

Fiets en feiten - 11 september 2025

Tim Asperges, adviseur mobiliteit – ruimtelijk beleid, stad Leuven

Introductie met Wist-je-datjes

Auto's zijn nu veel breder en groter dan 40 jaar geleden, maar vervoeren slechts evenveel personen.

De tijd en budget gespendeerd aan verplaatsingen zijn redelijk constant doorheen de tijd, over heel de wereld. Mensen zijn bereid zich ongeveer 1 uur per dag te verplaatsen en ongeveer 15% van hun beschikbaar inkomen te besteden aan verplaatsingen, over heel de wereld.

Wat leert ons de '**wet van behoud van reistijd en verplaatsingen**'?

- Snellere vervoersmiddelen leiden niet tot tijdsbesparingen, maar tot meer en verdere verplaatsingen.
- Goedkopere brandstofprijzen leiden niet budgetbesparingen, maar tot meer en verdere verplaatsingen.

Tot 1800 ging iedereen te voet: 1 uur = 2,5 km heen en weer. D.i. de grootte van steden toen. Daarna zijn de steden geëxplodeerd.

In Vlaanderen gebeuren 70% van de fietsverplaatsingen met de gewone fiets en 30% met de elektrische fiets. **94% van de verplaatsingen met de gewone fiets zijn minder dan 10km**, 94% van de verplaatsingen met e-bike zijn minder dan 15km, 79% van de verplaatsingen met speed pedelec zijn minder dan 15km.

Het aantal dodelijke verkeersongevallen in België is sterk gedaald: in 1973 waren er 2600 verkeersdoden, in 2023 475 verkeersdoden. Dit is nog altijd 9 mensen elke week of 1,5% van de jaarlijkse overlijdens in België. In de leeftijdscategorie van 15-29 jaar is het de belangrijkste doodsoorzaak. Het betekent wel 5,5 X minder verkeersdoden in 50 jaar tijd.

Wereldwijd zijn er 1 miljoen verkeersdoden per jaar, in Europa 40.000.

De grote daling van verkeersdoden zien we evenwel niet bij fietsers. Op de 475 Belgische verkeersdoden in 2023 zijn er 96 te wijten aan fietsongevallen (= 20% van de verkeersdoden). 88% van de Belgische verkeersdoden t.g.v. fietsongevallen vallen in Vlaanderen (ook 90% van de Belgische fietskilometers worden in Vlaanderen gerealiseerd). FIETSERS ZIJN KWETSBAAR!

19% van bevolking in België is mobiliteitsarm. Dit zijn 2 miljoen mensen. Voor 67 % van de mensen in armoede is (gebrek aan) mobiliteit de reden dat ze geen werk vinden.

Gemiddeld zijn er 1,06 auto's per huishouden in België. 28% van de Belgische huishoudens hebben geen auto. Er zijn grote regionale verschillen: 17% van de Vlaamse huishoudens hebben geen auto, in Sint-Joosten-Node is dat 69%. **1 op 2 alleenstaanden heeft geen auto.**

Vergroening van bedrijfswagens om transportemissies te doen dalen versterkt het beeld dat een klimaatbeleid er vooral voor de 'happy few' is. Elektrische auto's worden vooral aangekocht door niet-arme mensen (Mattheuseffect).

'Elektrificatie van het wagenpark dreigt de belastinginkomsten te ondermijnen en de files langer te maken. Een belastinghervorming dringt zich op', zeggen verschillende experts.

België zal tegen 2070 13 miljoen inwoners tellen (nu: 11,7 miljoen). Huishoudens worden kleiner, het aantal verplaatsingen nemen toe en de woonvraag wordt groter. Maar de ruimte neemt niet toe. Hoe gaan we ruimte organiseren?

Er is veel **ruimtelijke versnippering** ('urban sprawl') in België. Duurzaam landgebruik of tegengaan van urban sprawl is een van de belangrijkste (klimaat)uitdagingen. Dit betekent verlagen van de transportbehoefte, verminderen van het energieverbruik en het creëren van meer open ruimte (biodiversiteit). We kunnen de ruimtelijke versnippering vermijden of beperken door de auto-afhankelijkheid aan te pakken. **Een auto-afhankelijk leven is een belangrijke trigger van urban sprawl.**

95% van Vlamingen woont in een omgeving getypeerd als urban sprawl. Anti-sprawlbeleid kan 25,6 miljard €/jaar kosten besparen (doorrekening tot 2050).

De Vlaamse regering heeft een **betonstop/bouwshift** gelanceerd tegen 2040. Vanaf 2040 zal niet meer op nieuwe stukken grond gebouwd mogen worden. Het doel is het verlies van open ruimte en de toename van verharding tegen te gaan. Het gaat om een andere manier van ruimtelijke ordening, nl. verkerning. Dit betekent dichter bij elkaar bouwen, in dorpskernen, steden en bij knooppunten van openbaar vervoer.

In België zijn er ondanks een grote dichtheid van snelwegen **zeer veel files**. D.i. een grote maatschappelijke kost. Alleen in Nederland is de dichtheid van snelwegen nog groter en zijn er meer files.

Tot slot enkele **verrassende verbanden**.

- Hoe groter de dichtheid van de stad, hoe meer verplaatsingen met de fiets gebeuren.
- Hoe dichter je bij je werk woont, hoe fysiek fitter je bent of hoe verder je van je werk woont, hoe dikker je bent.
- Hoe verder je van je werk woont, hoe meer echtscheidingen er zijn...

