

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW
**Fietsforum
op WK**

05

ACHTERGROND
**Aangepaste
deelfietsen**

06

IN DE KIJKER
**75 ton CO₂
gecompenseerd**

07

KORTJES
**Deelfietsen
breiden uit**

**Toegankelijk
en inclusief
fietsbeleid**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

“Barrières tot een **minimum** herleiden”

Eind augustus vond het Fietsforum plaats tijdens het WK G-Wielrennen in Ronse. Ruim 80 deelnemers bespraken er hoe fietsen in Vlaanderen nog toegankelijker en inclusiever kan. “De grootste vooruitgang valt te boeken bij fietsinfrastructuur”, zegt Patrick D’haese, fietsmanager bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Het Fietsforum was in Ronse aan zijn derde editie van het jaar toe. Gelijklopend vond ter plekke het WK G-wielrennen voor mensen met een beperking plaats. België kaapte vier medailles weg, maar het WK vormde ook een ideaal aanknopingspunt om het over inclusie en toegankelijkheid voor alle fietsers te hebben. “Het was opnieuw een leerrijk forum”, haalt Patrick D’haese aan. “Op zo’n dag brengen we heel wat mensen samen die zich inzetten voor het Vlaamse fietsbeleid. Uiteraard komen dan ook de belangrijkste werkpunten aan bod.”

Waar kan Vlaanderen nog de grootste vooruitgang boeken als het aankomt op toegankelijkheid en inclusie voor fietsers?

“De grootste progressiemarge ligt nog steeds bij infrastructuur. We staan al erg ver. Onze fietsbruggen en -tunnels bijvoorbeeld zijn al van een heel hoge kwaliteit in vergelijking met wat we in het buitenland vaak zien. Daar mogen we best trots op zijn, maar voor mensen met een handicap zijn er extra aandachtspunten. Zo zijn borduren en andere obstakels voor hen nog meer een probleem dan voor andere fietsers. Bij het aanleggen van fietsinfrastructuur moeten we **nog meer door hun ogen leren kijken**. Een paaltje op het fietspad is voor tweewielers al een obstakel. Voor iemand met een driewieler is dat nog vervelender. Dat soort barrières moeten we tot een minimum herleiden. Het was leerrijk om tijdens het forum nog eens uit de monden van G-sporters zelf te horen waar zij tegenaan lopen.”

Is het aanbod van aangepaste fietsen ruim genoeg om aan de vraag te voldoen?

“Ook daar valt nog winst te halen. Voor zo’n specifieke fiets betaal je al snel een bedrag van minstens 3.000 euro en dat kan nog aardig oplopen. We kunnen het aanbod dat al voorhanden is nog efficiënter inzetten. Bij **fietsdeelpunten op interessante locaties** bijvoorbeeld, zodat je niet zelf een fiets op maat moet aankopen. De aandacht daarvoor en die reflex moeten we bij iedereen proberen te versterken. Een onderwerp dat ook ruimschoots aan bod kwam op het Fietsforum.”

Je bent een jaar actief als fietsmanager. Hoe staat het intussen met het algemene fietsbeleid in Vlaanderen?

“Dat gaat de goede kant op. Zowel op het vlak van veiligheid als gebruik van de fiets. In ons land worden momenteel 18,5 procent van de verplaatsingen met de fiets gemaakt. Als we alleen naar de klassieke werkweek kijken, stijgt dat zelfs tot 20 procent. Bij het woon-werkverkeer komen we boven de 22 procent uit. Daarmee zijn we Denemarken voorbijgestoken en moeten we alleen Nederland nog voorlaten.”



Patrick D’haese, fietsmanager Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Volgend Fietsforum

Hoogstwaarschijnlijk gaat het volgende Fietsforum door tijdens Velofolies in Kortrijk. De fietsbeurs staat gepland van 16 tot 18 januari. Voor alle info over het volgende Fietsforum surf je best naar vlaanderen.be/fietsforum

Wil je graag een uitnodiging in je mailbox ontvangen? Aarzel dan niet om een mailtje te sturen naar fietsforum@mow.vlaanderen.be

En wat betreft veiligheid?

“Het aantal dodelijke ongevallen met de fiets daalt in vergelijking met de afgelegde kilometers. Alleen hebben we nog heel wat werk op de plank liggen om ons doel te bereiken. In 2040 willen we graag dat 30 procent van de verplaatsingen met de fiets gemaakt worden en dat we geen dodelijke fietsongevallen meer hebben.”

