. Dit steeg van +/- 75.000 km in 2017 naar meer dan 120.000km in 2019. Niet enkel komen er meer medewerkers met de fiets, de gemiddelde fietsafstand van de medewerker stijgt ook. In totaal zijn er 80 medewerkers die een fiets hebben van het werk, goed voor meer dan 60% van de medewerkers.

#### 3.3.2 Initiatieven door andere stakeholders

Binnen het Gentse deel van North Sea Port nemen ook een groot aantal andere stakeholders initiatieven om het woon-werkverkeer te verduurzamen. We sommen hieronder de voornaamste initiatieven op, met focus op de fiets.

- VeGHO (Vereniging voor Gentse Havengebonden Ondernemingen) publiceert samen met VOKA en de Provincie Oost-Vlaanderen driejaarlijks een Mobiliteitsonderzoek. Dit onderzoek is mee bepalend voor de prioriteiten die zij aan het beleid aandragen. De vraag naar een versnelde oplevering van veilige fietsinfrastructuur door publieke en private spelers wordt al een tijdje als tweede prioriteit naar voor geschoven. Samen organiseren zij op regelmatige basis ook informatiesessies voor de bedrijven.
- Max Mobiel organiseert collectief werknemersvervoer van en naar o.a. het Gentse deel van North Sea Port. Het bundelt pendelaars van en naar verschillende bedrijven in eenzelfde bedrijventerrein of industriezone en brengt hen tot aan de deur van hun bedrijf. Max Mobiel vertrekt vanaf strategisch gekozen mobipunten en biedt zo een aanvulling op het openbaar vervoer. Bij Max Mobiel kunnen voor korte of lange termijn ook fietsen gehuurd worden.



- Er is een carpoolportaal actief voor het gebied van North Sea Port.
- De Provincie Oost-Vlaanderen neemt een actieve rol op bij de verduurzaming van het woon-werkverkeer in het Gentse deel van North Sea Port:
  - De provincie is vaak trekker voor de realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur in het Gentse Havengebied. Er werd ook een Fietskaart gepubliceerd voor de Gentse Haven om het functioneel en recreatief fietsverkeer te stimuleren.
  - Het provinciaal mobiliteitspunt begeleidt bedrijven bij de opmaak en evaluatie van Pendelfondsprojecten. Sinds de opstart in 2007 maakten tien bedrijven uit de Gentse Haven gebruik van middelen uit het Pendelfonds: Vegho vzw, Arcelor Steel Belgium, Anglo Belgium Corporation, Volvo Group, DSV Solutions nv, Amcor Flexibles, Gandae vzw, Victor Buyck Steel Construction, V-Formation en Ghent Handling and distribution NV (Katoennatie). De focus van de maatregelen ligt vaak op het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets.
  - De Testkaravaan, waarmee werknemers een tijd bv. fietsen kunnen testen, kwam in 2019 langs bij bedrijf Aclagro.
  - Het provinciaal mobiliteitspunt stelt ook mobiscans op voor bedrijven uit het Gentse deel van North Sea Port. In 2019 werd bv. een mobiscan opgemaakt voor bedrijf Christeys.

### 3.3.3 Vervoerregio Gent

Vervoerregio Gent omvat 23 gemeenten en telt ongeveer 677.000 inwoners. Het gaat om een grote regio, niet alleen in aantal gemeenten, maar ook in oppervlakte (ca. 1.200 km<sup>2</sup>). De regio bevindt zich op het knooppunt van een aantal belangrijke verkeersnetten zowel over spoor, over water als over de weg. North Sea Port is de belangrijkste tewerkstellingspool. North Sea Port is vertegenwoordigd in de vervoerregioraad en de ambtelijke werkgroep.

Binnen de VVRG Gent werkt men op twee sporen: een Regionaal Mobiliteitsplan op lange termijn en een korte termijn Openbaar Vervoerplan.

#### Korte Termijn Openbaar Vervoerplan

Het Openbaar Vervoerplan is een plan voor alle reguliere buslijnen van het openbaar vervoer en een concept voor het Vervoer op Maat. Op 13 mei 2020 heeft de Raad het korte termijn Openbaar Vervoersplan voorlopig vastgesteld. Het plan wordt nog definitief goedgekeurd in 2020 en treedt in werking vanaf jan 2022.

Het havengebied van North Sea Port is in het Openbaar Vervoersplan een heel specifiek gebied, de bediening van bedrijventerreinen kan moeilijk met regulier openbaar vervoer. In het voorliggende plan wordt voor de haven vooral ingezet op Vervoer op Maat, Mobipunten en een systeem van deelfietsen. Vervoer op Maat bestaat al onder de vorm van Max Mobiel, op linkeroever zal de dienstverlening, gezien de nieuwe ontwikkelingen daar, worden uitgebreid.

#### Regionaal Mobiliteitsplan

De Vervoerregioraad heeft op 3 juli 2020 de Oriëntatienota van het Regionaal Mobiliteitsplan goedgekeurd. Het Mobiliteitsplan geeft een visie op 2030, met een doorkijk naar 2050. De Oriëntatienota is de eerste stap in de opmaak van een Regionaal Mobiliteitsplan.

Het geeft de bestaande toestand weer, alsook de problemen en een aantal oplossingsrichtingen. Met als belangrijkste maatregel ter ondersteuning van het fietsbeleid: het uitbouwen van een coherent regionaal fietsroutenetwerk.



## 4 Port of Zeebrugge

### 4.1 Situering

De haven van Zeebrugge heeft een directe tewerkstelling van bijna 10.000 VTE. In de havenzone, die tot Brugge reikt, zijn ongeveer 400 bedrijven actief.

Zeebrugge is goed aangesloten op het Europese wegennet. In 2017 is ook de A11 gerealiseerd. Deze nieuwe autosnelweg zorgt voor een betere verbinding tussen de haven van Zeebrugge en het hinterland. De A11 is ook belangrijk voor een goede ontsluiting van de Oostkust. In vergelijking met de andere economische poorten wordt het wegennet in de Zeebrugse havenregio momenteel nog minder geconfronteerd met zware capaciteits- en verzadigingsproblemen.

**Figuur 29: Port of Zeebrugge**



Bron: Port of Zeebrugge

#### Woon-Werkverkeer

Gegevens over de modale verdeling van het woon-werkverkeer tonen aan dat een grote meerderheid van de havenwerknemers met de auto naar het werk komt. Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer schommelt rond de 10% (tegenover ca. 76% auto-aandeel).<sup>55</sup>

Binnen het havenbestuur zelf met 140 personeelsleden, nemen 8,6% regelmatig de fiets en 7% fietst sporadisch naar het werk.

Bij de havenarbeiders (2860 werknemers) maakt ca. 11% gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer.

Van de rechtstreeks tewerkgestelde werknemers komen de meeste werknemers uit Brugge, maar ook uit Knokke-Heist en Damme. Gegevens over de herkomst van de werknemers geven aan dat een grote groep werknemers binnen een straal van 10 km woont. Er is met andere woorden nog een duidelijk fietspotentieel aanwezig. Hiervoor is een performante fietsinfrastructuur nodig.

<sup>55</sup> Deze gegevens zijn een benadering op basis van gegevens van de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) en de Centrale der werkgevers Zeebrugge vzw (CEWEZ).



## 4.2 Fietsinfrastructuur

Het grootste gedeelte van de haven van Zeebrugge ligt binnen een zone die aan de westzijde is afgebakend door het Boudewijnkanaal en aan de oostzijde door het Leopoldkanaal en het Schipdonkkanaal. Deze kanalen vormen een belangrijke barrière voor het fietsverkeer.

Er zijn een beperkt aantal routes die kunnen worden gebruikt door fietsers om de verschillende zones in de haven te bereiken. De routes zijn bovendien quasi identiek als de routes voor gemotoriseerd verkeer. Globaal genomen kunnen de voorzieningen als onvoldoende worden beschouwd. Er wordt gewerkt aan een verbetering van de fietsinfrastructuur. Het grootste potentieel bieden de fietssnelwegen F31 en de F311 (van Zuid naar Noord) en de F34 van Oost naar West, maar er moeten nog belangrijke hiaten worden weggewerkt. Met de aanleg van de A11 bijvoorbeeld is tegelijk ook werk gemaakt van nieuwe veilige fietsinfrastructuur op het traject.

**Figuur 30: Actuele fietsontsluiting haven van Zeebrugge**



Bron: Departement MOW. Strategische Milieubeoordeling Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, 2017.

De vier wijken van Zeebrugge zijn gelegen langs de N34/Kustlaan. Op lokaal niveau betreft het dan ook de belangrijkste as. Deze as beschikt over de volledige lengte over fietspaden, maar deze voldoen echter niet aan het vademecum fietsvoorzieningen. In Zeebrugge betreft het zowel de Kustlaan (N34a)<sup>56</sup> als de Isabellalaan.

Veel werknemers werken in een ploegsysteem, waardoor de woon-werkverplaatsingen vaak 's avonds of 's nachts dienen te gebeuren. Voor fietsers vereist dit veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Die is nog onvoldoende aanwezig in, van en naar de haven.

## 4.3 Initiatieven voor het bevorderen van het fietsverkeer

Vanuit de overheid, het havenbedrijf en de private sector (al dien niet in samenwerking) komen initiatieven op gang om het fietsgebruik naar, van en in het havengebied te stimuleren.

### 4.3.1 Gezamenlijk initiatief Masterplan Fiets

Met het oog op een veilige fietsontsluiting van de haven werd gezamenlijk door de stad Brugge, de haven en de provincie een 'Masterplan fiets voor de Zeehaven van Brugge en omgeving' uitgewerkt. Het plan is een engagement van de stad om, samen met de partners zoals MBZ, provinciebestuur, AWV, enz. de fietsontsluiting van de haven sterk te verbeteren. Het masterplan dateert uit 2010 en werd in januari 2020 geactualiseerd. Een aantal bestaande fietspaden zullen aan elkaar gekoppeld worden, zodat ze een ruit vormen rond de haven.

<sup>56</sup> Fietssnelweg F34 moet hier een oplossing bieden





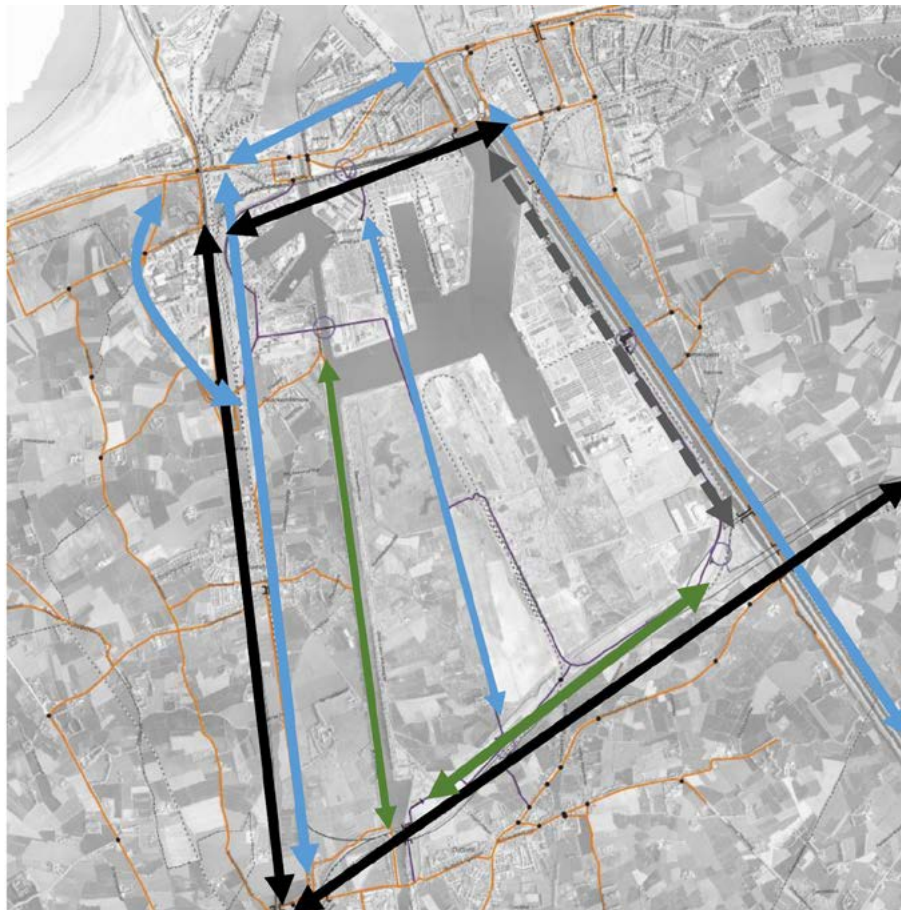
De structuur van het plan is opgebouwd uit drie verticale assen en twee horizontale assen:

- F31 fietssnelweg Brugge – Zeebrugge: is gedeeltelijk afgewerkt
- F311 tussen Knokke-Heist en Eeklo: is afgewerkt
- Nieuwe fietsroute via de nieuwe brug over het verbindingdok. Deze brug moet fietsen in de achterhaven een stuk veiliger maken. De nieuwe brug zal een afgescheiden fietspad met een dubbele richting bevatten: is gepland, de start van de bouw is voorzien voor het najaar van 2020
- Fietspad langs de A11: afgewerkt
- Fietssnelweg F34 langs de kustbaan (Knokke-Heist – Nieuwpoort): gepland.

De fietsontsluiting voor het woon-werkverkeer tussen haven en aanpalende polderdorpen is in belangrijke mate opgenomen in het project voor de aanleg van de A11.

In het masterplan wordt rekening gehouden met de locatie van de nieuwe zeesluis ter hoogte van de Visart site. In het kader van dit complex project worden ook verschillende fietsassen gerealiseerd.

**Figuur 31: Actualisatie Masterplan Fiets**



Bron: presentatie Port of Zeebrugge, 2020

## 4.3.2 Vanuit de stad Brugge

### Revitaliseringsstudie van Zeebrugge

In 2015 kreeg Stad Brugge van de Vlaamse overheid een subsidie van 90.000 euro voor het stadsvernieuwingsproject 'De revitalisering van Zeebrugge'. De toelage werd gebruikt voor de opmaak van het plan 'Toekomst Zeebrugge vandaag en morgen' dat dient als een leidraad voor alle toekomstige ontwikkelingen in Zeebrugge.



De studie (2016) onderzocht ook welke fietsinitiatieven nodig zijn om de gemeente te doen heropleven. Dankzij een fietssnelweg naar Brugge (F31) en Oostende (F34) moet fietsen naar en in Zeebrugge veiliger en sneller worden. Er wordt een functioneel fietsroutenetwerk uitgewerkt in de achterhaven. Het is de ambitie om ook de Kustlaan op termijn veiliger en aantrekkelijker te maken.

Na de keuze voor de Visartsite als voorkeurslocatie van het complex project Nautische toegankelijkheid haven Zeebrugge, werd een addendum aan de studie toegevoegd. Een van de prioriteiten uit de studie is de verbondenheid tussen de wijken van Zeebrugge: Zeebrugge-Dorp, de Vissershaven, de Stationswijk en de Strandwijk. Als onderdeel van de leefbaarheidsstudie worden een wandel- en fietsverbinding tussen deze vier wijken onderzocht.

