

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW

Het potentieel
van fietssnelwegen

04

CIJFERS

De belangrijkste
inzichten

06

IN DE KIJKER

Fietssnelwegen
in Limburg

07

KORTJES

Nieuwe Green Deal
Deelmobiliteit & Wonen

Fietssnelwegen



F
74
Hasselt
Pelt
Eindhoven

F
71
Mol
Pelt
Weert

vandaag

122



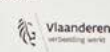
dit jaar

5271

fietssnelwegen.be



In samenwerking met



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

“Fietssnelwegen zijn het investeren waard”

Fietssnelwegen zijn er om snel en veilig lange afstanden af te leggen. Maar hoeveel kilometers zouden Vlamingen via fietssnelwegen kunnen afleggen? Die vraag probeerde het Departement Mobiliteit en Openbare Werken te beantwoorden met een grondige potentieelstudie. Beleidsmedewerkers Fiets Mieke Declercq en Sofie Van Campenhout lichten toe.



Sofie Van Campenhout en Mieke Declercq, beleidsmedewerkers Fiets

Stel het onderzoek even voor.

Mieke Declercq: “Fietssnelwegen worden al veel gebruikt voor woon-werkverkeer en we hopen dat die tendens zich in stijgende lijn verder zet. Daarom wilden we samen met onze partners Fietsberaad Vlaanderen, het Agentschap Wegen en Verkeer, de provincies, de Vlaamse Waterweg nv en met hulp van onderzoeksbureau Significance het potentieel van fietssnelwegen blootleggen. We stelden ons twee vragen. Hoeveel kilometers zouden Vlamingen potentieel op een werkdag met de fiets kunnen afleggen? En hoeveel daarvan zouden via fietssnelwegen kunnen gebeuren? Door ze te beantwoorden, kregen we een goed zicht op het potentieel van alle bestaande en toekomstige fietssnelwegen in Vlaanderen.”

Hoe pakten jullie het aan?

Sofie Van Campenhout: “Eerst wilden we zicht krijgen op het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. We vertrokken vanuit het strategisch 4G-personeelmodel. Dat is een verkeersmodel met gedetailleerde informatie over de inwoners van het Vlaamse: leeftijd, gezinssamenstelling, inkomen, autobezit, enzovoort. Met dat model kregen we een beeld van hoe Vlamingen uit een bepaalde leeftijdscategorie zich over een bepaalde afstand verplaatsen naar school, werk, recreatie of een station. Binnen onze

stuurgroep legden we enkele assumpties vast. Die gaan bijvoorbeeld over welke afstand iemand bereid is te fietsen. Of over de kans dat iemand beschikt over een elektrische fiets of speedpedelec. Zo maakten we een hele set van assumpties om de Vlaamse fietser goed in te schatten. Daarna keken we welke fietstours er allemaal zouden kunnen plaatsvinden in Vlaanderen. Als laatste stap onderzochten we hoeveel van die fietstours via een fietssnelweg zouden kunnen verlopen. Zo kregen we een goed beeld van hoeveel fietsers een fietssnelweg zouden kunnen gebruiken.”

Wat leert het onderzoek?

Sofie Van Campenhout: “Het Vlaamse fietssnelwegennetwerk heeft een groot potentieel. Het is dus de moeite waard om erin te investeren. Het fietssnelwegennetwerk vergemakkelijkt fietsverplaatsingen en draagt bij aan de modal shift. Ook is er een grote meerwaarde voor combimobiliteit. Vlamingen kunnen via de fietssnelweg vlotter naar een station gaan om van daaruit met de trein verder te reizen.”

Mieke Declercq: “We fietsen steeds meer in Vlaanderen. En volgens onze potentieelstudie kan dat nog meer worden. Heel veel van die kilometers kunnen namelijk via fietssnelwegen verlopen. Op een werkdag zou het gaan om meer dan 5 miljoen van in totaal 18,7 miljoen fietskilometers. Fietssnelwegen zijn dus een belangrijk deel van het fietsnetwerk.”

Wat kunnen het departement en andere besturen met de resultaten doen?

Mieke Declercq: “Het onderzoek is vooral een stevige basis om regionaal te verfijnen. Zo kunnen vervoerregio's onderzoeken waarom specifieke fietssnelwegen het potentieel uit de studie niet waarmaken in de realiteit. Ligt dat aan de verkeersveiligheid? Of zijn er missing links op een bepaald traject? Zo weet je of het de moeite loont om die veiligheid te verhogen of missing links weg te werken. Als je een idee hebt welk potentieel een fietssnelweg heeft, weet je ook hoeveel extra fietsers je zou kunnen aantrekken door erin te investeren.”

