

POTENTIEEL NIEUWE FIETSVERBINDING

METHODES EN VOORBEELDEN



FIETSCONGRES, DEINZE

31 MEI 2022

BRUNO VILLÉ — BRUNO.VILLE@MINTNV.BE

MINT
MOBILITEIT IN ZICHT



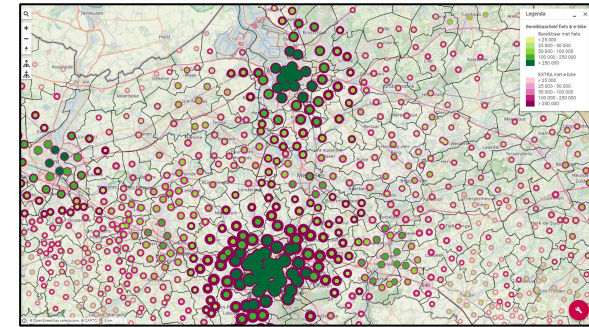
FIETSPOTENTIEEL





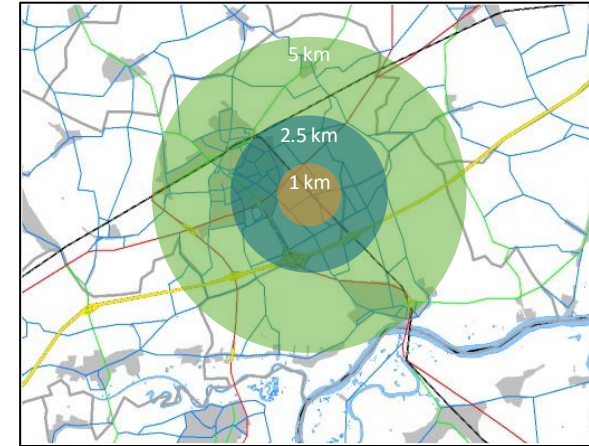
FIETSPOTENTIEEL

Fietspotentietool



versus

Kringenmethodiek



Verkeersmodel



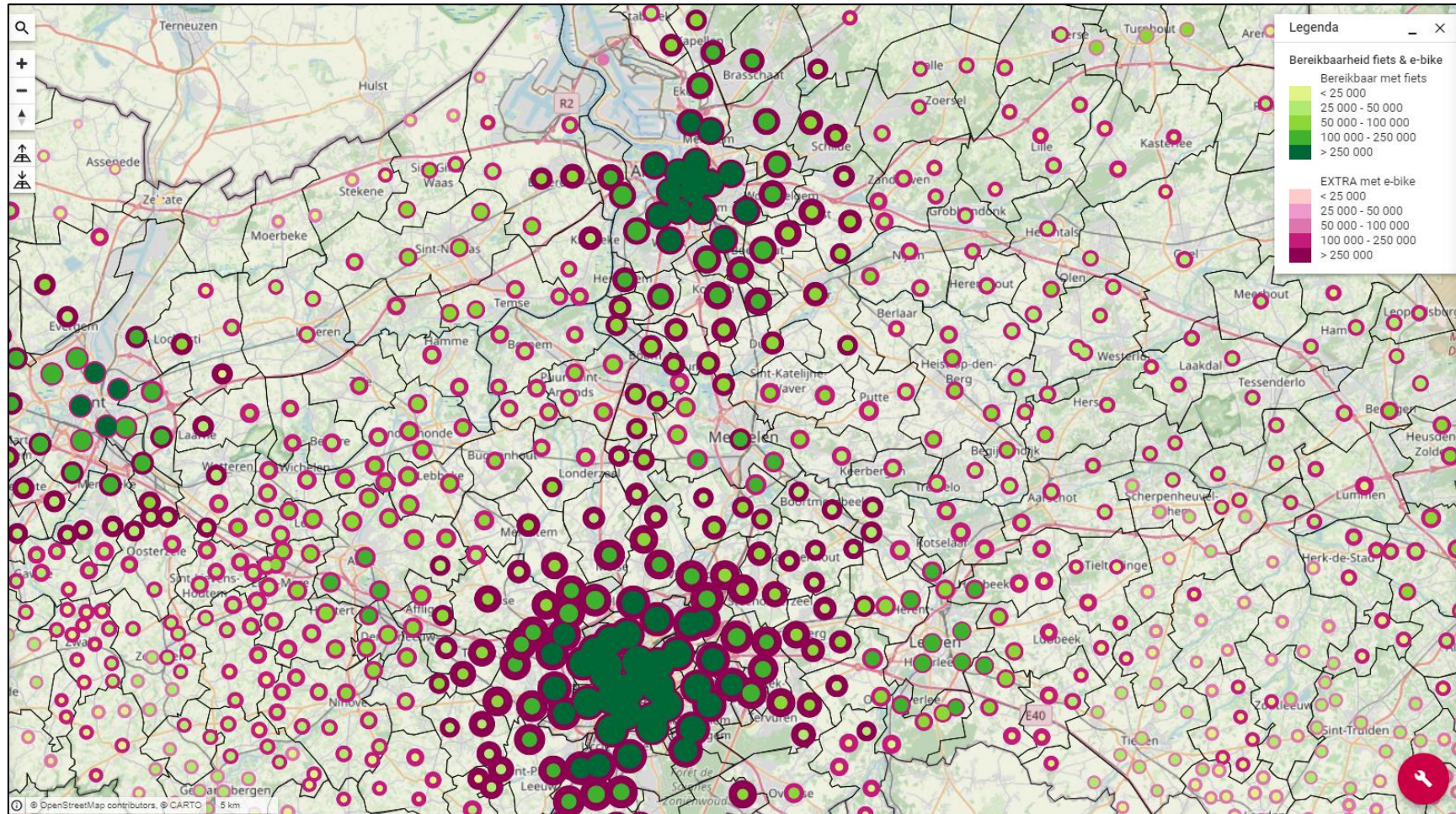


FIETSPOTENTIETOOL

- Tool ontwikkeld om zeer snelle scan te doen het fietspotentieel van bepaalde locaties
- Gebaseerd op bevolkingsgegevens in combinatie met fietsreistijden
- Geeft aan hoeveel personen bereikbaar zijn in straal van 7.5 km (\approx met een gewone fiets) en 15km (\approx voor elektrische fiets)