Wat zijn de plannen om die doelstellingen te halen?

“In opdracht van Annick De Ridder, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, schrijven we momenteel het **Masterplan Fiets**. Dat willen we eind dit jaar afronden. Daarin reiken we een kader aan om meer mensen aan het fietsen te krijgen. Gelijklopend zijn het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement MOW ook een **Masterplan Fietsinfrastructuur** aan het uitwerken. Daarvoor testen we momenteel een methodiek uit in de vervoerregio’s Kortrijk en Kempen. Op basis daarvan zullen we onze infrastructuurprioriteiten bepalen. Daarna rollen we de methodiek in andere vervoerregio’s uit. Daarnaast ga ik vaak de baan op, zowel in binnen- als buitenland. Op zoek naar ideeën, maar ook om onze *best practices* met andere overheden te delen. We moeten ons fietsbeleid meer uitdragen.”

Welke tips kan je lokale besturen al meegeven om zelf aan de slag te gaan?

“Samenwerking tussen alle overheden en stakeholders is zo belangrijk: we moeten elkaar versterken. Momenteel worden op lokaal niveau de meerjarenplannen opgesteld. Daarin hoort voldoende aandacht voor veilige fietsinfrastructuur aan bod te komen. Daarnaast enthousiasmeren wij ook graag lokale besturen om fietsen nog meer te stimuleren met sensibiliseringscampagnes. Misschien een interessante vaststelling: als **de burgemeester en de schepen** zelf het goede voorbeeld geven door te fietsen, scoren hun gemeentes meestal ook beter op dat vlak. Het extra pluspunt daarvan is dat ze zelf ook in aanraking komen met de pijnpunten in de fietsinfrastructuur en daarmee aan de slag kunnen gaan.”

Tot slot maken we graag al een afspraak voor het volgende Fietsforum.

Welk onderwerp komt er dan aan bod?

“Dat staat op de agenda voor januari. We koppelen dat graag aan de fietsbeurs Velofolies in Kortrijk (16-18 januari 2026). Daar gaan we de economische invalshoek van fietsen benaderen: de diversiteit aan fietsen, de fiets als economisch product, fietslogistiek, koerierdiensten en cargofietsen, ... Onderwerpen waarbij we opnieuw heel wat stakeholders een podium willen geven en het momentum aangrijpen om ook daar weer stappen in te zetten.”

Toegankelijk fietsen in vijf stappen

Om fietsinfrastructuur zo toegankelijk én inclusief mogelijk te maken, grijpen weg- en infrastructuurbeheerders best naar het Vademecum Fietsvoorzieningen. Daarin staan alle richtlijnen om fietsvoorzieningen aan te leggen die veilig en comfortabel zijn voor iedereen.

“We leggen de lat bewust hoog. Alleen als fietsinfrastructuur aan alle voorwaarden voldoet, sluiten we geen enkele specifieke groep fietsers uit.” Aan het woord is Yves De Beleyr, verkeerskundige veiligheid bij het Expertisecentrum van het Agentschap Wegen en Verkeer. Hij verduidelijkt de vijf belangrijkste handvaten voor toegankelijke en inclusieve fietsinfrastructuur.

1. Breedte

“Door de steeds groter wordende diversiteit aan fietsen, is het belangrijker geworden om fietsinfrastructuur breder aan te leggen. Daarbij kijk je verder dan alleen het fietspad. Het ontwerp van de berm is haast even belangrijk. Respecteer voldoende schuwafstand. Dat is de ruimte die fietsers bewaren ten opzichte van vaste obstakels aan de rand van het fietspad. Kortweg: hoe breder de berm, hoe vergevingsgezinder. De snelheid van elektrische fietsen ligt hoger. Dat faciliteer je best met ruimere maten.”

2. Ruimte voor bochten

“Een fietspad moet ook toelaten om vlot en veilig een bocht te kunnen nemen. Bakfietsen of fietsen met aanhanger hebben het lastiger met scherpe bochten. Een bocht van 90 graden maken, is ook voor een doorsneefietser haast onmogelijk. De boogstralen vragen daarom aanpassingen. Daarvoor vergroot je best de bewegingsruimte in de bocht, of opteer je voor een lus.”

