

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW

**Mobiliteit en veiligheid
bij wielervedstrijden**

04

IN DE KIJKER

**Goede voorbeelden
uit de praktijk**

05

ACHTERGROND

**Tips van
een mobiliteitsexpert**

07

KORTJES

**Dr. Meredith Glaser is
Vlaamse fietsprofessor**

't Is koers!



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

“Aandacht voor mobiliteit is **meer dan zorgen voor parking**”

Om een wielervedstrijd veilig en vlot te laten verlopen, moet je het hele mobiliteitsplaatje bekijken. Niet alleen de koers zelf, maar ook alles erbuiten. Gerry Peeters van de Federale Wegpolitie legt uit hoe het vandaag gebeurt en wat er beter kan.

Gerry Peeters

- werkt als diensthoofd bij de Federale Wegpolitie Limburg
- geeft les over mobiliteit bij wegenwerken en evenementen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)
- organiseert zelf koersen in Scherpenheuvel-Zichem



Welke taken heeft de politie bij wielervedstrijden?

“De politie begeleidt de koers op drie manieren: in de koers, rond de koers en erbuiten. Ten eerste is de federale politie volop aanwezig in de koers. Bij grote wielervedstrijden rijden onze motards voor en achter het peloton. Ze zorgen dat de koers veilig kan passeren tussen de rode en groene vlag. De lokale politie is dan weer verantwoordelijk voor de veiligheid rondom de koers. Zij kijken op voorhand of er gevaarlijke punten op het parcours liggen, zoals kruispunten en vluchtheuvels, en of er maatregelen nodig zijn om de veiligheid van de renners te garanderen. De lokale politie bewaakt de start- en aankomstzones en regelt het verkeer op cruciale punten.”

“Bij grote koersen werkt de lokale politiezone samen met omliggende politiezones, gemeentebesturen en hun mobiliteitsambtenaren. Met z'n allen bekijken ze het ruimere plaatje. Ze moeten er natuurlijk voor zorgen dat toeschouwers en deelnemers vlot ter plekke geraken. Maar er is ook nog het verkeer dat niets met de koers te maken heeft. Bewoners, leveranciers van handelszaken, doorgaand verkeer... Een goed mobiliteitsplan zorgt ervoor dat het verkeer zo vlot mogelijk verloopt. Vaak werken we daarom met twee omleidingen. Een omleiding op ruime afstand van het parcours om ervoor te zorgen dat mensen niet ongewild op of langs het parcours opduiken en een lokale omleiding voor wie toch ter plekke moet zijn.”

Je kunt niet zomaar de hele omgeving afsluiten voor een koers. Hoe bepaal je welke mobiliteitsmaatregelen echt nodig zijn?

“We maken altijd een risicoanalyse. We denken op voorhand na over wat er kan mislopen en wat de gevolgen zouden zijn. Niet alleen voor de veiligheid in en rond de wedstrijd, maar ook voor de andere weggebruikers. Als die gevolgen groot zijn, moeten we preventieve maatregelen nemen. Dan sluiten we straten, kruispunten of andere punten af voor het verkeer.”

“Soms moeten we daar ver in gaan. Een simpel verbodsbord is niet altijd voldoende. Om zeker te zijn dat mensen een afsluiting respecteren, moet je soms de doorgang fysiek ontraden en duidelijk de gewenste omleiding aanduiden. Het helpt ook om bestuurders de reden voor een verbod mee te geven. Door een simpel bord 'wielervedstrijd' onder het verbodsbord te hangen, merken we dat veel meer chauffeurs het verbod respecteren.”

Wat wordt er het vaakst over het hoofd gezien?

“We denken nog te vaak dat iedereen met de auto naar de koers komt. Als het gaat over mobiliteit, wordt er vooral nagedacht over voldoende parking. Maar er zijn heel veel mensen die te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer willen komen. En dat geldt zowel bij kleinere koersen met een lokaal publiek als grote wedstrijden met duizenden toeschouwers. Als je te weinig nadenkt over alternatieve vervoermiddelen, dwing je mensen soms om toch met de auto te gaan. Terwijl het vaak heel positieve gevolgen kan hebben voor het evenement wanneer meer bezoekers alternatieve modi gebruiken. Neem het WK wielrennen 2021, in hart van Leuven. De organisatoren communiceerden dat de parkeerplaatsen eerder beperkt waren. Uiteindelijk kwam de overgrote meerderheid met de trein of de fiets.”

“Ook De Lijn wordt nog te vaak vergeten bij de opmaak van mobiliteitsplannen. Er wordt vaak pas laat nagedacht over haltes en routes van bussen tijdens de koers. Een goede dialoog op voorhand tussen politie en De Lijn is noodzakelijk. Zo kan je ruim op tijd bekijken welke haltes geschrapt moeten worden en of er vervanghaltes nodig zijn. Alleen zo kan je ervoor zorgen dat mensen makkelijk met de bus naar de koers kunnen komen of hun geplande verplaatsing kunnen maken. Heel belangrijk, maar we denken er nog te weinig over na.”



