



**Provincie
Antwerpen**

DIENST RUIMTELIJKE PLANNING
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit

Onderzoek naar de fietsgeschiktheid van bedrijventerreinen

Met casestudie Kanaalkant

Colofon



Opdrachtgever:

Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning
Koningin Elisabethlei 22, 2000 Antwerpen
tel.: 03 240 66 00 fax: 03 240 66 79

contactpersonen:

Stefanie Mahieu
Stefanie.MAHIEU@provincieantwerpen.be



Opdrachthouder: /

Traject Mobility Management
Charles de Kerchovelaan 17
9000 Gent

Nummer	Datum	Versie
1	01-06-2017	Draft met volledige uitwerking maatregelenpakket en verwerking eerste fase casestudie
2	22-12-2017	Eindrapport
3	29-03-2018	Definitief eindrapport

Inhoud

Aanleiding voor de studie.....	6
Doel van de studie	6
Leeswijzer	7
Gehanteerde methodiek doorheen de studie.....	8
1. Draaiboek voor de procesbegeleider	10
Ontwikkeling van een draaiboek voor de procesbegeleider.....	10
Stap 1 – Analyse.....	11
Stap 2 – Voorbereiding op gesprek(ken)	11
Stap 3 – Dialoog	11
Stap 4 – Advies.....	12
Stap 5 – Rapporteer intern	12
Stap 6 – opvolging, bijsturing en evaluatie	12
2. Fietsgeschiktheid bedrijvzones.....	14
2.1 Visie op fietsgeschiktheid bedrijvzones.....	14
2.1.1 Overkoepelende doelstellingen.....	14
2.1.2 Zes pijlers fietsgeschiktheid.....	14
2.2 Fietsbereikbaarheid van de zone.....	16
2.2.1 Extern.....	16
2.2.2 Intern bedrijvzone.....	17
2.2.3 Intern bedrijf.....	18
2.3 Infrastructuur en diensten fietsverkeer	19
2.3.1 Extern.....	19
2.3.2 Intern bedrijvzone.....	19
2.3.3 Intern bedrijf.....	29
2.4 Parkeren	32
2.4.1 Extern.....	32
2.4.2 Intern bedrijvzone.....	35
2.4.3 Intern bedrijf.....	38
2.5 Signalisatie.....	42
2.5.1 Extern.....	42
2.5.2 Intern bedrijvzone.....	43
2.5.3 Intern bedrijf.....	44
2.6 Fietscultuur en campagnes.....	45
2.6.1 Extern.....	46
2.6.2 Intern bedrijvzone.....	49
2.6.3 Intern bedrijf.....	52
2.7 Inspraak en overleg.....	57
2.7.1 Extern.....	57
2.7.2 Intern bedrijvzone.....	57
2.7.3 Intern bedrijf.....	57
3. Casestudie: Kanaalkant.....	59
3.1 Inleiding.....	59
3.2 Context	59
3.3 Doorlopen proces.....	60
3.4 Analysefase	60
3.5 Voorbereiding gesprekken	66
3.6 Dialoog: bilaterale gesprekken	68

3.7	Dialogoog: workshop.....	76
3.7.1	Aanwezigheidslijst.....	76
3.7.2	Format workshop.....	76
3.7.3	Verslag post-it sessie.....	78
3.7.4	Verslagen groepsgesprekken.....	78
3.8	Adviezen voor het draaiboek voor de procesbegeleider.....	80
3.9	Adviezen voor het maatregelenpakket.....	80
3.9.1	Fietsbereikbaarheid.....	80
3.9.2	Infrastructuur en diensten.....	81
3.9.3	Parkeren.....	81
3.9.4	Signalisatie.....	82
3.9.5	Fietscultuur en campagnes.....	82
3.9.6	Inspraak en overleg.....	83
3.10	Adviezen voor de Kanaalkant.....	84
3.10.1	Fietsbereikbaarheid.....	84
3.10.2	Infrastructuur en diensten.....	85
3.10.3	Parkeren.....	86
3.10.4	Signalisatie.....	88
3.10.5	Fietscultuur en campagnes.....	88
3.10.6	Inspraak en overleg.....	88
3.10.7	Conclusies voor de casestudie Kanaalkant.....	89

Inleiding

Aanleiding voor de studie

De omgeving van het Albertkanaal te Antwerpen (districten Merksem en Deurne), Schoten en Wijnegem omvat het tweede grootste bedrijventerrein van de provincie Antwerpen. De Provincie Antwerpen werkte hiervoor aan een toekomstplan (ook wel kaderplan genoemd) om dit gebied vlot bereikbaar te maken voor de vele bedrijven die er gevestigd zijn. In het actieplan van dit kaderplan werd bepaald dat er een fietsgeschiktheidsstudie voor het bedrijventerrein diende te worden opgemaakt.

Anderzijds is er de vaststelling dat er weinig tot geen richtlijnen bestaan om de fietsgeschiktheid van een bedrijvenzone in beeld te brengen. Vandaar dat in eerste instantie een denkoefening wordt gemaakt over de criteria waaraan een fietsvriendelijke bedrijvenzone moet voldoen.

Doel van de studie

Het eerste deelluk van deze studie ontwikkelt een algemeen kader met factoren die de fietsgeschiktheid van routes van, naar en op bedrijventerreinen beïnvloeden. Het brengt mogelijke problemen en knelpunten in kaart en stelt een korf aan maatregelen voor om tot een fietsvriendelijke omgeving in de ruime zin van het woord te komen.

Het tweede deel van deze studie ontwikkelt aan de hand van dit algemeen kader een visie op de fietsgeschiktheid van een specifieke deelzone van het bedrijventerrein Kanaalkant.

Leeswijzer

Dit rapport kan als **leidraad** gebruikt worden om de fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein te screenen en vervolgens stappen te definiëren om de fietsvriendelijkheid te verhogen. Dit "toetsingskader fietsgeschiktheid bedrijventerrein" laat toe om een **eerstelijnsadvies** te geven over de **fietsgeschiktheid** van een bedrijventerrein **op basis van expertenadvies, beschikbaar gegevensmateriaal en een terreinbezoek**. Het is geschreven op maat van een **procesbegeleider** die de nodige voeling heeft met het verkeerskundig functioneren van het gebied en tevens vertrouwd is met fietsbeleid in de ruimte zin. Voorliggend rapport dient dus als een handleiding voor de procesbegeleider te worden geschouwd en geeft structuur aan het beoordelingsproces en richting aan mogelijke maatregelen. Het vormt niet de ambitie alle mogelijke oplossingsrichtingen en technische aspecten in deze leidraad te integreren, hiervoor wordt verwezen naar de geldende richtlijnenboeken en vademeca.

De fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein wordt door een grote hoeveelheid aan factoren beïnvloed. Acties en maatregelen die voorgesteld worden in dit rapport zullen dan ook door verschillende actoren genomen moeten worden. Om die reden wordt er telkens onderscheid gemaakt tussen acties en maatregelen **(1) extern aan en (2) intern op het bedrijventerrein, en (3) op bedrijfsniveau (intern bedrijf)**. Op basis van deze 3 niveaus ontstaat reeds een zekere bundeling van mogelijke acties en maatregelen per initiatiefnemer die als een rode draad doorheen dit rapport loopt. Om de leesbaarheid te vergroten kreeg elk niveau een eigen kleur mee:

Extern bedrijventerrein

Omvat alle acties en maatregelen die genomen kunnen worden buiten het bedrijventerrein en de fietsgeschiktheid van de bedrijventerrein toch kunnen beïnvloeden.

Intern bedrijventerrein

Omvat alle acties en maatregelen die genomen kunnen worden overkoepelend over alle bedrijven op een bedrijventerrein heen. Het zijn maatregelen die de fietsgeschiktheid van de volledige bedrijventerrein zullen beïnvloeden.

Intern bedrijf

Omvat alle acties en maatregelen die genomen kunnen worden op bedrijfsniveau. Het gaat om maatregelen die door elk bedrijf individueel genomen kunnen worden en die bijdragen aan de fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein.

Opgelet met te hanteren richtlijnen

Op een aantal vlakken bevat dit rapport oplossingsmaatregelen die kunnen afwijken van de richtlijnen van individuele steden of gemeenten. Hiervoor kan best op voorhand afgestemd worden met het lokaal beleid alvorens wordt overgegaan op toepassing

Gehanteerde methodiek doorheen de studie

Voorliggend rapport bestaat uit 3 grote onderdelen die als volgt tot stand kwamen:

Draaiboek voor de procesbegeleider

Het draaiboek voor de procesbegeleider is het resultaat van verschillende benaderingswijzen die in de casestudie uitgetest werden. Dit is een stappenplan om als procesbegeleider op de meest doeltreffende manier tewerk te gaan

Fietsgeschiktheid bedrijvzones

Dit luik omvat de visie op fietsgeschiktheid binnen bedrijvzones en is opgedeeld volgens 6 pijlers die de fietsgeschiktheid van een bedrijvzone definiëren. Er wordt een overzicht gegeven van inspirerende voorbeelden en mogelijke maatregelen die je als procesbegeleider kan voorstellen.

Casestudie Kanaalkant

Dit luik beschrijft het doorlopen proces met alle positieve en negatieve elementen die uitgetest werden binnen de Kanaalkant. Om een aantal redenen kon binnen deze studie niet overgegaan worden op het uitrollen van concrete cases. Deze zullen evenwel in een latere fase als vervolgproces op dit onderzoek wel aangepakt worden.

Draaiboek voor de procesbegeleider



1. Draaiboek voor de procesbegeleider

De screening van de fietsgeschiktheid van een bedrijvenzone is een planproces dat bij voorkeur in de vorm van een **werkgroep/werkgroepen** plaats vindt waarin **verschillende belanghebbende partijen en experts zetelen**, aangestuurd door een **procesbegeleider** die het proces in goede banen leidt.

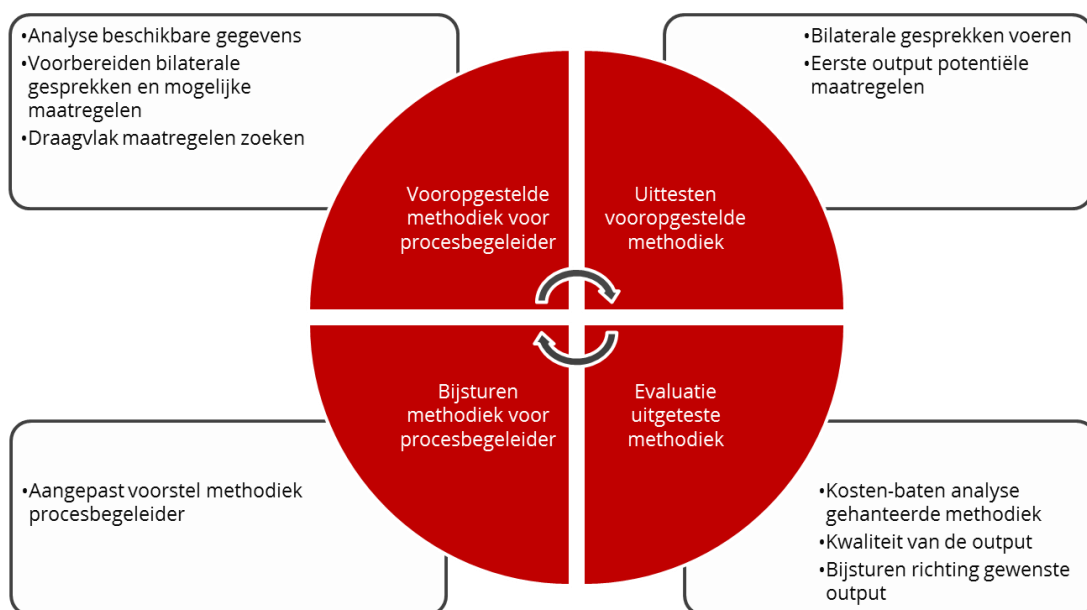
Het is dan ook de taak van de procesbegeleider om alle partijen mee het bad in te trekken. De bevoegde overheden kunnen via bestaande overlegstructuren betrokken worden. Het betrekken van bedrijven om een fietscultuur op het bedrijventerrein te ontwikkelen is dan ook de grootste uitdaging.

Het hierna beschreven draaiboek vormt een **eerste houvast om een proces rond fietsgeschiktheid op gang te brengen**. Het is geen strikt te volgen stappenplan, elk bedrijventerrein heeft immers zijn eigenheid en de dynamiek tussen verschillende bedrijven zal stevast verschillend zijn.

Ontwikkeling van een draaiboek voor de procesbegeleider

Het in dit hoofdstuk beschreven planproces is het resultaat van een vooropgestelde methodiek die onder verschillende vormen getest werd in de in hoofdstuk 3 beschreven casestudie. Deze casestudie liet toe om een verfijnd draaiboek te ontwikkelen voor de procesbegeleider dat deze persoon verschillende mogelijkheden biedt om tot resultaat te komen.

Onderstaand schema geeft de evolutie van het draaiboek weer. De vooropgestelde methodiek werd getest, geëvalueerd en bijgestuurd tot een finaal draaiboek.



Figuur 1: doorlopen proces om tot een finaal draaiboek voor de procesbegeleider te komen

Stap 1 – Analyse

In de eerste plaats dien je als procesbegeleider voeling te krijgen met het huidig functioneren van de bedrijfszone en de lokale bedrijven en hun omgeving. Het opvragen van een aantal gegevens kan hiertoe bijdragen. Volgende middelen kunnen aangewend worden:

- Terreinbezoek
- Opvragen uitgevoerde mobiscans
- Filegegevens (vb. van TomTom, Google, ...)
- Ongevallengegevens politie
- Federale diagnostiek

Stap 2 – Voorbereiding op gesprek(ken)

Ter voorbereiding van een eerste gesprek met een bedrijf is het belangrijk om na te gaan op welke manier je als procesbegeleider een voet tussen de deur kan krijgen om een gesprek op te starten. Belangrijk daarbij is om integraal na te denken en tot een win-win situatie te komen waar ook het bedrijf in kwestie bij gebaat is, dit kan zowel met een rechtstreekse als een onrechtstreekse link aan mobiliteit:

Rechtstreeks gelinkt aan mobiliteit kan het bijvoorbeeld gaan om: fileproblemen, parkeerdruk, bereikbaarheidsproblemen, geplande wegenwerken, wijzigingen in het openbaar vervoeraanbod.

Onrechtstreeks gelinkt aan mobiliteit kan het bijvoorbeeld gaan om een link met de bedrijfsmissie (duurzaamheid, MVO, imago, ...), werkreorganisaties (fusies, verhuis, ...), aandacht voor de gezondheid van werknemers, ...

Nadat er een opening tot gesprek gecreëerd is kan een eerste toetsing van de fietsgeschiktheid uitgevoerd worden die de focus legt op externe en interne aandachtspunten op niveau van de bedrijvenzone. Gegevens intern binnen de bedrijven zullen vaak niet gekend zijn bij eerste screening maar kunnen wel getoetst worden in een bilateraal gesprek.

Stap 3 – Dialoog

Een volgende stap in het proces is een dialoog opstarten met de bedrijven in de bedrijvenzone. Om deze dialoog op gang te brengen kunnen verschillende methodes gehanteerd worden waarmee in de casestudie succes behaald werd. Onderstaande opties behoren tot de mogelijkheden:

Bilaterale gesprekken

Bilaterale gesprekken hebben als voordeel dat er één op één afgetoetst kan worden op een diepgaandere manier. Er kan niet enkel op niveau van de bedrijvenzone maar ook op bedrijfsintern niveau over maatregelen nagedacht worden.

Deze methodiek is zeer interessant om op een verkennende manier een aantal mogelijke maatregelen een eerste keer af te toetsen bij een select publiek. Daarnaast kan het ook interessant zijn om dieper in te gaan op de drijfveren van enkele 'pioniersbedrijven' binnen de bedrijvenzone. In elke bedrijvenzone zijn er wel bedrijven die al meer fietsers hebben dan andere. Zij kunnen een voorttrekkersrol binnen de zone spelen waardoor één op één contacten met deze bedrijven interessant kunnen zijn.

Nadeel aan deze methode is dat ze eerder tijdsintensief is.

Workshop met meerdere bedrijven

Via korte workshops of discussiegroepen met een grotere groep bedrijven kunnen snel meerdere bedrijven gelijktijdig betrokken worden. Dit laat bijvoorbeeld toe om maatregelen snel te concretiseren of het draagvlak ervan na te gaan. Dergelijke workshops worden bij voorkeur gekoppeld met een ontbijt of lunch. Deze momenten blijken eenvoudiger inpasbaar in de agenda's van mogelijke deelnemers.

Deze workshops kunnen opgebouwd worden aan de hand van mogelijke maatregelen. Om de fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein te optimaliseren zullen immers verschillende maatregelen mogelijk zijn die in de hierop volgende hoofdstukken aan de hand van 6 thematische pijlers uitgewerkt worden:

1. Fietsbereikbaarheid
2. Infrastructuur en diensten
3. Parkeren
4. Signalisatie
5. Fietscultuur en campagnes
6. Inspraak en overleg

Om een keuze te maken op welke maatregelen eerst ingezet kunnen worden, welke prioriteit verdienen of om na te gaan voor welke maatregelen wel of niet draagvlak is kunnen bedrijven tijdens de workshops mogelijke maatregelen scoren of in groep bespreken.

Wederkerige workshops met intern aanspreekpunt bij bedrijven

Indien een eerste workshop met meerdere bedrijven succesvol is gebleken kan hierop verder gebouwd worden met wederkerige workshops. Deze workshops kunnen op regelmatige basis georganiseerd worden – bijvoorbeeld 3-maandelijks – en brengen telkens dezelfde groep mensen samen. Er kan verder gebouwd worden op voorgaande workshops of reeds genomen maatregelen kunnen geëvalueerd worden.

Op deze manier kan er tevens een vlotte wisselwerking ontstaan tussen overheden en bedrijven. De verantwoordelijken per bedrijf kunnen informatie van werknemers en eventuele knelpunten op vlak van fietsbeleid gebundeld overdragen naar overheden en omgekeerd.

Stap 4 – Advies

Op basis van de output van de workshops en/of gesprekken met bedrijven kan een **eerste prioritisering** van mogelijke maatregelen gemaakt worden. Het doorlopen proces zorgt in dit geval voor een **gedragen lijst van maatregelen**. Idealiter wordt er gestreefd naar een evenwicht tussen acties die de bedrijven zelf kunnen nemen en maatregelen die vanuit de overheid moeten genomen worden.

Vooropgestelde maatregelen uit de workshops kunnen indien nodig verder geconcretiseerd worden.

Stap 5 – Rapporteer intern

Op basis van een eerste uitgewerkt advies kan er intern teruggekoppeld worden door de procesbegeleider. De procesbegeleider koppelt terug met het beleid om tot een timing voor de realisatie van maatregelen te komen. Deze wordt vervolgens teruggekoppeld met de bedrijven. Eventueel kan er een engagementsverklaring opgesteld worden tussen overheid en bedrijven waarin beiden verklaren bepaalde maatregelen te zullen implementeren.