Sofie Van Campenhout: “Minstens even belangrijk aan de studie is de methode. Zowel de Vlaamse

overheid, de lokale besturen, de provincies en andere organisaties kunnen onze assumpties gebruiken in andere studies. In het verleden maakten besturen altijd hun eigen assumpties voor gelijkaardige onderzoeken. Dat maakte het onmogelijk om studies te vergelijken. Nu kan dat dus wel. Ook wanneer wij in de toekomst een vervolg aan deze studie breien, zullen we met dezelfde assumpties werken. Dan kunnen we makkelijk evoluties in de tijd ontdekken.”

Niet alle fietssnelwegen hebben evenveel potentieel. Zal er dan minder worden geïnvesteerd in fietssnelwegen met minder potentieel?

Sofie Van Campenhout: “Het potentieel van een fietssnelweg mag nooit de enige reden zijn om meer of minder te investeren. Het is belangrijk om de bevolkingsdichtheid niet uit het oog te verliezen. Een fietssnelweg in de Westhoek heeft volgens ons onderzoek veel minder potentieel dan een fietssnelweg in de ruit tussen Gent, Antwerpen, Leuven en Brussel. Maar in de Westhoek wonen natuurlijk minder mensen en het openbaar vervoer is er minder uitgebreid. De fiets heeft er daardoor net extra potentieel over een langere afstand. Dat maakt het belangrijk om te investeren in fietssnelwegen over heel Vlaanderen.”

Mieke Declercq: “We moeten nog een belangrijke nuance toevoegen. We hebben alleen het fietsgedrag van inwoners uit Vlaanderen bestudeerd. Nederlanders, Brusselaars of Walen die over Vlaamse fietssnelwegen fietsen, telden we niet mee, omdat daarover nog weinig tot geen informatie in het strategisch 4G-personeelmodel staat. Daarom lijkt het alsof de fietssnelwegen aan de (gewest-) grenzen minder potentieel hebben. Maar dat is waarschijnlijk een onderschatting. In de toekomst hopen we ons onderzoek uit te breiden om ook die cijfers goed in te schatten.”