FIETSPOTENTIETOOL - OUTPUT



Bron : MINT (Fietspotentietool)



FIETSPOTENTIETOOL - VOORDELEN

- Geen eigen input nodig
- Snel in gebruik
- Geeft een eerste inzicht van potentiële fietslocaties
- Interactieve kaart vrij online beschikbaar :
<https://www.mintnv.be/projecten/de-fietspotentie-tool-laat-ons-samen-doortrappen/>





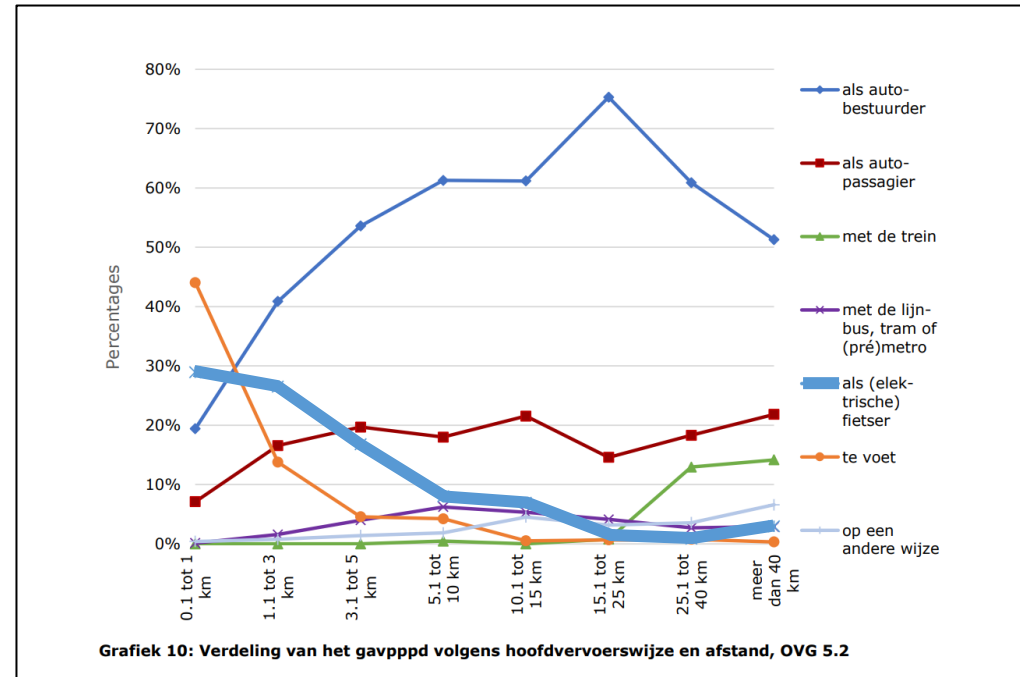
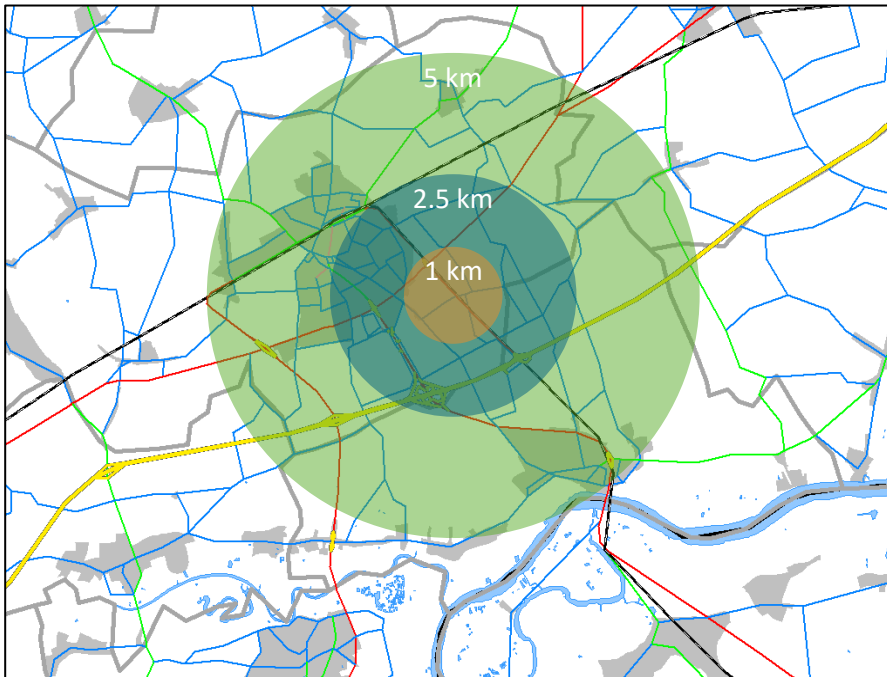
FIETSPOTENTIETOOL - NADELEN

- Enkel op basis aantal inwoners en fietsafstand, geen andere kenmerken worden meegenomen
- Geen effecten van scenario's



FIETSPOTENTIEEL KRINGENMETHODIEK

- Analyse op basis gemeten fietspotentieel (Onderzoeksverplaatsingsgedrag) in functie van af te leggen afstand



Grafiek 10: Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze en afstand, OVG 5.2



FIETSPOTENTIEEL REGIONAAL VERKEERSMODEL



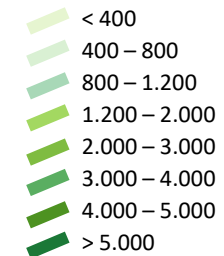
Onderzoek opbouw wensstructuur fietsroutenetwerk

Woon-werk-
verplaatsingen
tussen 5 en 20 km

Dagtotaal

Legende:

Eenheid: verpl/dag



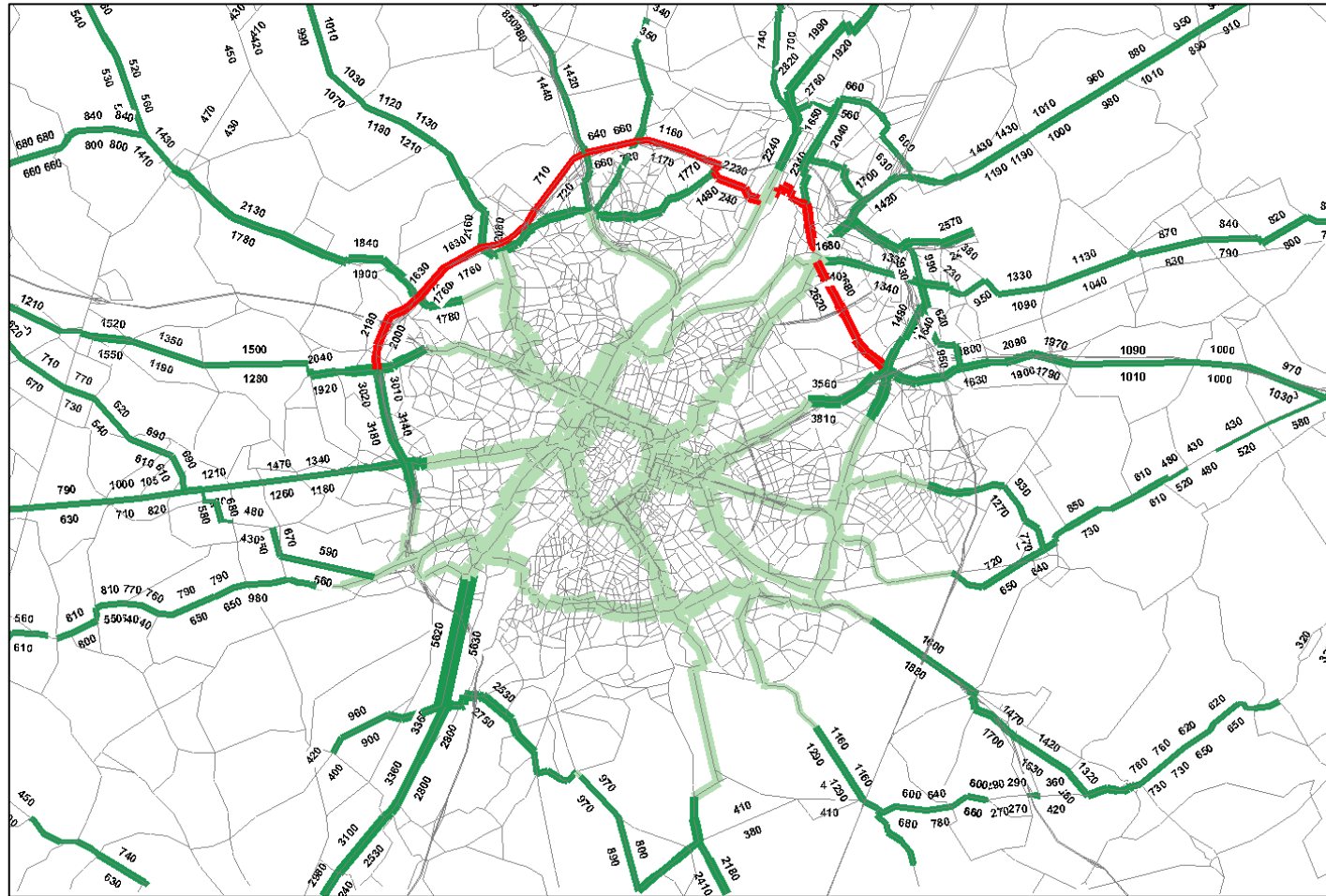
Achtergrond



Bron : MINT (in opdracht van afdeling Beleid Vlaamse Overheid)



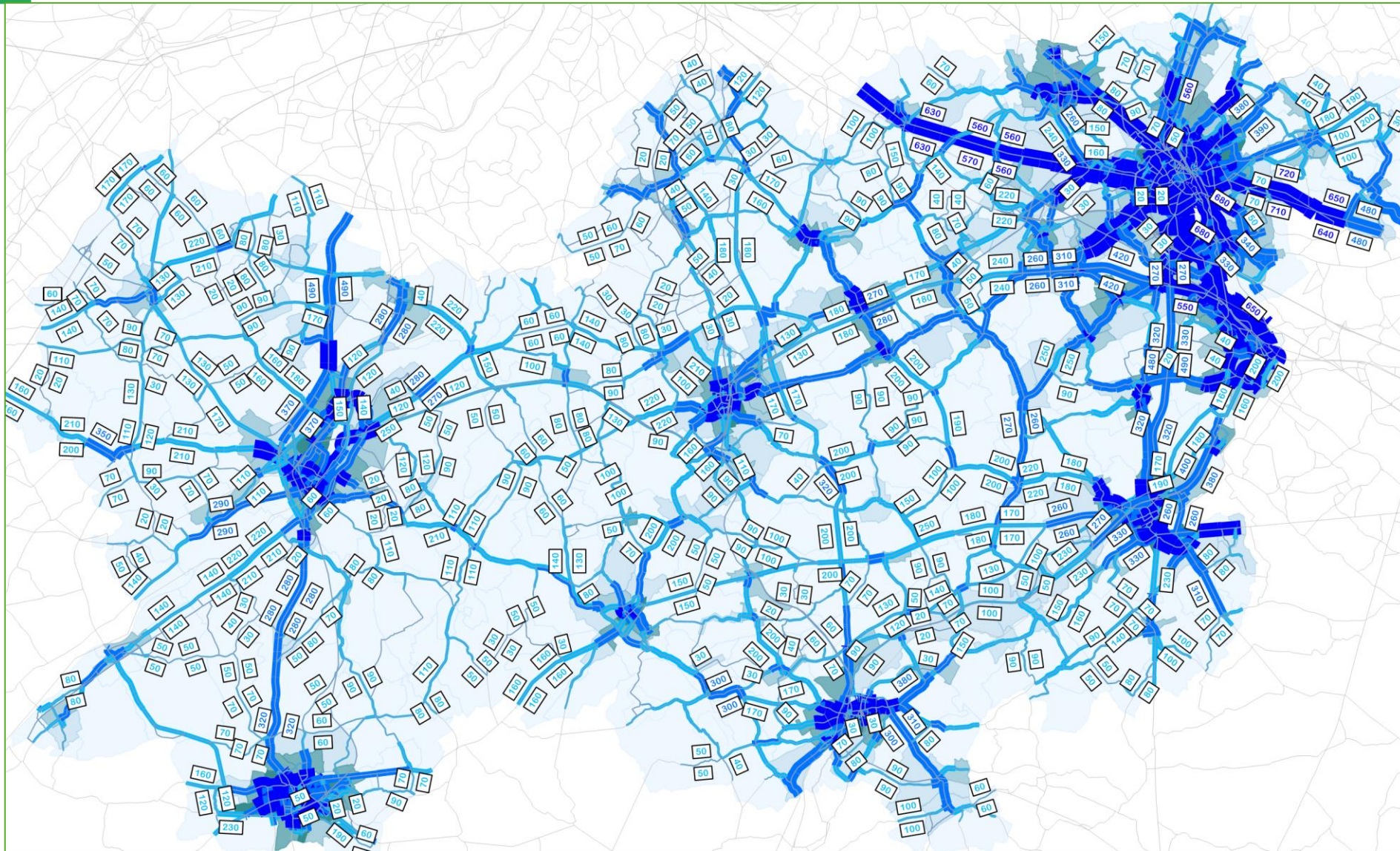
FIETSPOTENTIEEL RINGFIETSPAD VLAAMSE RAND