Stap 6 – opvolging, bijsturing en evaluatie

Tijdens een zesde en laatste stap worden de voorgestelde acties verder opgevolgd, geëvalueerd op doeltreffendheid en indien nodig bijgestuurd. De workshops uit stap 4 zijn een ideaal platform om uitgebreid met de bedrijven terug te koppelen.

Fietsgeschiktheid bedrijvencentres



2. Fietsgeschiktheid bedrijvzones

2.1 *Visie op fietsgeschiktheid bedrijvzones*

2.1.1 OVERKOEPELENDE DOELSTELLINGEN

Bedrijventerreinen zijn vaak geen aantrekkelijke locaties voor fietsers: er is een sterke aanwezigheid van vrachtverkeer en de infrastructuur is vaak niet voorzien op fietsers waardoor een fietser zich al snel verloren en onveilig voelt. Door na te gaan welke parameters de fietsgeschiktheid van een bedrijvzone bepalen kan hierop in de toekomst ingespeeld worden. Op die manier kan een hogere fietsgeschiktheid voor bedrijvzones nagestreefd worden.

De doelstelling is dan ook om tot bedrijvzones te komen die aandacht hebben voor de fiets om zo een **verhoogd fietsgebruik** van en naar de bedrijvzones te bekomen. Deze doelstelling loopt dan ook als een rode draad doorheen de verschillende maatregelen en acties die de fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein kunnen verhogen.

Een tweede doelstelling is streven naar een **verhoogde verkeersveiligheid**. Door de hogere aanwezigheidsgraad van vrachtverkeer en de infrastructuur die vaak weinig rekening houdt met fietsers zou een toename van fietsers tot meer ongevallen kunnen leiden. Om dit te voorkomen loopt ook **verkeersveiligheid als een rode draad** doorheen de verschillende maatregelen en acties die de fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein kunnen verhogen.

2.1.2 ZES PIJLERS FIETSGESCHIKTHEID

Op basis van literatuuronderzoek, terreinbezoeken aan bedrijvzones en eerdere uitgevoerde studies worden zes pijlers gedefinieerd die de fietsgeschiktheid van een bedrijventerrein bepalen. Deze pijlers omvatten alle mogelijke aspecten die de fietsgeschiktheid van een bedrijvzone kunnen bevorderen. Het gaat dus niet louter om 'hard measures' die fysiek de fietsgeschiktheid van een zone kunnen optimaliseren maar ook om 'soft measures' die inspelen op het gedrag van werknemers uit de bedrijvzone.

Elke pijler kan vervolgens opgedeeld worden in 3 niveaus: **(1) extern aan en (2) intern op het bedrijventerrein, en (3) op bedrijfsniveau (intern bedrijf)**. Op basis van deze 3 niveaus ontstaat reeds een zekere bundeling van mogelijke acties en maatregelen per initiatiefnemer

Hierna worden de zes pijlers één voor één uitvoerig besproken en worden er per niveau mogelijke acties en maatregelen voorgesteld.

zes pijlers fietsgeschiktheid bedrijvenzones

Fiets bereikbaarheid

Aantakking
fietsrouten netwerk

Fietsrouten netwerk
Ontvlechting

Bereikbaarheid
stallingen
& fietsveiligheid
op de site

Infrastructuur en diensten

Toeleidende routes

Infrastructurele
optimalisaties
Comfortverhogende
maatregelen

Comfortverhogende
diensten

Parkeren

Afstandsparkeren
& last mile

Vrachtwagenparkeren
& ruimtegebruik

Fietsparkeren
& veiligheid

Signalisatie

Fiets snelwegen
& BFF routes

Lokale signalisatie

Bezoekers &
vrachtwagens

Fietscultuur en campagnes

Stedelijke campagnes
& reisinformatie

Monitoring &
routeinformatie

Mobiliteitsbeleid &
ondersteuning

Inspraak en overleg

Meldpunten
knelpunten

Parkmanagement

Inspraak werknemers

Maatregelen extern bedrijvenzone

Maatregelen intern bedrijvenzone

Bedrijfsinterne maatregelen



2.2 Fietsbereikbaarheid van de zone

2.2.1 EXTERN

Fietsroutenetwerk

De fietsbereikbaarheid van de zone wordt grotendeels bepaald door de aanwezigheid van hoofdfietsroutes in de omgeving van het bedrijventerrein. Bij voorkeur loopt er een fietsostrade of een BFF hoofdroute door of langs de bedrijvenzone. Indien de route langs het bedrijventerrein loopt dient het bedrijventerrein er via een lokale route op aan te takken.

Indien er geen hoofdroutes in de buurt van de bedrijvenzone lopen kan een analyse gemaakt worden van de routes vanaf de nabijgelegen woonkernen. Via lokale routes of eventueel het netwerk van trage wegen kan dan de verbinding met het bedrijventerrein vanaf de woonkernen verzekerd worden.

Geef dit weer in een duidelijk plan voor de fietsers.

Aantakking op het fietsroutenetwerk

Zorg voor voldoende toegangen tot het bedrijventerrein voor fietsers. Dit kan grote omrijfactoren tot een minimum beperken. Vaak zijn er mogelijkheden om kleine doorsteken voor fietsers te maken. Op die manier wordt fietsverkeer meteen ontvlochten van het gemotoriseerde verkeer. Maak de doorsteken kenbaar door ze te bewegwijzeren en zorg ervoor dat deze ook in het strooiplan zijn opgenomen.

Voorbeelduitwerking

Het **Skaldenpark** in de Gentse haven wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de R4 – John Kennedylaan. Via drie doorsteken kunnen fietsers vanuit de omliggende dorpen aantakken op de hoofdontsluitingsweg van het bedrijventerrein met een vrijliggend fietspad.

De Borkelstraat is ingericht als doorlopende straat en geeft via een doorsteek uit op de vrijliggende fietspaden van het Skaldenpark.



Figuur 2: Fietsdoorsteek Borkelstraat komende vanaf centrum Oostakker richting het Skaldenpark.

2.2.2 INTERN BEDRIJVENZONE

Een goede externe bereikbaarheid dient natuurlijk een vervolg te krijgen op het bedrijventerrein zelf. Onderstaande elementen zorgen voor een verbeterde fietsbereikbaarheid op de bedrijventerzone zelf.

Fietsroutenetwerk

Zorg voor een lokale route doorheen de bedrijventerzone. Deze route kan de hoofdontsluitingsweg van de bedrijventerzone volgen of een alternatief tracé voorzien langs minder drukke wegen in het bedrijventerrein.

Ontvlechtsstrategie

Via een ontvlechtsstrategie wordt fietsverkeer op een veilige manier gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Op bedrijventerreinen kan een ontvlechtsstrategie in het bijzonder interessant zijn om (zwaar) gemotoriseerd verkeer te scheiden van de zachte weggebruikers. Fietsdoorsteken bieden alternatieve toegangsroutes tot de bedrijventerzone, bouw van hieruit verder aan een ontvlochten fietstracé.

Fietsroutes hoeven niet persé over het volledige bedrijventerrein ontvlochten te zijn. Het kan ook een optie zijn om enkel voor de gevaarlijkste of drukste segmenten voor een alternatief te zorgen voor de fietser.

Voorbeelduitwerking: Op het **industriepark van Drongen** (zie foto onder) werd een fietsdoorsteek gerealiseerd tussen de Landegemstraat en het industriepark. Fietsers vanuit Landegem en Drongen kunnen op deze manier het industrieterrein binnenfietsen zonder conflicten met vrachtverkeer. Voorheen konden fietsers het industriepark enkel bereiken via de hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer waar ze in conflict kwamen met het lokale vrachtverkeer.



Figuur 3: Fietsdoorsteek tussen de Landegemstraat en het industriepark

Regel het vrachtverkeer

Een ingrijpendere maatregel is werken met venstertijden voor vrachtverkeer. Op die manier conflicteert het vrachtverkeer niet met de drukste periodes waarop fietsers aankomen of vertrekken op het bedrijventerrein. Grondig overleg met de individuele bedrijven is hier voor vereist.

2.2.3 INTERN BEDRIJF

Trek de fietsbereikbaarheid door tot in de fietsenstalling op bedrijfsniveau. Zorg voor een fietsroute doorheen de bedrijfssite zelf die niet conflicteert met gemotoriseerd verkeer.

Ook op siteniveau kunnen er kansen zijn om doorsteken te voorzien. Loopt er een fietsroute langs de achterkant van de bedrijfssite? Probeer langs daar een doorsteek over de bedrijfssite richting de fietsenstalling te voorzien, zo hoeven fietsers niet om te rijden. Zorg voor een goed gevoel van sociale veiligheid door de nodige verlichting te voorzien.



Figuur 4: Paniflower in de Kanaalkant in Antwerpen heeft een loskade voor vrachtverkeer langs de Westkaai. In de parallelle woonstraat Van Stralenlei (foto) is een afzonderlijke ingang voorzien met fietsenstalling.



Figuur 5 (links): Fietserstoegang Paniflower langs de woonstraat Van Stralenlei

Figuur 6 (rechts): afgescheiden in- en uitgang bij BNP Parisbas in Brussel met links een toegangspoort voor fietsers en rechts een toegangspoort voor auto's.

2.3 **Infrastructuur en diensten fietsverkeer**

Dit hoofdstuk omvat twee luiken die inspelen op de veiligheid en het comfort van de fietser. Twee elementen die vaak aangehaald worden als essentiële elementen om werknemers aan te zetten tot fietsen.

Enerzijds zijn een aantal comfortverhogende diensten opgenomen die tegemoet komen aan problemen die een fietser op zijn traject kan ondervinden.

Anderzijds zijn een aantal infrastructurele optimalisaties opgenomen die de veiligheid van de fietser op zijn traject kunnen bevorderen. Het is daarbij niet de bedoeling een nieuw fietsvademecum te schrijven, wel om enkele maatregelen aan te reiken die het gemotoriseerd vervoer dat gepaard gaat met een bedrijvenszone proberen te verzoenen met een hogere fietsgeschiktheid voor de zone.

2.3.1 **EXTERN**

De kwaliteit van een fietsroute naar een bedrijvenszone wordt niet enkel bepaald door de infrastructuur op de bedrijvenszone. Een aanzienlijk deel van het traject zal immers buiten de bedrijvenszone in kwestie gelegen zijn. Het is dan ook belangrijk om niet enkel aandacht te hebben voor de infrastructuur op het bedrijventerrein maar ook op de belangrijkste toeleidende routes.

Om deze toeleidende routes kwalitatief in te richten wordt verwezen naar het vademecum fietsvoorzieningen. De wijze waarop de toeleidende routes in verbinding staan met het bedrijventerrein wordt afgedekt onder de pijler 'fietsbereikbaarheid van de zone'. Een cruciaal aandachtspunt hierbij is de beveiliging van kruispunten.

2.3.2 **INTERN BEDRIJVENZONE**

Infrastructurele optimalisaties op basis van de wegfunctie

Differentiatie naar wegfunctie en type bedrijvenszone

De beschikbare ruimte en bestaande infrastructuur kan sterk verschillen naar gelang het type bedrijventerrein en naar gelang de functie van de weg binnen het bedrijventerrein.

Om die reden worden de infrastructurele maatregelen opgesplitst tussen eerder logistieke bedrijvenszones en havengebieden met een hoger aandeel vrachtverkeer en de zones met kennisbedrijvigheid en kantoren waar het aandeel vrachtverkeer lager zal zijn.

Vervolgens kan er per type gebied een onderscheid gemaakt tussen een aantal verschillende vaak voorkomende types wegen naar gelang het belang en gebruik van de weg binnen het bedrijventerrein.

Elk wegtype wordt geduid aan de hand van een voorbeeld en krijgt een voorkeursoplossing en enkele terugvaloplossingen mee.

Het is echter onmogelijk om louter op basis hiervan oplossingen aan te reiken die overall toepasbaar zullen zijn. Er zal dus altijd een zekere afweging nodig zijn op basis van de specifieke kenmerken en karakteristieken van het bedrijventerrein in kwestie.

Kennisbedrijvigheid/wetenschapspark

Bedrijvenszones met kennisbedrijvigheid hebben vaak een hogere aantal werknemers per oppervlakte waardoor er een hoger aandeel verkeer afkomstig is van personenwagens. Dergelijke types bedrijven trekken over het algemeen ook minder vrachtverkeer aan waardoor vrachtverkeerintensiteiten lager liggen. Door de hogere werknemersdichtheid zijn deze terreinen vaak kleiner in oppervlakte dan logistieke zones waardoor er slechts een beperkt aantal types wegen onderscheiden kan worden.

Type weg

Hoofdontsluiting bedrijventzone

Vb. Ten zuiden van Turnhout zijn er verschillende clusters bedrijventerreinen. In het zuidoosten zijn deze geënt op de Steenweg op Tielon. Gezien de belangrijke ontsluitende functie werden de smalle aanliggende fietspaden vervangen door vrijliggende fietspaden (zie foto)



Figuur 7: Vrijliggende fietspaden langs de Steenweg op Tielon

Vb. In het Tech Lane Ghent Science Park (campus A) werd overgeschakeld van twee- naar éénrichtingsverkeer om sluipverkeer te weren en fietsers meer ruimte te geven. Dit ging gepaard met de invoering van een fietsstraat. De fietsstraat bleek gezien het brede wegprofiel niet te functioneren: het inhaalverbod voor fietsers werd genegeerd en de V85 lag boven 50 km/u ipv de toegelaten 30 km/u. Om dit te ondervangen wordt de weg heringericht met brede suggestiestroken.



Figuur 8: toekomstige inrichting van het Tech Lane Ghent science park – campus A. Eénrichtingsverkeer met brede fietssuggestiestroken om de rijweg visueel te versmallen en fietsers een plaats te geven. Een verhoogd plein moet verder snelheidsremmend werken

Fietsnetwerk

Voorkeursoplossing:

Indien het wegprofiel het toelaat gaat de voorkeur uit naar fietspaden. Bij voorkeur geen on-street parking

Terugvaloptie:

Gemengd verkeer met laag snelheidsregime (al dan niet infrastructureel afgedwongen), eventueel ondersteund met brede fietssuggestiestroken.

Zijtak met beperkte bedrijvigheid

Vb. Doodlopende zijtak van het Kennedypark Kortrijk: door het haaks parkeren hebben bestuurders van geparkeerde wagens een zeer beperkt zicht op aankomende fietsers

Om dit te vermijden worden parkeerplaatsen beter geclusterd tot een volwaardige parking langs één zijde van de weg. Door de parkeerplaatsen vervolgens niet rechtstreeks toegang te geven tot de openbare weg maar eerder met in- en uitritten te werken worden tevens het aantal conflictpunten met fietsers beperkt.



Figuur 9: doodlopende zijtak van het Kennedypark in Kortrijk – geparkeerde wagens hebben geen goed zicht op aankomende fietsers

Voorkeursoplossing:

Gemengd verkeer mogelijk eventueel ondersteund door middel van geschilderde fietspicto's.

Brede fietssuggestiestroken bij hogere intensiteiten

Vermijd schuin of haaks parkeren

Logistieke bedrijvzones

Logistieke zones hebben een lagere werknemersdichtheid. De bedrijven trekken er doorgaans meer vrachtverkeer waardoor er in deze zones bijkomend aandacht dient te gaan naar conflicten met zwaar verkeer.

Type weg	Fietsnetwerk
<p>Hoofdontsluiting logistieke zone</p>  <p><i>Figuur 10: Vaartkaai, hoofdontsluiting voor de oordzijde van de Antwerpse Kanaalkant</i></p>	<p>Op de hoofdontsluiting dienen snel en zwaar verkeer van langzaam verkeer gescheiden te worden. Dit kan bij voorkeur door middel van vrijliggende of verhoogde fietspaden.</p> <p>Indien er zich ook bedrijfstoegangen bevinden op de hoofdontsluitingsweg dient de nodige aandacht te gaan naar de kruising van het fietspad. Bij voorkeur worden in dit geval geen tweerichtingsfietspaden gebruikt.</p> <p>Vaak bevinden zich ook langs de hoofdontsluiting van een logistieke zone bedrijfstoegangen. In dat geval dient de nodige aandacht te gaan naar een logische inplanting van oversteekplaatsen voor fietsers zodat zij de bedrijfstoegangen op een vlotte en veilige manier kunnen bereiken.</p>
<p>Bedrijfstoegangswegen</p>  <p><i>Figuur 11: Eugeen Meeusstraat, bedrijfstoegangsweg in de Antwerpse Kanaalkant</i></p>	<p>Wegen met verschillende bedrijfstoegangen beschikken vaak over een smaller wegprofiel. De beschikbare ruimte is vaak ook nodig voor in- en uitrijdend vrachtverkeer.</p> <p>Fietsroutes worden bij voorkeur ontvlochten: hierdoor komen fietsers niet langer in conflict met belangrijke vracht- of autostromen. Ook het herdenken van het verkeersysteem kan ruimte voor de fiets opleveren.</p> <p>Dit kan bijvoorbeeld door enkelrichtingsverkeer in te voeren waardoor meer ruimte ontstaat om fietsers een eigen plaats op de weg te geven.</p> <p>Ook het ontwikkelen van alternatieve routes voor fietsers die bijvoorbeeld parallel lopen aan een vrachtroute zorgen ervoor dat fietsers en vrachtwagens zo weinig mogelijk met elkaar in conflict komen.</p>

Laad- en loskaaien



Figuur 12: Westkaai, thv Paniflower: frequente laad- en losbewegingen langs de weg

Laad- en loskaaien kennen veel manoeuvrerende vrachtwagens. Fietsverkeer is er niet aangewezen.

Bedrijven met toegangen langs een laad- en loskaai hebben bij voorkeur langs een andere invalsweg een toegang voor fietsers

Indien fietsverkeer op een bepaalde as geweerd wordt, bijvoorbeeld om veiligheidsredenen, dient dit duidelijk gesignaleerd te worden en dient een alternatieve route aangeduid te worden.

Gevaarlijke punten

In de Waalwijkse haven in Nederland krijgen gevaarlijke punten een aangepaste inrichting die de aandacht van weggebruikers verhoogd terwijl ze het punt naderen.



Figuur 13: Waalwijkse haven, Nederland

Accentueer gevaarlijke punten met een aangepaste weginrichting. Identificeer op voorhand gevaarlijke punten op het bedrijventerrein en werk er met een attentieverhogende inrichting. Dit kan bijvoorbeeld door toevoeging van een middenberm ter hoogte van oversteeklocaties voor fietsers.