Voorbeelden uit de praktijk

Nergens ter wereld worden meer koersen georganiseerd dan in Vlaanderen. Met al die ervaring zijn er dus heel wat goede voorbeelden van slimme mobiliteitsmaatregelen.

WK 2021

Wachtzones buiten het station

Tijdens het **WK van 2021** trokken maar liefst 300.000 koersliefhebbers naar het centrum van Leuven. Een groot deel daarvan deed dat met de trein. Speciale zones buiten het station zorgden voor orde in de chaos.

Bart Busschaert van Scelta Mobility dacht mee na over de mobiliteitsaanpak: "Het station was een belangrijke schakel in ons mobiliteitsplan. Het was cruciaal dat alles er vlot verliep. Eén incident op de perrons had voor enorme problemen kunnen zorgen. Dat probeerden we te vermijden door de **drukke weg te trekken uit het stationsgebouw**. We voorzagen grote wachtzones op het plein voor het station. Mede daardoor verliep alles relatief vlot, ondanks de enorme drukte."

SINKSENKOERS

Fietsenstallingen met bewaking en oplaadpunt

Veel toeschouwers komen graag met de fiets naar de koers. Maar laat jij je dure elektrische fiets met een gerust hart achter in een fietsenstalling? In **Scherpenheuvel-Zichem** vonden ze een simpele maar doeltreffende oplossing.

Gerry Peeters, mede-organisator van de Sinksenkoers en lid van het plaatselijk comité Scherpenheuvel-Zichem voor de Baloise Belgium Tour, legt uit. "We lieten onze **fietsenstalling bewaken door leden van de lokale scoutsgroep**. Voor mensen met een elektrische fiets was er bovendien een oplaadpunt waar ze gratis hun fiets konden opladen tijdens de koers. Zo was de drempel om met de fiets te komen weer een stuk lager."



5 mobiliteitstips

'De renners maken de koers', luidt een van de vele koerswijsheden. Maar een mobiliteitsplan maakt de koers mogelijk. Wij verzamelden deze tips van Bart Busschaert, die als mobiliteitsexpert bij mobiliteitsbureau Scelta Mobility al talloze evenementen, van Tomorrowland tot de Ronde Van Vlaanderen, in goede banen leidde.



1 Het begint bij het parcours

Alleen al door de keuze van je parcours kan je veel problemen vermijden. "Denk goed na over je parcours. Zo kan je er bijvoorbeeld voor kiezen om bewust **weg te blijven van grote parkings, bedrijventerreinen of belangrijke assen en knooppunten voor het openbaar vervoer**. Dan wordt je mobiliteitsplan ineens een stuk eenvoudiger."



2 Eerst de analyse, dan de maatregelen

De basis van een goed mobiliteitsplan is een grondige analyse. "Vaak beginnen mensen meteen te denken in concrete maatregelen. Hier een parking, daar een fietsenstalling ... Maar eerst moet je goed de **noden van je doelgroepen, de locatie en de vereisten voor de wedstrijd** analyseren. Gaan er veel mensen met de fiets komen? Of is het parcours alleen bereikbaar met de auto? Als je die vragen beantwoordt, weet je welke maatregelen het efficiëntst zullen zijn."



3 Vergeet geen quick wins

Sommige maatregelen vragen weinig tijd, maar je wint er een hoop mee. "Denk er altijd aan om je omleidingen in te geven in **navigatietoepassingen als Google Maps en Waze**. Dat kost weinig tijd, maar je houdt er een heleboel verkeer mee weg uit de omgeving van de wedstrijd."



4 Verdeel de communicatietaken

Bij een wielervedstrijd is er veel te communiceren. Met een duidelijke taakverdeling krijg je alle informatie bij de juiste doelgroep. "De informatie voor je publiek is helemaal anders dan voor omwonenden of leveranciers. Het heeft dus geen zin één webpagina te maken waar alles op staat. Door je **informatie op te splitsen** kan je je boodschap veel scherper stellen. Laat de lokale politie of de gemeente communiceren naar omwonenden en verkeer, de organisatie naar het publiek en deelnemers."



5 Leer uit je fouten

Maatregelen evalueren is even belangrijk als ze bedenken. Zo wordt je mobiliteitsplan jaar na jaar beter. "We **monitoren al onze maatregelen** op de dag van het evenement. Worden onze bussen gebruikt? Vinden mensen de weg naar de fietsenstalling? Waarom wel of niet? Daaruit haal je veel nuttige informatie voor de volgende editie."

Werk mee aan een propere koers!

Wielervedstrijden hebben niet alleen een invloed op mobiliteit, maar ook op zwerfvuil. Dat bewees een studie uit 2018 van Mooimakers, het initiatief tegen zwerfvuil en sluikestort van de OVAM, Fost Plus en de VVSG.



© Mooimakers

Afval ruimen na evenementen is super, maar voorkomen nog veel beter.

De cijfers

- Na de passage van een wielervedstrijd **neemt de hoeveelheid zwerfvuil toe** met gemiddeld 72%.
- Vooral de **toeschouwers veroorzaken zwerfvuil**. De wielrenners laten nauwelijks afval achter.
- Sigarettenpeuken zijn de grootste boosdoener. Zij zorgen voor **50% van het extra afval**.