Bron : MINT (in opdracht van De Werkvennootschap)

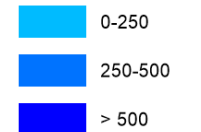


FIETSPOTENTIEEL ZUID-OOST-VLAANDEREN

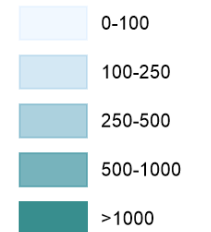


Legenda

Fietspotentieel (per dag)



Fietsdichtheid
(fietsverplaatsingen per km²)





KRINGENMETHODIEK - VOORDELEN

- Eenvoudige methode met duidelijke aannames
- Relatief snel inzicht in fietspotentieel in (ruime) regio
- Onafhankelijk van kwaliteit huidige infrastructuur en voorzieningen
- Onafhankelijk van andere modi
- Vergelijken van locaties en routes mogelijk (regionaal niveau)



KRINGENMETHODIEK - NADELEN

- Detailniveau/volledigheid netwerk (uit verkeersmodel ?)
- Interpretatie resultaten / definitie “fietspotentieel”
- Geen volledige doorrekening met verkeersmodel/geen interactie met andere modi

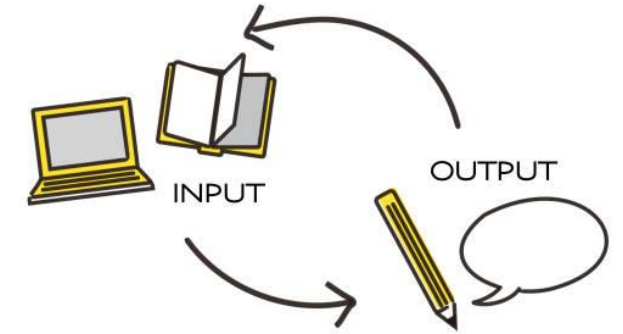


FIETSMODEL

- Methodiek ontwikkeld op vraag van steden en gemeenten (hogere detailgraad nodig)
- Recent verder doorontwikkeling in opdracht van stad Gent
- Antwoorden op zeer gedetailleerde vragen:
 - Wat als ik een nieuwe verbinding aanleg?
 - Wat als ik een straat autoluw maak?
 - Wat als ik aangenamere fietsverhardingen aanleg?
 - ...



FIETSMODEL - INPUTZIJDE



- Niet alleen snelheid speelt een rol maar ook kwalitatieve aspecten worden mee opgenomen in de evaluatie





FIETSMODEL - INPUTZIJDE

- Vereist ook hoge detailgraad van input
 - Welke type fietsinfrastructuur is het:
 - Aanliggend of vrijliggend ?
 - Fietsstraat?
 - Verkeersvrij?
 - Breedte fietspad...





FIETSMODEL - INPUTZIJDE

- Welke type verharding is het? Asfalt? Kasseien?



Bron : MINT





FIETSMODEL - INPUTZIJDE

- Welke hellingsgraad heeft de weg?





FIETSMODEL - INPUTZIJDE

- Zijn er tramsporen aanwezig?





FIETSMODEL - INPUTZIJDE

- Hoeveel gemotoriseerd verkeer is er aanwezig op de weg?