Ook met beperkte ingrepen kunnen de attentie van bestuurders verhoogd worden (zie voorbeeld)

Algemene infrastructurele aanbevelingen

Herdenk het verkeerssysteem

Het herdenken van het verkeerssysteem met bijvoorbeeld een gewijzigde circulatie kan ruimte opleveren voor fietsers

Schrappen van parkeerplaatsen op straat

Door bedrijven te stimuleren hun parkeerbehoefte maximaal op eigen terrein op te vangen zijn geen parkeerplaatsen op straat meer nodig. De vrijgekomen ruimte kan ingezet worden voor fietsers

Aanduiden van kruisingen met fietsverkeer



Figuur 14: voorbeeld van hoe wegmarkeringen de aandacht kunnen vestigen op de aanwezigheid van een tweerichtingsfietspad

Maak de fietsinfrastructuur zichtbaar bij op- en afritten van een bedrijfssite.

Zowel horizontale als verticale signalisatie kan hier de aandacht op vestigen (verkeersborden B1 + M8 / M9 / M10).

Beveiligde fietsoversteek met prioriteit voor fietsers



Figuur 15: lichtengeregelde fietsoversteek

Fietsoversteken kunnen beveiligd worden met een lichtenregeling. Aan de hand van een detectielus onder het fietspad kunnen fietsers zelfs prioriteit krijgen in de lichtenregeling.

Bikescout – intelligente accentverlichting bij oversteken



Figuur 16: principesimulatie van de BikeScout

Vestig aandacht op overstekende fietsers met extra verlichting indien er een fietser gedetecteerd wordt.

Bikescout volgt de snelheid en afstand van naderende fietsers. Met die informatie berekent het systeem de aankomsttijd en waarschuwt de automobilist voor de naderende fietser(s). Dat waarschuwen gebeurt via LED-indicatie in het wegdek

Maak de ruimte leesbaar:
Geef elke functie een eigen plaats en beperkt daarbij de conflicten



Figuur 17: uniform materiaalgebruik in de zuidelijke zone van de Kanaalkant. Er is geen duidelijk visueel onderscheid tussen rijbaan, laad- en los zones en parkeerplaatsen. Ook fietsers hebben geen duidelijke plek mits dit wegbeeld. Bedrijven



Figuur 18: Iets verderop in de zuidelijke zone van de Kanaalkant werd wel gedifferentieerd in materiaalgebruik: parkeerplaatsen werden van de weg gescheiden door een groenzone en zorgen voor één enkele toegang tot de parkeerplaatsen langs de weg

Maak een duidelijk onderscheid tussen de rijbaan, bedrijfstoegangen, parkeerplaatsen en laad- en loszones.

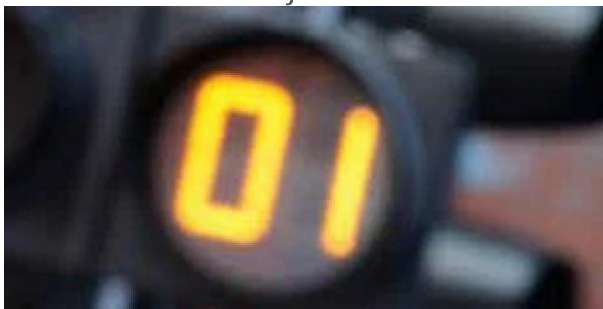
Gebruik bij voorkeur een onderscheidend materiaalgebruik. Op die manier kent de fietser de aangewezen plaats om te rijden. Ook vrachtverkeer weet op die manier waar het moet zijn om te laden en lossen.

Het belijnen van een aangewezen plaats/route kan een eenvoudiger alternatief zijn. Ook het aanduiden van in- en uitgangen en laad- en loszones per bedrijf maakt het voor andere weggebruikers leesbaar.

Ook het integreren van een groenzone kan een onleesbare vlakte omvormen tot een leesbare weg met duidelijke in- en uitritten van een bedrijf langs de weg.

Comfortverhogende diensten

Seconden afteller bij rood licht



Figuur 19: voorbeeld secondenafteller voor fietsers

Comfort verhogen voor overstekende fietsers/voetgangers
Kleur gaat mee met verkeerslicht zowel de wachttijd als de lengte van de groenlichttijd worden dus afgeteld

Voetsteun voor wachtende fietsers



Figuur 20: voetsteun voor wachtende fietsers in Kopenhagen

Verhoogt het comfort van fietsers die wachten aan een lichtengeregeld kruispunt

Fietspaden op hoogte houden



Figuur 21: fietspaden blijven op hoogte ter hoogte van een zijtak, aut's nemen een kleine drempel om de zijstraat in te rijden

Fietspaden worden bij kruisingen of erftoegangen vaak afhellend aangelegd of krijgen boordstenen op het traject. Laat het fietspad op hoogte doorlopen en laat gemotoriseerd verkeer de drempels nemen.

Waak over een goede zichtbaarheid



Figuur 22: LED-panelen geïntegreerd in het wegdek

Op bedrijventerreinen zijn de fietsintensiteiten niet altijd even hoog waardoor goede verlichting vaak duur is voor het beperkt aantal fietsers of verlichting zelfs ontbreekt. Toch wordt – zeker op bedrijventerreinen – een goede zichtbaarheid en verlichting als een van de belangrijkste aspecten van een veilige route genoemd. Verlichting verdient dus zeker de nodige aandacht.



Figuur 23: Fietssuggestiestroken met een reflecterende coating in Dendermonde

In plaats van volwaardige verlichting kan ook verlichting met bewegingsdetectie, verlichting geïntegreerd in het wegdek via LED-panelen of zelfs of zelfs reflecterende coating een meerwaarde zijn zonder voortdurend te moeten verlichten.

Fietsonderhoud



Figuur 24: fietsherstellingen bij Estée Lauder in Geel

Door fietsonderhoud aan te bieden voor bedrijfsfietsen of eigen fietsen van werknemers beschikken werknemers steeds over een fiets die optimaal functioneert. Dit bevordert niet enkel de veiligheid op de fiets maar kan ook en fietsbeleving doen toenemen. Een goed functionerende fiets maakt het immers aangenamer en sneller om je met de fiets te verplaatsen.

Fietsonderhoud wordt vaak op bedrijfsniveau aangeboden. Door ook fietsonderhoud op niveau van de bedrijvenzone aan te bieden kunnen er schaalvoordelen zijn. Zo kan het fietsatelier dat het onderhoud uitvoert immers verplaatsingskosten besparen door verschillende bedrijven op één dag te combineren.

2.3.3 INTERN BEDRIJF

Kleedruimtes, douches en lockers

Wat?

Werknemers zijn meer geneigd om met de fiets naar het werk te komen als ze zich na hun fysieke inspanning kunnen omkleden en/of verfrissen alvorens aan het werk te gaan. Het bedrijf kan zorgen voor de nodige faciliteiten.

Voorzie een ruime omkleedruimte en degelijke en voldoende douches. Een ruimte die voldoende verlucht wordt om natte regenkledij op te hangen is een extra stimulans. Stel (gratis) opbergkastjes ter beschikking (liefst afsluitbaar) voor persoonlijke spullen zoals regenkledij en fietshelmen.

Aandachtspunten

Spreek duidelijk af wanneer het omkleden en douchen dient te gebeuren, vb. buiten de werkuren.

Zorg voor aangenaam verwarmde en voldoende verluchte kleedruimtes en doucheruimtes, zo dicht mogelijk bij de fietsenstalling.

Voorbeeld / best practice



Figuur 25: ondergrondse fietsenstalling Den Bell, Antwerpen (links)

Figuur 26: Lockers met verwarming bij Janssens Pharmaceutica (rechts)

De ondergrondse fietsenstalling van Den Bell in Antwerpen beschikt over lockers en douches. Bij Janssens Pharmaceutica beschikken de lockers zelfs over een verwarming om natte kleren te laten drogen.

Laadplaatsen voor E-bikes en speedbikes

Wat?

E-bikes en speedbikes kunnen een (iets) hogere woon-werkafstand toch overbrugbaar maken met de fiets. Laadplaatsen zorgen ervoor dat de werknemers zekerheid hebben over een volle batterij.

Aandachtspunten

Zorg dat de elektrische fietsen veilig gestald kunnen worden tijdens het laden. Laadpunten kunnen ook eenvoudig in lockers geïntegreerd worden door een stopcontact in de locker te voorzien waardoor batterijen meegenomen en opgeborgen kunnen worden in de lockers.

Voorbeeld / best practice



Figuur 27: Laadpunten elektrische fietsen in het Havenhuis in Antwerpen (links)
Figuur 28: Laadpunten in lockers bij Nike Laakdal

Herdenk de inrichting van het eigen terrein

Wat?

Durf na te denken over de organisatie van het eigen bedrijventerrein. Conflicteren de fietsroutes niet met het autoverkeer richting de parking of met het vrachtverkeer richting laad- en loszones?

Voorbeeld / best practice



Figuur 29: Scheiding fietsers en gemotoriseerd verkeer bij CNH (Case New Holland)

CNH beschikt over 2 rijvakken om het bedrijf op te rijden. Om dit veiliger te maken voor fietsers wordt één van deze twee rijvakken nu exclusief gebruikt als toegang voor fietsers en voetgangers.

Voorzie herstellingsmateriaal

Wat?

Voorzie herstellingsmateriaal om lekke banden te vervangen of een fietspomp om de banden op spanning te houden.

Aandachtspunten

Zorg dat de fietspomp zowel aansluitbaar is op traditionele banden als op mountainbikes.

Indien het bedrijf een technische dienst heeft kan dit een opportuniteit zijn om fietsherstellingen op het bedrijf aan te bieden.

Voorbeeld / best practice



Figuur 30: Fietsherstelpaal met geïntegreerde fietspomp laat vlotte en ergonomische fietsherstellingen toe (links)

Figuur 31: Fietsherstelling na lekke band (rechts)

2.4 Parkeren

Bedrijventerreinen en industrieterreinen in het bijzonder zijn vaak sterk gericht op gemotoriseerd verkeer: een multimodale bereikbaarheid is niet altijd aanwezig en voor goederenvervoer wordt vaak uitsluitend beroep gedaan op transport over de weg. Een hoog aandeel gemotoriseerd vervoer dient gepaard te gaan met een goede parkeerstrategie.

In dit hoofdstuk worden voor elk van de drie niveau's mogelijke elementen van een integrale parkeerstrategie voorgesteld om zowel het fietsparkeren als het auto- en vrachtwagenparkeren te beheersen en/of te optimaliseren. Auto- en vrachtwagenparkeren hebben immers ook een belangrijke impact op de fietsveiligheid van de omgeving.

2.4.1 EXTERN

Pro-actief vergunningenbeleid	
Wat?	Reeds bij het verlenen van de vergunning kan de overheid mee waken over de goede ruimtelijke inrichting van bedrijventerreinen
Aandachtspunten	Verkeersveilige inrichting Voorzien van voldoende parkeergelegenheid voor transportactiviteiten: er kan reeds in het RUP vastgelegd worden dat parkeren voor (personeel en) vrachtwagens verplicht op eigen domein dient gerealiseerd te worden.
Voorbeeld best-practice	/ Het Eiland Zwijnaarde te Gent (35 ha) wordt ontwikkeld als bedrijventerrein met een invulling van kennisbedrijvigheid, transport, logistiek en bij voorkeur watergebonden distributie. Voorafgaand aan de exploitatie werden de nodige randvoorwaarden rond mobiliteit vastgelegd met een limiet op vlak van aantal parkeerplaatsen, centraal georganiseerd parkeren, en eisen naar het fietssysteem, gedeelde mobiliteit en collectief vervoer.



Figuur 32: Simulatiebeeld van Eiland Zwijnaarde

Last Mile (deel)fietsen of fietssatellietpunten

Wat?	Veel bedrijventzones liggen buiten of aan de rand van stedelijke gebieden. Door de vlotte bereikbaarheid met de wagen zijn alternatieven vaak niet sterk uitgewerkt. Desondanks rijdt er vaak openbaar vervoer vlakbij, maar de afstand van de openbaarvervoerhalte naar het bedrijf is te groot om te voet af te leggen. Door (deel)fietsen te voorzien aan het dichtst bij zijnde OV-(knoop)punt kan de last-mile met de fiets overbrugd worden waardoor het openbaar vervoer plots wel een alternatief kan worden voor de wagen. Ook in het geval van regelmatige files op de laatste kilometer van een woon-werk traject, of een betalend parkeerregime vlakbij de werkplek, kan een gelijkaardige strategie interessant zijn. Door te parkeren op een (gratis) afstandsparking net voor de files en daar over te stappen op een (vouw)fiets kan het laatste deel van het traject sneller afgelegd worden.
------	--

Aandachtspunten

De fietsenstallingen dienen beveiligd te zijn
Ligging zo dicht mogelijk bij een belangrijk verkeersknooppunt, waar een combinatie van carpool of openbaar vervoer met de fiets mogelijk is. In het geval van een OV-knooppunt is het belangrijk dat de frequentie voldoende hoog is om de fietssatellietpunten aantrekkelijk te maken.

Voorbeeld / best-practice



Figuur 33: Campagne voor gratis Blue Bikes in Deinze, deze worden onder meer gebruikt om naar de bedrijvenczone De Prijkels te fietsen

De bedrijvenczone De Prijkels op de grens Deinze/Nazareth kon via het pendelfonds inzetten op deelfietsen vanaf het station Deinze. Intussen zijn er in Deinze gratis blue bikes voor natransport vanaf het station.

Voorbeeld / best-practice



Figuur 34: fietssatellietpunt Ravenshout

De industriezone Ravenshout telt drie fietssatellietpunten: Fietssatellietpunt Tessenderlo (foto) is daar één van. Vanaf hier kunnen werknemers hun traject vervolgen met de fiets tot de ingang van het bedrijf.

Voorbeeld
best-practice



Figuur 35: oversteeklocatie veerboot Umicore tussen enerzijds de randparking (en kern Kruibeke (links) en de bedrijfssite (rechts)

Umicore Hoboken legt een overzet over de Schelde in waardoor er voor gemotoriseerd verkeer een afstandsparking ontstaat en voor fietsers uit de omgeving van Kruibeke een uiterst kort traject ontstaat

2.4.2 INTERN BEDRIJVENZONE

Indien vrachtwagenparkeren op een bedrijventerrein hinderlijk of zelfs gevaarlijk is voor fietsers dient er nagedacht te worden over alternatieven voor deze vrachtwagens. Onderstaande maatregelen kunnen een oplossing bieden op niveau van de bedrijvenzone.

Zonaal (vrachtwagen)parkeerverbod

Wat?	Geparkeerde vrachtwagens kunnen zeer hinderlijk zijn voor fietsers. Zeker indien er onvoldoende ruimte is kunnen geparkeerde vrachtwagens de fietser in de verdringing brengen.
Aandachtspunten	Zorg voor duidelijke alternatieven voor de vrachtwagens en communiceer deze. Zorg dat deze ook gehandhaafd blijven.
Voorbeeld / best practice	In Tilburg kende met veel overlast van vrachtwagenparkeren op bedrijventerrein Vossenberg . Op de Vossenberg werd een parkeerverbod ingesteld. Dit werd omkaderd door een openbaar toegankelijke truckparking.



Figuur 36: Truckparking Vossenberg

Werken met universele logo's en gekleurde vlakken als vrachtwagenparking kan de leesbaarheid voor anderstalige chauffeurs verhogen. Het bedrijf De Boer werkt met een folder voor vrachtwagenchauffeurs met gekleurde vlakken die ook op het terrein van het bedrijf terugkomen.



Figuur 37: gemarkeerde locaties voor vrachtwagens bij De Boer

Gecentraliseerde vrachtwagenparking

Wat?	Om tegoed te komen aan de parkeervraag van vrachtwagens kan het vrachtwagenparken gecentraliseerd worden op een niet hinderlijke locatie.
Aandachtspunten	Zorg voor vrachtwagenparkings die ook aantrekkelijk zijn voor de chauffeurs bijvoorbeeld door de aanwezigheid van enkele voorzieningen zoals sanitaire voorzieningen. Zorg dat deze goed onderhouden worden.
Voorbeeld practice	/ best



Figuur 38: Afgeschermd parkeerterrein Medel

Op **bedrijvenpark Medel** (gemeente Tiel/NederBetuwe, NL) heeft de ontwikkelaar (twee samenwerkende gemeenten) zelf een collectieve truckparking bekostigd en gerealiseerd. Het beheer en onderhoud hiervan wordt betaald door de gevestigde bedrijven via het parkmanagement.

De parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de transporteurs die moeten wachten tot zij kunnen laden of lossen. Zo blijft de openbare weg vrij. Een streng handhavingsbeleid zorgt er ook voor dat de parking effectief gebruikt wordt.

Denk na over samenwerkingen, ruimtelijke reorganisaties of het gebruik van onbenutte bedrijfspercelen	
Wat?	<p>Om tegemoet te komen aan een parkeervaag van vrachtwagens die niet intern door de individuele bedrijven opgevangen kan worden kan nagedacht worden over een efficiënter ruimtegebruik.</p> <p>Dit kan bijvoorbeeld door gecombineerd gebruik van private parkings of door braakliggende terreinen in te zetten. Een meer ingrijpende oplossing kan een (gedeeltelijke) reorganisatie van het bedrijventerrein zijn. Deze reorganisatie kan tevens nieuwe mogelijkheden scheppen voor bedrijven met uitbreidingswensen of om een verbeterde ontsluitingsstructuur of verkeersveiligheid te bekomen.</p>
Aandachtspunten	Zorg voor vastgelegde afspraken tussen de bedrijven op basis van een open dialoog
Voorbeeld / best practice	<p>Gecombineerd gebruik private parkeerterreinen Ravenshout:</p> <p>In de bedrijvenzone Ravenshout werken sommige bedrijven samen door hun private parkeerterreinen ook open te stellen voor gecombineerd gebruik met andere bedrijven.</p> <p>Dit kan op momenten waarop er sprake is van een (structurele) overcapaciteit bij één van de bedrijven of tussen bedrijven die een complementaire parkeervraag hebben in niet overlappende tijdsvensters. Dit wordt geregeld via onderlinge afspraken.</p>

2.4.3 INTERN BEDRIJF

Kwalitatieve fietsenstallingen

Wat?

Doordat werknemers vaak een volledige dag op het werk zijn ligt de parkeerduur bij bedrijfsfietsenstallingen hoog. Een goede fietsenstalling is dan ook belangrijk en moet voldoet aan een aantal eisen die het voor fietsers veilig en comfortabel maken om er hun fiets achter te laten.

Aandachtspunten

Enkele kenmerken van een kwalitatieve fietsenstalling:

- Overdekt
- Ruime hart-op-hartafstand om het in elkaar haken van fietsen te vermijden
- Beveiligd
- Inrijdbaar per fiets zonder afstappen
- Ruimte voor speed-pedelecs en bakfietsen

Ligging van de stalling: De stalling dient gunstig gelegen te zijn zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw. Indien het bedrijf over meerdere toegangen of gebouwen beschikt kunnen meerdere stallingen overwogen worden. Indien mogelijk wordt de toerit voor fietsers losgekoppeld van de toerit voor (vracht)wagens. Op die manier hebben fietsers een veilige route op de bedrijfssite.