### 4.3.3 Vanuit het havenbestuur

Vanuit het havenbestuur wordt geholpen om het recreatief-toeristisch fietsverkeer mee te promoten, op trajecten die langs/rond de haven lopen. Zo is er een mountainbike-route rond de haven en er is de kustfietsroute die de haven passeert.

Jaarlijks organiseert het havenbestuur een haventriatlon, met een deel dat per fiets dient te worden afgelegd.

Bij nieuwe wegenisprojecten wordt ook steeds aandacht besteed aan de fietsers en wordt bekeken hoe de veiligheid van de fietsers verbeterd kan worden. Een goed voorbeeld is de nieuwe brug over het Verbindingsdok met afgescheiden fietspad.

**Figuur 32: Impressie van de nieuwe brug over het Verbindingsdok**



Bron en copyright: TM Artes Depret NV – Artes Roegiers NV – Victor Buyck Steel Construction NV – Agidens Infra Automatisatie NV

### 4.3.4 Vanuit de Provincie

#### De testkaravaan

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen lanceerde in 2014 een campagne voor woon-werkverkeer: "de testkaravaan komt eraan!". De testkaravaan verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen die de werknemers van bedrijven gedurende twee weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De testkaravaan bestaat uit elektrische fietsen, speed pedelecs, vouwfietsen, elektrische bakfietsen en fietskarren. Nieuw in het testaanbod vanaf 2020 zijn de



elektrische familietandems. Het aantal deelnemende bedrijven in en rond de haven van Zeebrugge is beperkt:

- Tropicana: 41 deelnemende werknemers (= 14% van het totale personeelsbestand van de Zeebrugse vestiging). Samen legden zijn 13.580 duurzame kilometers.
- Gepland in 2021: ECS2XL (dienstverlening voor intermodaal transport en logistieke oplossingen voor de geïntegreerde supply chain): met 64 deelnemende werknemers.

### Pendelfonds

Tot nu toe diende één bedrijf (ICO) een pendelfondsdossier in maar het kreeg geen subsidie.

### Bereikbaarheidskaart

MBZ en de Zeebrugse havengemeenschap werken mee aan een initiatief van POM West-Vlaanderen, waarbij voor het havengebied Zeebrugge een digitale bereikbaarheidskaart wordt ontwikkeld. Daarbij krijgt de werkzoekende een overzicht van de vacatures op kaart en info over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en een overzicht van de faciliteiten die het bedrijf voorziet voor fietsers.

## 4.3.5 Vanuit de vervoerregio Brugge

De vervoerregio Brugge heeft op 25 mei 2020 het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 voorlopig vastgesteld. De haven van Zeebrugge en de bedrijvzones in het noorden van Brugge worden als een belangrijke attractiepool gezien. De fietsinitiatieven (in het kader van vervoer op maat) in het plan t.a.v. de haven zijn gefocust op deelfietsen.

Volgens het plan bieden in eerste instantie stations en mobipunten ter bediening van de haven en bedrijventerreinen het meeste potentieel. Aanvullend op de havenbus worden deelfietsen voorzien voor de bereikbaarheid van de noordelijke bedrijvzones en de haven. De deelfietsen worden voorzien aan de mobipunten Brugge Noord (Blauwe Toren), Dudzele, Zeebrugge Dorp en Heist (station).

Aansluitend op het OV-plan wordt gewerkt aan het overkoepelende regionale mobiliteitsplan. Eén van de speerpunten wordt de ontsluiting voor de zeehaven. Door de aanleg van de A11 is de bereikbaarheid van de haven voor gemotoriseerd verkeer al flink vooruitgeholpen. Ook een inhaalbeweging voor het personenvervoer per fiets en openbaar vervoer is wenselijk.

### Het complex project voor de nautische toegankelijkheid van de haven biedt fietskansen

De Vlaamse regering gaf in 2016 de startbeslissing voor de realisatie van het complex project "Verbeteren van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge". Ondertussen werd het voorkeursbesluit, met de keuze voor de realisatie van een nieuwe, grotere zeeluis in combinatie met de aanleg van de Nx, goedgekeurd. Momenteel zit het project in de zogenaamde uitwerkingsfase waarbij het geselecteerde voorkeursalternatief op detailniveau wordt onderzocht.

Verbetering van de fietsinfrastructuur zal prominent worden meegenomen in de verdere uitwerking en realisatie van het project. Het voorkeursbesluit geeft aan dat inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen cruciale randvoorwaarde zijn bij de verdere uitwerking van het ontwerp binnen het projectgebied. Via de ontwikkeling van een veilig en comfortabel fietsnetwerk kan immers een belangrijke impuls worden gegeven aan het gebruik van de fiets in en om de haven.

In de uitwerkingsfase van het project, dat moet leiden tot een projectbesluit, wordt het fietsaspect prominent meegenomen in de geplande onderzoeken, onder meer:

- Naar kwalitatieve fietsverknoppingen: drie belangrijke fietsverbindingen doorkruisen het projectgebied: F34 (fiets snelweg Kust), F31 en de functionele fietsroute langs het Boudewijnka-



naal tussen Zeebrugge en Brugge. Deze fietsroutes kunnen onderling worden verknoopt en gekoppeld aan de mobiliteitshubs (station, halte).

- Verbindingen tussen de wijken: voornamelijk de nieuwe zeesluis verdeelt door zijn positie Zeebrugge in twee slecht met elkaar verbonden delen: de Strandwijk en de Stationswijk aan de ene kant, de Visserswijk en Zeebrugge-Dorp aan de andere zijde. Een studie moet antwoord bieden hoe men een kwalitatieve fiets- en wandelverbinding tussen de verschillende wijken kan realiseren.
- Fietssnelwegen: Er is een plan om tussen Oostende en Knokke-Heist een fietssnelweg (F34) te realiseren over lengte van ca. 50 km. Hiervan is momenteel ca. 25 km gerealiseerd. De locatie van de toekomstige fietssnelweg ter hoogte van Zeebrugge en het projectgebied zal nog nader onderzocht worden. Bij de F311 (toegang tot de zuidelijke achterhaven) die Knokke met Eeklo verbindt, is 14 km gerealiseerd van de geplande 28 km. Een aansluiting met F31 (Brugge-Zeebrugge) is in onderzoek.
- De Nx: op de geplande Nx worden verkeersveilige comfortabele fietsvoorzieningen onderzocht met ongelijkvloerse kruisingen en maximale loskoppeling van de primaire weg.
- Zone van de Zeesluis: de basculebruggen worden ingericht met voetpad en dubbelrichtingsfietspad. Het is de bedoeling om conflicten met overig wegverkeer te minimaliseren.

Het is de bedoeling een sterke interactie op te zetten tussen het complex project en het Masterplan fiets. Die wisselwerking wordt gerealiseerd binnen het bouwtechnisch onderzoek en de discipline mobiliteit in het MER.

## 5 Haven van Oostende

De haven van Oostende is geen typische overslaghaven, met uitzondering van de aanvoer van zand en grind voor de bouwsector en relatief kleine hoeveelheden stukgoed en minor bulks. De haven is daarentegen wel zeer actief in de offshoresector, met name in functie van de aanleg en het onderhoud van windmolenparken in zee. In totaal werken er in de haven van Oostende bijna 5.000 VTE.

Het Havenbedrijf Oostende is zelf niet actief in het stimuleren van acties ter bevordering van het fietsgebruik in de haven, maar in het bestuursakkoord van de Stad Oostende wordt wel veel aandacht besteed aan het bevorderen van het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer. Het Havenbedrijf constateert wel een hogere vraag voor douches voor werknemers, wat mogelijk wijst op een toenemend gebruik van de fiets.

De Kustfietsroute, een initiatief van provincie, loopt dwars door de haven van Oostende.



# 6 Brussels Airport

## 6.1 Situering

### 6.1.1 Woon-werkverkeer en passagiersverkeer

#### Werknemers Brussels Airport Company en bedrijven in omgeving

Ook voor de modal split van werknemers van Brussels Airport Company (BAC) bestaan cijfers. Deze hebben specifiek betrekking op de ±1000 werknemers van BAC. Het fietsaandeel voor medewerkers van BAC ligt momenteel rond 2%. Dit percentage heeft betrekking op 'officiële fietsers'; vaak merkt BAC dat de fietsenstallingen dusdanig gevuld zijn dat er ook werknemers zijn die eerder occasionele fietsers zijn. BAC wil deze stijging de komende jaren verderzetten.

Er bestaat nog geen centrale coördinatie op vlak van data rond modal split in het woon-werkverkeer van de bedrijven in de luchthavenregio. Samenwerking op vlak van (data over) woon-werkverkeer tussen BAC heeft vooral betrekking op bedrijven die zich op de terreinen van BAC bevinden. Deze bedrijven, waaronder Deloitte, KPMG, enz., werken samen met BAC omdat ze een groot deel van hun infrastructuur sowieso al delen (fietsenstallingen, autoparkings, toegangswegen, enz.).

#### Passagiers Brussels Airport

Er bestaat een onderzoek naar de modal split van passagiers. Brussels Airport Company (BAC) heeft ook een wensbeeld voor de komende jaren/decennia.

Momenteel is het fietsaandeel in de modal split van vertrekkende (en aankomende) passagiers verwaarloosbaar, namelijk 0,02% van de vertrekkende passagiers in 2018-2019.

### 6.1.2 Streefdoelen en toekomstige modal split

#### Vlaamse doelstelling

Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 bevat, in navolging van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, de volgende passage: "Het aandeel **duurzame vervoersmiddelen** moet in het woon-werkverkeer toenemen tot minstens 40 procent. Binnen de stedelijke gebieden van **Brussel/Vlaamse Rand**, Antwerpen en Gent streven we naar **een toename tot minstens 50 procent.**"

Vlaanderen legt dus de doelstelling op een 50-50 modale verdeling in de Vlaamse Rand, en dus in ook in de regio rond Brussels Airport.

#### Brussels Airport

BAC wil een toename van de modus fiets voor zowel woon-werkverkeer als passagiers. Tegen 2040 streven ze naar een 50-50-verdeling voor duurzame modi – auto, en dit voor werknemers en passagiers samengeteld.

De streefdoelen inzake modale verdeling zijn gelinkt aan de verwachte groeimarges in het aandeel passagiers en de verwachte groei van de luchthaven, o.m. gebaseerd op gegevens van de International Air Transport Association. Op basis van deze gegevens wordt een voorspelling van de groei in tewerkstelling gedaan en een prognose van hoe de modale verdeling de komende jaren zal evolueren bij ongewijzigd beleid. Aan de hand van die gegevens kan BAC plannen en sturen.



## Bedrijven in de luchthavenregio

Niet alle bedrijven in de omgeving van de luchthaven beschikken over metingen van de modale verdeling onder werknemers<sup>57</sup>. Toch onderschrijven de bedrijven die zich samen met BAC op de luchthaventerreinen bevinden de doelstellingen rond de toekomstige modale verdeling zoals vastgesteld door BAC. De 50-50-verdeling geldt dus voor de ganse luchthavenregio, inclusief bedrijven op Brucargo.

Onder meer voor onderzoek naar de stand van zaken en een nulmeting van modale verdeling werken deze bedrijven nauw samen met Aviato, het tewerkstellingscentrum voor de omgeving van Brussels Airport.

## 6.2 Fietsinfrastructuur

### Infrastructuur op de luchthaventerreinen

BAC heeft recent al verbeteringen aangebracht aan het fietsnetwerk en parkeermogelijkheden op de luchthaventerreinen zelf.

### Verbeteringen met het oog op veiligheid en comfort

- Noodzakelijke herstellingen
- Signalisatie en goed zichtbare wegmarkeringen
- Volledig uitgewerkte routes tussen toegangspunten luchthaven, via/tot aan de terminal en het 'Airport Business District'.

**Figuur 33: Voorbeelden van vernieuwde fietsinfrastructuur op terreinen Brussels Airport.**



**From airport entry (roundabout)...**



**...alongside A201 main access road...**



**...to new public drop-off...**



**...and through to Airport Business District**

Bron: presentatie Brussels Airport Company

<sup>57</sup> Als uitbater van de luchthaven kent BAC het aantal parkeerplaatsen die elk bedrijf heeft. Op basis daarvan werd een inschatting gemaakt van de modale split voor de ganse luchthaven (inclusief Brucargo). Voor de werknemers van BAC wordt uitgegaan van een modale verdeling van 80-20 met 80% auto en 20% duurzame mobiliteit. Voor passagiers zit de modale verdeling momenteel op 60-40. BAC heeft een 50-50 modale verdeling naar voor geschoven als streefdoel voor de gehele luchthaven, waardoor automatisch andere bedrijven betrokken worden.



## Fietsenstallingen en laadpunten

- Fietsparkeren kan in sommige parkeergebouwen
- Fietsenstallingen zijn momenteel niet altijd comfortabel, beveiligd, of zeer uitgebreid.
- Maar! Steeds meer fietsenstallingen met camerabewaking
- Meer laadpunten voor elektrische fietsen
- Ook nieuwe en comfortabele parkeerinfrastructuur voor fietsen bij de brandweerkazerne en in de gebouwen van Deloitte/KPMG

## Fietsinfrastructuur in de luchthavenregio

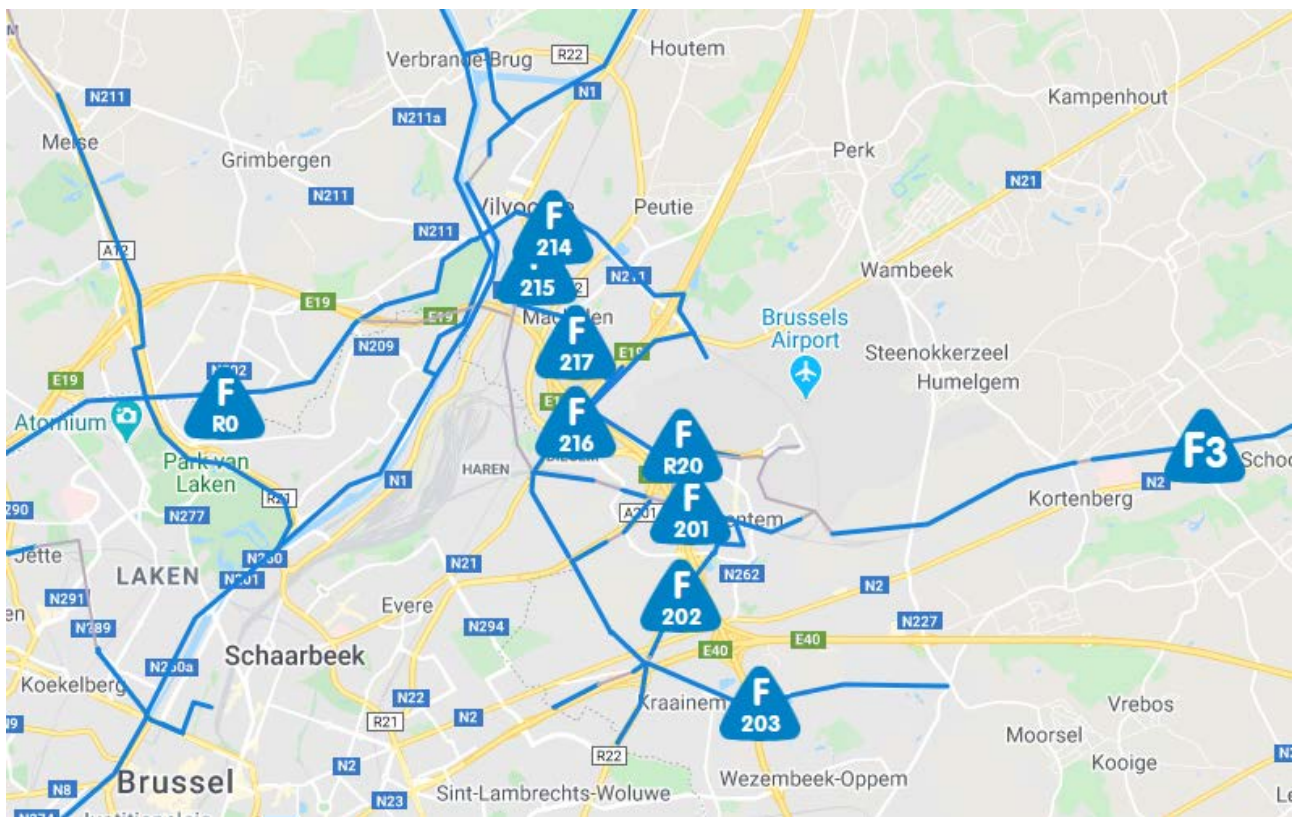
De fietspaden op de luchthaventerreinen zijn nog niet allemaal aangesloten op de grote fietsassen in de buurt. Wel zijn er al een aantal belangrijke fietssnelwegen in de buurt.