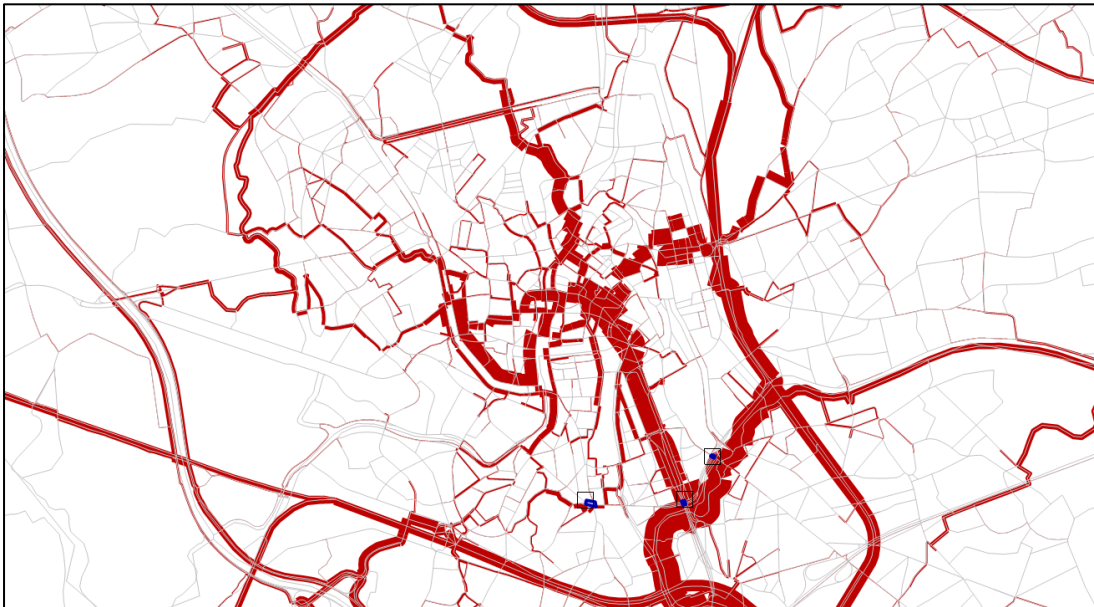
Bron : MINT



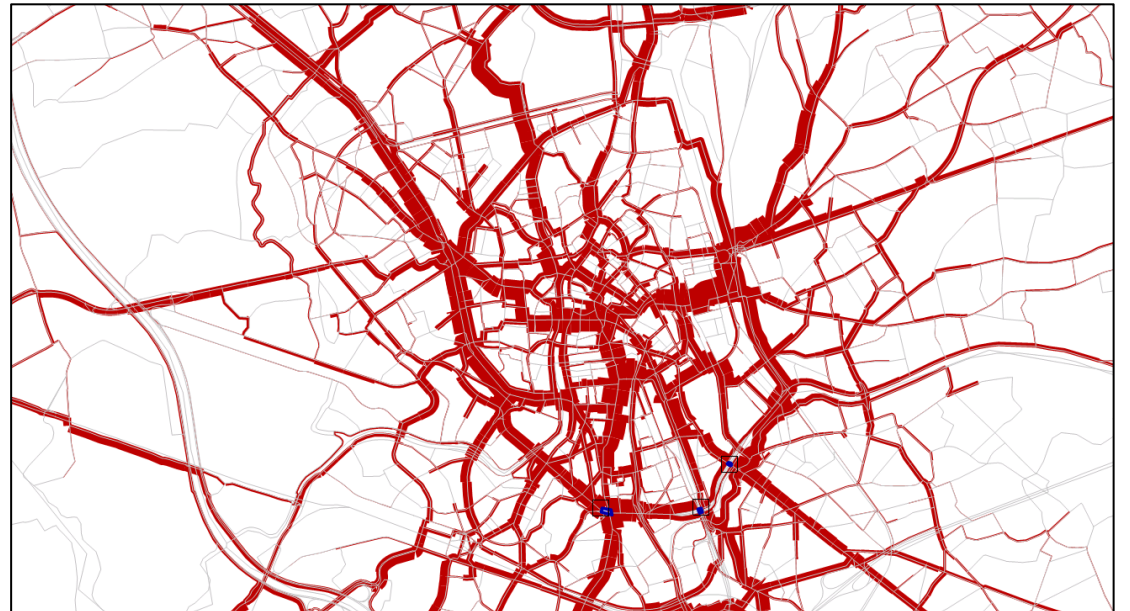
FIETSMODEL - OUTPUTZIJDE

- Heel wat input ... MAAR dit vertaalt zich dan ook in gedetailleerdere output

Fietstoedeling ZONDER gedetailleerde input



Fietstoedeling MET gedetailleerde input





FIETSMODEL - OUTPUTZIJDE

- Model kan uitspraken doen over het effect op:
 - **Modale keuze** = hoeveel extra fietsers kunnen we verwachten als we een maatregel invoeren? Vanuit welke modi zijn ze overgestapt? Wat voor mensen zijn het? Jong, oud? ...

	bestuurder	passagier	trein	bus/tram	fiets	te voet	totaal
referentie	111 692.00	35 424.00	6 553.00	17 851.00	89 489.00	61 976.00	322 985.00
scenario fietsbrug	111 631.00	35 391.00	6 553.00	17 841.00	89 533.00	62 036.00	322 985.00
verschil	- 61.00	- 33.00	-	- 10.00	44.00	60.00	-