Ruimtelijke uitdagingen in regio Oost-Brabant/ Leuven.

De samenhang tussen ruimte en mobiliteit zit in de knoop. Hoe dit aanpakken?

Leuven is een snel groeiende stad. Het aantal inwoners is de jongste 10 jaar sterk toegenomen (nu meer dan 100.000 inwoners). Ook de kenniseconomie die rond de KU Leuven is opgebouwd, kent een exponentiële groei. De regio rond Leuven vormt een 'daily urban system' van meer dan 600.000 inwoners. Tegen 2030 zullen er 20% meer jobs zijn.

3 op de 4 autoverplaatsingen in Leuven zijn bovenlokaal, 9 op de 10 pendelaars komen naar Leuven met de auto. De helft van de verplaatsingen binnen Leuven gebeurt met de fiets of te voet. Het openbaar vervoer heeft slechts een beperkt marktaandeel.

De ambitie is diffuse verplaatsingen te kristalliseren tot korte afstanden en gebundelde regionale verplaatsingen te realiseren. **We moeten gaan naar een 'nabijheidslogica'**. D.i. de sleutel voor het versterken van het openbaar vervoer en het creëren van fietssnelwegen, m.a.w. het verlagen van het autogebruik.

Het streefdoel in de Leuvense regio is het autogebruik te verlagen met 20%, de verplaatsingen met openbaar vervoer 2,5 X te verhogen en de fietsverplaatsingen te verdubbelen. Dit zijn moeilijke uitdagingen, de laatste lijkt het meest binnen handbereik.

Het herverdelen van de ruimte betekent het versterken van de kernen. Een kern telt meer dan 150 inwoners en er is sprake van historische aanwezigheid. Binnen Regionet Leuven werden 213 kernen afgebakend. Het gaat over steden, dorpen en gehuchten. Linten, perifere verkavelingen, verspreide of geïsoleerde bebouwing worden uitgesloten.

Versterking van de kernen betekent ook inzetten op openbaar vervoer, een kleinschalig woningaanbod, gedeelde voorzieningen, kwalitatieve publieke ruimte, hernieuwbare energie, herwaardering van de landbouw, natuur en recreatie.

Hiermee gaat gepaard een herwaardering van traditionele landschappen zoals Dijle-Demervallei, Hageland, Groene Gordel (Brussel), Brabants plateau.

Wat zijn de mobiliteitsoplossingen in regio Oost-Brabant/Leuven?

We maken een onderscheid tussen 'transit oriented development' en 'bicycle oriented development'.

– '**Transit oriented development**' betekent het creëren van een corridor van dorpskernen langsheen een gebundelde vervoersinfrastructuur, meestal met een stad aan één of beide uiteinden. Dankzij de bundeling van verplaatsingen is er een potentieel voor (hoogwaardig) openbaar vervoer. De kernen in de corridor profiteren van elkaars nabijheid en van de goede verbinding met de stad.

– In een '**bicycle oriented development**' wordt het fietsgebruik een hefboom om de auto-afhankelijkheid om te buigen. De fiets wordt gebruikt als voor- en natransport voor HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) en is de eerste modus voor korte verplaatsingen. Er wordt ruimte gecreëerd voor directe (conflictvrije) verplaatsingen over lange afstand.

Een '**15 minutenstad**' is een pleidooi voor de herwaardering van de (stads)buurt als omgeving voor het dagelijks leven, waarbij essentiële voorzieningen (openbaar vervoer, toegankelijk groen, gezond voedsel, werk,...) voor iedereen binnen een straal van een kwartiertje wandelen of fietsen van de woning zouden moeten te vinden zijn.

Brussel is de initiator of 'uitvinder' van fietssnelwegen. Alles is begonnen met de fietsGENstudie 2012 (gewestelijk netwerk). 78% van de verplaatsingen in Brussel bedragen minder dan 15km, d.i. een enorm potentieel om te fietsen.

In 2014 zijn we gestart in Vlaams Brabant, daarna volgden de andere provincies en Europa.

Naast fietssnelwegen (meestal langs spoorwegen, kanalen) moeten ook autoluwe doorfietsroutes gerealiseerd worden. Zij vormen een complementaire fietsruggegraat want fietssnelwegen kunnen niet overal aangelegd worden. Het gaat om fietsstraten, fietssuggestiestroken door dorpskernen en installatie van zones 30. Het doel is minder schaarse ruimte in te nemen.

Een mooi voorbeeld van een **doorfietsroute** is de verbinding tussen de Diestsesteenweg en de Tiensesteenweg in Leuven. De Martelarenlaan is gescheiden van en ligt dieper dan de fietsstraat. Het verhoogt de woonkwaliteit, het comfort van de fietser en de veiligheid.

Een **fietssnelweg** betekent snel over kruispunten kunnen rijden: fietsers hebben voorrang.

Fietssnelwegen verlagen de autocongestie. Verplaatsingen met de fiets zijn sneller dan met de auto.

Aankankelijk waren fietssnelwegen 2,5m breed, nu zijn ze 4m breed, om de toekomstige stroom van fietsers aan te kunnen.

Over welke fietssnelwegen gaat het (in uitvoering of gepland)?

- Leuven – Brussel via Tervuren (F29)
- Leuven – Diest
- Leuven – Aarschot
- Leuven – Tienen.

Wat met onze regio? Er zijn plannen om een autoluwe doorfietsroute St.-Joris-Weert – Leuven te realiseren alsook een fietssnelweg St-Joris-Weert – Waver.