Er zijn nog een aantal belangrijke missing links, onder meer op de fietssnelwegen zelf, maar ook in de aansluitingen tussen fietssnelwegen en de luchthaventerreinen.

De voornaamste **fietssnelwegen** zijn:

- F3 Leuven-Brussel
- F1/F214 Antwerpen-Brussel, met aftakking richting Brucargo
- F201 Luchthaven-Brussel (takt aan op F3)

**Figuur 34: Fietssnelwegen omgeving Brussels Airport.**



Bron: <https://www.fietssnelwegen.be>

Ook het systeem van fietsknooppunten biedt mogelijkheden om met de fiets tot bij Brussels Airport te geraken. Hoewel dit netwerk aanvankelijk recreatief bedoeld was, gebruiken werknemers in heel Vlaanderen deze netwerken voor hun woon-werkverkeer.



**Figuur 35: Inbedding Brussels Airport in netwerk fietsknooppunten.**



Bron: presentatie Brussels Airport Company

### S-bocht tussen fietssnelweg F3 en Brussels Airport

Zoals zichtbaar is op bovenstaande kaart met fietssnelwegen in de omgeving van Brussels Airport is er een missing link tussen de druk bereden fietssnelweg F3 Leuven-Brussel en de terreinen van Brussels Airport. Al sinds meerdere jaren bestonden er plannen om deze missing link, de zogeheten S-bocht, aan te leggen. Problemen met financiering en afstemming tussen verschillende stakeholders zorgden echter voor vertraging.

Recentelijk kwam de uitvoering van dit infrastructuurproject echter in een stroomversnelling. Op 3 juli 2020 besliste de Vlaamse Regering om ca. 513.000 euro subsidie toe te kennen aan Brussels Airport Company voor de aanleg van de S-bocht. De Provincie Vlaams-Brabant kende eenzelfde subsidiebedrag toe aan BAC. In augustus 2020 is de aanleg van deze missing link daadwerkelijk gestart.

## 6.3 Initiatieven woon-werkverkeer en fietsbereikbaarheid

### 6.3.1 Huidige initiatieven

#### Werknemers BAC

- Fietsvergoeding
- Overdekte fietsenstalling met laadpunten
- Douches
- Fietsleasing (al dan niet elektrisch) mogelijk in het mobiliteitsbudget (voor kaderleden) of via eindejaarbonus
- Beperkte campagnewerking via European Mobility Week





## Werknemers bedrijven luchthavenregio

- Fietsvergoeding in sommige bedrijven
- Overdekte fietsenstallingen met laadpunten
- Onduidelijk waar/hoeveel douches voorhanden
- Fietsleasing (al dan niet elektrisch) bij sommige bedrijven
- Onduidelijk of er bewustmakingscampagnes rond fiets worden uitgevoerd

## Pendelfonds

Verschillende bedrijven in de omgeving van de luchthaven hebben al Pendelfondsprojecten opgezet. EY, Deloitte, Brussels Airlines en Arval zijn maar enkele voorbeelden. Net al bij andere bedrijven geldt echter dat het Pendelfonds in de huidige vorm niet voor alle bedrijven werkt: er moet voldoende mankracht zijn om dit project samen te stellen en op te volgen, en het bestaan van het fonds moet uiteraard gekend zijn.

De specifieke omstandigheden en noden van BAC en de omliggende bedrijven vragen volgens de MORA om een andere insteek voor ondersteuningsmechanismen zoals het Pendelfonds. Bedrijfsoverschrijdende Pendelfondsprojecten zijn nu eerder zeldzaam. Volgens de MORA moeten deze samenwerkingsverbanden aangepast en opgeschaald worden om aan te sluiten bij de specifieke noden van BAC en de andere Vlaamse economische poorten. Zo zal de efficiëntie van dergelijke projecten toenemen. Een gerichte oproep naar samenwerkingsverbanden binnen de economische poorten is hierbij een belangrijke eerste stap.

## Proefproject Smart Bike Path

Dit proefproject rond slimme fietsroutes in de omgeving van de luchthaven is een samenwerking van BAM België en VUB. Het proefproject zal via Brussels Airport Company verlopen en BAC heeft eveneens naburige bedrijven zoals Deloitte, KPMG en Microsoft gecontacteerd om mee te werken.

## 6.3.2 Geplande initiatieven

### Brussels Airport Company

BAC neemt zelf initiatieven om de fietsbereikbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld op vlak van parking, signalisatie en wayfinding. Enkele voorbeelden:

- Nieuwe fietsparking in de buurt van het busstation (werken vanaf 2020)
- Verbeteringen signalisatie en bewegwijzering, inclusief digitale hulpmiddelen (onderzoek loopt)
- Verbeteren basis fietsinfrastructuur (lopend)
- Meer laadpunten voor elektrische fietsen
- Grotere focus op waardevolle input van gebruikers door samenwerking met Fietsersbond, Fietsberaad, Velo, Mobipunt.be, enz.
- Nog meer inzetten op bewustmaking via Marktplaats voor mobiliteit en European Mobility Week

### Bereikbaarheidsstudie Aviato en HIVA

In de nabije toekomst zal Aviato samen met HIVA een studie doen naar de bereikbaarheid van (jobs in/rond) de luchthaven. Deze studie zal vermoedelijk een aantal nieuwe bevindingen/data opleveren m.b.t. de huidige en gewenste modale verdeling en bereikbaarheid van de luchthaven.



## 6.4 Vaststellingen

### 6.4.1 Trage realisatie noodzakelijke fietsinfrastructuur

Heel wat cruciale fietsinfrastructuur in de omgeving is momenteel een missing link:

- Sommige fietssnelwegen hangen samen met het complexe project R0 en hangen dus vast aan het tempo dat wordt bepaald door de planning van de Werkvennootschap.
- De opstart van de werken voor de fietsbrug die de Brucargozone moet verbinden met het fietsnetwerk in de omliggende regio heeft vertraging opgelopen (start werken in loop van 2021).
- De S-bocht die moet zorgen voor de aansluiting met fietssnelweg F3 Leuven-Brussel heeft vertraging opgelopen. Dit project wordt voor een aanzienlijk deel door BAC gefinancierd, maar de bijdrage vanuit de Vlaamse overheid heeft vertraging opgelopen. Vermoedelijke start: augustus 2020.
- Tussen de geplande S-bocht op de terreinen van de luchthaven en de F3 Leuven-Brussel is nog een missing link. Er bestaan nog geen plannen voor deze aantakking omwille van een discussie over het gewenste traject tussen provinciale en lokale besturen.

### 6.4.2 Geen centrale coördinatie fietsbereikbaarheid (en duurzaam woon-werkverkeer) in de luchthavenregio.

#### Veel aanspreekpunten fietsinfrastructuur

Er zijn veel aanspreekpunten voor fietsinfrastructuur in de omgeving van de luchthaven. Hierdoor is het niet altijd duidelijk waar bedrijven terecht kunnen met vragen. Een aantal van de actieve spelers zijn:

- De Werkvennootschap; hier is geen specifiek aanspreekpunt voor fietsbereikbaarheid. Wel is er een specifiek aanspreekpunt voor het project rond de R0 en de fietssnelweg F102.
- Departement MOW en de provincie Vlaams-Brabant; bijvoorbeeld voor overleg over de fietsbrug richting Brucargo, voor vragen rond andere fietssnelwegen.
- De bedrijven zelf; het is niet voor alle bedrijven duidelijk wanneer ze iets voor eigen rekening moeten doen m.b.t. (fiets)bereikbaarheid.

#### BAC coördineert – maar kan dit niet altijd

In de mate van het mogelijke coördineert BAC rond mobiliteit en bereikbaarheid. Dit is voornamelijk het geval bij het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid, bereikbaarheidsinitiatieven en infrastructuur op de luchthaventerreinen (vaak samen met bedrijven die ook op de terreinen gevestigd zijn).

De samenwerking met bedrijven die in de omgeving maar niet op de terreinen van de luchthaven zitten, verloopt minder vlot. Hier lijkt de trekkende rol van BAC te ontbreken.

#### Verschil cargo- en passagiersbedrijven

Veel bedrijven zitten met vragen rond mobiliteit. De noden verschillen sterk van bedrijf tot bedrijf en de noden van bedrijven die werken rond passagiersvervoer verschillen danig van de noden van cargobedrijven.

De cargobedrijven zijn momenteel gestroomlijnder georganiseerd wanneer het op hun bereikbaarheid aankomt. Hun noden zijn immers vaak dezelfde: hoe krijgen we mensen naar een



terrein dat zich verder van de terminal en het treinstation bevindt, op alle mogelijke uren van de dag. Passagiersbedrijven daarentegen lijken – meer dan de cargobedrijven – op een meer individuele basis te werken.

Er bestaat dus nog geen echt gemeenschappelijk forum dat alle vragen, wensen, ideeën, praktijken, enz. bundelt.

### 6.4.3 Koppeling bereikbaarheid en openstaande vacatures verloopt lastig

Er bestaan veel missing links tussen openstaande vacatures en bereikbaarheid: moeilijk bereikbare jobs (al dan niet op bepaalde momenten van de dag) zorgen ervoor dat vacatures moeilijk ingevuld raken. De grootste uitdaging voor 'remote economic areas' zoals de luchthaven ligt vaak in het vinden van de juiste profielen. Voor sommige jobs is een laaggeschoold profiel ideaal. Laaggeschoolden zijn echter ook de mensen die meest geconfronteerd worden met vervoersarmoede. Zij beschikken vaak niet over een wagen en/of rijbewijs. Een ander mogelijk probleem is dat sommige mensen evenmin over een fiets beschikken, of ze niet veilig of met voldoende vertrouwen fietsen. Wanneer openbaar vervoer dan onvoldoende aansluit bij bv. werken in shifts ontstaat een onmiddellijke mismatch.

#### Bereikbaarheidskaarten Aviato

Aviato, het tewerkstellingscentrum op Brussels Airport voor werkzoekenden en werkgevers, probeert dit probleem onder meer te verhelpen door linken te leggen tussen vacatures en bereikbaarheid in de luchthavenregio. Door in te zetten op bereikbaarheidskaarten en info bij vacatures probeert Aviato duidelijk te maken dat de bedrijven ook met de fiets makkelijk bereikbaar zijn.

Voor bedrijven gelegen op Brucargo of op andere gebieden rond de luchthaven is bereikbaarheid een zeer belangrijke troef. Wanneer ze hun vacatures op een site zoals die van Aviato publiceren tonen ze dit aan voor zowel werkzoekenden als bezoekers. Bovendien zien ze ook in één oogopslag de vacatures bij de andere omliggende bedrijven. Dit kan een trigger zijn om samen te werken en een shuttledienst in te zetten vanaf het dichtstbijzijnde station. Een (financiële?) stimulans van de Vlaamse overheid om hiervoor samen te werken op een bedrijventerrein zou zeker geen kwaad doen.

## 7 Aanbevelingen

De fietsbereikbaarheid van de Vlaamse Economische Poorten verdient volgens de MORA extra aandacht in het Vlaamse fietsbeleid. De uitgebreide tewerkstelling en de specifieke omgevingsfactoren maken immers dat er op deze locaties veel potentieel aanwezig is om de nodige quick wins te realiseren. De Vlaamse Regering krijgt hier een uitgelezen kans om het concept 'Logistiek hart van Europa' te verduurzamen.

### 7.1 Versnel de aanleg van fietsinfrastructuur

Er bestaat al een goed beeld van de infrastructurele knelpunten voor aanleg van bovenlokale fietsverbindingen, ontsluitingen naar het bovenlokale netwerk en het wegwerken van onveilige knelpunten. Toch neemt de realisatie van deze missing links van de fietsinfrastructuur enorm veel tijd in beslag. Nog meer dan in de rest van Vlaanderen zijn de verantwoordelijkheden voor het beheer van de infrastructuur versnipperd over een veelheid aan actoren. Een goede coördinatie tussen deze partijen is cruciaal voor een gebiedsdekkende fietsnetwerk.

De MORA vraagt om deze projecten als hoogste prioriteit in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) op te nemen, gekoppeld aan de aangekondigde extra middelen in het Vlaams Regeerakkoord. De stakeholders binnen de poorten kunnen een belangrijke bijdrage leveren bij het opstellen, beoordelen en opvolgen van de prioriteiten. De operatoren binnen de poorten moeten een belangrijke rol opnemen bij de uitvoering van de werken en de financieringsmoge-





# Goederenvervoer per fiets

## 1 Trends

Bedrijven hebben steeds meer aandacht voor duurzaamheid en bijgevolg ook voor duurzame mobiliteit. Ook steden nemen meer maatregelen om het vervoer in de stad te verduurzamen. Deze stedelijke leefbaarheidsmaatregelen vormen eveneens een stimulans voor bedrijven om na te denken over vervoer. Deze paragraaf geeft ook aan hoe de stedelijke goederenvervoerstromen er uit zien.