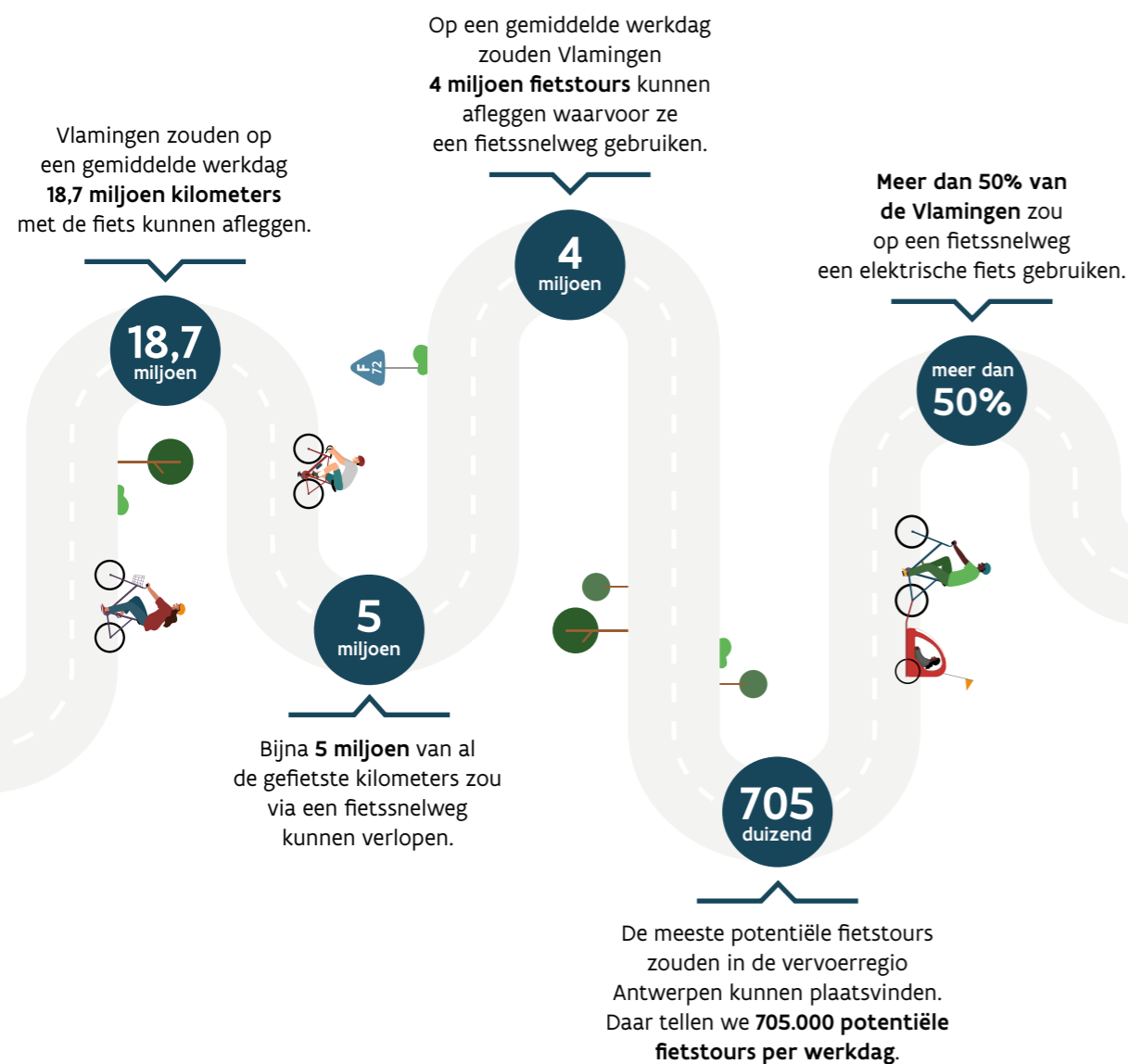


Het volledige rapport lees je op www.vlaanderen.be/beleid-fietssnelwegen.



De cijfers op een rij

Het onderzoek naar het potentieel van fietssnelwegen leverde heel wat interessante inzichten op. Wij zetten de belangrijkste op een rij.



Fietstour?

De onderzoekers gebruiken consequent het woord 'fietstour'. Daarmee bedoelen ze een **verplaatsing van de ene plaats naar de andere, inclusief eventuele tussenstops**. Bij je thuis vertrekken, de kinderen afzetten aan school en verder fietsen naar je werk telt dus als één fietstour in het onderzoek. De terugweg naar huis telt niet mee als een aparte fietstour.

Wat kan **beter**?

De rolverdeling bij fietssnelwegen is complex. Er zijn tal van overheden en partners betrokken. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) rolt de komende maanden acties uit om de samenwerking nog vlotter te maken.

1 Visie op papier

Probleem De visie voor de aanleg van fietssnelwegen is **verspreid over allerlei besluiten en charters**. Er is nog te weinig een gebundelde visie waarop iedereen kan terugvallen.

Actie DMOW schrijft in overleg met alle partners een **visietekst** met een duidelijke rolverdeling.

Timing De visietekst moet klaar zijn voor de **zomer van 2024**.

2 Stuurgroep aan het roer

Probleem De samenwerking tussen alle partners is cruciaal. Vaak verloopt ze al goed, maar ze is nog te **weinig gecoördineerd**. De afstemming en planning van alle processen kan vlotter.

Actie DMOW richt een '**Vlaamse stuurgroep fietssnelwegen**' op die twee keer per jaar samenkomt. Ook de regionale of provinciale stuurgroepen voor fietssnelwegen zijn nieuw in de regio's. De Vlaamse stuurgroep geeft advies aan de regionale stuurgroepen. De regionale stuurgroepen voeden op hun beurt weer de Vlaamse stuurgroep. Die onderlinge wisselwerking versterkt het fietssnelwegenbeleid.

Timing De Vlaamse stuurgroep kwam het afgelopen jaar twee keer samen. Tegen de zomer van **2024** moet de werking helemaal op punt staan.

3 Gezamenlijk onderhoud

Probleem Het beheer en onderhoud van de fietssnelwegen zit zowel bij Vlaamse als lokale overheden. Dat kan waarschijnlijk **efficiënter**.

Actie De wegbeheerders gaan in dialoog over het onderhoud van de fietssnelwegen. Samen kijken ze of het haalbaar is om het **onderhoud door één partij** te laten uitvoeren.

Timing In de winter van 2023-2024 start het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Vlaamse Waterweg nv en het Departement MOW met een **proefproject**. AWV onderhoudt een winter lang een stuk fietssnelweg met verschillende wegbeheerders. Na evaluatie van het proefproject wordt bekeken of het efficiënt is om dat verder uit te rollen.



Deze acties kwamen er na een grote audit over de rolverdeling bij fietssnelwegen. Lees het rapport van de audit op publicaties.vlaanderen.be.