Omkadering: Een fietsenstalling is naast een stallingsruimte ook de ideale locatie om een aantal afzonderlijke diensten voor fietsers te voorzien zoals douches, lockers, oplaadpunten, enz. Zie hiervoor ook het hoofdstuk bedrijfsinterne fietsinfrastructuur

Voorbeeld / best practice



Overdekte fietsenstalling den Bell in Antwerpen beschikt onder andere over dubbele fietsenstallingen die aangewend kunnen worden om de capaciteit te verhogen

Figuur 39: fietsenstalling Den Bell



Figuur 40: Beveiligde fietsenstalling Umicore Hoboken

Fietsveiligheid op de (auto)parking

Wat?	Fietsers moeten vaak dwars over de parking om de fietsenstalling te bereiken. Manoeuvrerende (vracht)wagens dienen voldoende overzicht te hebben op aankomende fietsers. Bij voorkeur worden de verkeersstromen zelfs volledig fysiek gescheiden.
Aandachtspunten	Bij schuin of haaks parkeren kunnen achterwaartse parkeermanoeuvres leiden tot gevaarlijke situaties, vooral voor fietsers. Indien geen ruimte beschikbaar is om deze manoeuvres uit te voeren op de parkeerstrook zelf, vermijdt men best zoveel mogelijk deze vormen van parkeren. Zorg voor een duidelijk gemarkeerde fietsroute over de parking als ontvlechten niet mogelijk is en sensibiliseer autogebruikers over de aanwezigheid van fietsers.
Voorbeeld practice / best	Fietsroute over de parking bij Toerisme Limburg Fietsers hebben een voorrangsroute over de parking richting de fietsenstalling. Het autoverkeer wordt afgeremd voor de fietsroute door middel van een korte drempel.



Figuur 41: fietsroute over parking bij Toerisme Limburg

Scheiding fietsers en gemotoriseerd verkeer bij Case New Holland (CNH)
CNH beschikt over 2 rijvakken om het bedrijf op te rijden. Om dit veiliger te maken voor fietsers wordt één van deze twee rijvakken nu exclusief gebruikt als toegang voor fietsers en voetgangers.



Figuur 42: toegang Case New Holland met scheiding van fietsers en voetgangers van het gemotoriseerd verkeer

Opvangen eigen vrachtverkeer

Wat?	Om wildparkeren van vrachtwagens tegen de gaan op verschillende locaties op het bedrijventerrein worden de vrachtwagens bij voorkeur meteen opgevangen op eigen terrein. Indien het om een zeer beperkte hoeveelheid vrachtverkeer gaat kunnen ook kleinschalige opvanglocaties vlakbij de bedrijfstoegang een oplossing zijn.
Aandachtspunten	Koppel vrachtwagenparkeerplaatsen los van de fietsroutes op de bedrijfssite. Zorg voor afgebakende vrachtwagenplaatsen die niet hinderlijk zijn voor fietsers.
Voorbeeld / Best practice	In de Antwerpse Kanaalkant hebben de meeste bedrijven geen eigen vrachtwagenparking. Vrachtwagens staan er vaak geparkeerd op openbaar domein. Enkele bedrijven zetten hier echt wel op in: tanktransport Thys en DeVree hebben een eigen vrachtwagenparking, Dossche Mills heeft plannen om er zelf één aan te leggen.



Figuur 43: Vrachtwagens van IDP, geparkeerd langs de openbare weg



Figuur 44: vrachtwagenparking Tanktransport Thys

2.5 Signalisatie

Naast de inrichting van de fietsroute is ook een duidelijke en uniforme bewegwijzering een meerwaarde voor de fietser. Een goed bewegwijzerde route staat garant voor een kwaliteitsniveau en maakt het makkelijker om onbekende trajecten uit te proberen.

2.5.1 EXTERN

Een bedrijvenzone dient als specifieke attractiepool opgenomen te zijn in de bewegwijzering voor fietsers vanaf een fietsostrade of vanaf een hoofdroute van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF).

Voor **fietsostrades** kan hiervoor verwezen worden naar het handboek voor 'leesbare fietsostrades in Vlaanderen'. Specifiek voor bedrijvenzones zijn daarin verschillende mogelijkheden tot signalisatie opgenomen



Figuur 45 Voorbeeld van borden richting fietsostrade

Vanaf het **BFF-netwerk** kunnen de klassieke fietssignalisatieborden gebruikt worden om bedrijvenzones te bewegwijzeren. Een aandachtspunt daarbij is dat deze ook specifiek voor fietsers afgestemd worden indien er doorsteken voor fietsers mogelijk zijn of specifieke fietstoegangen tot de bedrijvenzone.

2.5.2 INTERN BEDRIJVENZONE

Intern in de bedrijvenzone zijn er een aantal aspecten die de noodzaak aan specifieke signalisatie voor fietsers bepalen. Het gaat bijvoorbeeld om:

- De complexiteit van de bedrijvenzone
- De omvang van de bedrijvenzone
- De ontsluitingsstructuur
- De mate waarin fietsers de signalisatie voor gemotoriseerd verkeer kunnen volgen (in functie van shortcuts, circulatieprincipes, ea.)

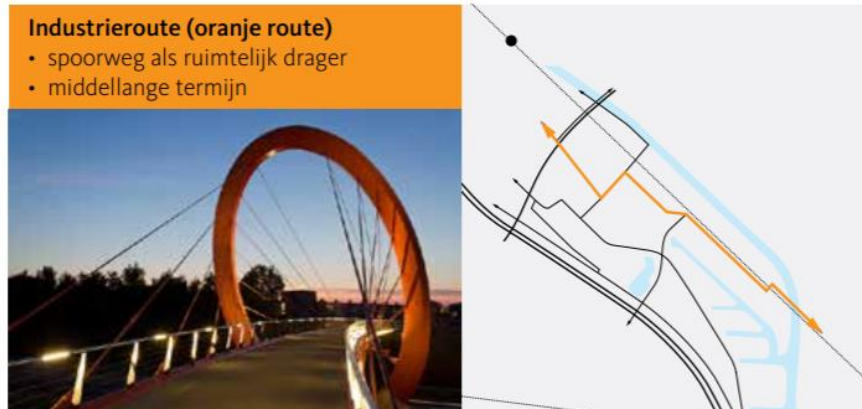
Indien uit deze parameters blijkt dat er een duidelijke nood is aan een afzonderlijke signalisatie voor fietsers en voetgangers dient dit zich visueel sterk te onderscheiden van de andere signalisatie.

Indien er geen nood is aan een volledig afzonderlijke signalisatie kan er wel nog steeds voor gekozen worden om alternatieve routes of doorsteken voor fietsers te bewegwijzeren.

Zorg dat de signalisatie ook begrijpbaar is voor buitenlandse chauffeurs.

Participatief vastleggen van fietsroutes

Voorbeeld Practice	/	Best	Op het Nederlandse bedrijventerrein 'Lage Weide' werd het fietsklimaat verbeterd in nauw overleg met de gebruikers. Op basis van een expertmeeting en een enquête onder de gebruikers van het gebied is een beknopte analyse van het gebied gemaakt. Hieruit zijn uiteindelijk 3 hoofdfietsroutes naar voren gekomen: <ul style="list-style-type: none">• De kanaalroute langs het Amsterdam-Rijnkanaal;• De industrieroute langs de spoorweg (via de Demkabrug);• De stadswederroute langs de snelweg A2 (via de Vleutensebrug).
--------------------	---	------	---



Figuur 46: voorbeeld van een routetype op Hoge Weide

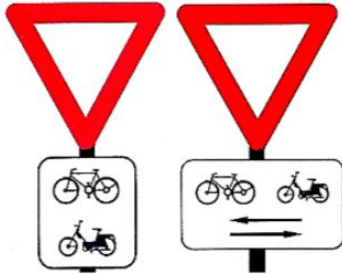
2.5.3 INTERN BEDRIJF

Op de bedrijfssite is gelet op het gewoontegebruik van werknemers slechts een beperkte hoeveelheid signalisatie nodig. De signalisatie focust zich dan ook best op de niet-gewoontegebruikers zoals vrachtwagenchauffeurs of bezoekers.

Gericht op bezoekers

Specifiek voor bezoekers is de fietsroute richting de fietsenstalling van belang. Deze route wordt bij voorkeur duidelijk aangeduid en bewegwijzerd. Dit kan tevens sensibiliserend werken naar de andere weggebruikers toe.

Gericht op vrachtwagenchauffeurs



Vrachtwagenchauffeurs dienen attent gemaakt te worden op de aanwezigheid van fietsers. Dit is in het bijzonder het geval bij het op- en afrijden van het bedrijventerrein. In geval van tweerichtingsfietspaden dient ook hier de nadruk op gelegd te worden met de daartoe geschikte signalisatie (bord B1, gecombineerd met één van volgende onderborden M8 (links onderbord) / M9 en M10 (rechts onderbord)).

Figuur 47: verkeersbord B1 voorzien van onderborden M8 en M9/M10

2.6 *Fietscultuur en campagnes*

Fietsen van en naar bedrijvzones is vaak niet erg populair. Als belangrijkste reden wordt vaak het onveiligheidsgevoel en het gebrek aan infrastructuur op maat van de fiets aangehaald. Toch bewijzen enkele bedrijven reeds dat ondanks de onvolkomenheden in de infrastructuur op en rond het bedrijventerrein toch een ware fietscultuur kan heersen binnen het bedrijf. Hierna worden per actieniveau mogelijke acties voorgesteld die de fietscultuur binnen een bedrijf kunnen verhogen.



2.6.1 EXTERN

Maatregelen extern aan het bedrijventerrein spelen in op de toeleidende routes naar het bedrijventerrein en de bekendheid van die routes.

Fietskaart voor de ruime omgeving	
Wat?	De meest aangewezen route voor autoverkeer is niet altijd tevens de meest aantrekkelijke route voor fietsers. Vaak zijn er alternatieve en aangenamere routes mogelijk die niet altijd bekend zijn onder werknemers. Een fietskaart brengt de bereikbaarheid van een bedrijvenzone vanuit de ruime omgeving in kaart. Het laat werknemers die op een fietsafstand wonen toe om een zo optimaal mogelijke route uit te stippelen vanaf de woonplaats tot op het bedrijventerrein.
Aandachtspunten	Op fietsstrades kan een hogere gemiddelde snelheid gehaald worden waardoor de aantrekkelijkheid van de route verhoogd wordt. Deze dienen duidelijk naar voor te komen uit de (digitale) fietskaart Doorsteken en toeritten tot een bedrijvenzone specifiek voor zachte weggebruikers dienen extra in de verf te staan op de fietskaart. Deze zorgen voor een (deels) ontvlochten fietsroute die de aantrekkelijkheid verhoogt
Voorbeeld / best-practice	Fietsroutekaart Antwerpse haven: fietskaart opgesteld om de werknemers uit de Antwerpse haven te informeren en te sensibiliseren over veilig woon-werkverkeer in de Antwerpse haven.



Figuur 48: fragment uit de folder 'veilig fietsen in de haven'

PTP Cycle / Reisadvies op maat	
Wat?	PTP staat voor personalised travel planning. Het is een beproefde methode uit Groot-Brittannië. Met een dergelijk project kunnen verschillende doelgroepen bereikt worden gaande van studenten over scholieren tot werknemers. Opgeleide reisadviseurs gaan van doelgroep tot doelgroep om ter plaatse persoonlijk reisadvies te geven.

Voorbeeld / best-practice



Figuur 49: Reisadvies op maat wordt in Antwerpen uitgerold onder het project PTP Cycle

In Antwerpen wordt PTP-Cycle uitgerold onder de noemer 'Reisadvies op maat'. Aanleiding zijn de grote infrastructuurwerken waar de stad Antwerpen voor staat.

(Sensibiliserings)campagnes op stedelijk/provinciaal niveau

Wat?	Een eigen campagne opzetten specifiek voor het bedrijf of de bedrijvzone kan veel werk van het bedrijf en/of de bedrijvzone vragen. Meehoppen op een campagne die van bovenaf georganiseerd wordt kan deze bekommernissen wegnemen.
Voorbeeld / best-practice	De "Bike Experience" campagne wil niet-fietsers aanzetten de fiets te gebruiken voor hun woon-werk verplaatsingen. De campagne maakt de drempel om te beginnen fietsen zeer laag. Hiertoe stelt "Bike Experience" een vrijwillige coach ter beschikking. De coach is een ervaren fietser die zijn fiets- en traject- kennis en ervaring deelt met de nieuwe fietser.



Figuur 50: Promotiecampagne voor Bike Experience Brussel

Voorbeeld / best-practice	Het provinciebestuur van West-Vlaanderen is in 2014 gestart met een nieuwe, unieke campagne voor woon-werkverkeer: "de testkaravaan komt er aan!". De testkaravaan verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen die de werknemers van de ingeschreven bedrijven gedurende een aantal weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De testkaravaan bestaat uit klassieke fietsen, elektrische fietsen, vouwfietsen, elektrische bakfietsen, en fietskarren.
---------------------------	--

DE TESTKARAVAN KOMT ER AAN!

Doe mee! Test gratis je favoriete vervoermiddel voor jouw woon-werktraject en maak kans op leuke prijzen.

DOE MEE 

Figuur 51: Campagnebeeld voor de testkaravaan West-Vlaanderen

Voorbeeld / best-practice	'Van 5 naar 4' en 'Rij 2 op 5' Beide Nederlandse campagnes zetten in op realistische en haalbare doelstellingen om het mobiliteitsgedrag te verduurzamen (van 5 naar 4) of het fietsen te stimuleren.
---------------------------	--



Figuur 52: Campagnebeeld VAN5NAAR4

Van5Naar4 is een leuk en eenvoudig spel dat mensen ertoe aanzet hun mobiliteitsgedrag te registreren. Als deel van een team kunnen ze het opnemen tegen andere teams en zien hoeveel duurzame trips elke week gemaakt worden. Het spel geeft de spelers informatie over hoeveel energie ze bespaarden, hoeveel calorieën ze verbrandden en er vallen ook prijzen te winnen. Het is een simpele formule: tijdens elke werkweek reis je één dag slim.



Figuur 53: campagnebeeld van de Rij2op5-campagne waarbinnen ook elektrische fietsen getest konden worden

Rij2op5 stimuleert medewerkers met de fiets naar het werk te komen. Minimaal twee keer per week met de fiets, dan rijd je 2op5! Rij2op5 benadrukt de voordelen van fietsen en wil werknemers deze voordelen laten ervaren. En de drempel om te gaan fietsen verlagen door je bijvoorbeeld kennis te laten maken met de E-bike.

2.6.2 INTERN BEDRIJVENZONE

Intern binnen de bedrijvenzone kunnen overkoepelend over alle bedrijven heen acties opgezet worden om werknemers aan te zetten tot het gebruik van de fiets.

Naast het aanzetten van werknemers tot het gebruik van de fiets beschikt een bedrijf ook over de kracht om de veiligheid van fietsers op het bedrijventerrein te verhogen. Bedrijven staan immers rechtstreeks in contact met de vrachtwagenchauffeurs die op het bedrijventerrein rijden. Ook hier wordt op ingespeeld in de vooropgestelde maatregelen en acties.

Fietskaart voor de bedrijvenzone

Wat?	Ook intern in een bedrijvenzone is de meest aangewezen route voor autoverkeer niet altijd de meest aantrekkelijke route voor fietsers. Soms zijn er autoluwe alternatieven of doorsteken voor fietsers. Een fietskaart kan de mogelijkheden in beeld brengen. De fietskaart kan een basis vormen om vanuit de overheid of vanuit de verschillende bedrijven te communiceren naar de werknemers van het bedrijventerrein.
Aandachtspunten	Doorsteken en toeritten tot een bedrijvenzone specifiek voor zachte weggebruikers dienen extra in de verf te staan op de fietskaart. Deze zorgen voor een (deels) ontvlochten fietsroute die de aantrekkelijkheid verhoogd Aanduiding van fietsassen indien mogelijk: op deze manier worden de autoluwere straten die geschikter zijn om te fietsen duidelijk
Voorbeeld practice	



Port of Antwerp heeft een eigen app om fietsers door de haven te gidsen. De app laat fietsers ook leuke en interessante plekje ontdekken

Figuur 54: De app van Port of Antwerp

Vrachtwagenfolder

Wat?	Visuele folder met aandachtspunten en voorkeurroutes voor vrachtwagenchauffeurs.
Aandachtspunten	<p>Maak de kaart op formaat van een wegenkaart.</p> <p>Aandacht vestigen op aanwezigheid van fietsers bij in- en uitrijden</p> <p>Neem POI's op die nuttig zijn voor vrachtwagenchauffeurs zodat ze een bijkomende reden hebben om de kaart bij te houden.</p> <p>Maak de folder op in verschillende talen</p> <p>Werk met gekleurde logo's die ook op het terrein terugkomen en leesbaar zijn in verschillende talen</p> <p>Maak ook een fysieke versie van de kaart op onder de vorm van een groot bord met een vrachtwagenparkeerplaats op alles te kunnen doornemen.</p>

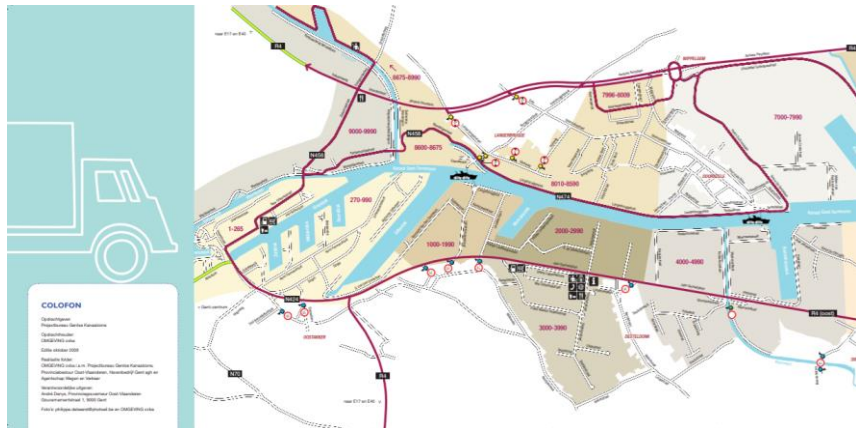
Voorbeeld practice / best



Figuur 55 vrachtwagenfolder haven Gent

De haven van Gent beschikt over een eigen kaart voor vrachtwagenchauffeurs.