### 1.1 Steden leggen vervoersbeperkingen op

De stedelijke leefomgeving staat onder druk: toenemende bevolking, toenemende mobiliteit, afnemende luchtkwaliteit,... Hierdoor nemen steden maatregelen die de (verkeers)leefbaarheid bevorderen. Het beperken van de negatieve gevolgen van mobiliteit (congestie, emissies, verkeersveiligheid,...) krijgt steeds meer en meer aandacht in het stedelijk en gewestelijke beleid. Zo voorzien steden steeds meer plaats voor fietsers en voetgangers door het inrichten van auto-luw en autovrij gebied, beperken het aantal autoparkeerplaatsen, richten lage-emissiezones in,... Dit heeft impact op alle verkeer in de stad, zowel het personen- als het goederenverkeer.

Daarnaast is in een stedelijke omgeving en zeker in historische kernen, vlot vrachtverkeer op zich al geen evidentie. De steden nemen nog bijkomende maatregelen die met impact op het vrachtverkeer zoals het instellen van venstertijden, het opleggen van tonnage- of volumebeperkingen, het voorzien van vrachtroutes...

Door de combinatie van al deze maatregelen ontstaat er een druk op bedrijven en transporteurs om hun strategieën rond stedelijke beleving te bekijken en eventueel te herzien.

### 1.2 Beleving van de stad

Vooraleer na te gaan of de fiets een alternatief kan zijn in het stedelijke vervoer, schets deze paragraaf een beeld van de totale stedelijke distributie, de grootte van de stromen en de soorten goederen. Ook bespreekt het Mobiliteitsverslag twee specifieke stromen met een belangrijk aandeel in het stedelijk vervoer: bouwlogistiek en e-commerce.

De MORA focust op de stedelijke omgeving omdat hij het potentieel van goederenvervoer per fiets daar groter inschat dan elders. In stedelijk gebied zorgen een hoge leverdensiteit en korte verplaatsingsafstanden tussen leverlocaties ervoor dat fiets concurrentieel kan zijn tegenover andere voertuigtipes. De verdere onderbouwing komt later in dit hoofdstuk aan bod.

#### 1.2.1 Beeld van de goederenstromen

Deze paragraaf probeert een beeld te schetsen van hoe stedelijke distributie eruitziet. Daarvoor gebruikt de MORA cijfers uit Europese studies, voor Vlaanderen zijn, buiten occasionele tellingen, geen cijfers beschikbaar.

#### Dataverzameling

Kennis over de goederenstromen in, naar en uit de stad is cruciaal om een goed en onderbouwd beleid te kunnen uitwerken om stedelijke distributie zo efficiënt en duurzaam mogelijk te maken. Helaas zijn er weinig tot geen cijfers beschikbaar over stedelijke distributie.



**Verkeerstellingen** kunnen een indicatie geven over de grootte van de stromen en de gebruikte voertuigen. Ze zeggen echter niets over de beladingsgraad (massa of volume), de aard van de goederen of de verpakkingsvorm. Allemaal elementen die een impact hebben op de keuze voor de meest geschikte vervoersmodus.

In het beleidskader Stedelijke distributie<sup>59</sup> van het departement MOW uit 2017 is het verzamelen van data als één van de acties opgenomen. Zij willen **indicatoren** ontwikkelen voor de opvolging van beleid op het Vlaamse niveau en aanvullende detailinformatie verzamelen voor de lokale besturen. Ook wil het departement onderzoeken of goederenvervoer/logistiek of de mogelijkheid bestaat om deze indicatoren te integreren in de Stadsmonitor. De MORA beschikt niet over informatie of deze indicatoren reeds beschikbaar zijn.

Een andere optie kan zijn om een **Vlaams logistiek dataplatform** te creëren. De vraag naar dataplatformen met open data en uitwisseling van data, komt vanuit meerdere hoeken van de logistieke wereld. Operatoren, transporteurs en verladers zijn allemaal vragende partij hiervoor, mits het verzekeren van de anonimiteit van de concurrentiële data. De ontwikkeling van zo'n platform kan passen binnen een beleid dat gericht is op innovatie en het ontplooiën van intelligente transportsystemen. De Vlaamse overheid kan als neutrale partner zorgen voor een goed databeheer. Data over stedelijk goederenvervoer zouden hier deel van kunnen uitmaken.

## Europese data over stedelijk goederenvervoer

Data over stedelijk goederenvervoer zijn amper beschikbaar. In een aantal Europese projecten hebben onderzoekers data verzameld over de deelnemende landen heen en kunnen daardoor in grootteorde zicht geven op de goederenstromen in de stad. Algemeen beschouwd heeft het goederenvervoer een aandeel van ongeveer 15% in het aantal verplaatsingen in de stad.

**Tabel 8: Gemiddeld aandeel van het goederenvervoer in het stedelijk vervoer (2014)**

Aandeel in aantal verplaatsingen	15% (10-20%) <ul style="list-style-type: none"><li>• Waarvan met voertuigen &gt; 3,5 ton: 3%</li><li>• Waarvan met voertuigen &lt; 3,5 ton: 5%</li><li>• Waarvan met auto's, kleine bestelwagens ... : 7%</li></ul>
Aandeel in aantal afgelegde kilometer	20% (15-25%)
Aandeel in energiegebruik en emissies <sup>60</sup>	30% (20-40%)

Bron: Cycle Logistics<sup>61</sup>, 2014, p. 4 en 5

## Data uit Nederland

Een meer recente studie is het rapport van CE Delft over 'de omvang van stadslogistiek'<sup>62</sup>. Zij analyseren ook de soorten goederenstromen in het stedelijk verkeer. Als belangrijkste stromen zien zij leveringen van verse goederen, voor de detailhandel, in de bouw, aan de dienstensector, leveringen bij consumenten thuis en het vervoer van afval.

59 <https://www.mobielvlaanderen.be/stedelijkelogistiek/docs/nota.pdf#page=10>

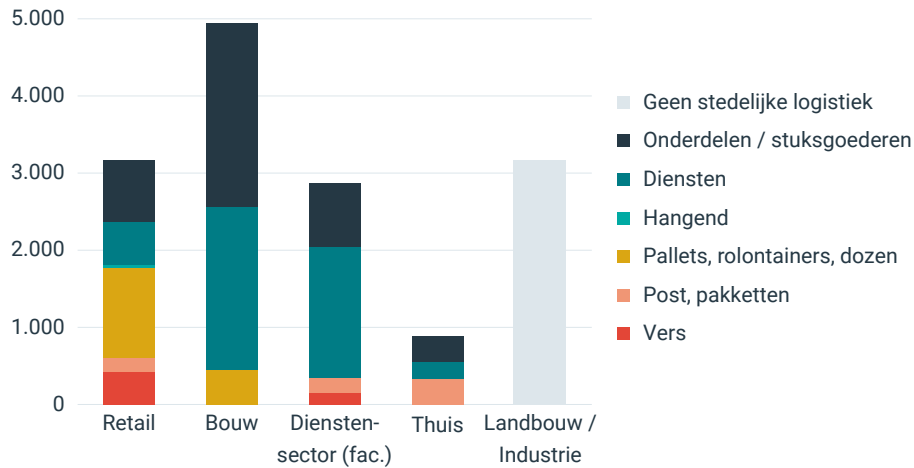
60 De MORA gebruikt data van het Cycle Logistics project. De berekeningen van de goederenvervoeremissies is stedelijk vrachtverkeer verschillen echter zeer sterk per bron. Bij deze cijfers moet daarom rekening gehouden worden met een belangrijke foutenmarge.

61 [http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics\\_Baseline\\_Study\\_external.pdf](http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf)

62 <https://www.ce.nl/publicaties/download/2113>



**Figuur 36: Bedrijfsbestelautokilometers naar segment (mln km/ jaar) in Nederland**

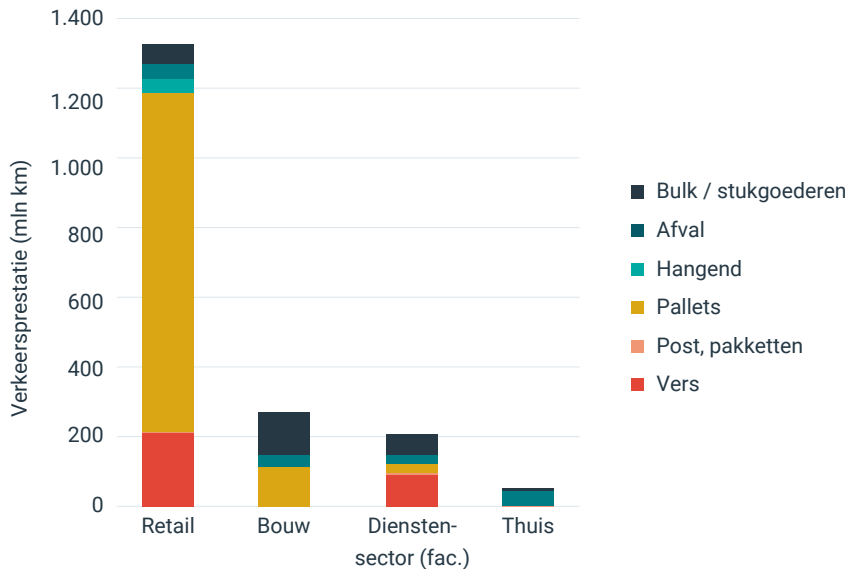


Bron: CE Delft, 2016, p. 11

De belangrijkste stroom voor bestelwagens is deze van bouwmaterialen. Op de tweede plaats komt de levering aan winkels.

Voor de vrachtwagens is het beeld enigszins anders. Hier is de beleving van winkels veruit de belangrijkste goederenstroom.

**Figuur 37: Transportprestatie vrachtauto's en trekkers in stadsdistributie (in mln km)**



Bron: CE Delft, 2016, p. 14

Een belangrijke nuance bij deze analyse is dat de studie dateert uit 2016 en is gebaseerd op data uit 2011 en 2014. Ze geeft een indicatie van de grootte van de stromen. Meer recente tendensen zoals de ontwikkeling van e-commerce komen in dit overzicht niet aan bod. Dit Mobiliteitsverslag gaat daarom in een volgende paragraaf verder in op dit specifiek aspect.

## Data uit Brussel en Mechelen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest publiceert kerncijfers over het goederenvervoer in Brussel<sup>63</sup>.

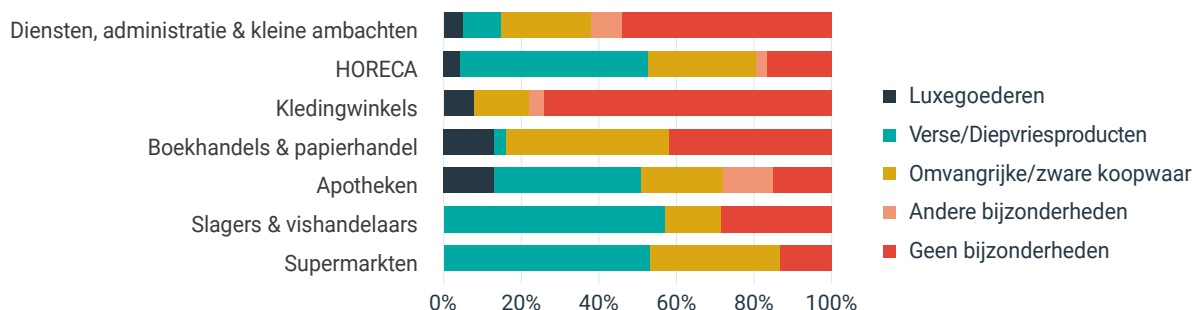
63 Brussel Mobiliteit, 2018, Kerncijfers over het goederenvervoer in Brussel, Focus e-commerce editie 2019, Brussel, 32 p. - [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure\\_marchandises\\_2018\\_nl\\_final.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure_marchandises_2018_nl_final.pdf)



De recentste telling van het vrachtverkeer in de gewest dateren uit 2012. Daaruit bleek dat op wekdagen 6% van het verkeer op het wegennetwerk binnen Brussel vrachtwagens (> 3,5 ton) zijn en 8% bestelwagens (< 3,5 ton). Op de Brusselse ring is 10% van het verkeer vrachtverkeer.

De kerncijfers beschrijven het type goederen die men ontvangt in de stad. Deze types zijn opgenomen in onderstaande figuur.

**Figuur 38: Bijzonderheden omtrent de ontvangst van goederen per soort handelszaak in de Vijfhoek in 2017**



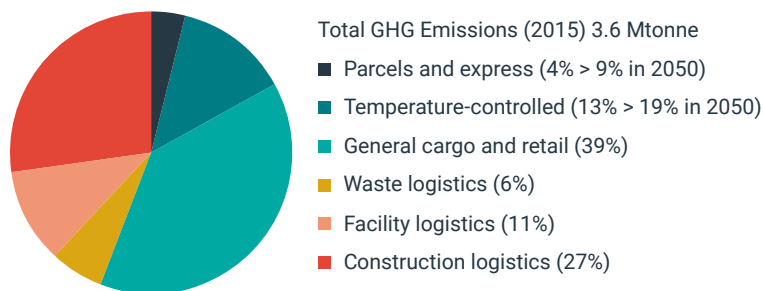
Bron: Brussel Mobiliteit, p. 26

Recente tellingen van de verkeersstromen in Mechelen geven aan dat het aandeel vrachtverkeer in het totaal aantal gemotoriseerde verplaatsingen ongeveer 10% bedraagt.

## Emissies uit de stedelijke logistiek

Een andere manier om naar het goederenvervoer in de stad te kijken, is naar de emissies die ze vertegenwoordigen. Volgende cijfers komen van Topsector Logistiek<sup>64</sup> en zijn voor Nederland. Het algemeen goederenvervoer en de beleving van winkels neemt met 39% het grootste aandeel in beslag. Op de tweede plaats staat de bouwlogistiek met een aandeel van 27%. De levering van pakjes en pakketten heeft een beperkt aandeel van 4% in 2015. De grafiek geeft wel aan dat het aandeel zal groeien tegen 2050 tot 9%.

**Figuur 39: Emissie van broeikasgassen in stedelijke logistiek in Nederland in 2015**



Bron: Outlook City Logistics 2017, p. 17

### 1.2.2 Specifieke stroom: bouwlogistiek

Bouwlogistiek is één van de grootste stromen in het stedelijk goederenvervoer. Het gaat zowel om grote hoeveelheden, grote volumes als zware massa's. Hoewel de fiets omwille van zijn beperkt laadvermogen, op het eerste zicht niet de meest geschikte modus is om deze te vervoeren, zijn er wel initiatieven die het potentieel daarvan willen nagaan. Zo

In 2018 is in Utrecht een proefproject gestart om vanuit een bouwhub kleine leveringen van bouwmaterialen in de stad te testen. Het gaat dan om producten zoals verf, spijkers, isolatiema-

64 Topsector Logistiek, 2017, Outlook City Logistics 2017, 90 p. [https://www.researchgate.net/publication/320831599\\_Annual\\_Outlook\\_City\\_Logistics\\_2050](https://www.researchgate.net/publication/320831599_Annual_Outlook_City_Logistics_2050)





teriaal,... Over de resultaten van het proefproject is weinig informatie terug te vinden, toch komt het in de literatuur regelmatig aan bod als een potentiële toepassing van de vrachtfiets.