3. Zachtere hellingen

“We willen dat meer groepen fietsers comfortabel hellingen naar bruggen of uit tunnels kunnen nemen. Daarvoor maken we ze best wat zachter. Die richtlijnen gelden al langer. We streven naar nog meer fietscomfort.”

4. Drempelloze overgangen

“Harde en vaak te hoge boorden in de verharding vormen nog steeds een veiligheidsprobleem. Zeker bij kruisingen met een zijweg of voetpad én aan oversteekplaatsen loopt de vlakheid van het fietspad best door.”

5. Fietsparkeren

“Je zorgt er best voor dat fietsrekken en aanbindbeugels ook bruikbaar zijn voor fietsen die groter, breder of zwaarder zijn dan een ‘standaardfiets’. Minstens één tot tien procent van de plekken bij meerdere fietsparkeerplaatsen zou een overal eenvoudig haalbaar minimum moeten zijn.”



Gfietst.be mikt op 100 deelpunten

Het WK G-wielrennen in Ronse maakte iets los. Dat voelden ze ook bij Gfietst.be, het deelfietsplatform van G-sport Vlaanderen. Projectmedewerker Judith Debaere hoopt samen met het netwerk van deelpunten binnenkort nog meer aangepaste fietsen te kunnen aanbieden.

Via het platform Gfietst.be vind je heel wat types aangepaste fietsen terug. Van duofietsen of driewielers en tandems tot rolstoelplateaufietsen of transportfietsen, elektrisch of niet. “**Voor de duofietsen zijn erg populair** omdat die de mogelijkheid bieden om samen te fietsen en best prijzig zijn om zelf te kopen”, zegt Judith Debaere. Online kan je het model uitkiezen waarnaar jij op zoek bent. Vervolgens zoek je op postcode naar het dichtstbijzijnde deelpunt en kan je specificeren of je begeleiding nodig hebt. Het platform geeft ook meteen aan of er toegankelijke fietsroutes in de buurt zijn.



Aangepaste fiets voor iedereen

“We helpen een diverse groep mensen aan een aangepaste fiets. Van ouderen, over revalidanten tot mensen met een fysieke of verstandelijke beperking en slechtzienden. Iedereen kan bij ons terecht”, zegt Judith Debaere.

Eind augustus vond het WK G-wielrennen plaats in Ronse. “Voor G-sport Vlaanderen moet het WK een hefboom zijn voor de verdere ontwikkeling van Gfietst.be: we willen meer mensen op de aangepaste fiets krijgen. Er waren **veel positieve reacties**. We kregen **meer vragen** binnen dankzij de aandacht die het WK en het Fietsforum op toegankelijkheid vestigden. Het zou fijn zijn mochten meer mensen bijvoorbeeld eens een handbike uitproberen.”



Oproep aan lokale besturen: detectie

Gfietst.be wil het netwerk van uitleenpunten verder uitbreiden. Momenteel zijn er meer dan 400 fietsen op iets meer dan 80 verschillende locaties. Voor de zomer van 2026 hopen ze de kaap van de 100 uitleenpunten te bereiken. Lokale besturen kunnen een belangrijke rol spelen in het rondenvan die mijlpaal. “Uiteraard staan wij open voor partners en organisaties die **kwaliteitsvolle deelpunten** willen oprichten”, zegt Debaere. “Lokale besturen kunnen ons daarbij helpen, maar zij kunnen ook meewerken aan het ‘detecteren’ van ‘stilstaande’ fietsen. We merken dat er heel wat aangepaste fietsen zijn bij bijvoorbeeld woonzorgcentra of centra voor mensen met een beperking die niet vaak gebruikt worden. Als we die opsporen en toevoegen aan ons platform, zetten we nog een stap vooruit.”



Webinar rond inclusieve deelmobiliteit

Op donderdag 20 november (14.30 uur) organiseert de vzw Way To Go een **webinar over inclusieve deelmobiliteit**. Je kan live volgen, maar als je je inschrijft, krijg je ook de opname in je mailbox. Deelname is gratis en kan via waytogo.be/nl/agenda.

Elektrische deelfietsen legden al 570.000 km af

De vervoerregio's Vlaamse Ardennen en Dender lanceerden een jaar geleden samen een elektrisch deelfietsenproject. De Hoppy-tweewielers die ze aanbieden zijn zonder meer een hit.