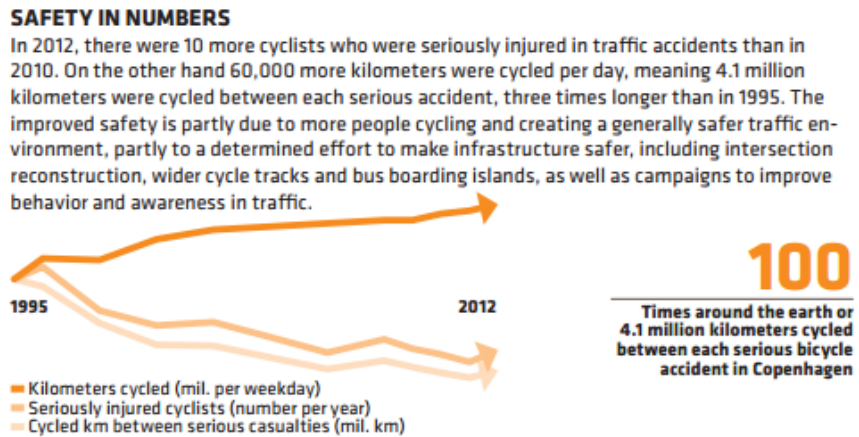
Figuur 56: Uitsnede uit de meertalige folder, in dit geval van de talen frans en engels.



Figuur 57: uitsnede uit de kaart van de folder

Monitoring en evaluatie op niveau bedrijfszone

Wat?	Om het fietsgebruik op te volgen en de doeltreffendheid van ondernomen acties te evalueren is het belangrijk de hoeveelheid fietsverkeer op te volgen. De output hiervan kan tevens ingezet worden als communicatiemiddel, bijvoorbeeld onder de vorm van een fietsbarometer.
Aandachtspunten	Formuleer kwantitatieve doelstellingen.
Voorbeeld / best practice	Fietsbarometer Kopenhagen: de fietsbarometer Kopenhagen brengt de belangrijkste vorderingen over het fietsgebruik in de stad in kaart.



Figuur 58: Voorbeeld uit de fietsbarometer Kopenhagen

Ook een fietstelpaal behoort tot de mogelijkheden. Deze verbetert de fietsbeleving en werkt bovendien ook sensibiliserend naar automobilisten en vrachtwagenchauffeurs toe.



Figuur 59: Fietstelpaal in Antwerpen

2.6.3 INTERN BEDRIJF

Een fietscultuur dient ingeslepen te worden als essentieel onderdeel van de bedrijfscultuur. Werknemers dienen uit hun gewoontegedrag gehaald te worden om hen opnieuw over hun vervoerskeuze te doen nadenken. Dit kan bijvoorbeeld door het voeren van een doorgedreven mobiliteitsbeleid dat ondersteund wordt door campagnes.

Sensibiliseringsacties	
Wat?	<p>In een sensibiliseringscampagne kan een bedrijf haar medewerkers informeren over genomen en/of geplande mobiliteitsmaatregelen. Sensibiliseren betekent naast informeren, ook faciliteren. Uw bedrijf kan reisadvies voor fietsers voorzien of een testperiode organiseren waarbij medewerkers gratis een elektrische fiets kunnen uittesten. Of een bedrijf kan vb. een gratis drankje, een gadget, een krant of een duurzaam ontbijt geven aan fietsende pendelaars.</p> <p>De werkgever kan een eigen mobiliteitscampagne uitwerken of zich aansluiten bij bestaande acties zoals Week van de mobiliteit, Car Free Day, Bike To Work, Bike Experience, ...</p> <p>De communicatie verloopt het best via verschillende mediakanalen: per mail, via intranet, affiches, bedrijfsblad, folders, ...</p> <p>Als uw bedrijf een campagne voorziet die over een langere periode heen loopt, dan kan het interessant zijn om elke week/maand een ander thema (verkeersveiligheid, gezondheid, ...) of een andere persoon (een "ambassadeur") in de kijker te zetten, bijvoorbeeld aan de hand van een kort nieuwsitem op de mobiliteitsrubriek van de website/intranet.</p>
Aandachtspunten	<p>Zeg wat je doet en doe wat je zegt! Communiceer voldoende over bestaande en geplande maatregelen en leg aan uw medewerkers uit waarom bepaalde keuzes gemaakt worden.</p> <p>Beklemtoon de persoonlijke voordelen (kostenbesparing, betere gezondheid, ...) en benadruk de eigenheden van de omgeving. Deze wegen vaak zwaarder door dan de sociale effecten (positief effect op milieu, minder file, meer verkeersveiligheid).</p> <p>Geef het goede voorbeeld! Betrek leidinggevenden zodat ze inspirerende voorbeelden kunnen zijn.</p> <p>Competitie werkt! Campagnes met een wedstrijdelement zijn succesvoller. Laat vb. verschillende afdelingen of teams het tegen elkaar opnemen.</p>
Voorbeeld practice / best	<p>Algist Bruggeman is gelegen aan de Langerbruggekaai langs het kanaal Gent-Terneuzen. Het maakt deel uit van de Gentse Kanaalzone en ligt niet bepaald in de buurt van noemenswaardige woonkernen. Ondanks deze ligging en de beperkte voorzieningen voor fietsers op de toeleidende wegen haalt het bedrijf een fietsaandeel van 30%.</p> <p>Er wordt sterk ingezet op de fietscultuur binnen het bedrijf. Zo zijn er douches, kleedkamers en lockers en hebben fietsers een fietspomp en herstellingsmateriaal ter beschikking. Fietsers krijgen bovendien de maximaal fiscaal vrijgestelde fietsvergoeding van 0.22€ per kilometer.</p> <p>Daarnaast neemt het bedrijf ook deel aan campagnes als 'Ik, Kyoto' en carfree day en organiseert het bedrijf ook eigen campagnes en een fietstocht voor werknemers en hun gezin.</p>
Voorbeeld practice / best	 <p>Nike laakdal gelegen langs het Albertkanaal zet sterk in op het promoten van de fiets met onder meer fietskapiteins, een fietsentram, de mogelijkheid tot aankoop van Nike fietsen, een fietsvergoeding, incentives voor fietsers en start to bike: Mont Ventoux</p>

Figuur 60: Fietsteam van Nike Laakdal

Fietsteams samenstellen	
Wat?	Als bedrijf kan je medewerkers die min of meer in dezelfde buurt wonen met elkaar in contact brengen zodat ze samen naar het werk kunnen fietsen. Niet alle medewerkers zijn op de hoogte van de meest aangename en veilige fietsroutes. Door fietsteams te vormen kunnen medewerkers elkaar helpen om de beste routes uit te stippelen. Bovendien verhoogt dit de sociale veiligheid en zet het aan tot frequenter fietsen.
Aandachtspunten	Creëer een soort online forum, vb. op het intranet, waarop teams kunnen communiceren. Dit bevordert de groepssfeer en zorgt voor extra motivatie. Via zo'n forum kunnen ook gemakkelijk nieuwe teams samengesteld worden.
Voorbeeld practice / best	De vélo madammen, één van de fietsteams bij Janssens Pharmaceutica



Figuur 61: Bike to work actie van de 'vélo madammen' bij Janssens Pharmaceutica

Fietsvergoeding

Wat?

Fietsende medewerkers kan u een kilometervergoeding geven. Deze vergoeding geldt voor alle werknemers die hun woon-werktraject geheel of gedeeltelijk afleggen met de fiets en dit heen en terug. De fietsvergoeding is fiscaal vrijgesteld tot €0,22/km (regelgeving 2014, bedrag kan jaarlijks geïndexeerd worden). Het bedrijf mag het bedrag zelf vastleggen (mits rekening te houden met de geldende cao's).

Uw bedrijf kan ook een fietsvergoeding geven aan wie de fiets gebruikt in combinatie met openbaar vervoer (voor- en/of natransport). U kan medewerkers ook voor bepaalde dagen een fietsvergoeding geven en voor andere dagen een autovergoeding. Dit laat werknemers bijvoorbeeld toe om op zonnige dagen met de fiets te komen en op andere dagen voor een ander vervoermiddel te kiezen. Ook medewerkers met een bedrijfswagen kunnen een fietsvergoeding krijgen voor de dagen dat ze met de fiets naar het werk komen. Het geven van een fietsvergoeding is tevens toegestaan in combinatie met het ter beschikking stellen van een bedrijfsfiets.

Aandachtspunten

In sommige gevallen – namelijk voor kleine woon-werkafstanden – kan het zijn dat een fietsvergoeding lager is dan een autovergoeding (het zgn. sociaal abonnement). Zorg ervoor dat uw onderneming in dat geval altijd minstens het bedrag van het sociaal abonnement uitbetaalt, zodat de fietser niet benadeeld wordt.

Werk een duidelijke procedure uit voor het aanvragen van de fietsvergoeding.

Voorbeeld / best practice



Figuur 62: Leasefietsen bij Atlas Copco

Bedrijfsfietsen en groepsaankopen fiets

Wat?	Een bedrijf kan fietsen ter beschikking stellen aan medewerkers voor hun woon-werkverplaatsing. Om langere afstanden en de combinatie met openbaar vervoer mogelijk te maken, kan uw bedrijf ook elektrische fietsen en/of vouwfietsen ter beschikking stellen.
Aandachtspunten	Om de zichtbaarheid te verhogen, kan het bedrijfslogo op de fietsen aangebracht worden of kan het design van de fiets (vb. de kleur) gekozen worden in functie van het bedrijf (vb. zoals in het logo). Voorzie een duidelijke handleiding voor optimaal gebruik van elektrische en/of vouwfietsen. Het ter beschikking stellen van een bedrijfsfiets mag ook in combinatie met het geven van een fietsvergoeding.
Voorbeeld practice / best	OptimaT Lichtervelde nam deel aan de testkaravaan waarbij (elektrische) fietsen uitgetest kunnen worden door werknemers. De overweldigende interesse leidde tevens tot de lancering van een eigen fietsplan Werknemers hebben de mogelijkheid tot aankoop elektrische fiets, elektrische plooi-fiets of stadsfiets <ul style="list-style-type: none">- Hetzij aan een voordelig tarief zonder verplichting (optie 1)- Hetzij met 3 jaar fietsengagement woon-werkverkeer (met jokerdagen) mét tussenkomst van de werkgever (optie 2)<ul style="list-style-type: none">o Werknemer woont verder dan 5km: combinatie met 50% fietsvergoeding & extra gunsttariefo Werknemer woont dichterbij dan 5 km: 100 euro extra betalen per km onder de 5 km. Geen fietsvergoeding. Daarnaast is er ook een verhoogde fietsvergoeding (150%) voor wie reeds fietste en geen beroep doet op de groepsaankoop Maandelijksse tombola voor wie af en toe met fiets naar het werk komt



Figuur 63: Bedrijfsfietsen bij Mivas Lier

Mobiliteitsbudget	
Wat?	<p>Een budget aanbieden, als alternatief voor of als aanvulling bij een bedrijfswagen, dat medewerkers vrij kunnen spenderen aan verschillende vervoerswijzen.</p> <p>Door medewerkers een mobiliteitsbudget aan te bieden, hebben ze de mogelijkheid hun woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen flexibeler te organiseren. Zo kunnen ze voor elke verplaatsing het meest aangewezen vervoermiddel kiezen, afhankelijk van het tijdstip en de bestemming van de verplaatsing, de eventueel te maken dienstverplaatsingen, Medewerkers kunnen het bedrag besteden aan een breed aanbod aan vervoermiddelen: bedrijfswagen, openbaar vervoer, bedrijfsfiets of fietsdeelsystemen zoals Blue-bike, Cambio, taxi, Dit leidt tot minder (onnodig) autogebruik.</p> <p>Het grootste struikelblok bij de invoering van een mobiliteitsbudget is momenteel de administratieve opvolging. Naargelang het gaat om woon-werk, dienst- of privé-verplaatsingen, worden vervoermiddelen fiscaal en parafiscaal op een verschillende manier behandeld. Er zijn reeds een aantal tools op de markt die het mobiliteitsbudget faciliteren.</p>
Aandachtspunten	<p>Zorg ervoor dat de waaier aan vervoermiddelen waaraan een medewerker het mobiliteitsbudget kan besteden zo ruim mogelijk is en afgestemd is op de behoeften van de medewerkers.</p> <p>Stel een duidelijke reglement op over wat wel en niet kan binnen het mobiliteitsbudget.</p> <p>Via de "Railease"-formule van de NMBS kunnen medewerkers het gebruik van hun bedrijfswagen gemakkelijk combineren met het gebruik van de trein. Medewerkers kunnen kiezen voor 20, 40 of 60 openbaar vervoer-reisdagen die ze vrij kunnen opnemen gedurende één jaar. Eén reisdag is goed voor een hele dag onbeperkt reizen op het hele NMBS-net en ook de vervoersnetten van De Lijn, TEC en de MIVB.</p>
Voorbeeld practice	/ best

2.7 **Inspraak en overleg**

2.7.1 **EXTERN**

Tot op heden bestaan er weinig voorbeelden binnen deze categorie waarbij inspraak en overleg van buiten de bedrijvenzone een wezenlijke impact hebben op de fietsgeschiktheid.

De bestaande initiatieven focussen op gebreken in de fietsinfrastructuur. Het meldpunt fietspaden is daarvan het beste voorbeeld.

De acties en maatregelen die voorgesteld zijn in dit rapport onder de niveaus extern en intern bedrijvenzone dienen echter voornamelijk vanuit de overheid opgevolgd of georganiseerd te worden. Een expliciet contactpunt voor bottom-up fiets-initiatieven bestaat er nog niet.

2.7.2 **INTERN BEDRIJVENZONE**

Veel bedrijvenzones hebben een vorm van overkoepelend parkmanagement waarin de verschillende bedrijven vertegenwoordigd zijn. Dit is tevens een ideaal orgaan om te overleggen over fiets gerelateerde acties en/of maatregelen op niveau van het volledige bedrijventerrein.

Voorbeelden; Nijverheidskring, Handel & Industrie Wilrijk, ...

2.7.3 **INTERN BEDRIJF**

Op bedrijfsniveau kunnen bedrijven op verschillende manieren inspraak geven aan hun medewerkers omtrent hun mobiliteitsbeleid, acties rond fietsbeleid, de kwaliteit van fietsenstallingen, enz.

De meest eenvoudige manier om werknemers te consulteren is via een enquête. Sommige bedrijven gaan hier echter verder in om ook specifieke input van werknemers te krijgen. Zo hield Eandis themaworkshops rond verschillende aspecten van de bedrijfsvoering. Eén van de workshops ging specifiek over fietsen. Bij Johnson&Johnson wordt gewerkt met mobility ambassadors die samen kunnen nadenken over mobiliteitsacties en het mobiliteitsbeleid van het bedrijf. Een expliciete voorwaarde hieraan is dan wel dat ze een zekere beslissingskracht hebben en ook de financiële middelen krijgen om hun acties ook effectief uit te voeren.



Figuur 64: Themaworkshop bij Eandis

Casestudie: Kanaalkant

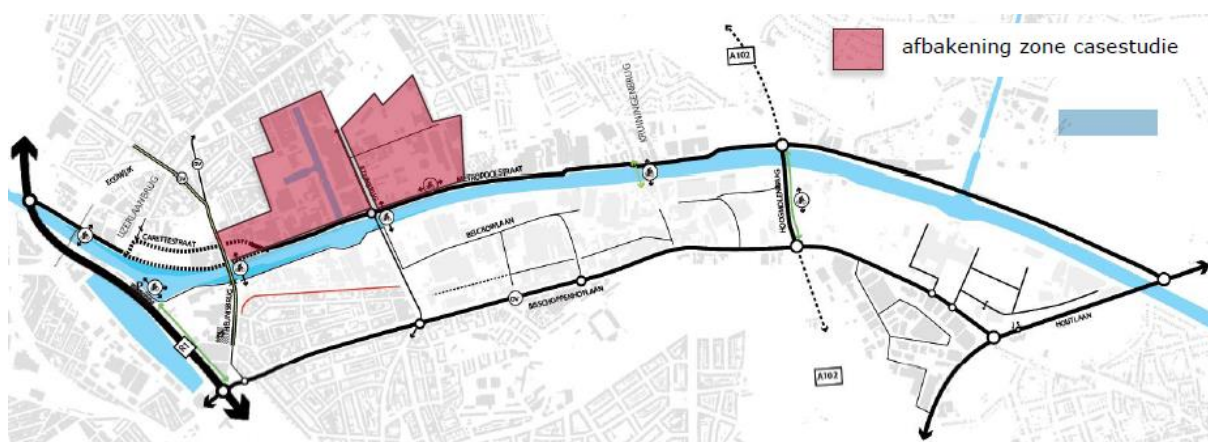


3. Casestudie: Kanaalkant

3.1 Inleiding

De omgeving van het Albertkanaal in Antwerpen (districten Merksem en Deurne), Schoten en Wijnegem omvat het tweede grootste bedrijventerrein van de provincie Antwerpen. Daarnaast wonen er in de buurt heel wat mensen. Die combinatie zorgt voor een ingewikkelde verkeerssituatie van fietsers, auto's en vrachtwagens.

Binnen het bedrijventerrein werd een deelzone afgebakend waarin de in dit rapport vooropgestelde visie en richtlijnen worden toegepast. De problematiek en knelpunten van het terrein worden hierbij in kaart gebracht, mogelijke oplossingsvarianten beschreven om zo tot een voorkeursoplossing te komen.



Figuur 65: aanduiding van de zone voor de casestudie en gewenste fietsverbindingen in de Kanaalkant volgens het kaderplan

Bedoeling van de casestudie is tweeledig:

- Nagaan in welke mate het hiervoor beschreven maatregelenpakket om de fietsvriendelijkheid in bedrijvenzones te optimaliseren volledig is
- Uitwerken/testen van een methodiek om bedrijven te benaderen en draagvlak te vinden voor optimalisaties van de fietsgeschiktheid

3.2 Context

De casestudie werd uitgevoerd op een moment waarop er in Antwerpen verschillende grote infrastructuurwerken op til waren. Tijdens deze casestudie werden de werken voor de verhoging van de Azijnbrug opgestart. Op iets langere termijn stonden ook de werken aan de Theunisbrug en de kaai ingepland.

Dit zorgde ervoor dat de casestudie plaats vond op een moment waarop de verschillende bedrijven in de Kanaalkant van verschillende instanties informatie ontvingen met betrekking tot de geplande werken en de gewijzigde bereikbaarheid.

In eerste instantie zorgde dit ervoor dat deze casestudie voor veel bedrijven een onderdeel vormde van de bereikbaarheidsinformatie die ze reeds ontvingen terwijl de casestudie een op zich staand project is dat los staat van alle werken die in de omgeving Kanaalkant gepland zijn.

Dit had als voordeel dat de gewijzigde bereikbaarheid aangegrepen kon worden om in te zetten op de fiets. Langs de andere kant konden veel bedrijven geen onderscheid maken tussen de bereikbaarheidsinformatie die ze kregen in functie van de wegenwerken en deze van de fietsgeschiktheidsstudie. Idealiter wordt de fietsinfrastructuur dan ook geoptimaliseerd voor er

grote wegenwerken starten. Op die manier kan de fiets een volwaardig alternatief vormen tijdens (en na) de werken.