Ook in Mechelen is in opdracht van de provincie Antwerpen een onderzoek<sup>65</sup> uitgevoerd naar de mogelijkheden van het gebruik van de fiets in de belevering van werven in de stad. Uit een eerste inschatting blijkt dat het potentieel te beperkt is om op in te zetten.

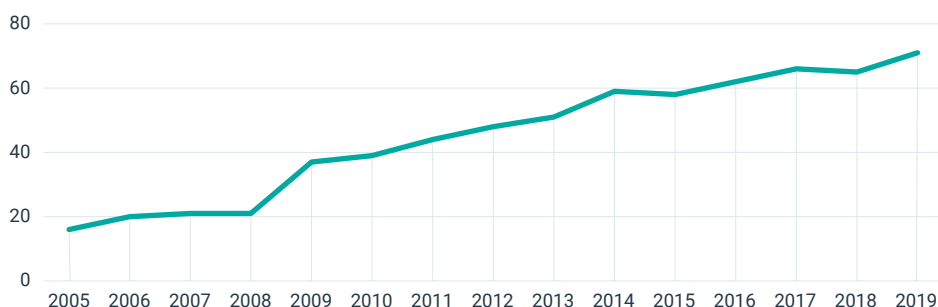
### 1.2.3 Specifieke stroom: e-commerce

Naast bouwlogistiek vraagt ook e-commerce speciale aandacht. Hoewel de omvang ervan in stedelijk gebied niet gekend is, kan men veronderstellen dat het aandeel ervan is toegenomen sinds de publicatie van de studies vermeld in vorige paragrafen.

#### E-commerce voor privaat gebruik

De e-commercemarkt in België en Vlaanderen is het afgelopen decennium namelijk fors gestegen. Het succes van online shoppen zorgt voor snel toenemende e-commercestromen in zowel steden, gemeenten als de landelijke gebieden. Het aandeel van de bevolking van 16 tot 74 jaar dat in het voorbije jaar goederen of diensten voor privégebruik aankocht of bestelde via een website of via een app, lag in 2019 op 71%. Dat is een sterke stijging sinds 2005, toen het ging over 16% van de Vlamingen<sup>66</sup>.

**Figuur 40: E-commerce voor privaat gebruik in voorbije jaar bij bevolking van 16 tot 74 jaar (Vlaams Gewest, 2005-2019, in %)**



Bron: Statistiek Vlaanderen

In 2019 kocht 60% van de Vlamingen in de voorbije 3 maanden online. Dat is een duidelijke toename tegenover 2015 (46%). Het aandeel van de burgers dat eerder sporadisch online koopt, bleef vrij stabiel sinds 2009<sup>67</sup>.

#### Toename lichte bedrijfsvoertuigen

De evolutie van de e-commerce heeft impact op de logistiek. Ze verandert de omvang en de samenstelling van de goederenstroom en geeft aanleiding tot kleinere eenheden per verplaatsing. Dit uit zich onder meer in een toename van het aantal bestelwagens en het aantal kilometer dat ze jaarlijks afleggen. Tussen 2017 en 2018 steeg het aantal bestelwagens met bijna 4%.

Een nuance hierbij is dat deze stijging waarschijnlijk niet enkel te maken heeft met de toename van de e-commerce. De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016 heeft waarschijnlijk evenzeer bijgedragen aan deze toename.

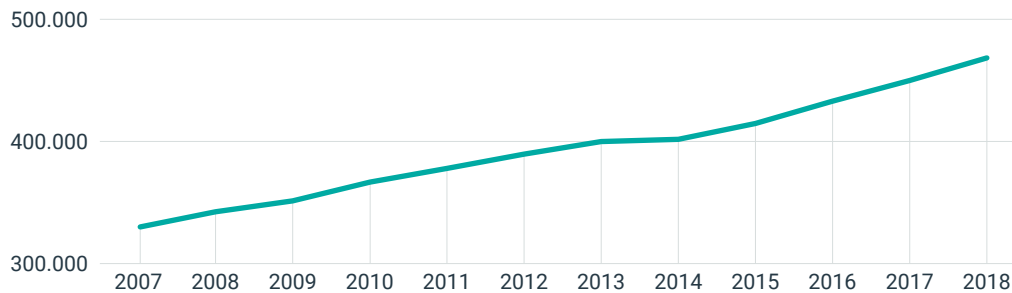
65 Eindverslag: Samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Antwerpen en ConnAct vzw voor de periode 11-10-2018 en 10-10-2019 voor de uitvoering van het project "Creëren van sociale tewerkstelling via ketensamenwerking in de bouwlogistiek"

66 <https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/onlineaankopen-bij-burgers-voor-priv%C3%A9gebruik>

67 <https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/onlineaankopen-bij-burgers-voor-priv%C3%A9gebruik>



**Figuur 41: Evolutie van het aantal lichte bedrijfsvoertuigen in Vlaanderen (2007-2018)**



Bron: Febiac en Mobiliteitsrapport 2019

## 2 Maatschappelijke aspecten

In dit hoofdstuk gaat de MORA na welke rol het goederenvervoer per fiets kan spelen in de stad. Daarvoor gaat hij eerst na hoe groot het potentieel is voor de fiets in het stedelijk goederenvervoer en waarom bedrijven beslissen om de stap te zetten naar beleving per fiets. Dan duikt het Mobiliteitsverslag in de kosten die gelinkt zijn aan het vervoer per fiets en gaat na voor welke goederenstromen de fiets concurrentieel is. Ook de rol van de Vlaamse overheid, de technische mogelijkheden en beperkingen, en de toekomstige ontwikkelingen komen aan bod.

### 2.1 Vormen van goederenvervoer per fiets

Goederenvervoer per fiets is een algemene term. Hier kunnen meerdere soorten transport onder vallen. Het doctoraat van Jochen Maes<sup>68</sup> (p. 114 e.v.) maakte onderscheid tussen zes categorieën van fietsvervoer.

Als eerste onderscheidt het de **fietskoeriers**. Zij zorgen voor de levering van (dringende) documenten, post en kleine pakketten. Door de toenemende congestie in steden is het vervoer per fiets vaak sneller dan dat per bestelwagen. Het gaat over meestal over het vervoer van zeer kleine volumes.

Het gebruik van fietsen voor **postbeleving** is al lang ingeburgerd. Hoewel dit meestal gebeurt met gewone fietsen, groeit de markt en de interesse om te werken met vrachtfietsen. Als onderdeel van deze groep ook de levering van postpakketten valt, is het potentieel volume voor de fiets veel groter. Het gaat dan over de last mile beleving van vrij volumineuze goederenstromen. Meerdere operatoren hebben hierrond al proefprojecten opgezet.

De **levering van goederen door bedrijven** zelf (eigen vervoer) is een andere vorm van goederenvervoer per fiets. Hierbij hebben bedrijven hun eigen vloot van vrachtfietsen. Het gaat dan onder meer over de thuislevering van voedingsmiddelen als pizza en bakkers aan huis. Maar ook bedrijven zoals Decathlon<sup>69</sup> zorgen voor leveringen met de fiets in de nabije omgeving van hun winkels.

Goederenvervoer per fiets wint ook aan belang bij **dienstverleners**. Bedrijven die diensten leveren in de stad en de fiets gebruiken omdat deze flexibeler in te zetten is dan voertuigen. Het gaat onder meer over loodgieters, dierenartsen, thuisverpleegkundigen,...

In steden waar een **stedelijk distributiecentrum** bestaat, gebeurt een aantal leveringen vanuit dat distributiecentrum per fiets. De levering van grote volumes gebeurt met de vrachtwagen in het distributiecentrum en van daaruit verder verdeeld. De overslag van de goederen zorgt wel

68 Maes, J., 2017, The potential of cargo bicycle transport as a sustainable solution for urban logistics, Proefschrift voorgedragen tot het behalen van de graad van doctor in de toegepaste economische wetenschappen aan de Universiteit Antwerpen, Antwerpen, 298p.

69 <https://www.gondola.be/nl/news/decathlon-breidt-zijn-thuislevering-fiets-uit>



voor een bijkomende kostprijs. Het leveren van toegevoegde waarde in het distributiecentrum kan deze kost gedeeltelijk opvangen.

Een vorm die niet in het doctoraat is opgenomen is deze vanuit hubs. Gelijkaardig aan de levering vanuit een stedelijk distributiecentrum kan de levering ook gebeuren vanuit een centraal magazijn, een overslagpunt of verdeelpunten van waaruit de last mile distributie gebeurt. Veel vormen van stedelijk goederenvervoer per fiets gebeuren momenteel al vanuit hubs.

Als zesde categorie geldt het fietsverkeer dat volgt uit de **GIG-economy**. Hierin werken bedrijven via meestal via online platformen (internet of apps). Bekende voorbeelden hiervan zijn Deliveroo en UberEats.

Naast deze zes categorieën gebruiken ook **huishoudens** vrachtfietsen om kinderen te vervoeren, maar ook goederen zoals boodschappen. Ze nemen de functie over van een kleine auto. Dat dit interessant en succesvol is, blijkt onder meer door de vele initiatieven rond bakfietsdelen<sup>70</sup> en de app Cargoroo<sup>71</sup>. Deze laatste categorie komt in dit hoofdstuk verder niet meer aan bod.

## 2.2 Potentieel fiets in stedelijke distributie

Het Europese project Cycle Logistics heeft geprobeerd om een potentieel in te schatten voor het gebruik van de fiets in de stad. Bij het berekenen van het potentieel gaan ze uit van drie aannames:

- Het gaat om lichte goederen (minder dan 200 kg)
- De verplaatsingsafstand is lager dan 5 km voor een gewone fiets, minder dan 7 km voor een e-bike
- De verplaatsing maakt geen deel uit van een (complexe) ketenverplaatsing.

### Potentieel van shift in gemotoriseerde stromen

Uit de studie bleek dat 60% van de verplaatsingen in een stad gebeuren met een gemotoriseerd voertuig. Van deze 60% zijn ze nagegaan wat het potentieel is om te shiften naar de fiets.

Hieruit blijkt dat voor 8% van de totale gemotoriseerde goederenstroom een shiftpotentieel als goederenvervoer<sup>72</sup> bestaat naar de vrachtfiets. Het potentieel voor privépersonen en huishoudens om gebruik te maken van de vrachtfiets ligt veel hoger dan dat voor het professioneel goederenvervoer.

**Tabel 9: Gemotoriseerde verplaatsingen en het potentieel voor shift naar fiets (basis 60% van de verplaatsingen = 100 % gemotoriseerd)**

	Gemotoriseerd trips	Mogelijke shift naar (vracht)fiets	Verplaatsingen zonder goederen	Gemotoriseerde stromen die niet kunnen shiften
Pendelen	20%	5%	10%	5%
Ontspanning	23%	7%	8%	8%
Winkelen	22%	17%		5%
Business	10%	5%		5%
Goederenvervoer en diensten	25%	8%		17%
Totaal	100%	42%	18%	40%

Bron: Cycle Logistics<sup>73</sup> 2, p 11

<sup>70</sup> <https://www.duurzame-mobiliteit.be/bakfietsdelen-eeen-overzicht>

<sup>71</sup> <https://cargoroo.nl/>

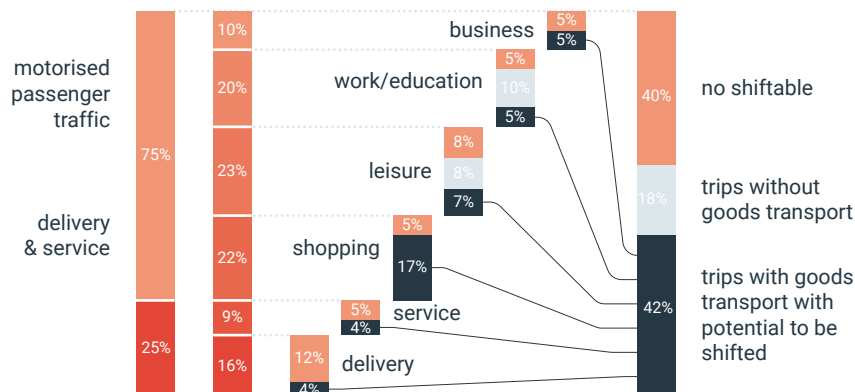
<sup>72</sup> Met goederenvervoer bedoelen we hier professioneel goederenvervoer. De studie gaat uit van geen grotere shift, maar zoals eerder vermeld, houdt dit hoofdstuk van het Mobiliteitsverslag geen rekening met het vervoer van goederen door huishoudens.

<sup>73</sup> [http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics\\_Baseline\\_Study\\_external.pdf](http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf)



Onderstaande figuur geeft een visueel overzicht. Donkerblauw is mogelijk om naar fiets te shiften, licht oranje bezit geen shiftpotentieel, grijs is vervoer zonder goederen.

**Figuur 42: Potentieel van shiften van gemotoriseerde stromen naar (vracht)fiets**



Bron: Cycle Logistics<sup>74</sup>, p 12

## 2.3 Economische randvoorwaarden en haalbaarheid

Vervoer verduurzamen is één ding. Daarnaast is ook de economische haalbaarheid van het vervoer per fiets belangrijk. Deze paragraaf gaat na welke aspecten een rol spelen bij de kostprijs van het vervoer per fiets en gaat dieper in op de grootste kost: de loonkost. Als laatste komen de goederenstromen aan bod waarin de fiets een concurrentieel voordeel heeft op de bestelwagens.

### 2.3.1 Prijsbepalende factoren van vervoer per fiets

Het doctoraat van Jochen Maes geeft op blz. 170 e.v. de kostenparameters van vervoer in de stad aan. Hij maakt hierbij een vergelijking van het vervoer per fiets en het vervoer met bestelwagens. Volgende parameters schuift hij naar voor:

- Kostenparameters
  - Het aantal benodigde bestuurders
  - Het aantal benodigde voertuigen
  - Het aantal werkdagen in een jaar
  - Het gemiddelde dagelijkse volume (drop punten)
  - Het gemiddeld aantal pakketten per leveringsstop
- Afstand gerelateerde kosten
  - Verbruikte brandstof
  - Afstand afgelegd per voertuig per dag
- Tijd gerelateerde kosten
  - Loonlast voor de werknemer
  - Gemiddeld aantal gewerkte uren per werkdag
  - Verzekeringskosten per bestuurder per uur
  - Verkeersbelastingen per jaar (BIV, jaarlijkse verkeersbelasting,...)
- Andere
  - Verkeers- en parkeerboetes
  - Afschrijving van de voertuigkosten
  - Jaarlijkse overhead kosten per bedrijf
  - Investeringskosten voor het bedrijf

<sup>74</sup> [http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics\\_Baseline\\_Study\\_external.pdf](http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf)



Het doctoraat concludeert dat er drie aspecten zijn die een **doorslaggevende rol** spelen: de gemiddelde transportkosten, de totale transportkosten en de loonkost van de bestuurders:

- De gemiddelde transportkosten liggen hoger voor de fiets dan voor belevering door de bestelwagen. Deze kost is sterk afhankelijk van het aantal afleverstops per dag. Door het grotere volume van een bestelwagen kan deze meer leveringen per dag doen, waardoor de vaste kost per levering lager is.
- Een bestelwagen kan per dag meer levering uitvoeren dan mogelijk is per fiets. Om eenzelfde volume te kunnen vervoeren per fiets, zijn extra werknemers en extra voertuigen nodig, met hun extra kosten.
- Vooral de loonkost weegt zwaar door in de totale kostencurve.

