

Maatregelfiche 6: Veilige fietsinfrastructuur

- *Titel:* We investeren versneld in bijkomende veilige fietsinfrastructuur
 - *Bron:* Vlaams Regeerakkoord 2024-2029
 - *5 E's:* Engineering, Education
 - *Appreciatie impact maatregel online bevraging stakeholders:* 4,6/5

– *Omschrijving maatregel:*

..We zetten in op een fietsinfrastructuur die kwalitatief is, comfortabel, herkenbaar leesbaar en vergevingsgezind. We hanteren de 8-80+-norm (soms ook wel de kindnorm genoemd) als uitgangspunt. Fietsinfrastructuur die voldoet aan deze norm verhoogt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, van jong tot oud. We zorgen hierbij voor maximale afstemming met het jeugd- en kinderrechtenbeleidsplan (JKP).

Elke euro die we investeren in de aanleg en heraanleg van onze wegen dient onze infrastructuur te verhogen op het vlak van verkeersveiligheid. We informeren en sensibiliseren (nieuwe) fietsers gebruik te maken van de meest verkeersveilige routes.

– *Omschrijving doel en gewenst effect:*

- Zorgen voor de aanleg van kwalitatieve, maximaal conforme fietsinfrastructuur.
- Het aantal letselongevallen met kwetsbare weggebruikers doen dalen.

– *Acties:*

- We blijven onze recordinvesteringen in fietsinfrastructuur aanhouden.

We blijven vanuit de Vlaamse overheid een hoog investeringsritme aanhouden voor de aanleg van veilige fietspaden (300 mio/jaar) om de stijging in tevredenheid over de fietsinfrastructuur verder te kunnen bestendigen.

Daarnaast ondersteunen we lokale besturen in de aanleg van veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Het beschikbare budget voor het Fietsfonds wordt daarom vanaf 2026 verhoogd van 15 miljoen naar 25

miljoen euro. We focussen onze investeringen op de projecten waar de hefboom voor de modal shift het grootst is.

- We prioriteren onze investeringen gericht waar de hefboom het grootst is.

Met een duidelijke prioritering van investeringen zorgen we ervoor dat we blijven bouwen aan een veilig en efficiënt fietsroutenetwerk. Hierbij zullen ook de investeringen in fietsinfrastructuur binnen het Fietsfonds geprioriteerd worden.

- We monitoren de realisatiegraad van het BFF, inclusief fietssnelwegen.

Om prioriteiten te identificeren is het belangrijk om te weten waar de fietsinfrastructuur in Vlaanderen ligt en vooral in welke mate deze voldoet aan de richtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen. Daarom is een regelmatige update van de inventarisatie van het BFF van belang, die tevens toelaat de vooruitgang van de fietsinfrastructuur in Vlaanderen te monitoren.

- We werken richting een kwalitatief en veilig fietsroutenetwerk

We zorgen voor fietsroutes die goed op elkaar aansluiten, waarbij we de bestaande versnippering verder wegwerken, om te komen tot een kwalitatief en veilig fietsroutenetwerk.

- We scheiden de verkeersstromen, waar nodig

We werken waar mogelijk aan kwalitatieve, comfortabele en drempelvrije fietspaden, die goed afgescheiden zijn (vrijliggend) van het gemotoriseerde verkeer bij een snelheidsregime hoger dan 50 km/u. Hierbij hebben we ook de nodige aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen. We gaan eveneens na of een vrijliggend fietspad gewenst en/of nodig is bij een snelheidsregime van 50 km/u (of minder), ten gevolge van de ruimtelijke of verkeerskundige context. We zorgen voor fietsinfrastructuur die ruimte biedt aan diverse types fietsen en gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en een stijgend aantal gebruikers aan verschillende snelheden.

- We werken aan een beter beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur in functie van de verkeersveiligheid.

Via het GIP doen we het serieuze inhaalbeweging op vlak van onderhoudsinvesteringen.

De huidige versnippering van het beheer van fietspaden en fietssnelwegen maakt het onderhoud van de bestaande fietsinfrastructuur complex. Door dit beheer centraal te coördineren, zal dit in de praktijk sterk verbeteren, evenals de hiermee samenhangende verkeersveiligheid voor de fietsers.

Daarnaast hebben ook lokale overheden een belangrijke rol te spelen bij het onderhoud van lokale fietsinfrastructuur. Vanuit Vlaanderen willen we onderzoeken hoe we lokale overheden in deze verantwoordelijkheid kunnen ondersteunen.

- We leiden gebruikers naar de meest verkeersveilige routes.

We waken erover dat we de fietsstromen langs de meest veilige wegen sturen, hierbij rekening houdend met de omrijfactor. Om (nieuwe) fietsers toe te leiden naar de beste fietsinfrastructuur op het vlak van veiligheid en comfort, onderzoeken we hoe fietsers het best genudged worden. Een combinatie van fietsbewegwijzing, (aansturen van) fietsroute-apps en andere kunnen bijdragen aan de veiligheid van fietsen in Vlaanderen.

- Richtlijnen voor aanleg van de fietsinfrastructuur verhogen veiligheid

Door pragmatisch gebruik te maken van het Vademecum Fietsvoorzieningen zetten we in op een fietsinfrastructuur die kwalitatief is, comfortabel, herkenbaar en vergevingsgezind. Nieuwe en heraangelegde fietspaden en fietssnelwegen leggen we zo veel als mogelijk volgens de normen uit het vademecum Fietsvoorzieningen aan. In samenhang hiermee houden we ons Vademecum fietsvoorzieningen up-to-date, zodat alle fietsers veilig gebruik kunnen maken van onze fietsinfrastructuur en we op deze manier snel kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Elke euro die we investeren in de aanleg en heraanleg van onze wegen dient onze infrastructuur te verhogen op het vlak van verkeersveiligheid.