3.3 Doorlopen proces

Om de vertaalslag van het maatregelenpakket naar de praktijk te maken werd in een werkgroep beslist om volgende acties te ondernemen:

Uitwerken van maatregelen voor de Kanaalkant

- Analyse van de beschikbare gegevens, inclusief een terreinbezoek
- Gesprek met een 'pionier' binnen de bedrijvenzone: een bedrijf dat reeds sterk inzet op fietsen
- Gesprekken met andere bedrijven binnen de zone met de bedoeling mogelijke optimalisaties binnen de bedrijvenzone af te toetsen

Initieel werd na deze 3 stappen een 4^{de} stap vooropgesteld waarbij maatregelen bij een grote groep bedrijven afgetoetst worden, geconcretiseerd en geprioriteerd worden. Gezien er vanuit het beleid echter nog geen budgetten voor dergelijke maatregelen voorzien waren werd beslist om deze laatste stap 'on hold' te zetten.

Aan het einde van deze studie besliste de stuurgroep Kanaalkant wel om een vervolgtraject op te zetten om dit verder te onderzoeken.

Toetsing van het maatregelenpakket en het draaiboek

Ter toetsing van het maatregelenpakket werden de verschillende pijlers en de bijhorende acties aan verschillende bedrijven en fietsexperten voorgesteld. Zij konden het bestaand maatregelenpakket verder aanvullen en nadien in kleinere groepen verder bespreken. Hierbij werd ook gevraagd de vooropgestelde methodiek voor de procesbegeleider te evalueren en bij te sturen.

Lessons learned

In de volgende hoofdstukken wordt het doorlopen proces uitvoering beschreven. Elke stap van het planproces is voorzien van de positieve en negatieve ervaringen die ermee gepaard gingen. Op basis van de hier opgedane ervaring werd ook hoofdstuk 3 – Draaiboek voor de procesbegeleider vormgegeven.

3.4 Analysefase

In een eerste analysefase werden alle beschikbare gegevens die mogelijks relevant konden zijn opgevraagd en werd een terreinbezoek uitgevoerd. Dit alles om voeling te krijgen met het huidige functioneren van de bedrijfszone en de lokale bedrijven en hun omgeving. Volgende zaken werden opgevraagd of uitgevoerd:

- Terreinbezoek
- Uitgevoerde mobiscans, inclusief bezoek aan het bedrijf in kwestie
- Filegegevens
- Ongevallengegevens politie
- Federale diagnostiek

Het doel, de aandachtspunten en de relevantie of kritische succesfactoren van deze gegevens worden in de hierna volgende fiches besproken.



Figuur 66 en Figuur 67: terreinbezoek Kanaalkant

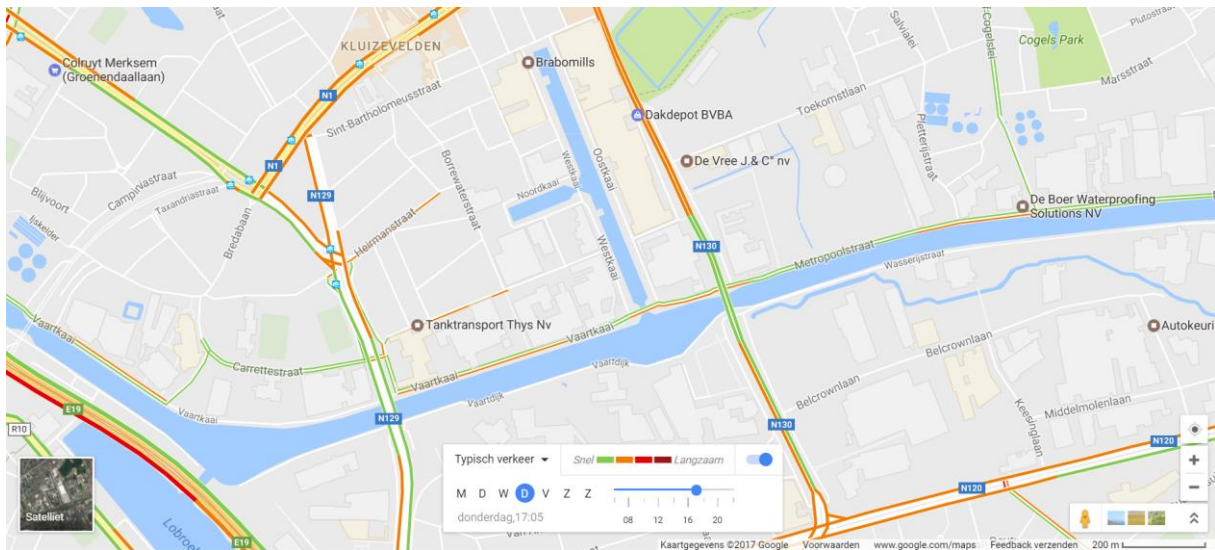
Terreinbezoek

Doel	Voeling krijgen met het verkeerskundig functioneren van het gebied In kaart brengen van de kwaliteit van de aanwezige (of niet aanwezige) fietsinfrastructuur
Aandachtspunten	Naast de openbare fietsinfrastructuur laat een terreinbezoek vaak ook toe om een beeld te krijgen van de interne fietsinfrastructuur bij de aanwezige bedrijven. Zo kan je nagaan of er een fietsenstalling aanwezig is en of deze al dan niet druk gebruikt wordt.
Relevantie / lessons learned	Een terreinbezoek zorgt ervoor dat je als procesbegeleider voeling krijgt met het gebied. Indien in een latere fase bedrijven verwijzen naar knelpunten in de fietsinfrastructuur heb je reeds kennis van zaken.



Figuur 68: Bezoek bij De Boer: een pioniersbedrijf op vlak van fietsbeleid in de Kanaalkant

Uitgevoerde mobiscans opvragen / bezoek bij een pioniersbedrijf	
Doel	<p>Indien er in de bedrijvenzone in kwestie reeds één of meerdere mobiscans werden uitgevoerd wijst dit erop dat sommige bedrijven reeds nadachten over de eigen mobiliteit/bereikbaarheid.</p> <p>Vaak staan de bedrijven die een mobiscan uitvoerden ook reeds verder op vlak van mobiliteitsbeleid dan andere bedrijven in de omgeving. Via een gesprek met een dergelijke 'pionier' in de bedrijvenzone kan je nagaan wat de drijfveren en/of knelpunten bij hen waren. Deze knelpunten zullen immers de andere bedrijven in de zone ook moeten overwinnen</p>
Aandachtspunten	<p>Wat was voor jullie de aanleiding om in te zetten op mobiliteit? Waarom fietsen stimuleren? Is er een focus op woon-werkverkeer of dienstverplaatsingen?</p> <p>Welke strategie hanteren jullie om werknemers aan te zetten tot fietsen? Hoe is dit gegroeid? Wat waren de evt. hindernissen die jullie hiervoor moesten overwinnen? Waren er belemmeringen?</p> <p>Wat zijn de knelpunten binnen de bedrijvenzone? Welk advies zouden jullie aan andere bedrijven binnen de zone geven?</p>
Relevantie / lessons learned	<p>De grootste meerwaarde is het achterhalen waarom bedrijven nu reeds inzetten op de fiets en wat de knelpunten zijn die zij ondervinden. Eventueel kan dit zelfs telefonisch gebeuren</p> <p>Het doornemen/opvragen van de mobiscan heeft slechts een beperkte meerwaarde gezien het een momentopname is, vaak van voor een bedrijf begint in te zetten op mobiliteit. Interessanter is het achterhalen van de modal shift die het bedrijf kon realiseren.</p>



Figuur 69: filegegevens google voor de omgeving Kanaalkant

Bekijken van filegegevens

Doel	Nagaan op welke locaties zich frequent vertragingen voordoen
Aandachtspunten	Indien je het verkeerssysteem binnen het bedrijventerrein wil herdenken, hou dan rekening met bestaande (structurele) vertragingen. Dit kan immers een impact hebben op hoe je het systeem gaat herdenken.
Relevantie / lessons learned	Afhankelijk van de grootte van het bedrijventerrein kan dit relevant zijn. Bij grote bedrijventerreinen kan je tijdens een terreinbezoek niet alles tijdens de spitsperiode bekijken. Bovendien blijft een terreinbezoek een momentopname. Via bijvoorbeeld het 'typisch verkeer' in google kan je achterhalen waar er zich frequent vertragingen voordoen.

Nom entreprise	Nbre trav. unité	Car	Carpool	Moto	Collect.	Train	De Lijn	STIB	TEC	Bicycle	Walk
WERKHUIZEN M.I.N.	105	21	0	14	0	2	50	0	0	7	11
AVEVE, Aan- en Verkoopvennootschap van de Belgische Boerenbond	39	31	0	0	0	0	2	0	0	6	0
AVEVE, Aan- en Verkoopvennootschap van de Belgische Boerenbond	203	155	3	4	1	0	6	0	0	32	2
INTERCOOPERATIVE ZUIVELFABRIEK VAN ANTWERPEN INZA	227	156	12	6	18	0	0	0	0	33	2
Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn	164	134	0	8	0	1	3	0	0	17	1
CLEANING MASTERS	24	22	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Katholiek Onderwijs Deurne(Antwerpen)	25	18	0	0	0	1	1	0	0	5	0
Brabomills	106	83	0	0	0	5	1	0	0	17	0
Boost Nutrition	88	72	0	0	0	1	4	0	0	11	0
PPG COATINGS	123	90	0	4	0	3	4	0	0	20	2

Figuur 70: detail van de modal split gegevens van enkele bedrijven binnen de Kanaalkant

Federale diagnostiek

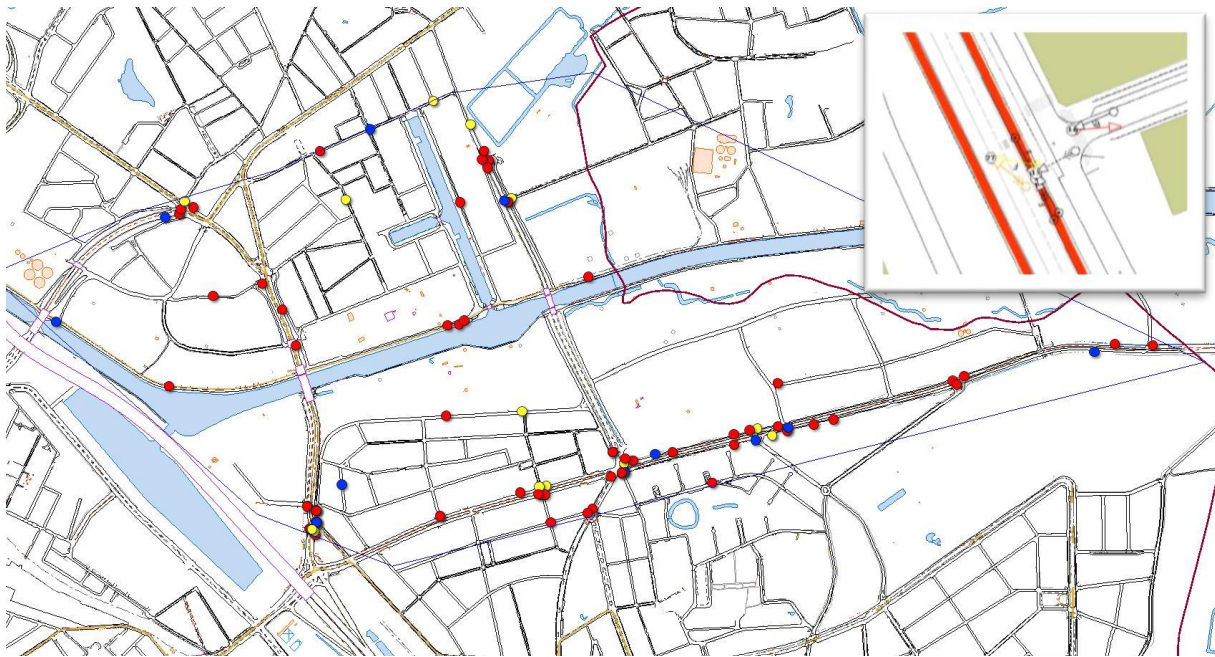
Doel Voeling krijgen met de bedrijven binnen de zone. Via de federale diagnostiek krijg je onder meer zicht op het aantal werknemers en de modal split

Aandachtspunten Enkel grote bedrijven zijn opgenomen

Relevantie / lessons learned Tijdens de gesprekken met bedrijven die de federale diagnostiek niet invulden bleek vaak dat je onvoldoende gegevens hebt om in te schatten hoe het bedrijf tegenover fietsen staat en hoeveel bijkomend fietspotentieel er nog wel is. Nakijken of het bedrijf de federale diagnostiek invulde kan dus zeker waardevol zijn.

Bovendien krijg je een beeld van het huidige fietsaandeel binnen de bedrijvenszone

De federale diagnostiek wordt opgezet door de FOD Mobiliteit, deze gegevens worden door hen beheerd.



Figuur 71: Ongevallengegevens Kanaalkant

Ongevallengegevens

Doel	Ongevallengegevens geven een zicht op de verkeersveiligheid binnen of rond de bedrijvenzone
Aandachtspunten	De locatie van ongevallen met fietsers kan een eerste beeld geven op het aantal ongevallen. Dit laat echter niet toe om knelpunten te analyseren. Vraag daarom zeker de details van de ongevallen met fietsers op. Aan de hand van manoeuvre diagrammen kan een detailanalyse gemaakt worden
Relevantie / lessons learned	Tijdens één van de gesprekken stelde een bedrijfsleider dat er helemaal geen problemen zijn voor fietsers in de Kanaalkant. Ongevallengegevens kunnen één van de middelen zijn om wél een problematiek aan te tonen (indien die er is)

Deze gegevens kunnen opgevraagd worden bij de lokale politie.

3.5 Voorbereiding gesprekken

Ter voorbereiding van een eerste gesprek met een bedrijf is het belangrijk om na te gaan op welke manier je als procesbegeleider een voet tussen de deur kan krijgen om een gesprek op te starten. Eens de afspraak vastligt is ook de inhoudelijke voorbereiding van het gesprek belangrijk. Beide punten worden in dit hoofdstuk aangeraakt.

Opzetten van een gesprek

Om een gesprek met de bedrijven vast te leggen werden verschillende methodes met wisselend succes uitgetest.

E-mail(s)	
Beschrijving	Via een uitnodigende e-mail werd de studie gekaderd. De geplande wegenwerken in en rond Antwerpen worden aangegrepen als reden om op fietsen in te zetten. Er worden enkele data aangegeven waarop een gesprek kan plaatsvinden en waarop het bedrijf advies op maat kan krijgen.
Effect	Zeer lage respons, slechts 1 op 30 reageerde
Succesfactoren	Het is noodzakelijk om over een adressenbestand te beschikken met de bevoegde personen per bedrijf. Van de e-mails die verzonden werden naar algemene e-mailadressen (zoals info@...) reageerde niemand. Gezien de lage responsgraad vallen geen succesfactoren te onderscheiden.
Telefonisch contact	
Beschrijving	Via een kort telefoongesprek werd de studie gekaderd. Er werden verschillende methodes uitgetest om tot een gesprek vast te leggen, opnieuw met wisselend succes
Effect	Het effect ging gepaard met de manier waarop de studie gekaderd werd. Eens de meest effectieve manier gevonden ligt de succesgraad hoog.
Succesfactoren	Leg de afspraken voldoende ver op voorhand vast. Vakantieperiodes werken belemmerend. Vaak wordt nog een collega betrokken waardoor het vastleggen van een afspraak vaak minder vertraagd wordt Het aangrijpen van wegenwerken in- en rond de omgeving zorgt dat bedrijven sneller open staan voor een gesprek gezien ze zelf betrokken zijn Verhoog de betrokkenheid door te vermelden dat je wil onderzoeken voor welke maatregelen er draagvlak is. Zeker indien je het verkeerssysteem (deels) wil herdenken kan dit een effect hebben op de werking van de bedrijven (bijvoorbeeld de vrachtroutes)

Lessons Learned

Het is belangrijk om integraal na te denken en tot een win-win situatie te komen waar ook het bedrijf in kwestie bij gebaat is, dit kan zowel met een rechtstreekse als een onrechtstreekse link aan mobiliteit:

Rechtstreeks gelinkt aan mobiliteit kan het bijvoorbeeld gaan om: fileproblemen, parkeerdruk, bereikbaarheidsproblemen, geplande wegenwerken, wijzigingen in het openbaar vervoeraanbod.

Onrechtstreeks gelinkt aan mobiliteit kan het bijvoorbeeld gaan om een link met de bedrijfsmissie (duurzaamheid, MVO, imago, ...), werkreorganisaties (fusies, verhuis, ...), aandacht voor de gezondheid van werknemers, ...

Leg de afspraak telefonisch vast en bevestig nadien kort nog op mail of via een outlook vergaderverzoek. Dit laat ook toe om nadien via mail de afspraak nog te wijzigen indien er meerdere collega's van het bedrijf in kwestie betrokken moeten worden.

Inhoudelijke voorbereiding op het gesprek

Nadat er een opening tot gesprek gecreëerd is werd een eerste toetsing van de fietsgeschiktheid / mogelijke maatregelen uitgevoerd die de focus legt op externe en interne aandachtspunten op niveau van de bedrijvenzone. Gegevens intern binnen de bedrijven waren vaak niet gekend bij eerste screening.

Uit de in hoofdstuk 4 beschreven optimalisaties werd een selectie gemaakt die relevant en toepasbaar is op de Kanaalkant en de zone Dokske. Deze werden aan de hand van een power point voorgesteld aan de verschillende bedrijven.

Lessons Learned

Kaartmateriaal afgedrukt op A3 is een meerwaarde, duid daarop ook de bedrijfssite zelf aan. Zorg ook voor voldoende straatnamen op de kaart, niet iedereen herkent even vlot de weginfrastructuur zonder straatnamen.

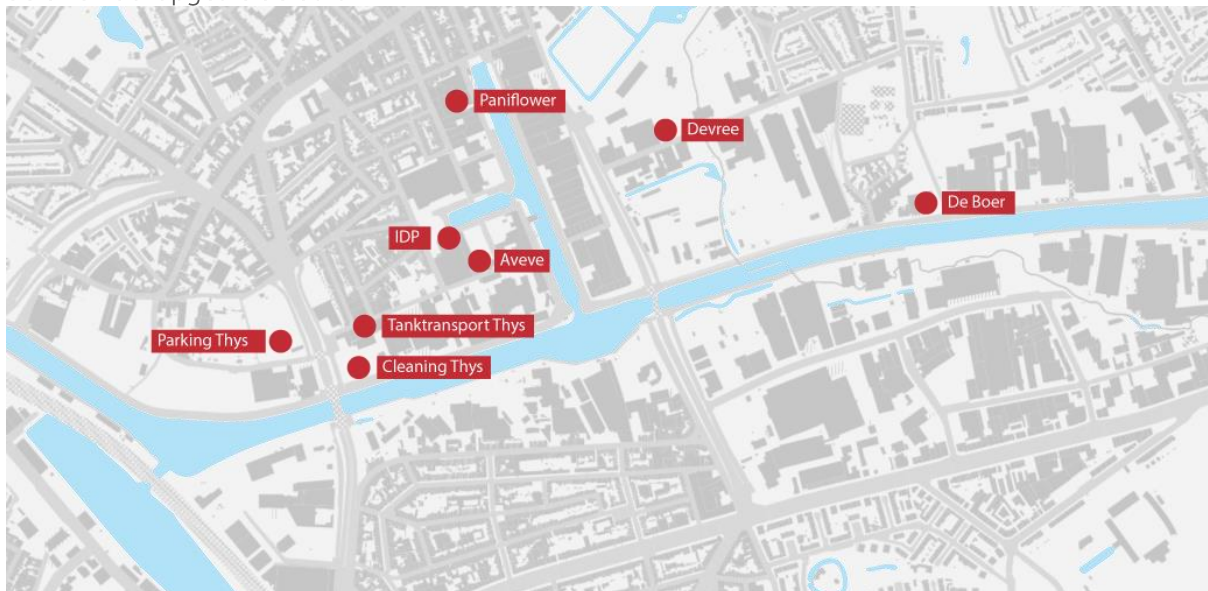
Bedrijven lijken in eerste instantie het fietspotentieel binnen hun bedrijf te onderschatten. Zonder gegevens is het evenwel onmogelijk dit te objectiveren. Werknemers die in ploegen werken zijn vaak moeilijker aan te zetten tot fietsen. Ook hebben bedrijven niet altijd even goed zicht op hoeveel van hun werknemers er effectief fietst.

