

# Webinar Tijdelijke fietsmaatregelen 22/4/2020

## Vraag en antwoord



# Vragen en Antwoorden

## Presentatie Telraam

Laurens Vander Kuylen (Mobiël 21) en Kris Vanherle (TML Leuven)

### Hoe zijn die sensoren verspreid geweest? Via de gemeentes?

- Dit is een mix van particuliere aankopen en meetprojecten vanuit initiatief van lokale overheden.
- Telraam is tot stand gekomen via de Smart Mobility call van de Federale overheid. Naast een pilot waren er verschillende kiemnetwerken die onder dit project tot stand kwamen om de technologie en uitrol te testen. Dit initiatief werd al snel verdergezet onder de vorm van verschillende opdrachten, projecten en samenwerkingen met lokale overheden. In opdracht van lokale overheden kunnen ifv de gekozen scope, locatie en onderzoeksvraag telramen verspreid worden.

### Zit er een foutmarge op de metingen via telramen waarmee rekening moet gehouden worden?

- Foutmarge is +/- 10-15%. Meer details daarover op de FAQ van de website.
- Lees ook het [uitgebreide artikel](#) over de door Telraam gehanteerde telmethode, de bestaande foutenmarge en de uitgevoerde verificatiemethode en -tellingen

### Ook interesse in analyses voor Antwerpen. Kan die ergens verkregen worden?

- De ruwe Telraam teldata kunnen ontsloten worden via de [API](#). Samen met de front-end visualisaties op de website kan dit alvast een eerste aanzet zijn. In de stad Antwerpen is er op dit moment nog geen vergelijkbaar en breed uitgerold netwerk van Telraam punten zoals in sommige andere gebieden (Gent, Leuven). In samenwerking met het lokale Antwerpse beleid kunnen we zeker een analyse van de bestaande Telramen ontwikkelen in de regio. En kijken welke blinde vlekken er nog zijn. Een Telraam brede analyse, voor het hele actieve netwerk, wordt elke maandag gedeeld via Twitter. En binnenkort ook op de website.

### Hoe is verdeling telramen tussen lokale wegen en secundaire, primaire wegen? of woonstraten versus hoofdstraten?

- Verhouding BXL/Wallonië/Vlaanderen/buitenland = 5% / 0,7% / 93% / 1,3%, gros vd Telramen is dus actief in Vlaanderen. Verhouding stad/platteland is grosso modo : 65% / 35%.
- De hoofdbrok van huidige actieve Telraam wegsegmenten zijn lokale en secundaire wegen. Er zijn ook enkele op steen- en verbindingswegen actief.
- Het nut en de bestaansreden van de Telraam spitst zich vooral op de residentiële wijken en straten toe, waar doorgaans geen verkeerstellingen plaatsvinden. Daardoor bevindt de huidige Telraam verspreiding zich voornamelijk daar.

### Foutenmarge voor voetgangers is groot.

- Het is juist dat de foutenmarge daar groter is. Rapportering over de bestaande validatie rond betrouwbaarheid voor voetgangersmetingen vindt men [hier](#) terug.
- Het hangt af van de specifieke locatie. Zeker in rijhuizen in de stad met een smalle stoep is het moeilijk voetgangers goed te tellen aan beide zijden en vooral in smalle residentiële straten. Binnen de installatie van de

Telraam wordt de mogelijke missende verkeersstromen gedocumenteerd, deze gegevens worden meegenomen in de analyse.

**De klok van mijn telraam staat niet juist. Die begint nu bv. al te meten om 4 u. 's ochtends, als het nog pikdonker is en stopt al zagezegd om 19 u. als het nog klaar licht is. Hoe kan die juist gezet worden?**

- Deze persoon mag een ID aanmaken in onze [Telraam helpdesk](#) zodat we deze individuele vraag kunnen opvolgen en samen een oplossing kunnen zoeken.

**Zijn er ook vrijliggende fietssnelwegen binnen metingen of enkel 'gewone' wegen?**

- We testen momenteel een segment op een fietssnelweg. Mail ons als je meer info wenst : [info@telraam.net](mailto:info@telraam.net).