De MORA wil dit nog aanvullen met andere factoren die een rol spelen in het verhogen van het fietspotentieel zoals randvoorwaarden opgelegd door steden (lage-emissiezones,...) of de beschikbaarheid van centraal gelegen logistieke ruimte tegen een redelijke prijs.

### 2.3.2 Loonkost als doorslaggevende kost

Uit voorgaande paragraaf blijkt dat de loonkosten een bepaalde factor zijn in het goederenvervoer per fiets. Pogingen om deze te beperken hebben fietskoeriers als meermaals negatief in het nieuws gebracht.

### Ecologische motieven versus economische haalbaarheid

Het ontstaan van bedrijven die met fietskoeriers werken, is vaak door een idealistisch motief ingegeven. Ze willen laten zien dat vervoer ook ecologisch verantwoord is. Soms komt de economische haalbaarheid van een bedrijf dan minder aan bod, met gevolgen voor de leefbaarheid van het bedrijf. Economische haalbaarheid en een goed businessplan zijn cruciaal.

### Statuut

Een aantal bedrijven werkt met werknemers, anderen werken met zelfstandigen. Werknemers die als fietskoerier werken, vallen onder het paritair comité van de transportsector (140.03) en moeten bijgevolg aan die voorwaarden voldoen. Werknemers met een zelfstandigenstatuut zijn flexibeler inzetbaar door bedrijven met de nadelen daarvan voor de werknemers. Een aantal spelers uit de GIG-economy zijn gekend om deze regels vrij te interpreteren.

De MORA doet geen uitspraken over de wenselijkheid van het éne statuut of het andere. Hij wil alleen benadrukken dat goede loon- en arbeidsvoorwaarden van belang zijn voor het gezond houden van een bedrijf en dat ze op die manier ook het goederenvervoer per fiets ondersteunen. Hij wil ook benadrukken dat het belangrijk is dat werknemers correcte informatie krijgen over de voor- en nadelen van elk statuut.

### 2.3.3 Markten waarop fiets concurrentieel kan zijn

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat het gebruik van de fiets voor vrachtvervoer economisch gezien niet zo evident is. Toch is er een markt waarin de fiets concurrentieel is en zelfs voordelen heeft op het vervoer via bestelwagen of vrachtwagen. Dit blijkt uit de groei van het aantal bedrijven dat met fietskoeriers werkt, waarvan Cargo Velo<sup>75</sup> het bekendste voorbeeld is. Qua snelheid is de fiets in een stedelijke omgeving voor de meeste verplaatsingen onklopbaar.

<sup>75</sup> <https://cargovelo.be/nl>



De fiets is concurrentieel als het gaat om:

- Producten (brieven en pakketten) met een zeer korte leveringstermijn met een bestemming op fietsafstand
- Het oplossen van een inefficiëntie in de huidige beleving van de stad
- Het leveren van pakjes met als randvoorwaarden: voldoende grote stromen, in gebieden met een hoge leveringsdichtheid en met beperkte (extra) kosten voor overslag of opslag

## 2.4 Motivatie voor gebruik goederenfiets

De voordelen van de fiets zijn al eerder in dit Mobiliteitsverslag aan bod gekomen. De voordelen voor het goederenvervoer per fiets zijn gelijklopend aan deze voor het personenvervoer: in de stad is de fiets snel, kent geen parkeerproblemen, is flexibel hanteerbaar,...

Toch zijn er, naast het reeds vermelde streven naar duurzaamheid, nog andere redenen waarom bedrijven gebruik maken van de fiets. Het Mobiliteitsverslag gaat in op de rol van de overheid, marketingdoeleinden, kostenbesparing en maatschappelijke-ecologische motieven.

### 2.4.1 Beleving vanuit hubs

Aangezien de afstand een beperking is voor het vrachtvervoer per fiets, is een beleving vanuit een hub of distributiecentrum een voorwaarde voor deze vorm van beleving. In deze paragraaf gaat het Mobiliteitsverslag verder in op deze vorm van beleving.

#### Voor- en nadelen van een distributiecentrum

Een stedelijk distributiecentrum is een oplossing die regelmatig wordt geopperd om het goederenvervoer te optimaliseren. Meerdere onderzoeken en studies hebben uitgewezen dat zo'n distributiecentrum enkel kan functioneren onder een aantal voorwaarden. De opgerichte distributiecentra functioneerden met wisselend succes: sommigen waren leefbaar, anderen niet.

De belangrijkste redenen voor de oprichting van distributiecentra, is de wens om de stedelijke goederenstromen efficiënter te maken en daardoor het aantal goederenverplaatsingen in de stad te beperken. De initiatiefnemer vertrekt bijgevolg van twee doelstellingen.

In de praktijk blijkt dat vele goederenstromen in de stad al een voldoende hoge efficiëntie hebben en dat de extra overslag in het distributiecentrum een logistieke inefficiëntie zou betekenen. Daar komt bij dat transporteurs vaak een totaalprijs voor het vervoer aanrekenen tot de levering. Of deze levering in de stad is of is het distributiecentrum: de vervoerkost blijft gelijk. Het gebruik van een distributiecentrum zorgt mede daardoor voor bijkomende kosten zoals extra logistieke planning, een extra overslagkost, de kost van het distributiecentrum an sich (personeelskost, locatie,...), kostprijs van het bijkomend vervoer,...

Het vervoer via kleinere voertuigen vanuit een distributiecentrum naar de stad zou bovendien het aantal goederenvervoerplaatsingen in de stad doen toenemen.

Deze factoren geven aan dat het gebruik van een distributiecentrum geen evidentie is. In zijn Wegwijzer Logistiek stelt het Departement MOW dat een pilotcase vaak de enige mogelijkheid is om de financiële en economische randvoorwaarden scherp te stellen.

Een distributiecentrum kan wel een rol spelen voor die goederen waarvan het vervoer naar en vanuit de stad niet efficiënt is. Als de kenmerken van de goederen het vervoer per fiets toelaten, kan het vervoer op een ecologisch vriendelijkere manier plaatsvinden.



## Ecokoeriers: inefficiënte stromen efficiënter maken

Ecokoeriers<sup>76</sup> in Mechelen is een voorbeeld van een bedrijf dat zorgt voor de beleving van de stad met de fiets vanuit een distributiecentrum City Hub ODTN vlak buiten Mechelen. Zij richten zich op de goederenstromen die momenteel niet efficiënt verlopen. Het gaat bijvoorbeeld om vrachtwagens die slechts één pakket of één pallet komen leveren in de stad.

Hoewel Ecokoeriers succesvol is in de levering van de last mile, blijkt het financieel toch niet zo evident te zijn. Zoals eerder geschreven, betekent het gebruik van een distributiecentrum een bijkomende kost. Bij Ecokoeriers dragen de stad Mechelen (binnen het EU-project Surflogh<sup>77</sup>) en de provincie Antwerpen een deel van deze kost gedurende zes maanden.

## PostNL: levering vanuit eigen hubs

PostNL<sup>78</sup> heeft in oktober 2018 verklaard dat ze 25 Nederlandse steden emissieloos willen beleveren tegen 2025. Tegen 2030 willen ze in de hele Benelux de last mile emissieloos beleveren. Om dit te bereiken gaan ze stelselmatig hun bestelwagens op diesel vervangen door elektrische bestelwagens, bestelwagens op biogas en door e-vrachtfietsen. In meerdere steden in Nederland, waaronder Amsterdam, Groningen en Utrecht, rijden al vrachtfietsen rond. Sommige permanent, anderen binnen een proefproject.

Dat randvoorwaarden een belangrijk aspect zijn van het slagen of niet slagen van een project komt ook vaak terug in literatuur. Ook PostNL ervaart dit. Het afleggen van afstanden door de fiets vraagt meer tijd dan met een bestelwagen. Doordat fietsen vaak dichterbij hun bestemming kunnen parkeren dan bestelwagens, winnen ze wel een deel van die tijd terug. Ook zorgt PostNL ervoor dat de vrachtwagens die 's morgens eerst uit hun centraal distributiecentrum vertrekken degenen zijn die steden beleveren waar ze vrachtfietsen inzetten. Zo kunnen vrachtfietsbestuurders zo vroeg mogelijk starten om de vooropgestelde leveringstijd te halen.

Een voordeel dat PostNL heeft is dat ze de vrachtwagenladingen in eigen postkantoren of in tijdelijke opslagruimtes kunnen leveren. Hierdoor beperken ze de kost voor de locatie en voor de beveiliging ervan tot het minimum.

## 2.4.2 Geïnitieerd door de stad

Zoals in de inleiding vermeldt, zetten stedelijke leefbaarheidsmaatregelen bedrijven aan om na te denken over hun vervoer. Ook de verwachting van bedrijven dat deze maatregelen nog zullen verstrengen zijn een stimulans om de fiets een kans te geven. Meerdere steden hebben klimaatneutraliteit als een streefdoel opgenomen. Ook het Vlaamse regeerakkoord stelt een verstrenging voor van de stedelijke emissie maatregelen.

## Project Stad Mechelen – klimaatneutraliteit

Een stad die de rol van goederenvervoer per fiets wil vergroten, is de stad Mechelen. Binnen het kader van klimaatneutraal Mechelen, waarin Mechelen ernaar streeft om de eerste klimaatneutrale stad van Vlaanderen te zijn, heeft ze een subsidieproject voorzien voor bakfietsen<sup>79</sup>. De laatste drie jaar konden Mechelse ondernemers een subsidie tot maximaal 3.000 euro aanvragen voor de aanschaf van een bakfiets. De laatste ronde eindigde op 20 maart 2020. In de eerste twee jaren kregen 20 ondernemers een subsidie in totaal voor een bedrag van 55.169,18 euro.

Deze ondernemers staan op de website van de stad Mechelen<sup>80</sup>. Het gaat zowel om dienstverleners, bedrijven die eigen leveringen uitvoeren, fietskoeriers, als bedrijven die personen vervoeren.

76 <https://www.ecokoeriers.be/>

77 <https://northsearegion.eu/surflogh/> en <https://northsearegion.eu/surflogh/pilots/hubs-deliveries-in-mechelen/>

78 <https://www.nieuwsbladtransport.nl/logistiek/2019/08/19/meer-pakketten-in-een-bakfiets-dan-ik-dacht/>

79 <https://klimaatneutraal.mechelen.be/bakfiets>

80 <https://klimaatneutraal.mechelen.be/bakfietsinitiatieven>



De motivatie van bedrijven om in het project te stappen is divers. De meeste bedrijven hadden al langer plannen om een bakfiets aan te schaffen, maar de aankoop prijs vormde een struikelblok. Ook stimuleert de omgeving om gebruik te maken van de fiets. Mechelen is een historische stad met plannen om het autoluw en autovrij gebied uit te breiden. Bovendien zal de hele stad het statuut van fietsstraat krijgen. Beide maatregelen bemoeilijken leveringen en bieden voordelen aan het gebruik van de fiets. De fiets is sowieso de snelste vervoerswijze in de stad. Een aantal bedrijven kiest ook voor de fiets om hun imago van milieubewust bedrijf in de verf te zetten. De initiële drijfveer om in het project te stappen is dan vaak de combinatie van marketing met een ecologische invalshoek. Opvolging van deze bedrijven laat zien dat bij langer gebruik gebruikers de voordelen van de fiets meer appreciëren.

De stad Mechelen bereikt met haar project vooral ondernemers en kleine bedrijven die zelf voor de levering van hun goederen willen instaan.

### 2.4.3 Groene imago

Naast kleine bedrijven zijn er ook grotere bedrijven die de fiets als beginnen in te zetten voor hun vervoer. In het straatbeeld duiken meer en meer vrachtfietsen op van bedrijven als Coolblue, DHL, PostNL ...

Uit studies blijkt dat, naast bovenstaande redenen, marketing een belangrijke reden is om het vervoer per fiets te promoten: het is positief voor het imago van het bedrijf, het brengt het bedrijf meer zichtbaar in de stad, het doet ook consumenten nadenken over hun vervoersgedrag,...

Toch is het meer dan enkel marketing. Na het in dienst nemen van vrachtfietsen zijn bedrijven ook de voordelen in qua snelheid, flexibiliteit,...

## 2.5 Huidige rol van de Vlaamse overheid

Momenteel spelen vooral de lokale overheden een rol in het optimaliseren van het stedelijk vervoer. De rol van de Vlaamse overheid is beperkter. Toch onderneemt ze initiatieven en kan ze een ondersteunende rol spelen.

### Vlaamse regeerakkoord 2019-2024

Het Vlaamse regeerakkoord<sup>81</sup> bevat in het hoofdstuk lucht een doelstelling voor stedelijke logistiek: "We stimuleren emissievrije distributie, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor belevering." De Beleidsnota Omgeving neemt deze doelstelling opnieuw op, zonder ze verder uit te werken.

De Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken gaat niet verder in op deze ambitie omtrent stedelijke distributie. Hij stelt wel dat "De vraag naar het meer kleinschalige, (voor)stedelijke goederenvervoer zal verder blijven groeien. Ik wil de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combimodale kleinschalige bevoorrading stimuleren, onder meer door ook vervoer over water hiervoor in te schakelen en te onderzoeken of we de levering van onlinewinkels en andere pakketdiensten kunnen verduurzamen."

Fietslogistiek staat nergens specifiek vermeld.

### Wegwijzer fietslogistiek – Departement MOW

Het departement Mobiliteit en Openbare werken werkte samen met stakeholders in 2017 een Vlaams beleidskader<sup>82</sup> voor stedelijke logistiek uit. Dit plan bevat maatregelen voor een meer duurzame en economisch rendabele logistiek. Dit beleidskader en de daaraan gekoppelde

81 <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/varia/regeerakkoord-2019-2024.pdf#page=233>

82 <https://www.mobielvlaanderen.be/stedelijkelogistiek/>





Wegwijzer Stedelijke Logistiek, richt zich vooral op de lokale besturen en wil een houvast bieden bij het uitwerken van een duurzaam stedelijk beleid. Stedelijke logistiek moet rekening houden met de lokale context en uitdagingen.

Naast een algemeen kader werkte het departement MOW ook een Wegwijzer fietslogistiek<sup>83</sup> uit. Dit document dateert eveneens uit 2017 en heeft als doel om steden en gemeenten te wijzen op de mogelijkheden van fietslogistiek binnen hun stedelijk logistiek beleid. Het document wil hen wijzen op de opportuniteiten die het gebruik van de fiets met zich meebrengt en verzamelt goede praktijken en tips.