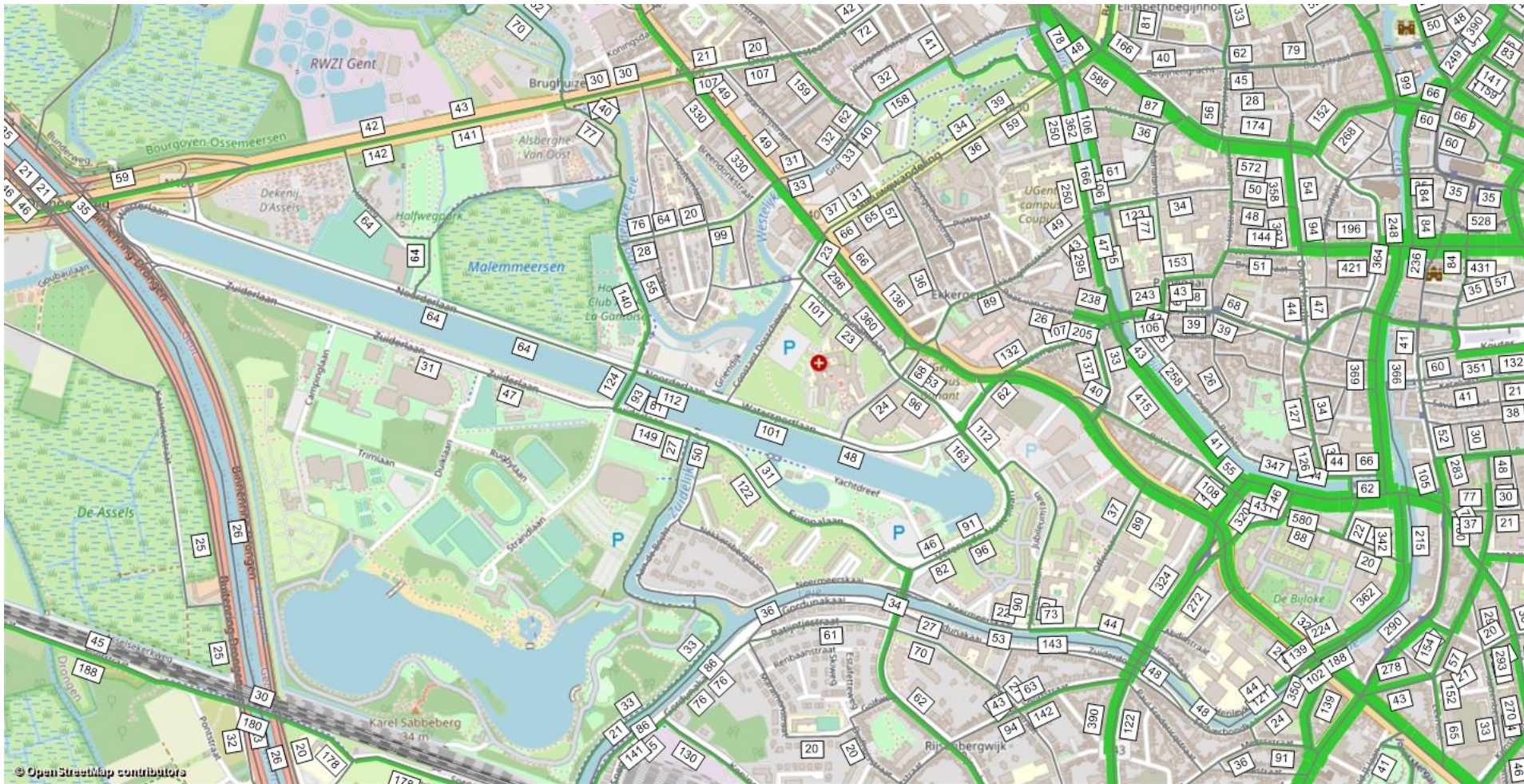
FIETSMODEL - OUTPUTZIJDE

- Model kan uitspraken doen over het effect op:
 - **Welke route gaat er gebruikt worden?** – het fietsmodel bevat een gedetailleerde fietstoedeling die gekalibreerd en gevalideerd is op basis van een grote set aan fietstelgegevens
 - **Hoe gaan bestaande routes veranderen?** Niet alleen de nieuwe fietsers maar ook de bestaande fietsers gaan hun gedrag aanpassen
 - Toedelingsfiguren, verschilfiguren tussen scenario's,...