De vervoerregio's krijgen sterke ondersteuning voor deze uitrol van intercommunale SOLVA. "Het landschap is bij ons zoals bekend nogal heuvelachtig. Daarom kozen we voor elektrische deelfietsen", verheldert Ewout Depauw (coördinator mobiliteit bij SOLVA). "Met de deelfietsen maken we de treinstations en bushaltes beter bereikbaar. Niet alleen in de grote steden, maar in het hele gebied. De prijs houden we bewust laagdrempelig. Wandelen is uiteraard gratis, maar de deelfietsen zijn **goedkoper dan het openbaar vervoer of een privéwagen**. Helemaal volgens het STOP-principe."

82 hubs, 489 fietsen

In samenwerking met het Belgische bedrijf Hoppy kwamen 82 hubs tot stand. Daar kan je heel makkelijk een van de 489 elektrische deelfietsen uitlenen, (een deel van) je traject mee overbruggen en hem op dezelfde of een andere Hoppy-locatie weer achterlaten.

De cijfers bewijzen dat het project aanslaat. "We registreerden in één jaar tijd **ruim 107.000 fietsritten**", gaat Depauw verder. "Die waren goed voor in totaal zo'n 570.000 afgelegde kilometers, het equivalent van bijna 15 keer de wereld rondreizen. Naast de extra mobiliteitsoptie die we de inwoners zo aanbieden, compenseerden we ook al meer dan 75 ton aan CO₂-uitstoot."

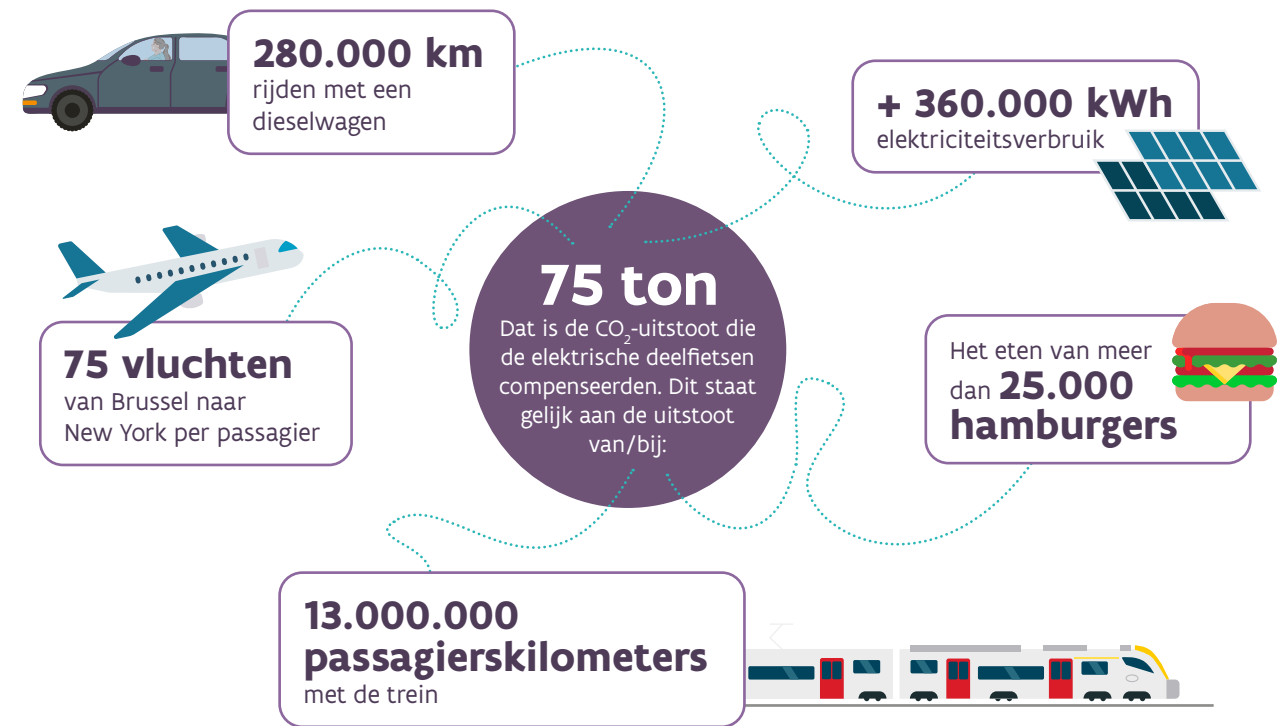
Toch kreeg het project ook met een kinderziekte af te rekenen. De laagdrempelige instapmogelijkheden brachten aanvankelijk problemen met zich mee. "Onze oorspronkelijke manier van verificatie bleek niet waterdicht. Op 1 augustus schakelden we over naar verificatie via de identiteitskaart die we nog eens laten dubbelchecken. Gebruikers moeten een selfie insturen en AI dubbelcheckt die. Sindsdien merken we een gevoelige verbetering in het aantal foutgeparkeerde fietsen."