**Telraam brengt inderdaad mooie data qua verkeersintensiteiten en modal split, maar er zit (natuurlijk) geen informatie over het doel van de verplaatsingen. Zijn er bepaalde datasets of andere (citizen science) projecten waarmee de Telraam-data zou kunnen worden gecombineerd om ook op het vlak van verplaatsingsdoelen evoluties te kunnen zien?**

- Eventueel met OVG-data

**Hoe worden de gemeten gegevens voortdurend gevalideerd? Ik heb bv. vastgesteld dat er vorige week wellicht foutief gemeten werd bij mij. Hoe wordt dit er uit gehaald in de globale resultaten?**

- Enkel ad hoc met manuele tellingen als die beschikbaar zijn. Op termijn willen we wel geautomatiseerd afwijkingen vaststellen en doorgeven aan de eigenaar. Meer info over de [bestaande evaluatiemethode en validatiemethode](#).

**Onderscheid week - weekend lijkt me inderdaad relevant**

- Week-weekend is zeker relevant. We bekijken steeds volledige weken in de analyse, maar paasmaandag "troebleert" natuurlijk een beetje. Verklaart vermoedelijk de daling auto/zwaar verkeer in week 5.
- Niet te vergeten: de actieradius van de fiets. Of anders gezegd: er is een verschil tussen stad en platteland waar telkens de mogelijkheden anders zijn.
- Dit is correct, lokale verplaatsingen zijn typisch korte verplaatsingen en daar is het aandeel fiets groter natuurlijk.
- Actieradius elektrische fiets is wel een echte gamechanger. Ik zie vooral bij ouderen een tendens dat zij de verplaatsingen die vroeger met de auto gebeurden, dat ze die nu met de elektrische fiets doen. Een ritje Gent-Lokeren en terug is echt geen uitzondering meer.

**Zijn de fietsers meer blijven fietsen, of hebben effectief meer automobilisten voor de fiets gekozen?**

- Dat is niet duidelijk
- Als er een bus/tram in een straat rijdt waar er een telraam hangt wordt die geteld als een groot voertuig, maar aantal passagiers wordt natuurlijk niet geregistreerd.
- Klopt
- Daarnaast zijn specifieke tijdsmetingen ook interessant: het 'ommetjesuur' na het avondeten, voor zowel een rondje wandelen of fietsen lijkt ook eens leuk om te onderzoeken.
- Juist, we zouden een analyse kunnen maken over het tijdstip van de verplaatsingen. Waarschijnlijk zal dat ook anders zijn dan in een pre-corona week.
- Telraam = uiterst waardevolle info, maar het ontbreken van een 'panelonderzoek' zoals in Nederland laat een aantal vragen onbeantwoord: wat is de evolutie van de ritlengte, aantal ritten per dag, wie verplaatst zich niet (meer), wie shift van welke modus naar welke? Dit is vraag naar het beleid om dergelijk onderzoek parallel op te zetten.

- Heel zinvol, is om op te volgen hoe snel autoverkeer toeneemt na afbouw lock down maatregelen. Stellen jullie trouwens nu ook al een toename vast van autoverkeer ? Dit wordt beweerd.
- Lijkt me interessant om 'exit' te monitoren en te zien hoe dit in eventueel anders loopt in verschillende steden

**Lopen er momenteel ergens enquêtes over een mogelijke keuze-shift in het woon-werkverkeer, en wat daarvoor de 'driver' is?**

**Wat is de ideale omgeving om te tellen? breedte van de straat? aanwezigheid van fiets- en voetpad?**

- Elk straatprofiel is relevant met een max. diepte van 15m t.o.v rijbaan.
- [Meer info](#) hier over welke criteria er zijn om als een Telraam toestel aan een raam te kunnen bevestigen.

**Kostprijs Telraam**

- Als particulier kan je een doe het zelf pakket bestellen voor € 85,5 of een geassembleerd en geïnstalleerde variant voor €97,5. [Meer info](#) voor de (vrijblijvende) aankoop van een Telraam toestel.
- Voor gemeenten en overheden zijn er andere prijzen, en wordt er op maat van de specifieke noden voor het beleidsondersteunend werk vanuit Telraam een traject op maat uitgewerkt. Voor meer details kunnen persoonlijk opvolgen via [info@telraam.net](mailto:info@telraam.net)

# Vragen en Antwoorden

## Presentatie Tijdelijke fietsmaatregelen

Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen)

**Vele landen maakten een gids, voor wanneer is de aanvulling op het fietsvadecum? Dit soort echt algemene principes zijn nodig, niet lokaal allemaal verschillende aanpakken.**

- De [overzichtspagina](#) bundelt alle documenten waaronder ook de [kadernota](#), praktijken en nieuwsberichten over fietsverkeer en COVID-19.
- Het Vadecum Fietsvoorzieningen, hoofdstuk 4 Ontwerprichtlijnen zal dit jaar herwerkt worden door AWW in samenwerking met Fietsberaad Vlaanderen.