Aan de slag!

Supporters zijn een belangrijke doelgroep om je zwerfvuilaanpak op af te stemmen. Net als bij mobiliteit, komt ook hier een stukje analyse bij kijken. Hoeveel supporters verwacht je? Waar verzamelen ze? Op welke plekken kan er afval achterblijven? Als je dat weet, kan je een **gerichte aanpak van zwerfvuil** voor je evenement uitwerken.

Met strategisch geplaatste afvaleilanden en vuilnisbakken, duidelijke communicatie en wegwerpzones voor de renners hou je jouw evenement zwerfvuilarm. Nog beter is natuurlijk afval helemaal te vermijden, door in te zetten op herbruikbaar en verpakkingen zoveel mogelijk te vermijden.

Wil je nog meer handvaten? Mooimakers verzamelde tal van nuttige tips op hun website en maakte een handige infofiche over zwerfvuilarme buitensportevenementen.

→ Ga naar mooimakers.be/kenniswijzer.

Dr. Meredith Glaser is de Vlaamse fietsprofessor

De Universiteit van Gent heeft sinds 1 februari 2024 een nieuwe leerstoel Fiets. Expert in duurzame mobiliteit Dr. Meredith Glaser neemt de rol van leerstoelhouder op zich. De leerstoel is een initiatief van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en **moet het Vlaamse fietsbeleid en het maatschappelijke debat over fietsmobiliteit versterken met academische kennis en inzichten**. Dr. Meredith Glaser zal nauw samenwerken met iedereen die betrokken is bij het Vlaamse fietsbeleid.

vlaanderen.be/leerstoelfietsvanstart

Wijzigingen in de wegcode sinds 1 februari 2024

Op 1 februari wijzigden enkele onderdelen van de wegcode. Bij verkeersborden die parkeren toelaten of regelen, kan vanaf nu het nieuwe onderbord '**Laden en lossen van goederen**' worden gezet. Ook veranderden een aantal **technische voorschriften van de rijwielen en gemotoriseerde voortbewegingstoestellen** (GVBT). Daarnaast is het besluit over het **verplicht gebruik van sirenes door prioritaire voertuigen uitgesteld** naar een latere datum. Een overzicht van de belangrijkste wijzigingen vind je op de website van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

vlaanderen.be/wijzigingen-wegcode-1februari

Vervoerregio's stellen regionale mobiliteitsplannen vast

De vervoerregio's **Aalst, Waasland, Oostende, Midwest en Westhoek** hebben in januari hun regionale mobiliteitsplannen (RMP) definitief vastgesteld. Die plannen zetten de mobiliteitsstrategie voor de komende decennia uit in de vervoerregio's en passen binnen Hoppin, de Vlaamse visie op mobiliteit. Eind vorig jaar stelden ook al zes andere vervoerregio's hun RMP vast. In de overige vier vervoerregio's worden de vaststellingen dit voorjaar verwacht. Zowel Vlaamse, regionale als lokale actoren zullen een cruciale rol spelen in de uitwerking van de concrete acties uit de regionale mobiliteitsplannen.

vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios

De vervoerregio's rollen deelsystemen uit

In 2024 starten de 15 Vlaamse vervoerregio's met de uitrol van extra deelsystemen op strategische locaties. **De eerste vervoerregio's waar op korte termijn bijkomende deelsystemen komen, zijn Kortrijk, Waasland, Mechelen, Aalst en de Vlaamse Ardennen**. De deelfietsen of -wagens komen aan Hoppinpunten. Zo worden ze de ideale vervoermiddelen om de eerste of laatste kilometers van een traject af te leggen.

hoppin.be

Afwegingskader oversteekvoorzieningen gepubliceerd

Hoe bied je voetgangers verkeersveilige oplossingen om een rijbaan over te steken? De huidige richtlijnen in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen zijn verouderd. Daarom werkte het Agentschap Wegen en Verkeer het Afwegingskader Oversteekvoorzieningen uit. Die praktische handleiding is een **leidraad voor alle wegbeheerders** die werk willen maken van verkeersveilige en comfortabele voetgangersoversteekplaatsen.

wegenverkeer.be/zakelijk/documenten

Agenda

8 maart

Studiedag Fietsberaad Vlaanderen

12 maart

Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2024

15 maart

Opleiding: Kwaliteitstoets van ontwerpplannen voor alle weggebruikers

18 maart

Collegagroep mobiliteit - Provincie Vlaams-Brabant

22 maart

Collegagroep mobiliteit - Antwerpen

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

12 maart 2024

KORTRIJK



www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be



Veilig verkeer is geen toeval, het is een keuze

Met dit thema inspireren de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de Vlaamse overheid je op het #VCV24. Stel zelf je programma samen, ga mee op fiets- of wandeltocht door Kortrijk, kom netwerken en ontdek wie de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2024 wint. Schrijf je snel in en profiteer van vroegboekorting tot en met 26 februari!

Inschrijven kan op vlaamscongresverkeersveiligheid.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. © 2024 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