Via een mobiscan kunnen dergelijke elementen in beeld gebracht worden. Via de Provinciale mobiliteitspunten (PMP's) kan een gratis mobiscan uitgevoerd worden. In de Provincie Antwerpen kan dit aangevraagd worden via mobiliteit@provincieantwerpen.be

3.6 *Dialog: bilaterale gesprekken*

Tijdens verschillende gesprekken met bedrijven in de Kanaalkant werd een selectie aan fiets bevorderende maatregelen uit hoofdstuk 4 voorgesteld. Dit om af te toetsen wat het draagvlak binnen de bedrijven voor dergelijke maatregelen is en wat zij als knelpunten en opportuniteiten ervaren.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de bedrijven die ingingen op een gesprek op één van de drie vooropgestelde data.



Figuur 72: overzicht bezochte bedrijven

Vorbereidend gesprek: De Boer

De Boer was het enige bedrijf in de Kanaalkant waarvoor reeds een mobiscan opgemaakt werd. Bovendien staan zij erom bekend een aanzienlijke modal shift verwezenlijkt te hebben. Ze kunnen dan ook gezien worden als een pioniersbedrijf binnen de Kanaalkant dat aantoont dat goede infrastructuur niet absoluut noodzakelijk is om een hoog fietsaandeel te verwezenlijken.

Bedoeling van dit gesprek was voornamelijk inzicht krijgen in de drijfveren om in te zetten op de fiets en daarnaast ook na te gaan wat nog bestaande knelpunten zijn om tot nog meer fietsers te komen.

Bij De Boer groeide het fietsbeleid vanuit een vraag van een werknemer die een bedrijfsfiets als onderdeel van zijn loonpakket wenste. Om een verhoogde werknemerstevredenheid na te streven rolde De Boer een systeem uit voor alle werknemers. Afhankelijk van de afstand tot het bedrijf kunnen ze een standaard of een elektrische bedrijfsfiets krijgen. Dankzij deze aanpak en een aantal aanvullende faciliteiten (stalling, lockers, douches, ...) slaagde het bedrijf erin om de helft van de medewerkers aan het fietsen te krijgen.

Dit succesverhaal kan een inspirerend voorbeeld zijn voor andere bedrijven in de Kanaalkant en werd ook in andere gesprekken regelmatig aangehaald.



Figuur 73: Bedrijf 'De Boer' in de Kanaalkant

Gesprek 1 – Tanktransport Thys + Cleaning Thys

De firma Thys heeft 2 vestigingen in de Kanaalkant: Tanktransport Thys in de Eugeen Meeusstraat en Cleaning Thys op de Vaartkaai. Beide bedrijven werden in dit overleg besproken.

Contactpersoon	Sven Beeusaert
Bedrijfsgegevens / Werking	2 activiteiten op 2 nabijgelegen sites: <ul style="list-style-type: none">○ Dispatching: 100 'kleine' wagens + 60 trucks => veel laden en lossen○ Truckreiniging: zowel eigen wagens als externe klanten Personeel: <ul style="list-style-type: none">- 8 kantoormedewerkers- 8 werknemers truckreiniging- 60 chauffeurs
Reeds aanwezige voorzieningen	Beveiligde stalling voor fietsers en motoren Douches, Fietsvergoeding Opleiding verkeersveiligheid voor chauffeurs
Geplande voorzieningen	Volgen ontwikkelingen rond nieuwe dode hoek spiegels
Knelpunten	Chauffeurs hebben de vrachtwagen nodig en nemen deze vaak mee naar huis
Opportunities	Enkelrichtingsverkeer in de Eugeen Meeusstraat om meer plaats te bieden aan fietsers

Gesprek 2 – International distribution partners (IDP)

Contactpersoon	Domin Decroos
Bedrijfsgegevens / Werking	Ca. 30 werknemers, 2 vaste fietsers en 3 occasionele fietsers
Reeds aanwezige voorzieningen	Fietsvergoeding en douche, stallingsmogelijkheid in het magazijn
Geplande voorzieningen	/
Knelpunten	Bedrijfsleider ziet geen knelpunten of meerwaardes voor fietsers. Weinig bereidwilligheid om acties te ondernemen
Opportunities	Bedrijfsleider voelt weinig voor het lussensysteem met enkele richting dat in overleg met tanktransport Thys tot stand kwam.



Figuur 74: Geparkeerde vrachtwagen van IDP op het openbaar domein vlakbij de bedrijfssite

Gesprek 3 – Aveve

Contactpersoon	Tom Wauters
Werking	Productie veevoeder: ca. 65 vrachtwagens/dag Levering grondstoffen via kanaal en weg Ca. 200 werknemers, voornamelijk in 2- en 3-ploegenstelsel
Reeds aanwezige voorzieningen	Overdekte fietsenstalling, douches, kleedkamers
Geplande voorzieningen	Laadpaal voor e-bikes
Knelpunten	Veel aandacht voor verkeersveiligheid, dit is een knelpunt om als bedrijf sterk in te zetten op fietsen
Opportunities	Doorsteek voor fietsers langs terrein aan achterzijde, eventueel met een beveiligde poort ¹



Figuur 75: potentiële doorsteek voor fietsverkeer waardoor de Eugeen Meeusstraat als fietser vermeden kan worden

¹ Deze doorsteek bleek niet mogelijk gezien de plannen van Dossche Mills om dit terrein opnieuw aan te leggen om het eigen vrachtverkeer beter te kunnen opvangen.

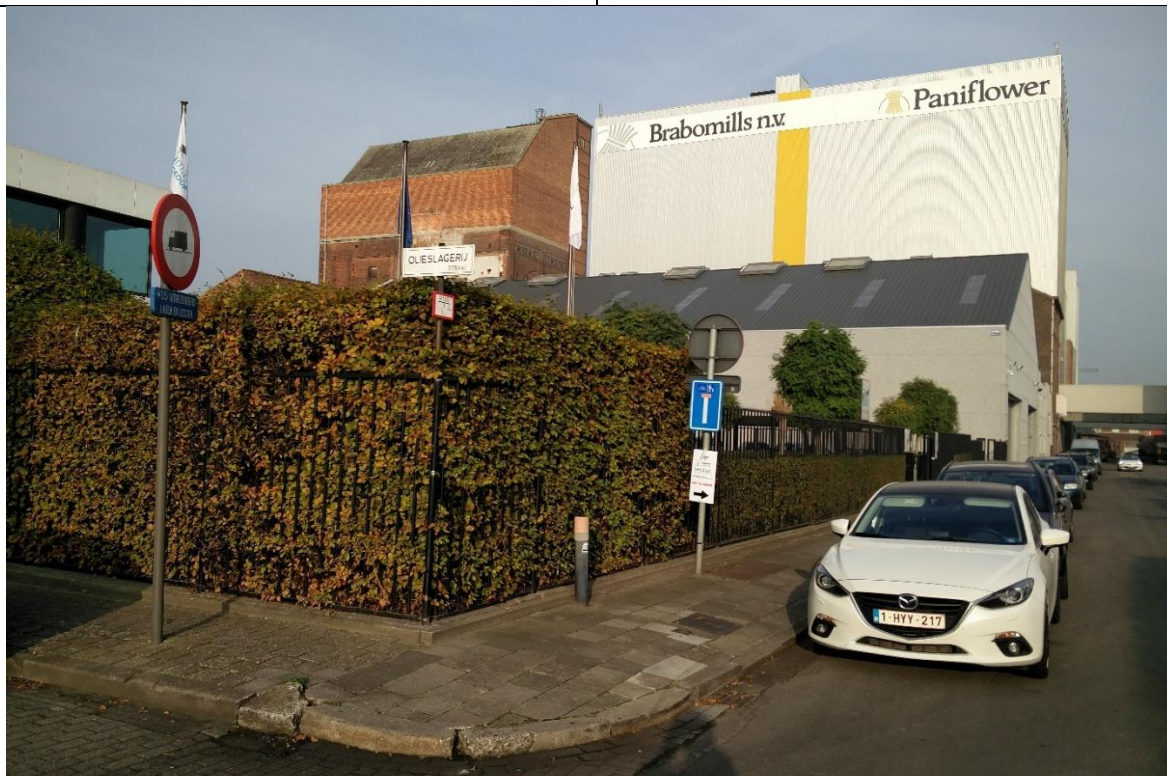
Gesprek 4 – De Vree

Contactpersoon	Tom Wauters
Werking	Productie veevoeder: ca. 65 vrachtwagens/dag Levering grondstoffen via kanaal en weg Ca. 200 werknemers, voornamelijk in 2- en 3- ploegenstelsel
Reeds aanwezige voorzieningen	Overdekte fietsenstalling, douches, kleedkamers Afzonderlijke toerit voor laden/lossen van vrachtverkeer Onofficiële fietshersteldienst
Geplande voorzieningen	Douches werden overwogen maar het onderhoud blijkt te duur en complex Het invoeren van een fietsvergoeding stuit op weerstand van de bedrijfsleiding. Die zien de fietsvergoeding als een extra kost en een punt van discussie i.v.m. controle van het aantal dagen dat er effectief gefietst wordt
Knelpunten	Fietspaden langs de toekomstlaan zijn zeer smal en worden soms in tegenrichting gebruikt. Dit leidt tot conflicten op de bedrijfstoeritten en op het kruispunt met de Straalstraat. Ook uit de ongevallengegevens blijken er veel conflicten te zijn met fietsers in tegenrichting en overstekende fietsers op het kruispunt Toekomstlaan x Straalstraat
Opportunities	De geplande wegenwerken zullen zeker tijdens de kantooruren voor een moeilijkere bereikbaarheid zorgen op de last-mile. Om dit op te vangen ziet het bedrijf wel iets in deelfietsen of beveiligde stallingen op de dichtbijzijnde park and rides.

Gesprek 5 – Paniflower

Contactpersoon Luk De Beukelaer is tevens voorzitter van de nijverheidskring. In het gesprek met Paniflower werd dan ook zijn visie gevraagd vanuit beide functies. Als voorzitter van de nijverheidskring toonde hij zich ook bereid om verder of grootschaliger contact met de bedrijven vanuit de nijverheidskring te ondersteunen.

Contactpersoon	Luk De Beukelaer
Werking	Veel uiteenlopende uurroosters en verschillende shiften
Reeds aanwezige voorzieningen	Ontvlochten toerit voor fietsers, douches, kleedkamers
Geplande voorzieningen	
Knelpunten	Vermoeden dat grootste fietspotentieel reeds aangesproken is. Werknemers met ploegensysteem blijken moeilijker te overtuigen
Opportunities	Nijverheidskring vertegenwoordigd een groot aantal bedrijven en heeft interesse om iets rond het thema mobiliteit te doen



Figuur 76: Paniflower

Conclusies uit de bilaterale gesprekken

De case van 'De Boer' toont aan dat er in de Kanaalkant een zeker fietspotentieel aanwezig is. Bij 'De Boer' werd dit fietspotentieel aangesproken door te investeren in comfort voor de fietsers en bedrijfsfietsen. Uit de verschillende gesprekken die met enkele bedrijven in de Kanaalkant gevoerd werden blijkt echter dat het aanboren van dit fietspotentieel niet altijd even eenvoudig is. Niet alle bedrijven hebben de wil om sterk te investeren in bedrijfsfietsen of ondersteunende maatregelen voor fietsers, ook al willen ze het fietsgebruik binnen de onderneming wel stimuleren.

Lessons Learned

Uit de gevoerde gesprekken bleek er gezien het type bedrijf en de werking effectief een laag fietspotentieel te zijn. Deze gesprekken zijn minder waardevol gezien er amper of geen winst in aantal fietsers te boeken valt. Dit zou vermeden kunnen worden door een mini-mobiscan of korte vragenlijst aan het bedrijf te bezorgen of via een overkoepelend orgaan te werken (bvb. Nijverheidskring, werkgeversorganisaties, ...)

Daarnaast zijn er ook bedrijven waarvan de bedrijfstop minder open staat voor verandering of minder bereid is het fietsgebruik te stimuleren. Ondanks dat er meestal wel degelijk een zeker fietspotentieel aanwezig is zal het van bovenaf niet actief gestimuleerd worden. Dit wil evenwel niet zeggen dat er binnen het bedrijf geen werknemers zijn die de wil hebben om meer collega's op de fiets te krijgen.

Lessons Learned

Indien de bedrijfsleiding niet open staat om in te zetten op de fiets kan getracht worden om een bottom-up groei van het fietsbeleid te verwezenlijken. Een overkoepelende campagne op niveau van de bedrijvenszone kan hier bijvoorbeeld voor zorgen

De aanpak om verschillende bedrijven één voor één te bezoeken blijkt zeer tijdsintensief. Tenzij de gesprekken voldoende ver op voorhand ingepland kunnen worden blijkt het moeilijk om een grote hoeveelheid bedrijfsbezoeken op één dag vast te leggen.

Daarnaast zijn er ook een aantal nadelen verbonden aan de één op één aanpak. Tegenstrijdige visies kunnen zo niet meteen met elkaar geconfronteerd worden. Dat zorgt er ook voor dat een inschatting van het draagvlak voor een bepaalde maatregel op basis van enkele gesprekken niet evident is. De gesprekken die gevoerd werden zijn evenwel grotendeels gebiedsdekkend maar vormen niet noodzakelijk een relevante steekproef. Hiervoor is een aanpak nodig waarin een grotere hoeveelheid bedrijven op éénzelfde moment gehoord kan worden.

3.7 **Dialogo: workshop**

Op 4 december 2017 vond een workshop plaats die diende toe te laten de twee doelstellingen van de casestudie verder te funderen:

- Nagaan in welke mate het hiervoor beschreven maatregelenpakket om de fietsvriendelijkheid in bedrijvenzones te optimaliseren volledig is. Is het maatregelenpakket realistisch en uitvoerbaar? Zijn er ontbrekende maatregelen? Hoe kunnen bedrijven en overheden samen een bedrijvenzone verkeersveiliger en fietsgeschikter maken?
- Uitwerken/testen van een methodiek om bedrijven te benaderen en draagvlak te vinden voor optimalisaties van de fietsgeschiktheid

3.7.1 **AANWEZIGHEIDSLIJST**

Op de workshop waren er ca. 30 aanwezigen waarvan een aandeel bedrijven en een aandeel experts in fietsbeleid. Van volgende organisaties waren er vertegenwoordigers aanwezig: De Vlaamse Waterweg nv, Stad Antwerpen, Fietsberaad, Eandis, VOKA, Brutex, Paniflower, POM, VSV, Candico, port of antwerp, Dossche Mills, Boost, gemeente Schoten, De Boer, Wavin Belgium nv, Boost Nutrition, Umicore..

3.7.2 **FORMAT WORKSHOP**

De workshop bestond uit 3 delen die samen met een dertigtal bedrijven en experts doorlopen werden:

- Korte introductie tot het doorlopen studieproces
- Broodjeslunch met post-it sessie: Het maatregelenpakket werd aan de hand van 6 posters (1 poster per pijler van fietsgeschiktheid) weergegeven in de zaal. Iedereen kon vrij rondlopen en post-its kleven met aanvullingen, opmerkingen of nieuwe ideeën rond het maatregelenpakket
- Groepsgesprekken: De deelnemers werden opgedeeld in 3 groepen waarin gediscussieerd kon worden rond het maatregelenpakket, het draaiboek voor de procesbegeleider en hoe de samenwerking tussen overheden en bedrijven beter vorm kan krijgen



Figuur 77: Korte introductie tot het doorlopen studieproces



Figuur 78: post-it sessie met posters per pijler van fietsgeschiktheid



Figuur 79: Post-it sessie met posters per pijler van fietsgeschiktheid



Figuur 80, Figuur 81, Figuur 82: resultaten van de post-it sessie

3.7.3 VERSLAG POST-IT SESSIE

Het maatregelenpakket werd afgetoetst a.d.h.v. opmerkingen en aanvullingen op post-its. Tijdens enkele van de groepsgesprekken werden ook nog enkele aanvullingen gedaan op het maatregelenpakket. Al deze opmerkingen werden rechtstreeks verwerkt in het hoofdstuk maatregelenpakket. De belangrijkste topics die tijdens de workshop naar boven kwamen zijn de volgende:

Verkeersveiligheid

Dat verkeersveiligheid het prioritair aandachtspunt is, blijkt zowel uit de post-it sessie als de groepsgesprekken. Veel bedrijven willen pas sterker inzetten op de fiets als ze ook overtuigd zijn van een verkeersveilige omgeving. In de Kanaalkant zijn de bedrijven gematigd positief en stellen vast dat het aantal fietsers onder de werknemers langzaam groeit.

Directe lijn tussen een contactpersoon fietsbeleid per bedrijf en de overheid

De verantwoordelijken fietsbeleid verzamelen knelpunten van de eigen werknemers en leggen deze voor tijdens netwerkmeetings.

Vrachtwagenparkeren

Verschillende bedrijven zetten reeds in om de impact van het eigen vrachtverkeer zo veel mogelijk te beperken of op eigen terrein op te vangen. Niet alle bedrijven zijn in de mogelijkheid dit te realiseren.

Metten is weten

Duidelijk aantonen van stressvermindering, absentieïsme, werknemerstevredenheid bij werknemers kan een hefboom zijn om sterker in te zetten op de fiets. Fiets- of mobiscans kunnen een eerste stap zijn in dit proces.

Centraal (en digitaal) delen van informatie

Wat zijn de aantrekkelijkste fietsroutes, wat zijn gevaarlijke punten voor fietsers, op welke fietspaden wordt gestrooid, waar kunnen vrachtwagens parkeren, communicatie rond het aantal fietsers en de evolutie ervan.