– *Kritische succesfactoren:*

- Kwalitatieve vergevingsgezinde ontwerpen, aanleg en onderhoud van de gebruikte infrastructuur (wegen, fietssnelwegen, jaagpaden, BFF, fietsbruggen of -tunnels,...).
- Doorlooptijd eventuele grondverwervingen en/of onteigeningsprocedures.

– *Ondersteunende maatregelen:*

We voorzien maximale afstemming met het Masterplan Fiets, dat o.m. als doel heeft om nog meer mensen aan het fietsen te krijgen zodat tegen 2040 minstens 30% van onze verplaatsingen per fiets gebeurt.

Deze maatregel kan niet los gezien worden van andere maatregelen, zoals

- in het bijzonder het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen.
 - conflictvrije (en slimme) kruispunten
 - wegwerken van bestaande en gekende gevaarlijke punten
-

- onderzoek, structureel verbonden met de maatregelen

Maar evenzeer is er een verband met maatregelen voor een veilig vrachtverkeer, gerichte verkeersveiligheidseducatie, sensibilisering i.v.m. het juiste gedrag in het verkeer, kennis verkeersregels en handhaving snelheid. Tenslotte ondersteunen ook een leesbare fietsinfrastructuur en duidelijke signalisatie het correct gebruik van de weginfrastructuur.

– *Monitoring en opvolging (mogelijke KPI's):*

- Conformiteit fietsinfrastructuur van het BFF (de som van fietspaden langs gewestwegen, fietssnelwegen, jaagpaden, fietspaden langs gemeentewegen)
- Staat van de fietspaden langs gewestwegen: uitstekend + behoorlijk.
- Financiering: fietsbudget en vastlegging fietsinvesteringen.
- Tevredenheid fietsinfrastructuur (fietspaden zijn in goede staat, voldoende fietspaden, algemene tevredenheid fietsinfrastructuur).

– *Verantwoordelijken:*

Trekker: DMOW + AWV

Betrokken partners: Provincies, AWV voor de gewestwegen, de lokale besturen voor de gemeentewegen, De Vlaamse Waterweg voor de jaagpaden, Lantis, De Werkvennootschap, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust,....

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting):*

Deze maatregel omvat ingrepen om de weginfrastructuur voor fietsers te verbeteren. Dit kan zowel gaan over het aanleggen van nieuwe fietspaden als over het verbeteren van bestaande fietsinfrastructuur op vlak van maatvoering, scheiding van gemotoriseerd verkeer, verlichting, zichtbaarheid, oversteekplaatsen, vlakheid. De Vlaamse overheid geeft via het Vademecum Fietsvoorzieningen aanbevelingen over de kwaliteitseisen waaraan fietsvoorzieningen moeten voldoen.

Høye (2017) trachtte een meta-analyse uit te voeren over de effecten van vrijliggende fietspaden, maar gaf aan dat een kwantitatieve schatting niet mogelijk was omwille van de te grote verschillen in aanpak tussen de verzamelde studies. Dit heeft onder meer te maken met de mate waarin studies rekening hielden met een mogelijke toename van het aantal fietsers dankzij het verbeteren van de infrastructuur, maar ook met de sterk verschillende definities van vrijliggende fietspaden en de context waarin deze worden aangelegd in verschillende landen.

Van Petegem et al. (2021) onderzochten in Nederland het verschil van het aantal verkeersongevallen met fietsers tussen enerzijds gebiedsontsluitingswegen met vrijliggende fietspaden en anderzijds gebiedsontsluitingswegen met aanliggende

fietspaden of gemengd verkeer. De studie hield rekening met de intensiteiten van het fietsgebruik en vond dat er zich gemiddeld 50-60% minder ongevallen met fietsers voordoen op wegen met vrijliggende fietspaden.

Een vergelijkbare recente studie uit de Verenigde Staten (Garber et al., 2023) vond eveneens duidelijke positieve effecten van fysiek beschermde fietspaden (bijvoorbeeld door middel van paaltjes of buffers). Het aantal ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer op wegsegmenten met fysiek beschermde fietspaden lag ongeveer 50% lager dan op vergelijkbare wegen zonder dergelijke voorzieningen. Wel bleef het risico verhoogd op kruispunten.

Wie	Wat	Timing
DMOW - Afdeling Beleid ism AWV, Lantis, De Werkvennootschap, De Vlaamse Waterweg, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, provincies, lokale besturen	We blijven onze recordinvesteringen in fietsinfrastructuur aanhouden.	doorlopend
DMOW – Afdeling Beleid, AWV en stakeholders	We prioriteren onze investeringen gericht waar de hefboom het grootst is.	doorlopend
DMOW – Afdeling Beleid	We monitoren de realisatiegraad van het BFF, inclusief fietssnelwegen.	doorlopend
DMOW – Afdeling beleid ism wegbeheerders, De Werkvennootschap, Lantis, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust	We werken richting een kwalitatief en veilig fietsroutenetwerk.	doorlopend
Wegbeheerders	We scheiden de verkeersstromen, waar nodig.	doorlopend
DMOW – Afdeling Beleid ism wegbeheerders	We werken aan een beter beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur.	doorlopend
DMOW – Afdeling Beleid ism wegbeheerders	We leiden gebruikers naar de meest verkeersveilige routes.	doorlopend
DMOW - Afdeling Beleid ism AWV, Fietsberaad, andere wegbeheerders en stakeholders	Richtlijnen voor aanleg van de fietsinfrastructuur verhogen veiligheid.	doorlopend
De Vlaamse Waterweg	Zorg dragen voor veilige jaagpaden.	doorlopend

