



Fiets- en wandelbrug Sion over de Kleine Nete in Lier

‘Straks ook fietsnieuws in het verkeersbulletin?’

‘Beste volgers, de #fiets moet een plaats krijgen in ons radioverkeersbulletin. Wat als een fietssnelweg dicht is door werken? Verspert een omgevallen boom of een kapotte brug een fietsroute? Dan wil ik dat graag in ons bulletin. Hoe? Correspondenten? Graag jullie suggesties.’ Zo luidde op 1 juli een tweet van **Hajo Beeckman**, verkeersanker bij de VRT met ruim 15.000 volgers op Twitter. Het bericht ging heel België rond en kreeg honderden reacties.

TEKST DRIES JANSSENS BEELD STEFAN DEWICKERE

Hoe kwam je op het idee om nieuws voor fietsers in het verkeersbulletin op te nemen?

‘Omdat de groep mensen voor wie deze informatie belangrijk is elke dag groter wordt. Er is een “markt” voor. En die heeft tijdens de *lockdown* nog een stevige groeispurt genomen. De mensen hebben de voorbije maanden de fiets ontdekt of herontdekt.’

‘De VRT doet bovendien om de drie jaar onderzoek naar luistergedrag om na te gaan wat ons publiek verwacht van het radioaanbod. Uit de resultaten van 2018 blijkt dat een grote groep mensen verkeersinformatie op de radio nog altijd belangrijk vindt. We zien wel dat het gebruik van verkeersapps toeneemt bij de doelgroep

tussen twintig en dertig jaar. En mensen gebruiken ook meerdere bronnen om aan hun informatie te komen. Met de enquête van 2021 gaan we ook onderzoeken wat de rol van de fiets in het verkeersbulletin kan zijn. Vandaag is de fiets nog een blinde vlek in ons verkeersoverzicht. Maar de VRT heeft de ambitie om de eerste te zijn die nieuws op maat van fietsers integreert in haar verkeersnieuws.’

Heb je interessante voorstellen ontvangen op je tweet?

‘Het waren er zelfs zo veel dat ik ze nog niet allemaal heb kunnen bekijken. We zijn niet van plan zelf iets te ontwikkelen. We zijn wel op zoek naar samenwerking met bestaande platformen of toepassingen die nu

in ontwikkeling zijn. Het mag zeker geen jaren meer duren. We gaan nu actief op zoek naar partners, liefst Belgische, die een werkbaar en gebruiksvriendelijk voorstel uitwerken.'

'De technologische mogelijkheden evolueren in sneltempo. En ook de interesse van klassieke "autoplatformen" zoals Waze is gewekt. Waze heeft me al gebeld om de opties te bekijken voor een aparte fietsapp die voortbouwt op de bestaande kaarten en technologie die ze in huis hebben.'

'Ik zie ook vaak het voorstel van *crowdsourcing* terugkomen. Door fietsers onderweg zelf data te laten verzamelen, die te bundelen en vervolgens (automatisch) te analyseren, krijg je zicht op verplaatsingspatronen en eventuele anomalieën. Dat is informatie die je perfect zou kunnen gebruiken in een verkeersoverzicht. Die data verzamelen kan bijvoorbeeld via FietsGPS-computers of via Ping-knoppen. Verder ontwikkelt de VUB een prototype voor incidentrapportering. Als we daar fietsinfo kunnen integreren, wordt dat ook interessant voor ons bulletin. Je ziet het, het gonst daarbuiten echt van de ideeën. Ik ben ervan overtuigd dat er snel iets uitkomt waarmee we het VRT-verkeersoverzicht nog nuttiger kunnen maken.'

Welke evolutie heb je de voorbije jaren gezien op de redactie en daarbuiten?

'Op vijf jaar tijd is het debat over mobiliteit toch wel serieus gekanteld. Vroeger ging het enkel over files en doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Stilaan zijn we ook informatie over het openbaar vervoer beginnen te brengen. In 2016 begon de elektrische fiets aan zijn doorbraak en waren ook langere afstanden goed te doen met de fiets. Vanaf dan zijn meer mensen, vaak omdat ze de files beu waren, de fiets functioneel beginnen te gebruiken. De coronacrisis heeft dit bewustzijn nog verder aangewakkerd.'

'Ik zie ook dat bijvoorbeeld het debat over ruimtelijke ordening via de Vlaamse Bouwmeester helemaal is opengetrokken. Wat vroeger voor een nichepubliek was, is nu doorgebroken tot de *mainstream*. En als het bewustzijn bij de mensen groeit, dan vormt dat ook een fundament voor politieke beslissingen. Kijk maar naar de budgetten die de regering vandaag reserveert voor fietsinfrastructuur. Dat was enkele jaren geleden ondenkbaar. Of het voldoende is laat ik in het midden. Maar dat investeringen in goede fietsinfrastructuur lonen, staat vast.'

Zal de coronacrisis ons verplaatsingsgedrag ingrijpend veranderen?

'Uit wat we op de verkeersredactie zien, lijkt het erop dat het nieuwe normaal toch veel weg heeft van het

oude normaal. Dat blijkt ook uit de resultaten van een recente enquête door de FOD Mobiliteit. Die stelt dat de langetermijneffecten niet spectaculair zullen zijn. Thuiswerk wordt waarschijnlijk wel een blijver en heeft het potentieel om de (ochtend)files minder lang te maken. De FOD berekende dat het groeiende succes van het telewerk kan leiden tot 8 procent minder woon-werkverplaatsingen. Dat lijkt niet veel, maar corona toonde aan dat 20% minder autoverplaatsingen de structurele files helemaal doet verdampen, die 8% is dus erg significant. Het stijgende aandeel fietsers, van 11% voor de crisis naar 15% nu, kan dat effect nog versterken. De vrees voor besmetting maakt van het

'GEEN BETERE STIMULANS VOOR MEER FIETSERS DAN DEGELIJKE INFRASTRUCTUUR.'

HAJO BEECKMAN

openbaar vervoer de grote verliezer. De NMBS voorspelt dat ze pas in 2024 weer op het aantal reizigers van voor de crisis zal zitten. En dat kan op middellange termijn de druk op het wegennet verhogen of zelfs een omgekeerde *modal shift* richting de auto veroorzaken.'

Hoe krijgen we nog meer mensen op de fiets en uit hun auto?

'Oh, maar er zijn veel slimmere mensen dan ik die daar een antwoord op kunnen geven, hoor. Kijk maar naar de expertisegroep die Vlaanderen bijeenbracht om een relanceplan na corona uit te werken. In dat plan krijgt de fiets trouwens een belangrijke rol in combinatie met het concept van de "15-minutenstad". Door lokale gemeenschappen aaneen te schakelen moeten mensen in een kwartier stappen of fietsen toegang hebben tot een zo compleet mogelijk aanbod van diensten en groene ruimte. Op die manier worden buurten zelfvoorzienend zodat de auto amper nog nodig is.'

'Voor mij is nabijheid de sleutel om mensen op de fiets te krijgen. Dat principe is dan de katalysator voor vernieuwende ingrepen in onze rommelige ruimtelijke ordening. Neem nu bijvoorbeeld het netwerk van fietssnelwegen dat in sneltempo wordt uitgebreid. Zulke infrastructuur zorgt er mee voor dat mensen de afstand tussen diensten en activiteiten beter en veiliger kunnen overbruggen. Geen betere stimulans voor meer fietsers dan degelijke infrastructuur.'