Uitbreiding

Bij Hoppy stelden ze vast dat de elektrische fietsen ook aanslaan buiten stedelijke gebieden. "Deelmobiliteit werkt al langer in grote steden, maar ook kleine gemeenten zoals Brakel, Maarkedal en Zwalm pikken het bijzonder vlot op. Dit project toont aan dat er **ook buiten de stedelijke context een sterke vraag** is naar duurzame en flexibele verplaatsingen", zegt Kenny Vercruysse, CEO van Hoppy.

Het deelfietsenproject botste nog niet op zijn limieten. Er liggen plannen op tafel om het nog verder uit te bouwen. "Al tijdens het eerste jaar hebben we extra locaties toegevoegd en meer fietsen in omloop gebracht onder meer via een investering door het Landschapspark Vlaamse Ardennen. **Lokale besturen toonden ook al interesse voor bijkomende hubs.**"

Ook op logistiek vlak zijn er updates gepland. Het ter plekke opladen van de batterijen is er daar een van. "Momenteel verwisselen we de lege batterijen door opgeladen exemplaren, maar we bekijken ook hoe we op drukke hubs de fietsen ter plekke kunnen opladen", besluit Depauw.



Nieuwe omzendbrief wegsignalisatie

Een nieuw symbool voor fietszones, duidelijke regels voor fietsopstelstroken en nog veel meer. De Algemene Omzendbrief Wegsignalisatie (AOWS) van het Agentschap Wegen en Verkeer is bijgewerkt en sluit volledig aan op de nieuwe Wegcode. Handig voor lokale besturen die bestaande wegmarkeringen willen aanpassen. Alle wijzigingen vind je overzichtelijk terug in hoofdstuk 1.2.

wegenverkeer.be/zakelijk/documenten

Nieuwe standaardbestekken vanaf 2026

De standaardbestekken van het beleidsdomein MOW zijn vernieuwd. Ze vormen de basis voor overheidsopdrachten voor werken binnen Vlaanderen. Vanaf 1 januari 2026 zijn de nieuwe versies verplicht voor alle nieuwe aanbestedingen. Lokale besturen kunnen zich inschrijven voor een infosessie met meer uitleg.

vlaanderen.be/DMOW

Deelfietsen breiden uit

Deelfietsen duiken meer en meer op. Ook de vervoerregio's Brugge, Midwest, Westhoek en Leuven zijn ermee gestart. Brugge, Midwest en Westhoek werken samen en bieden zo 575 fietsen in 66 Hoppinpunten aan. Het overzicht van de deelmobiliteit binnen het vervoer op maat vind je op de website van Hoppin.

hoppin.be/dossier-vom-deelmobiliteit

Agenda

17 oktober
Voetgangersacademie

18 oktober
Dag van de Trage Weg 2025

20 oktober
Fundamenten van de verkeersveiligheid

21 oktober
Walkshop Brussel

Bekijk de volledige agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.

DAG VAN DE TRAGE WEG

18 & 19 oktober 2025

www.dagvandetragegeweg.be



Dag van de Trage Weg

Op 18 en 19 oktober 2025 vindt de 19de Dag van de Trage Weg plaats. Dat is dé opendeurdag voor alle trage wegen in ons land. Lokale besturen, werkgroepen en organisaties zetten overal in Vlaanderen en Brussel kleine en grote activiteiten op rond trage wegen. In 2024 waren er ruim 220 activiteiten waaraan zo'n 20.000 mensen deelnamen. Ook in 2025 staan wandel-, fiets- en ruitertochten op het programma, maar je kan ook gaan trailrunnen, packraften, filosoferen of gewoon genieten van samen onderweg zijn.



Ontdek wat er dit jaar te beleven valt op dagvandetragegeweg.be/programma.

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: Simon Bolivarlaan 17 bus 437, 1000 Brussel. © 2025 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