**Er kunnen ook zones 'fietsstraat' gecreëerd worden zoals reeds in sommige gemeentekernen.**

- Een (tijdelijke) fietsstraat / fietszone is een geschikte maatregel op fietsassen om:
  - bestaande smalle fiets- en voetpaden op te heffen en fietsers op de rijbaan te brengen
  - (Tijdelijke) uitbreiding van bestaande fietsstaat/-zone

- Het besluit kan ikv veiligheidssituatie door burgemeester genomen worden of als tijdelijke verkeersmaatregel via College van Burgemeester en Schepenen
- Dit wordt reeds toegepast in Gent, Mechelen, Hasselt, Turnhout, Tongeren, Geel,... Lees er meer over in de goede praktijken op de [overzichtspagina](#).

**Het klassieke tegenargument tegen lokale knips - er komt dan nog meer verkeer op de omliggende wegen - vervalt nu. Inderdaad, maar het lijkt me nu zinvoller zone 30 straten om te vormen tot woonerven zodat ook voetgangers niet op (te) smalle voetpaden moeten blijven - is beleid in Brussel dat op 1 dag tijd wereldwijd enorm veel weerklank kreeg.**

- (tijdelijke) woonerven zijn een geschikte maatregel voor uitbreiding van de voetgangerszone (autoluw centrum) of bij autoluwe woonbuurten met te smalle voetpaden. Het is belangrijk om steeds de intensiteiten van het fiets- en voetgangersverkeer onderling goed af te wegen.
- De invoering van een tijdelijk woonerf kan dmv een tijdelijk politiereglement, goed gemotiveerd ikv social distancing (cfr. omzendbrief 23/06/1978)
- Dit wordt reeds toegepast in Brussel, Gent, Turnhout, Brugge,... (sommigen o.v.)

**Klassieke sluiptwegen, zeker in landelijke of randstedelijke context met lage adrestdichtheden bieden vandaag de kans om echte 'actieve wegen' te worden: voldoende breedte aanwezig om veilig afstand te kunnen houden.**

**GIS-analyse is vrij eenvoudig analyse voor het detecteren van kansen voor de fiets.**

**Ik ervaar momenteel bijzonder veel weerstand en terughoudendheid bij politie en uitvoeringsdiensten om maatregelen zoals bv. zone 30 wordt woonerf door te voeren. Zij vragen zich af of het sop de kolen waard is.**

- Fietsberaad Vlaanderen heeft op 5 mei een [kadernota 'Organisatie van fietsverkeer tijdens en in de nasleep van van COVID-19'](#) opgesteld waarin de verschillende maatregelen gebundeld staan. Hoe kan je het draagvlak bij beleidsmakers vergroten om bijvoorbeeld de ruimte te herverdelen komen hierin aan bod.

**Ook de schoolfietsroutekaarten herbekijken? Zijn te bekijken op webpagina van onze provincie West-Vlaanderen. Bestaan die ook in andere provincies?**

- [Schoolfietsroutekaart](#) provincie West-Vlaanderen
- Via [ROUTE2SCHOOL](#) kan je de schoolroutes door de leerlingen, ouders en leerkrachten in kaart laten brengen via de app en knelpunten signaleren bij de desbetreffende gemeente.

**Eventueel een schoolstraat inrichten om de speelplaats tijdelijk te vergroten als dit veilig kan?**

- Dan spreek je eigenlijk over een speelstraat.
- Is al gebeurd in Borgerhout (gebruik straat als speelplaats)
- SFC College HZ heeft zo'n geknipte speelstraat met fietspad
- Check ook zeker de [Toolbox Duurzame Mobiliteit](#) (info nog niet beschikbaar op webinar, lancering toolbox op 15/05) en de [goede praktijk](#) op onze website hierover.

**Ik merk ook dat de lokale politie vaak weigerachtig is voor dergelijke voorstellen, belangrijke partner om net veranderingen te kunnen doorvoeren**

- Daarop moeten politie- en uitvoeringsdiensten zich vandaag voorbereiden.
- Politie heeft traditioneel 'behoudende' reflex: teruggrijpen naar het bekende, vasthouden aan reglementen, huiverig om terecht te komen in 'grijze' situaties. Aan het beleid om dat te compenseren...

### Tijdelijke woonerven: hoe omgaan met de juridische aspecten van een woonerf: parkeervakken met P, geen voetpaden, voldoende snelheidsremmers? Bepaald in het MB over woonerven.