## Green deal stedelijke logistiek – Departement Omgeving

Op 2 april 2019 is de Green deal voor duurzame stedelijke logistiek<sup>84</sup> ondertekend. Dit is een overeenkomst tussen de Vlaamse Overheid en diverse publieke en private organisaties met als doel het efficiënt en emissievrij beleveren van steden te bevorderen. De Green Deal brengt initiatiefnemers samen die via concrete projecten een bijdrage willen leveren aan een meer milieuvriendelijke aanpak. De deelnemende partijen moeten minstens één actie opnemen binnen het jaar na ondertekening van de deal. De acties hebben minstens één van de volgende vier meetbare doelen: voertuigkilometers vermijden, voertuigkilometers verschuiven naar een milieuvriendelijker transportmiddel of tijdstip, voertuigkilometers verschonen via zero-emissie voertuigen en actoren verbinden rond duurzame stedelijke logistiek.

De Green deal bevat een groot aantal acties die gericht zijn op het verhogen van het gebruik van de fiets in de logistiek<sup>85</sup>. Het gaat vooral om proefprojecten om de mogelijkheden van de vrachtfiets in specifieke goederenstromen na te gaan.

## 2.6 Technische mogelijkheden en beperkingen

Er is een potentieel voor goederenvervoer via de fiets. Bedrijven zijn geïnteresseerd en stedelijke maatregelen dwingen hen om na te denken over hun vervoer. Bovendien bestaat er een markt waarin de fiets concurrentieel kan zijn. In deze paragraaf gaat het Mobiliteitsverslag in op de meer technische kant: welk soort vervoer kan een vrachtfiets aan?

### Soorten fietsen

Vrachtfietsen bestaan er in soorten en maten. Om een idee te geven wat de mogelijkheden van vrachtfietsen zijn, geeft deze paragraaf een overzicht van de vier belangrijkste soorten uit de Wegwijzer fietslogistiek van het departement MOW. Zij onderscheiden:

- Gebruik maken van fietstassen (max. 25 kg) of schouderassen (max. 10 kg) voor het goederenvervoer op een gewone fiets
- Een aanhanger aan een gewone fiets kan tot 70 kg aan goederen vervoeren. Kostprijs zit in grootteorde tussen 250 en 500 euro voor een aanhangwagen.
- De klassieke vrachtfietsen met een laadvermogen tot 80 kg en een kostprijs tussen 2.000 en 5.000 euro.
- De grotere en vaak ook elektrische vrachtfietsen met een laadvermogen tot 250 kg en een kostprijs tussen 3.000 en 12.000 euro per fiets.

83 [https://www.mobielvlaanderen.be/stedelijkelogistiek/docs/MOW\\_Fietslogistiek\\_DEF\\_LR.pdf](https://www.mobielvlaanderen.be/stedelijkelogistiek/docs/MOW_Fietslogistiek_DEF_LR.pdf)

84 <https://omgeving.vlaanderen.be/green-deal-duurzame-stedelijke-logistiek>

85 <https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/Overzicht%20Green%20Deal%20acties%20per%20V.pdf>



## Mogelijkheden en beperkingen

De technologie en de kwaliteit van vrachtfietsen neemt de laatste jaren snel toe. In de beginjaren van de vrachtfiets was de kwaliteit een probleem. Bedrijven moesten toen hun vrachtfietsen vaak vervangen, vaak al binnen het jaar<sup>86</sup>. De huidige fietsen kunnen de uitdagingen van het stedelijk vervoer aan, ook in glooiend gebied.

Een onderzoeksgroep van de Universiteit Gent doet onderzoek om de technische mogelijkheden nog uit te breiden. Zij focussen niet alleen op de fietsen zelf, maar onderzoeken ook verpakkingsvormen die beter geschikt zijn voor het vervoer per fiets. Ook op die manier kan de efficiëntie van het vervoer per fiets verhogen.

Het gebruik van een uniforme laadeenheid zou het fietsvervoer ook beter kunnen inpassen in de totale logistieke keten.

Moderne vrachtfietsen kunnen ook voldoen aan de eisen die goederen stellen aan het vervoer zoals bijvoorbeeld het voorzien van koeling.

## Subsidies en tests

Uit het subsidieproject van de Stad Mechelen blijkt dat de kostprijs van een vrachtfiets vaak nog een struikelblok is om hem aan te kopen, zeker voor kleine bedrijven en zelfstandige ondernemers. De mogelijkheid om een subsidie te ontvangen was voor vele bedrijven datgene wat nodig was om hen tot de aanschaf van een vrachtfiets te verleiden.

Unizo<sup>87</sup> is zich bewust van dit probleem en heeft zelf, samen met Bycykel<sup>88</sup>, een testkaravaan opgestart. Zo kunnen bedrijven vrachtfietsen en aanhangwagens uittesten om na te gaan welk type fiets het beste bij hen past en zo miskopen te vermijden. Dit extra advies blijkt zeer efficiënt te zijn om de aanschafdrempel te verlagen. Tegelijkertijd werkt de testkaravaan de bewustwording in de hand en laat het ondernemers nadenken over hun mobiliteitsgedrag.

## 2.7 Toekomstige ontwikkelingen

Uit de vorige paragrafen blijkt dat er plaats is voor de fiets in het stedelijk goederenvervoer. Deze paragraaf kijkt naar de toekomst en gaat na hoe de rol van de fiets kan evolueren.

### Algemene trends in logistiek

Tweejaarlijks publiceert DHL haar Trend Radar. Hierin signaleert DHL de belangrijkste logistieke trends. Het laatste rapport dateert uit 2018. DHL ziet vier evoluties in de logistiek de laatste jaren:

- Slimmer: digitalisering en technologie maken logistiek sneller en slimmer
- Sneller: de meeste logistieke ketens zijn wereldwijd. Goederen moeten meer en meer van overal ter wereld komen en dat stelt eisen aan de leveringstijden.
- Een centralere rol voor de consument: de consument bepaalt meer en meer de voorwaarden voor de logistiek. Door de e-commerce vraagt de consument meer transparantie, lagere kosten, snellere leveringen, meer gebruiksgemak en vlotte retourstromen.
- Duurzaamheid: emissievrij is de norm voor logistiek

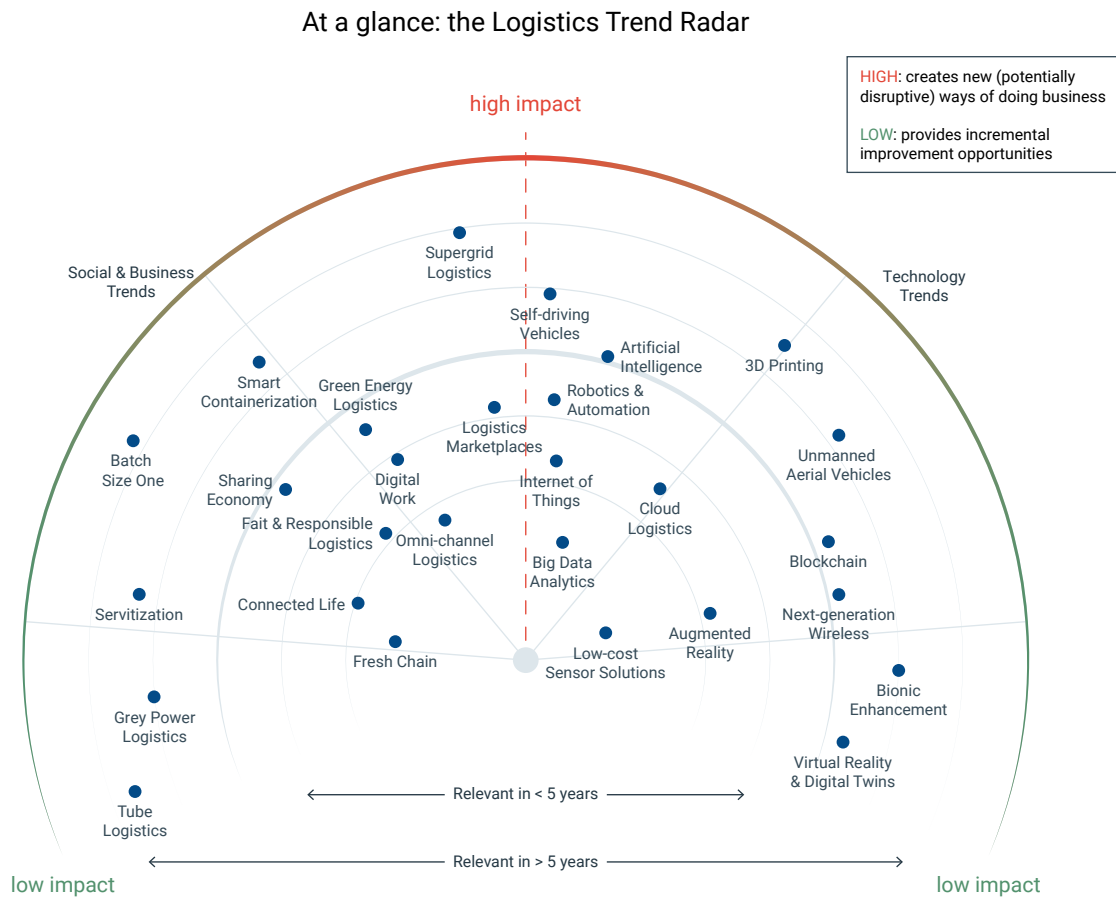
86 <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/vrachtfietsen-te-slap/>

87 <https://www.unizo.be/nieuws-pers/unizo-steunt-bycykel-testproject-cargobikes-trailers-samen-met-minister-weyts-ideale>

88 <https://bycykel.be/>



**Figuur 43: Overzicht van de logistieke trendverwachtingen**



Bron: DHL, Trend Radar, 2018, p. 15

Specifiek voor de stedelijke logistiek zijn er vijf trends uit dit rapport belangrijk:

- Groene-energie-logistiek: een groeiende vraag naar milieuvriendelijke oplossingen voor de last mile-belevering. Dat gaat zowel om het produceren van groene energie, het voorzien van groene snelwegen, elektrische voertuigen gebruiken en duurzame gebouwen ontwerpen. (hoge impact – op korte termijn)
- Slimme containerconcepten: zeker voor levering in steden kunnen nieuwe modulaire containers zorgen voor een efficiëntere en snellere stadslogistiek door sneller te kunnen laden, het aantal verplaatsingen te beperken en een grotere flexibiliteit te bieden in het vervoer. (gemiddelde impact – middellange termijn)
- Buislogistiek waarbij ondergrondse vrachtpijpleidingen in steden kunnen zorgen voor de levering. Op die manier geraken snel grote hoeveelheden goederen de stad in vanuit distributiecentra. (lage impact – lange termijn)
- Robotisering en automatisering: de mogelijkheid dat robots mensen ondersteunen bij leveringen van zware goederen of het autonoom leveren aan vaste ophaalpunten (hoge impact – korte termijn)
- Zelfrijdende voertuigen: In een eerste fase ziet DHL een toepassing van autonome voertuigen op afgesloten terreinen of in magazijnen. In een latere fase is ook een toepassing op snelwegen of in steden mogelijk. Dit kan evolueren tot autonome leveringen in stedelijk gebied met zelfrijdende voertuigen of drones. (hoge impact – lange termijn).



## Trends in e-commerce

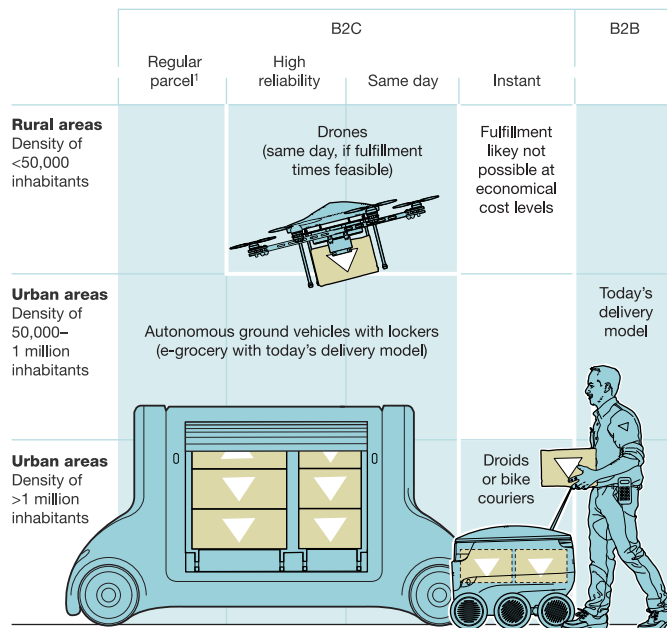
Een andere bron omtrent logistieke trends is McKinsey<sup>89</sup>. Zij hebben in 2016 een beeld geschetst van de ontwikkelingen van de pakjeslevering, zowel B2B als B2C, tegen 2025.

McKinsey ziet een trend naar meer leveringen op korte termijn (onmiddellijk of zelfde dag). Tegen 2025 zou ongeveer 25% van de pakketten deze levertermijn hebben. In dit segment is er een plaats weggelegd voor de fiets in zeer dicht bevolkte stedelijke gebieden. McKinsey definieert deze stedelijke gebieden als steden met meer dan 1 miljoen inwoners. Voor België betekent dit dat enkel Brussel een potentieel bezit voor levering via de fiets van pakketten uit e-commerce. In totaal zou 2% van alle pakketleveringen potentieel via de fiets kunnen gebeuren.

**Figuur 44: Modellen van last-mile belevering rekening houdend met de bevolkingsdichtheid**

Several models are likely to dominate last-mile delivery, given available product options, density, and customer preferences.

Available delivery options, by density of locale



<sup>1</sup>Parcel delivery between one day after drop-off and four days after drop-off.

McKinsey&Company

Bron: McKinsey, 2016, p. 3

## Impact op de fiets

De trend naar emissievrije logistiek zal bedrijven nog verder aanzetten om na te denken over hun (stedelijk) vervoer. Op het eerste zicht kan dit een positief effect hebben op het gebruik van de fiets.

Uit de trends blijkt echter dat het gebruik van de fiets maar een tijdelijk fenomeen is omdat er efficiëntere, logistieke oplossingen in ontwikkeling zijn die eveneens emissievrij zijn. Op korte termijn gaat het om elektrisch aangedreven voertuigen met een groter laadvermogen dan een vrachtfiets. Op langere termijn komen ook robots, autonome voertuigen en drones als oplossing voor het goederenvervoer in de stad naar voor en kunnen zij zich ontwikkelen tot een concurrent van de fiets. Veel zal afhangen van de termijn waarop deze ontwikkelingen gebeuren en de kostprijs die deze ontwikkelingen met zich mee zullen brengen.

<sup>89</sup> Joerss, M., Neuhaus, F., Schröder, J., 2016, How customer demands are reshaping last-mile delivery, McKinsey&Company, 4 p. <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-transport-infrastructure/our-insights/how-customer-demands-are-reshaping-last-mile-delivery>



Iets wat gelinkt is aan de trend die de consument meer centraal zet in de logistiek, is ook de trend om de consument een rol te geven in de logistiek. Zo zijn er meer en meer ontwikkelingen waarbij de consument zijn/haar eigen pakjes uit de e-commerce zelf ophaalt bij distributiepunten of lockers. Dit bespaart, bij een goede inplanting van deze afhaalpunten, op het aantal verplaatsingen in de stad.