Trappen in Limburg

De provincies, de Vlaamse overheid en de lokale overheden werken samen aan fietssnelwegen. Ook in Limburg. De provincie heeft ondertussen al 424,6 kilometer aan fietssnelwegen. Wij spraken Coördinator Functioneel Fietsbeleid Ruben Vandael en Afdelingshoofd Mobiliteit Monica Silvestrini over het ideale netwerk van Limburgse fietssnelwegen.

Hoe ziet het fietssnelwegennetwerk in Limburg er vandaag uit?

Ruben Vandael: "We begonnen met een noord-zuidverbinding en een oost-westverbinding om de hele provincie toegankelijk voor fietsers te maken. Daarna vulden we het netwerk aan met andere ontsluitende fietssnelwegen. Vandaag liggen er van het noorden tot het midden van Limburg al heel wat fietssnelwegen. Ook het fietssnelwegennetwerk langs het Albertkanaal is uitgebreid. Veel jaagpaden en oude spoorbeddingen zijn geasfalteerd en als fietssnelweg ingericht."

Hoe evalueren jullie de bestaande fietssnelwegen?

Ruben Vandael: "We monitoren op verschillende manieren. Zo hebben we negentien fietstelzuilen verspreid over heel Limburg. Die meten het aantal fietsbewegingen en de piekmomenten van een route. We kunnen vaststellen dat het aantal fietsers jaarlijks toeneemt. Vooral de jaagpaden doen het in 2023 goed. Ook rijdt iemand van de Fietsersbond met een meetfiets de fietssnelwegen af. Het derde wiel van de fiets kan tot wel veertig parameters meten, van de kwaliteit van de fietsweg en de breedte tot het algemene comfort. Alle data verzamelen we in de Fietsbarometer, een platform in volle ontwikkeling waarop alle Vlaamse provincies hun eigen fietssnelwegendata samenvoegen. We rekenen ook op de fietsers zelf. Als ze onderweg problemen tegenkomen, kunnen ze die aankaarten via het Meldpunt Fietsrijk Limburg."

Welke plannen hebben jullie om het netwerk te verbeteren?

Monica Silvestrini: "De komende jaren werken we het fietssnelwegennetwerk verder uit. Veel projecten zitten nu in de studie- en ontwerpfasen. Zo zijn er nog wel wat knelpunten op de Albertkanaalroute bestaande uit de F5 en de F72. Die zullen we veiliger

maken. We bouwen bijvoorbeeld al een tunnel onder de drukke Havenlaan in Diepenbeek. Op andere fietssnelwegen verbeteren we de veiligheid. Zo maken we een veertigtal kruispunten op de F74 veiliger door fietsers er zoveel mogelijk voorrang te geven. We zijn bovendien volop in de weer met het uitstippelen van de F75, het Kolenspoor. We zijn van plan om eerst de ontbrekende schakel Genk-As te realiseren, zodat fietsers ononderbroken dertig kilometer tussen de gemeenten kunnen afleggen."

Ruben Vandael: "Er zijn in Vlaanderen al vele kilometers aan fietssnelwegen. Nu is het ook belangrijk om die allemaal uniform te bewegwijzeren. We zorgen als pilootproject voor zo'n bewegwijzering volgens het boekje op de F70 die de campussen van UHasselt, UCLL en Hogeschool PXL met elkaar verbindt."

Hoe sporen jullie Limburgers aan om via fietssnelwegen te fietsen?

Monica Silvestrini: "Door er veel over te communiceren. De website fietssnelwegen.be is onze basis. Dat is een initiatief van de vijf Vlaamse provincies, het Brusselse Gewest en het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Maar we ondernemen ook zelf tal van communicatieprojecten. We organiseren onder andere persmomenten bij ijkpunten in de realisatie van onze fietssnelwegen en we nemen deel aan evenementen als de Applausdag van de Fietsersbond en de Wereld Fietsdag. We merken vooral dat de term 'fietssnelweg' wel al is ingeburgerd, maar het F-logo nog niet genoeg. Dat bleek ook uit de enquête die we afgelopen zomer op de fietsparking van Pukkelpop organiseerden. Daar willen we dus meer op inzetten."

Ruben Vandael: "Goede infrastructuur doet fietsen. Goede en veilige fietsinfrastructuur uitbouwen is de beste manier om mensen op de fiets te krijgen en naar fietssnelwegen te leiden."