FIETSMODEL: SCENARIO TOEVOEGING FIETSBRUG

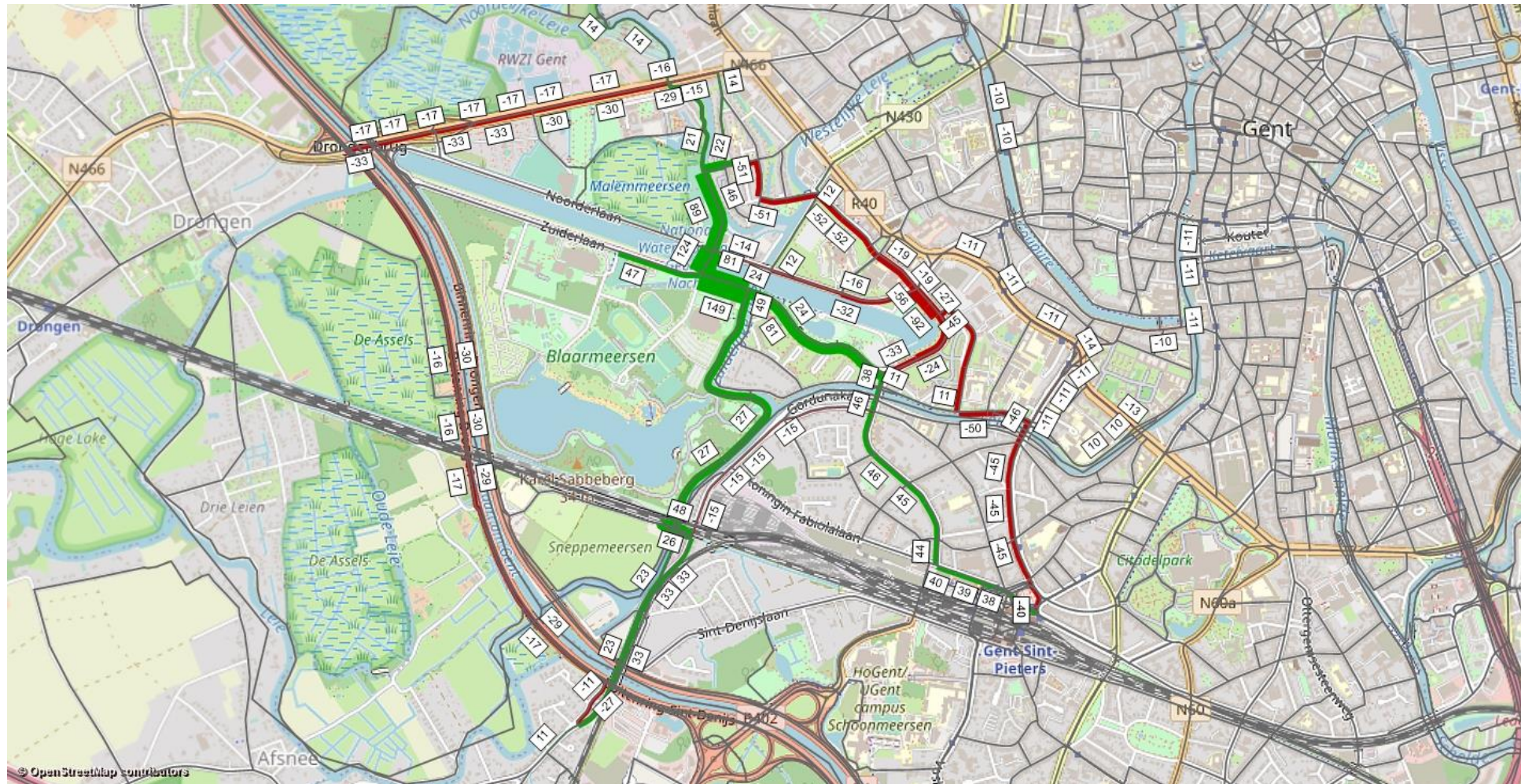
- Toedeling ochtendspitsuur 8-9u





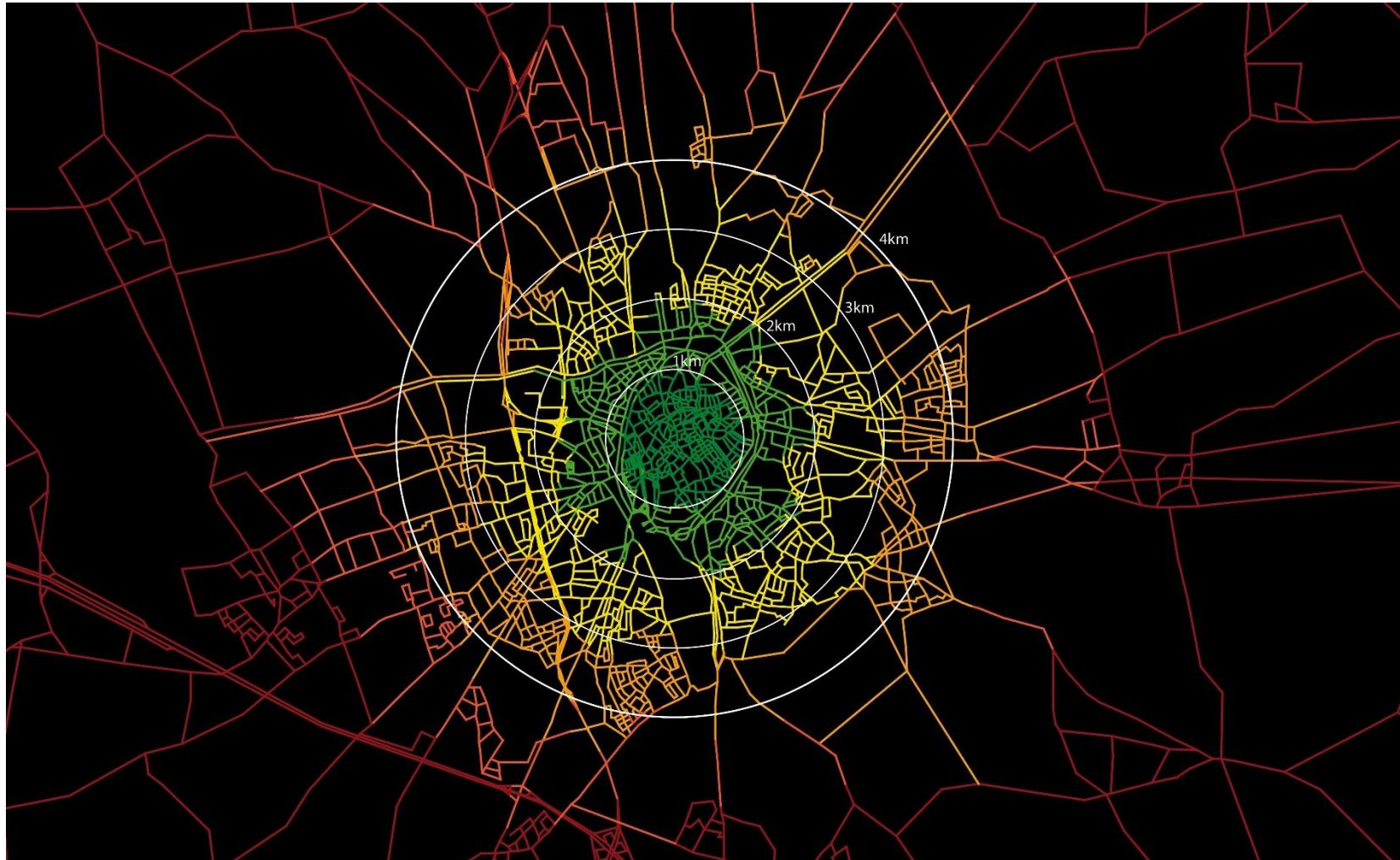
FIETSMODEL: SCENARIO TOEVOEGING FIETSBRUG