## 2.8 Conclusie

Op dit ogenblik heeft de fiets een rol te spelen in de stedelijke beleving. De drijvende krachten om het gebruik van de vrachtfiets te stimuleren, zijn het streven naar duurzaamheid en stedelijke leefbaarheidsmaatregelen die beperkingen opleggen aan vrachtvervoer.

Het potentieel van de fiets in de stedelijke goederenstroom is aanwezig, maar onderworpen aan randvoorwaarden. Stedelijke beleving moet zowel logistiek efficiënt zijn als economisch efficiënt. De fiets heeft een belangrijk nadeel dat hij een beperkter laadvermogen heeft dan bestel- of vrachtwagens en dat daardoor de loonkost leidt tot een hogere kostprijs per zending in vergelijking met de beste/vrachtwagen. Ook de noodzakelijke overslag of opslag van goederen die per fiets moeten vervoerd worden zijn een nadeel in een (kosten)efficiënte stedelijke beleving. Het is moeilijk om het vervoer per fiets economisch rendabel te maken. De fiets is bovendien niet geschikt voor alle goederenstromen.

Om economisch rendabel te zijn, moet de vrachtfiets best focussen op die goederenstromen waarbij hij een voordeel heeft: dringende goederen, pakjes (onder een aantal voorwaarden) en om een inefficiënte goederenstroom te optimaliseren. Met als bijkomende voorwaarden:

- Het gaat om lichte goederen (minder dan 200 kg)
- De verplaatsingsafstand is lager dan 5 km voor een gewone fiets, minder dan 7 km voor een e-bike
- De verplaatsing maakt geen deel uit van een (complexe) ketenverplaatsing.

Lokale overheden zijn de drijvende krachten achter de optimalisering van het stedelijk goederenvervoer. De rol van de Vlaamse overheid is momenteel beperkt.

De rol van de fiets in het stedelijk goederenvervoer zal tijdelijk zijn. Op korte termijn zal hij concurrentie ondervinden van elektrische, emissievrije voertuigen met een groter laadvermogen. Op iets langere termijn bestaat de kans dat nieuwe vormen van vervoer zoals automatische voertuigen, robots en drones de fiets vervangen.

## 3 Aanbevelingen

De MORA ziet een beperkte rol voor fiets in het stedelijk goederenvervoer. Zoals in de conclusies opgenomen is het vervoer enkel mogelijk onder een aantal randvoorwaarden en is het moeilijk om goederenvervoer per fiets economisch rendabel te maken in de concurrentiële markt van het goederenvervoer. In tegenstelling tot bij het personenvervoer is een systeemshift naar fiets niet, of zeer moeilijk, te realiseren. De MORA formuleert wel een aantal aanbevelingen om het potentieel van de fiets in het stedelijk goederenvervoer te ondersteunen.

Om het potentieel van de fiets, binnen een sterk economische context een kans te geven, is er nood aan een gelijk speelveld voor alle modi. De MORA adviseert om het beleid zo te stroomlijnen dat het dit level playing field ondersteunt.

### Bewustwording creëren rond kosten van vervoer

De MORA adviseert, binnen het kader van goederenvervoer per fiets, om burgers bewust te maken van de kostprijs van goederenvervoer. Het aanrekenen van transportkosten gebeurt binnen





## Totaalconcept ontwikkelen voor stedelijk goederenvervoerbeleid

De MORA wil lokale overheden aanbevelen om een stedelijk goederenvervoerbeleid te voeren dat een kader vormt voor alle vervoersmodi en dat een efficiënt lopend logistiek proces veroorzaakt met de impact van verkeer op de omgeving. Hierbij is het belangrijk om dit te doen in structureel overleg met de sector.

De Raad raadt aan dat steden in hun goederenvervoerbeleid ook aandacht te besteden aan de consument. Een belangrijke motivatie om een stedelijk vervoersbeleid te voeren is het aantal (gemotoriseerde) verplaatsingen in de stad te beperken. Dit kan ook door de consument te laten nadenken over zijn verplaatsingsgedrag en de werkelijke kosten van vervoer.

De consument inschakelen om de laatste verplaatsing in de logistieke keten zelf uit te voeren is een andere mogelijkheid. Dit kan door gebruik te maken van afhaalpunten, slimme lockers,.... De MORA adviseert de Vlaamse overheid om hierrond onderzoek uit te voeren over de meest efficiënte manier om dit in een goederenvervoerbeleid in te passen en waar mogelijk rekening te houden met de mobipunten.

Een ander, specifiek aspect van een stedelijk goederenvervoerbeleid is ruimte voor logistiek voorzien in of dichtbij de stad. De MORA raadt steden aan om hiervoor voldoende ruimte te voorzien.

De MORA adviseert eveneens om een stedelijk goederenvervoerbeleid op regelmatige tijdstippen te herzien, aan te passen aan nieuwe trends, gebruik te maken van innovaties, rekening te houden met het feit dat de fiets waarschijnlijk maar een tijdelijke rol zal spelen in het goederenvervoer, en zich voor te bereiden op nieuwe vormen van vervoer zoals zelfrijdende voertuigen.

## Maak mogelijkheden van het fietsvervoer bekend

Er is een taak voor de verschillende overheden en de MORA-organisaties om het goederenvervoer per fiets bekend te maken. Grotere bekendheid kan zorgen voor een beter inzicht over voor welke stromen de fiets het meest ideale vervoermiddel is.

Vooraf een realistische communicatie die een evenwichtig beeld schets van de economische, ecologische en praktische aspecten is een must.

Een mogelijke manier om fietsvervoer bekender te maken is om mogelijke geïnteresseerden vrachtfietsen te laten testen zodat een aankoop voldoende geïnformeerd kan gebeuren. Volgens de MORA kan degelijk advies een bedrijf helpen om de juiste keuze te maken. De Raad is geen voorstander van financiële ondersteuning bij de aanschaf van vrachtfietsen.

## Zorg voor Vlaamse data over stedelijke distributie

Het valt op dat er zeer weinig data beschikbaar zijn over stedelijk goederenvervoer. Het is moeilijk om een onderbouwd beleid te voeren als niet geweten is hoe het goederenvervoer momenteel verloopt. De Vlaamse overheid is zich daarvan bewust en heeft de beleidsintentie geformuleerd om voor indicatoren te zorgen.

De MORA roept op om hier zo snel mogelijk werk van te maken zodat een goede analyse van de goederenstromen (grootte, volume, verplaatsingen, verpakkingsvormen,...) mogelijk is. Deze data kan de Vlaamse overheid bundelen en koppelen in één logistiek dataplatform dat kan bijdragen aan een efficiëntere logistiek in Vlaanderen.



# Evolutie of revolutie in het Vlaams fietsbeleid

De elementen die dit Mobiliteitsverslag heeft samengebracht tonen voldoende aan dat de fiets een steeds belangrijkere plaats inneemt in het Vlaams mobiliteitsbeleid. Op zich mag dit niet verbazen. De fiets heeft immers een hoog probleemoplossend vermogen met bovendien een zeer beperkte negatieve impact op ruimte, milieu en klimaat.

## Politiek draagvlak

Het toegenomen fietsgebruik is zeker ook ten dele de verdienste van het politiek draagvlak dat hiervoor gecreëerd werd in het Vlaams Parlement. Hier werden op regelmatige basis resoluties gestemd die bij de Vlaamse Regering aandrongen op het hoog houden van de ambities en verbeteringen van het fietsbeleid.

De invoering van de zone 30 aan schoolomgevingen bracht een dynamiek op gang rond het beveiligen van fietsverplaatsingen. Later werd vanuit het perspectief van de leefbaarheid gepleit voor een centrale rol voor het fietsverkeer. Voor de aanpak van de congestie en wegwerken van files werd gevraagd de fiets als volwaardig vervoersmiddel te erkennen en fietsers ruim de baan te geven. Meer recent wordt het gebruik van de fiets vooral benaderd vanuit de doelstelling om het mobiliteitssysteem te vergroenen.

De parlementaire werkzaamheden in de commissie MOW leveren een indrukwekkende lijst van concrete maatregelen op, waarvan een aantal ondertussen in min of meerdere mate werden gerealiseerd. Er zijn volgehouden beleidsinspanningen voor de herinrichting van schoolomgevingen, de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer, fietssuggestiestroken, fietsstraten, dode-hoekmaatregelen, fietsenstallingen en fietspunten aan stations, de aanpak van zwarte punten op fietspaden, het fietsfonds, integrale fietsinvesteringsprogramma's en de oprichting van het kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen.

## Veel 'ontwerp'-plannen

De parlementaire resoluties drongen op regelmatige basis aan op een integrale en planmatige aanpak. Verschillende ministers kwamen hieraan tegemoet door het opstellen van een plan zoals het 'Vlaams Totaalplan Fiets' (2002), het Vlaams Fietsbeleidsplan (2016) en 'Een tandje bij voor de fiets' (2018). Ook de huidige minister kondigt in haar beleidsnota een update van het Fietsbeleidsplan aan.

Het Vlaams parlement gaf in de besprekingen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aan dat het plan de ambitie moest hebben het fietsgebruik flink te bevorderen. Door het debat systematisch te kanaliseren naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen had de politieke wereld de overtuiging dat de fiets een centrale plaats had gekregen in het Vlaams mobiliteitsbeleid.

## Enkel plannen werkt niet

De voorgelegde plannen werden echter vaak niet formeel door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Ook het Vlaams mobiliteitsplan behaalde nooit zijn formele status. De beslissing van de Vlaamse Regering om niet verder te werken aan een mobiliteitsplan maar om een toekomstvisie te formuleren dwingt om waakzaam te blijven over de plaats en functie van de fiets als structurele oplossing binnen het Vlaams mobiliteitsbeleid.

We zagen ook dat vooral gefocust werd op het schrijven van het plan en dat de aandacht voor de verwezenlijking van concrete verbeteringen op het terrein ondermaats bleef. Tot op heden





zijn de beloofde beheersinstrumenten niet operationeel. Dit gevaar is eveneens sterk aanwezig bij het verder opstellen en uitwerken van het Geïntegreerd Investeringsprogramma. Maar al te vaak werd in het verleden het neerleggen van een plan op zich als politieke verwezenlijking in de verf gezet.

## Management van plannen

Het was duidelijk dat de uitvoering van al deze plannen niet echt vlot verliep. Het accent van het politieke debat verschoof dan ook geleidelijk richting de vraag naar transparante rapportering. Het Meldpunt Fietspaden werd opgericht, een Fietsmanager werd aangesteld, een Fietsteam samengesteld, enz.

Al deze inspanningen leidden nog niet tot het verhoopte resultaat, namelijk een efficiënte en snelle uitvoering van alle in de fietsplannen opgenomen maatregelen. Dit blijkt onder meer uit het rapport 'Fietspaden in Vlaanderen' (2017) van het Rekenhof.

## Het glas is halfvol

Ondanks een mangelend beleidsproces heeft de fiets een centrale plaats verworven in het politiek en maatschappelijke debat. De vooruitgang is ook duidelijk waarneembaar op het terrein. Het Vlaamse regeerakkoord bouwt hierop verder met enkele erg ambitieuze doelstellingen. Het is echter overduidelijk dat er nog quick wins te realiseren zijn en dat er in Vlaanderen nog een groot onbenut fietspotentieel is. Ook de recente coronacrisis heeft nieuwe opportuniteiten aan het licht gebracht.

Dit Mobiliteitsverslag plaatst zeer bewust de focus op de fiets om na te gaan of Vlaanderen de huidige toename in het fietsgebruik kan ombuigen naar een werkelijke systeemshift waarbij de fiets de centrale schakel wordt in de realisatie van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het is niet onbelangrijk dat dit voldoende vroeg in de legislatuur

In het Mobiliteitsverslag worden voor een aantal thema's aanbevelingen geformuleerd. Het opstellen van een nieuw plan is hier alleszins niet bij. De aanbevelingen vormen een uitnodiging om samen met een breed scala stakeholders in te zetten op het grote potentieel aan evidente beleidsbeslissingen die op korte termijn kunnen leiden tot een echte systeemshift waarin de fiets een centrale rol krijgt in het Vlaams mobiliteitssysteem.

- Mobiliteit en het ruimtelijk beleid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Nabijheid en vermenging van functies zetten aan tot fietsen en garanderen zo basisbereikbaarheid. Een optimale afstemming tussen het openbaar vervoer- en fietsbeleid is volgens de Raad nodig om tot een ruimte-efficiënt mobiliteitsnetwerk te komen. Een doordachte uitrol van de mobiliteitspunten zorgt voor een duurzaam ruimtelijk en economisch beleid gestoeld op kernversterking en nabijheid, ook in landelijke gebieden en creëert bijkomende kansen voor de fiets.
- Er moet versneld werk gemaakt worden van concrete fietsinfrastructuurprojecten. Het accent moet in de nabije toekomst liggen op de realisatie van de concrete projecten die in de vele plannen werden opgenomen. Geef voor de coördinatie van de uitvoering van de fietsplannen en fietsinvesteringen daarom een centrale rol aan de vervoerregio's. De vervoerregio is een zeer goed schaalniveau om de kwaliteitscoördinatie op zich te nemen. Dit kan onder meer door de fietser zélf een centrale rol te geven in het beoordelen van de kwaliteit van fietstrajecten. Zo komt er een feedbacksysteem dat bruikbare informatie oplevert voor alle beleidsniveaus, agentschappen, departementen en overheidsinstellingen.
- Veel beleidswinst kan geboekt worden in het woon-werkverkeer. De MORA vindt dan ook dat hier de prioriteit moet gelegd worden. Het hoofdstuk hierover schetst een batterij van gemakkelijk te nemen maatregelen zoals het oriënteren van de toolbox voor bedrijventerreinen, strategisch bijsturen van het Pendelfonds en wegwerken van de administratieve knelpunten voor speedelegs en fietslease. Om hier het potentieel voor de fiets te maximaliseren dringt een maatschappelijk debat en een politieke keuze over de subsidiëring van alle vormen van woon-werkverkeer zich op.



- Maak onze logistieke poorten bereikbaar voor de fiets en investeer in een duurzaam logistiek hart voor Europa door de gekende missing links in fietsinfrastructuur prioritair op te nemen in het GIP, de vervoerregio's te responsabiliseren en in te zetten op samenwerkingsverbanden tussen werkgevers, operatoren en Vlaamse overheid.
- Activeer een nieuw Steunpunt voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De steunpunten werden in de vorige legislatuur vakkundig begraven. De vaak beloofde meer dynamische onderzoeksagenda en dataverzameling door het Geoloket-fiets blijven uit. De verschraving van het beleidsondersteunend onderzoek rond mobiliteit trad in. Voor de fiets maakte het kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen dit ten dele goed. Heel wat voorstellen en behoeftes voor wetenschappelijk onderzoek, waar ook in dit verslag naar verwezen wordt, bleven echter liggen. Een steunpunt waarin alle universiteiten van Vlaanderen betrokken worden kan een gestructureerde en toekomstgerichte oplossing bieden voor het ontstane tekort aan beleidsondersteunend wetenschappelijk onderzoek.