Geslaagde participatieprojecten gezocht

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit organiseert in 2024 een tweedaagse over burgerparticipatie. De vorming zal inzoomen op een aantal goede praktijkvoorbeelden van burgerparticipatie. **Ken jij een impactvol participatieproject en wil je dit graag delen?** Kijk op de website en laat van je horen.

duurzame-mobiliteit.be/nieuws

Nieuwe Green Deal Deelmobiliteit & Wonen

Autodelen.net, het Netwerk Duurzame Mobiliteit, de Vereniging voor Vlaamse Steden en Gemeenten, de Beroepsvereniging voor de Vastgoedsector en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken lanceerden in november een nieuwe Green Deal 'Deelmobiliteit & Wonen'. **Daarmee willen ze samen met lokale besturen, aanbieders van deelmobiliteit en projectontwikkelaars deelmobiliteit in de woonomgeving vanzelfsprekend maken.** Om burgers warm te maken voor de Green Deal lanceert Autodelen.net een communicatiekit voor lokale overheden en intercommunales.

autodelen.net/green-deal

258 gevaarlijke punten in Vlaanderen langs gewestwegen

Jaarlijks stelt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een dynamische lijst met gevaarlijke punten op. Dit jaar bevat de lijst 258 locaties, gebaseerd op de ongevallencijfers van 2019, 2020 en 2021. **Het totale en aantal nieuwe punten is afgenomen.** Waar er nog 300 waren in 2022 en 301 in 2021, zijn er dat vandaag 258. AWV screent elk punt en bepaalt wat er moet gebeuren om de verkeerssituatie veiliger te maken. Op 108 punten (41%) van de nieuwe lijst zijn ondertussen infrastructurele maatregelen uitgevoerd en op 35 punten (14%) zijn werken in uitvoering of op korte termijn gepland. Voor 41 punten (15%) worden er infrastructurele ingrepen voorbereid.

wegenverkeer.be/veilig-op-weg

Label autodelen gelanceerd

Het label 'autodeelorganisaties' is een **beleidsinstrument dat het eenvoudiger maakt om autodelen te stimuleren.** Aanbieders die het label krijgen, bewijzen dat ze voldoen aan de minimale voorwaarden van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten en Autodelen.net. Het label zal aanbesteding- en vergunningsdossiers eenvoudiger maken. Lokale overheden kunnen verwijzen naar het label. Autodeelorganisaties geven in offertes simpelweg aan dat ze over het label beschikken.

vvsb.be/kennisitem

Resultaten van de eerste nationale Voetgangersbarometer bekend

13.500 Belgen vulden de enquête voor het grote voetgangersonderzoek in. Die bevestigt dat Belgen echte stappers zijn. **Twee op drie doet elke dag dingen te voet.** 80 procent vindt dat er te weinig voorzieningen als toiletten en zitbanken zijn. Ook vindt 70 procent dat er nog onvoldoende aandacht is voor ouderen, gezinnen met kinderen en mensen met een verminderde mobiliteit.

voetgangersbarometer.be

Agenda

11 januari

Opleiding: De basisprincipes van de verkeerskunde online (start 2024)

23 januari

Studiedag: Verkeersveiligheid en mobiliteit bij wielervedstrijden

8 februari

Opleiding: Overtuigend communiceren over mobiliteit en veilig verkeer

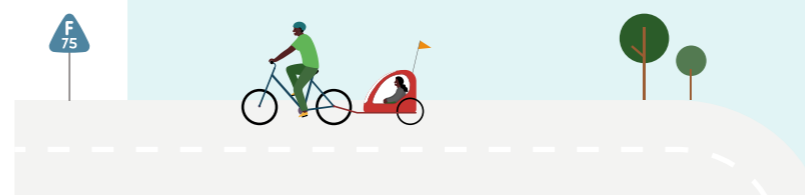
22 en 29 februari

Vomingstweedaagse: Participatie en Mobiliteit

12 maart

Opleiding: Veilige weg- en werfsignalisatie

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.



Wie drinkt, rijdt niet

BOB

Helmut Lotti zet de toon voor veilige feestdagen!

Met “Er hoeft maar 1 BOB te zijn” leent Helmut Lotti zijn stem aan het lied van de nieuwste BOB-campagne. Het lied moet bestuurders eraan herinneren om niet het aantal glazen alcohol te tellen, maar wel het aantal BOB's. **En dat is nog altijd nodig, want elke dag gebeuren er gemiddeld twaalf ongevallen met bestuurders onder invloed van alcohol.** Dat is maar liefst één ongeval om de twee uur. Van eind november tot eind januari voert de lokale en federale politie ook weer extra controles uit in het hele land.

Lees er alles over op bob.be.



DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2023 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