- Verschillenplot ochtendspitsuur 8-9u





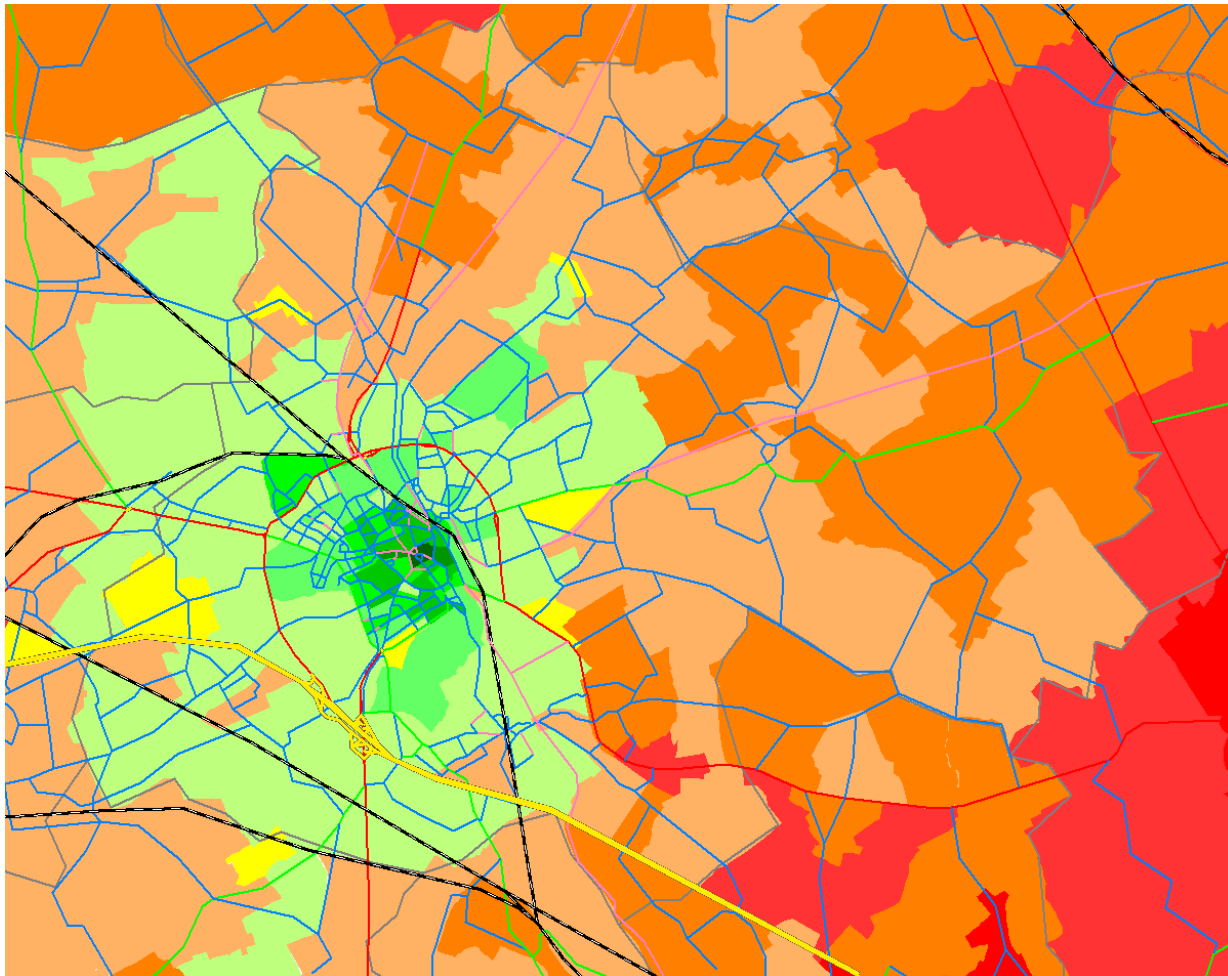
AFGELEIDE RESULTATEN FIETSMODEL: ISOCHRONENKAART FIETSMODEL



Bron : MINT (verkeersmodel stad Brugge)



AFGELEIDE RESULTATEN: REISTIJDVERHOUDING FIETSMODEL

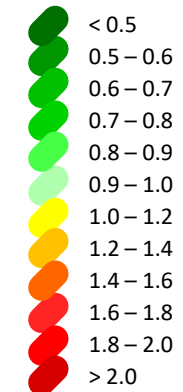


Verhouding reistijden fiets/auto

Verhouding
reistijden fiets/auto
naar stadscentrum
8u-9u

Legende:

Eenheid: $\frac{t_{fiets}}{t_{auto}}$





FIETSMODEL - VOORDELEN

- Gedetailleerd instrument om fietsbeleid kwantitatief te onderbouwen
- Geeft veel meer inzicht op reikwijdte en grootteordes van bepaalde maatregelen en hoe deze zich verhouden ten opzichte van andere maatregelen
- Breed aanbod aan maatregelen die kunnen geëvalueerd worden
- Beproefde methodiek (alleen extra inputdata is nodig 😊)
- Uitgebreide rapportage mogelijkheden



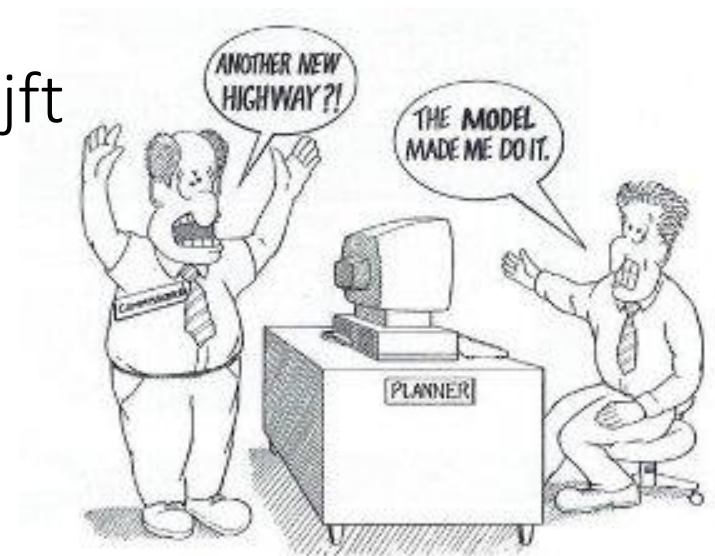
FIETSMODEL - NADELEN

- Gedetailleerd instrument vereist ook hoge detailgraad aan input => hoe nauwkeuriger de input, hoe betrouwbaarder de resultaten
- Vereist ook meer werk wat leidt tot een hogere kostprijs
- Moeilijker om zelf mee aan de slag te gaan – meer begeleiding nodig



FIETSPOTENTIEEL – VEEL MOGELIJKHEDEN

- Fietspotentieel kan op veel manieren geëvalueerd worden
- Bedoeling is voor om kwantitatieve analyses mogelijk te maken – beleid laten steunen op onderbouwde cijfers
- Eenvoudige methodes zijn voorhanden en kunnen eerste inzichten geven – maar “gezond verstand” blijft noodzakelijk om resultaten te interpreteren
- Gedetailleerde verkeersmodellen bestaan en zijn reeds operationeel – vereisen meestal wel meer investeringen





DANK VOOR JULLIE AANDACHT

VRAGEN ?

www.mintnv.be

Bruno Villé – bruno.ville@mintnv.be

Kantoor Mechelen: Hendrik Consciencestraat 1 b | 2800 MECHELEN | T 015 56 04 20 | E mint@mintnv.be

Kantoor Gent: Koningin Maria Hendrikaplein 8 bus 1 | 9000 GENT