- tijdelijke) woonerven zijn een geschikte maatregel voor uitbreiding van de voetgangerszone (autoluw centrum) of bij autoluwe woonbuurten met te smalle voetpaden. Het is belangrijk om steeds de intensiteiten van het fiets- en voetgangersverkeer onderling goed af te wegen.
- De invoering van een tijdelijk woonerf kan dmv een tijdelijk politiereglement, goed gemotiveerd ikv social distancing (cfr. omzendbrief 23/06/1978)
- Dit wordt reeds toegepast in Brussel, Gent, Turnhout, Brugge,... (sommigen o.v.). Lees ook zeker de [goede praktijk](#) 'stappen en trappen in woonerven' hierover. (Info achteraf toegevoegd, publicatie goede praktijk op 6/05)

### Waarom duurt het in Vlaanderen zo lang om de verkeerslichtenregelingen aan te passen? In Brussel ging het snel. In Vlaanderen ging het eerder ook snel wanneer er bijgestuurd moest worden ifv doorstroming... Niet alleen in Brussel ging het snel om lichtenregelingen aan te passen, in vele tientallen steden wereldwijd gebeurde dit.

- Lichten op knipper zetten gaat alleszins veel sneller dan regelingen aanpassen. De stad [Antwerpen](#) past dit toe.
- In Brussel worden verkeerslichten centraal gestuurd. In Vlaanderen moet dit per kruispunt gebeuren.
- Rechtsaf vrij / rechtdoor vrij (verkeersbord B22 en 23) voor fietsers kan ook snel, is kwestie van bordjes, criteria zijn gekend en op duizenden kruispunten in Frankrijk met succes toegepast, maar ook in Gent, Brussel, Waarschoot, .... Voor de randvoorwaarden verwijzen we naar het [Vademecum Fietsvoorzieningen](#) (Hoofdstuk 4, p.58).



B22



B23

### OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) zijn vandaag ook al vaak te kort met oog op dodehoek vrachtwagens vooraan...

- Als je opstelstroken voor fietsers zou vergroten (vooral in de diepte meer ruimte voorzien), dan moet je wel nakijken of detectielussen voor gemotoriseerd niet mee in het opstelvak voor fietsers terecht komen.
- Zorg dat verkeerslichten/signalisatie zichtbaar blijft voor achteropkomend gemotoriseerd verkeer.

### Wettelijk gezien zijn gele markeringen slechts voor heel beperkt aantal soorten tijdelijke markeringen toegelaten. Volgens mij zijn er geen gele FOS-voorzien in de huidige wetgeving?

- Oranje/gele markeringen zijn juridisch niet voorzien, behalve voor de aanduiding van tijdelijke rijstroken. In [artikel 2.2. van het verkeersreglement](#) wordt een rijstrook gedefinieerd. Enkel hier wordt een onderscheid gemaakt tussen vaste en tijdelijke aanduiding van rijstroken.
- In het kader van het herschrijven van het verkeersreglement is gevraagd om tijdelijke markeringen voor alle markeringen in te voeren in oranje kleur.

**Veel mobiliteitsambtenaren en lokale bestuurders luisteren mee. Vraag: kunnen we even een poll doen om te peilen naar de bereidheid tot het nemen van tactical urbanism maatregelen die kunnen leiden tot een blijvende verandering in mobiliteitsgedrag.**

- Er is ook een [bevraging](#) van de Voetgangersbeweging ifv de publieke ruimte, kan nog steeds ingevuld worden -

**Discussie richt zich erg op mobiliteit op zich, minder verkeersruimte moet ook gecreëerd worden voor meer groene publieke ruimte!**

- Inderdaad, we verwijzen hiervoor graag naar het traject Leefbuurten dat Fietsberaad Vlaanderen vorig jaar opstartte met het Team Vlaams Bouwmeester. Een inspirerende brochure volgt binnenkort.
- Ook de stad [Brussel](#) gaat men inzetten op meer groen in de wijk.

## Handige tools

- Het [cahier](#) 'Fietsbeleid brengt op' van Fietsberaad Vlaanderen geeft in detail weer waar de baten van fietsverkeer liggen. Met de [Gezondheidscalculator Modal Shift](#) kun je die maatschappelijke winst berekenen in cijfers. De invloed van de modal shift op onder andere gezondheid, klimaat en files wordt zo duidelijk.
- [Walkability score](#)
- [Streetmix](#)
- [Hoe is straatruimte verdeeld?](#) (obv Mikael Colville-Andersen, Copenhagenize)