3.7.4 VERSLAGEN GROEPSPREKKEN

Voor de groepsgesprekken werden de aanwezigen verdeeld over 3 tafels. De bedrijven werden samen gezet volgens herkomst: bedrijven uit het casestudiegebied Kanaalkant, bedrijven van elders in de Kanaalkant en bedrijven van elders in de Provincie Antwerpen. Experts konden aansluiten aan de tafel van hun voorkeur.

Verslag tafel 1 – bedrijven uit de Kanaalkant (zone casestudie)

Rond een aantal thema's bleek er onder de aanwezige bedrijven min of meer consensus te zijn. Het gaat om volgende elementen:

- **Infrastructuur:** veilige infrastructuur is een randvoorwaarde om als bedrijf sterk in te zetten op fietsen. Desondanks zijn de aanwezige bedrijven wel positief over de optimalisaties die in het verleden uitgevoerd werden of die in het kader van de fietsostrade langs het kanaal gepland staan. De bedrijven zien wel nog verbetermogelijkheden op vlak van verlichting, ijs- en sneeuwvrij houden van de fietspaden, etc.
- **Parkeren:** de aanwezige bedrijven vangen zelf de parkeervraag van hun vrachtwagens op of zijn bezig met reorganisaties van hun terrein om dit te kunnen doen. Ze merken wel op dat niet alle bedrijven dit doen of kunnen doen en dat er dus op verschillende plaatsen wel overlast ontstaat. Indien vrachtparkeren op het openbaar domein plaats

vindt zou dit gestructureerd moeten gebeuren, bijvoorbeeld met kleurvakken waar vrachtparkeren wel toegelaten kan zijn.

- **Onderbrekingen kanaal:** op dit moment wordt de brug op de Vaartkaai regelmatig onderbroken tijdens de spitsen voor de doorgang van schepen. Dit zou gereduceerd kunnen worden door schepen te laten wachten op het Kanaal en buiten de spitsen de Vaartkaai te onderbreken waardoor de bereikbaarheid voor alle weggebruikers verbetert. Dit dient in onderling overleg tussen de verschillende bedrijven die van de kaai gebruik maken en De Vlaamse Waterweg verder geconcretiseerd te worden.

Daarnaast vroeg De Vlaamse Waterweg nv om ook aandacht te hebben voor de eigenlijke functies van de jaagpaden.

Verslag tafel 2 – bedrijven uit de Kanaalkant (buiten gebied casestudie)

Aan tafel 2 werden nog enkele zaken uit het maatregelenpakket nader besproken, het gaat onder meer om:

- Vrachtparkeren: suggestie om in de vrachtfolder met pictogrammen te werken die nadien ook op het bedrijventerrein terug komen. Ook een gezamenlijke wachtzone voor bedrijven die de eigen vrachtparkeervraag niet kunnen opvangen kan interessant zijn.
- Fietsbeleid: sterker inzetten op meten en communiceren. Onderzoek de effecten van fietsen op absentisme, stressvermindering, etc bij werknemers

Om bedrijven en overheden samen aan tafel te krijgen wordt volgende aanpak vooropgesteld aan deze tafel:

- Aanspreekpunt binnen elk bedrijf rond fietsbeleid (mobiliteitscoördinator, preventieadviseur) aanstellen. Zij zijn contactpersoon met de externe overheid. Zij staan rechtstreeks in contact met een vaste contactpersonen bij de overheid
- Deze contactpersonen komen om de 3 maanden samen in een soort "netwerkmeeeting".
- Belangrijk aandachtspunt: bedrijven dienen rechtstreeks met de fietsers in dialoog te gaan (taak van de interne contactpersoon maar gevoed / geïnspireerd vanuit het netwerk)

Verslag tafel 3 – bedrijven uit de provincie Antwerpen

Aan tafel 3 werd uitvoerig ingegaan op de mogelijkheden van leasefietsen.

Daarnaast werden nog enkele zaken uit het maatregelenpakket nader besproken, het gaat onder meer om:

- Digitaliseren van (bereikbaarheids)informatie: maak alles centraal beschikbaar in een app
- Gevaarlijke punten kenbaar maken met een type schoolroutekaart op maat van bedrijven
- Fietsbuddy's kunnen ook voor bedrijven interessant zijn
- Behoefte aan meer cijfermateriaal om fietsen te promoten: wat zijn de kosten en baten? Verkeersveiligheid blijft daarbij een issue.

3.8 Adviezen voor het draaiboek voor de procesbegeleider

Uit de ronde tafelgesprekken bleek de vooropgestelde methodiek een degelijke werkwijze waarin de meeste bedrijven zich konden vinden en tevreden waren over de mate waarin zij geconsulteerd worden. Aan één van de drie tafels werd echter nog een verdergaand voorstel gedaan (zie verslag tafel 2) waarin bedrijven zich engageren tot een contactpersoon fiets (bvb de preventieadviseur) die samen met andere bedrijven uit de omgeving driemaandelijks samen komen om terug te koppelen met verantwoordelijken van het beleidsniveau.

Hieruit blijkt duidelijk dat naargelang het type bedrijf en de problemen in de omgeving de bereidheid tot samenwerken met de overheid verschillend zal zijn. Het draaiboek voor de procesbegeleider speelt hier op in door de procesbegeleider de vrijheid te geven van hoe intensief de samenwerking en wisselwerking tussen overheid en bedrijven kan/zal zijn. Het zal immers de taak zijn van de procesbegeleider om het enthousiasme en de bereidheid bij de bedrijven aan te voelen en in te spelen op de respons die gegeven wordt. Op die manier wordt het draaiboek geen strikt te volgen proces maar kan de procesbegeleider vrij inspelen op de bereidheid tot samenwerking en engagementen bij de lokale bedrijven.

3.9 Adviezen voor het maatregelenpakket

Uit de post-it sessie kwamen verschillende aanvullingen, toevoegingen of randvoorwaarden bij maatregelen naar boven. Deze werden rechtstreeks in het maatregelenpakket geïntegreerd. Onderstaande tabellen geven een overzicht van de toegevoegde informatie tijdens de post-it sessies.

3.9.1 FIETSBEREIKBAARHEID

1. Fietsbereikbaarheid	
Aantakking fietsrouten netwerk	Fietsdoorsteek bedrijventerrein
	Langs spoorweg Ekeren: aansluiting op Noorderlaan
	Strooiplan tot op werkplek
	Duidelijk plan voor fietsers
Fietsrouten netwerk - ontvlechting	Regel vrachtverkeer
	En-en-verhaal tussen vrachtverkeer en fiets
	Gescheiden in-en uitgang fietsers
	Gemachtigd opzichter
	Ruimtegebruik?
Bereikbaarheid stallingen en fietsveiligheid op de	Fietspeloton
	Aandacht voor sociale veiligheid > verlichting

3.9.2 INFRASTRUCTUUR EN DIENSTEN

2. Infrastructuur en diensten	
Toeleidende routes	Beveilig kruispunten
	Verlichting oversteekplaatsen en trajectverlichting
	Vals gevoel van veiligheid bij defect sensor
	Mogelijkheid om fiets mee te nemen met OV
	Vermijd dodehoekongevallen
	> achteruitgetrokken stopstreep, sneller groen)
	Geen conflictpunten ter hoogte van kruispunt
	Materiaalgebruik
	Paaltjes
	Toestand wegdek
	Haal de laatste reensporen weg
Infrastructurele optimalisaties - comfortverhogen	Fietsdoorsteken
	Proefopstellingen
	Voorrang geven aan fietsers
	Welkom voelen van de fietsers > communicatiemiddelen
Comfortverhogende diensten	Comfort
	Fietsparking dicht bij ingang + vlot bereikbaar

3.9.3 PARKEREN

3. Parkeren	
Afstandsparkeren en last mile	Last-mile deelfietsen
	Gemeente-overschrijdende stadsfietsen
	1 zelfde systeem over de gehele site
	Park and bike met fietskluizen
	Combinatie ov en deelfietsensysteem naar site
	Poolwagens aanschaffen voor woon-werkverplaatsingen
Vrachtwagenparkeren en ruimtegebruik	Zonaal (vrachtwagen)parkeerverbod
	Handhaving
	Parkeerverbod thv kruispunten
	Pro-actief vergunningenbeleid parkeren langs de weg
	Handhaving
	Overnachten + sanitaire voorzieningen + onderhoud
Fietsparkeren en veiligheid	Fietsenstallingen
	Park and bike
	Specifieke ruimte voor speed-pedelecs, bakfietsen...
	Openbare beveiligde fietsenstalling ook voor e-bike
	Op wandelafstand net buiten de site

3.9.4 SIGNALISATIE

4. Signalisatie	
Fietssnelwegen en BFF routes	
Lokale signalisatie	Sensibiliserende signalisatie
	Ontbreekt momenteel
	Horizontale en verticale signalisatie
	Ook richten op fietsers
	Begrijpbaarheid voor buitenlandse bestuurders
Bezoekers en vrachtwagens	Signalisatie voor bezoekers: locatie parking + fietsen
	Ook online beschikbaar stellen
	Aanwezigheid fietspomp e.d.
	Begrijpbaarheid voor buitenlandse bestuurders

3.9.5 FIETSCULTUUR EN CAMPAGNES

5. Fietscultuur en campagnes	
Stedelijke campagnes en reisinformatie	Sensibilisering op stedelijk niveau
	Overtuigen van de wn'ers: testen e-bikes
	Fietscompetities uitwerken + beloningen
	E-bike niet persé sneller, maar wel comfortverhogend
	Fietskaart ruime omgeving
	Fietsbuddy > nieuwe fietsroutes leren kennen
	Fietsroutes digitaal beschikbaar maken
Monitoring en routeinformatie	Monitoring
	Maak kwantitatieve doelstellingen
	PING campagne Brussel > onveiligheid in kaart
Mobiliteitsbeleid en ondersteuning	Folders
	Gezamenlijke uitleendienst/ leasen
	Over heel Europa > welke talen?
	Extra fietsvergoeding bij slecht weer
	Reisadvies werknemers
	Online app voor alle fietsverplaatsingen nodig voor persoonlijk advies
	Overzicht meest fietsveilige routes + alternatieven
	Ontmoedig bedrijfsvoertuig
	Voldoende aandacht voor eigenheden kanaal

3.9.6 INSPRAAK EN OVERLEG

6. Inspraak en overleg	
Meldpunten - knelpunten	
Parkmanagement	Werk met mobility ambassadors
	Overleg met andere bedrijven
Inspraak werknemers	Themaworkshops
	Workshop verkeersveiligheid (vb. Safe2Work)
	Best practices en ideeën
	Werkgroep mobiliteit en eventueel werkgroep fiets
	> bestaande uit wn'ers, teamverantw., beleid...

3.10 Adviezen voor de zone Dokske

Uit de bilaterale gesprekken die met de verschillende bedrijven gevoerd werden kunnen een aantal terugkerende adviezen voor de zone van de casestudie gedestilleerd worden. Enkel op basis van de bilaterale gesprekken en de – eerder algemene - workshop is het evenwel niet mogelijk een volledig pakket aan gewenste maatregelen op te lijsten. Hiervoor was het aantal bedrijven ofwel te klein (bijvoorbeeld: centrale vrachtwagenparking) ofwel bleek het draagvlak voor een maatregel heel uiteenlopend (bijvoorbeeld enkelrichtingsverkeer in de Eugene Meeusstraat).

De adviezen die hierna volgen zijn adviezen die na een eerste aftoetsing op basis van bilaterale gesprekken relevant zijn voor verschillende bedrijven binnen de Kanaalkant.

In een late fase zal de studie verder worden uitgebreid. Op deze manier kan de studie praktijkproof worden. In de stuurgroep Kanaalkant van 22/12/2017 werd de beslissing om dit vervolgproces op te zetten goedgekeurd.

3.10.1 FIETSBEREIKBAARHEID

In de verschillende gesprekken kwam de fietsostrade langs de Vaartkaai steevast terug als knelpunt. De verschillende oversteeklocaties waar de fietsostrade van noord- naar zuidzijde van de Vaartkaai wisselt en omgekeerd worden zowel door fietsers als door automobilisten als knelpunten aanzien.

Daarnaast is er ook een gebrek aan aansluitingen vanop deze fietsostrade. De oversteekbaarheid van de Vaartkaai wordt als problematisch ervaren. Bovendien hebben fietsers geen aansluitend netwerk om vanaf de fietsostrade tot bij het eigen bedrijf te geraken. Op basis van de bedrijfsbezoeken blijkt dit ook uit de routes die de werknemers verkiezen. De meerderheid van de fietsers zou eerder vanuit het noorden (N1 / Bredabaan) de bedrijvenzone binnenfietsen.

De heraanleg van deze fietsostrade langs de Vaartkaai is reeds voorzien. Belangrijk zijn echter ook de oversteeklocaties waar fietsers aansluiting moeten kunnen vinden richting het bedrijf. Gelet op de moeilijke oversteekbaarheid wordt er voor fietsers bij voorkeur een middenberm voorzien om gefaseerd over te kunnen steken.

Op bedrijfsintern niveau is er op dit vlak een zeer sterke differentiatie. Sommige bedrijven beschikken over een toegang voor fietsers die losgekoppeld is van routes voor vrachtverkeer (Paniflower), terwijl andere bedrijven niet de nodige ruimte hebben om deze ontvlechting te voorzien (Tanktransport Thys, Aveve).

Eventuele optimalisaties op bedrijfsintern vlak hangen samen met de bereidwilligheid van nabijgelegen bedrijven om hier iets aan te veranderen.

Om de multimodale bereikbaarheid ter hoogte van de Vaartkaai te optimaliseren zou het aantal onderbrekingen door de brug voor het dok beperkt kunnen worden tijdens de spitsperiodes. Dit kan door schepen te laten wachten op het Kanaal en buiten de spitsen de Vaartkaai te onderbreken.

In overleg met de Vlaamse Waterweg en alle bedrijven die gebruik maken van de dokken dient het draagvlak nagegaan te worden alsook onder welke modaliteiten dit mogelijk is

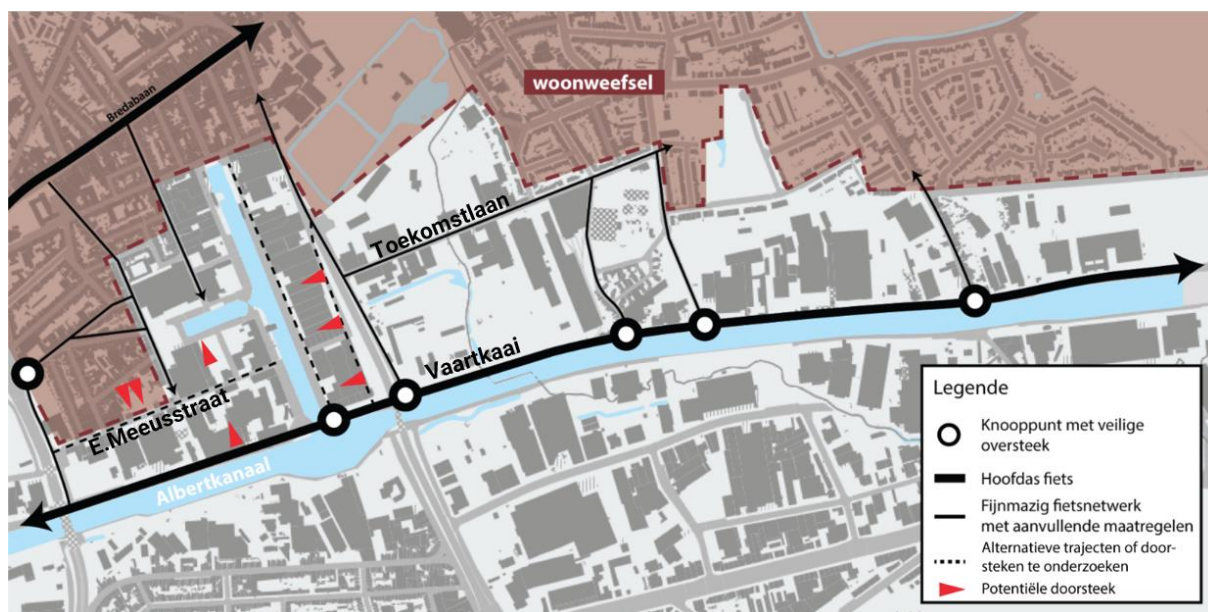
3.10.2 INFRASTRUCTUUR EN DIENSTEN

Gezien het gebrek aan fietsroutes die aansluiten op de fietsostrade worden bij voorkeur een aantal assen die aansluiten op deze fietsostrade geoptimaliseerd voor fietsverkeer. Het ene wegsegment laat dit gezien de ligging, de bedrijfstoegangen of de aanwezige activiteiten al meer een aangepaste inrichting toe dan het andere.

Op basis van de eigenschappen van elk wegsegment werd een onderscheid gemaakt tussen enerzijds assen waar optimalisaties voor fietsers mogelijk zijn en anderzijds assen waar het verkeerssysteem herdacht dient te worden of er behoefte is aan een onderzoek naar alternatieve bedrijfstoegangen en doorsteken. Om deze afweging te maken werden volgende parameters gehanteerd:

- Feedback uit de bilaterale gesprekken. Zo werd de Westkaai met intensieve laad- en losbewegingen tussen het dok en de bedrijven niet weerhouden in het netwerk
- Eigenschappen van het wegsegment (breedte, aan- of afwezigheid parkeerstrook, fietspad, ...)
- Inplanting, vormgeving en aantal toegangen langs het wegsegment
- Ligging van de bedrijven ten opzichte van de Bredabaan en de Vaartkaai

Op basis van deze karakteristieken geeft onderstaande kaart een eerste mogelijke categorisering van het fietsnetwerk weer met een onderscheid in assen voor fietsverkeer, assen waar ondersteunende maatregelen nodig zijn voor fietsverkeer en assen waarvoor alternatieven dienen gezocht te worden onder de vorm van doorsteken, herinrichtingen enz.



Figuur 83: categorisering van de assen volgens potentieel als fietsas

Op basis van de bilaterale gesprekken bleek het moeilijk te zijn om zonder verdere dialoog draagvlak te vinden voor een herwerkt verkeerssysteem met op bepaalde assen verkeer in enkele richting. Het voorstel om bijvoorbeeld in de Eugeen Meeusstraat een lussensysteem in te voeren met aansluiting op de Vaartkaai kwam tot stand in dialoog met Tanktransport Thys terwijl dat bij IDP als onhaalbaar beschouwd werd.

De beschikbare ruimte, infrastructuur of werking van bepaalde bedrijven laat op verschillende assen niet toe om veel optimalisaties voor fietsers aan te brengen. Op deze assen kan er dan ook best ingezet worden op een ontvloten netwerk via alternatieve bedrijfstoegangen voor fietsers of doorsteken en terreinherinrichtingen die ervoor zorgen dat fietsers bepaalde assen kunnen vermijden. Dit dient verder in detail onderzocht te worden op basis van de huidige eigendomsstructuren en opportuniteiten

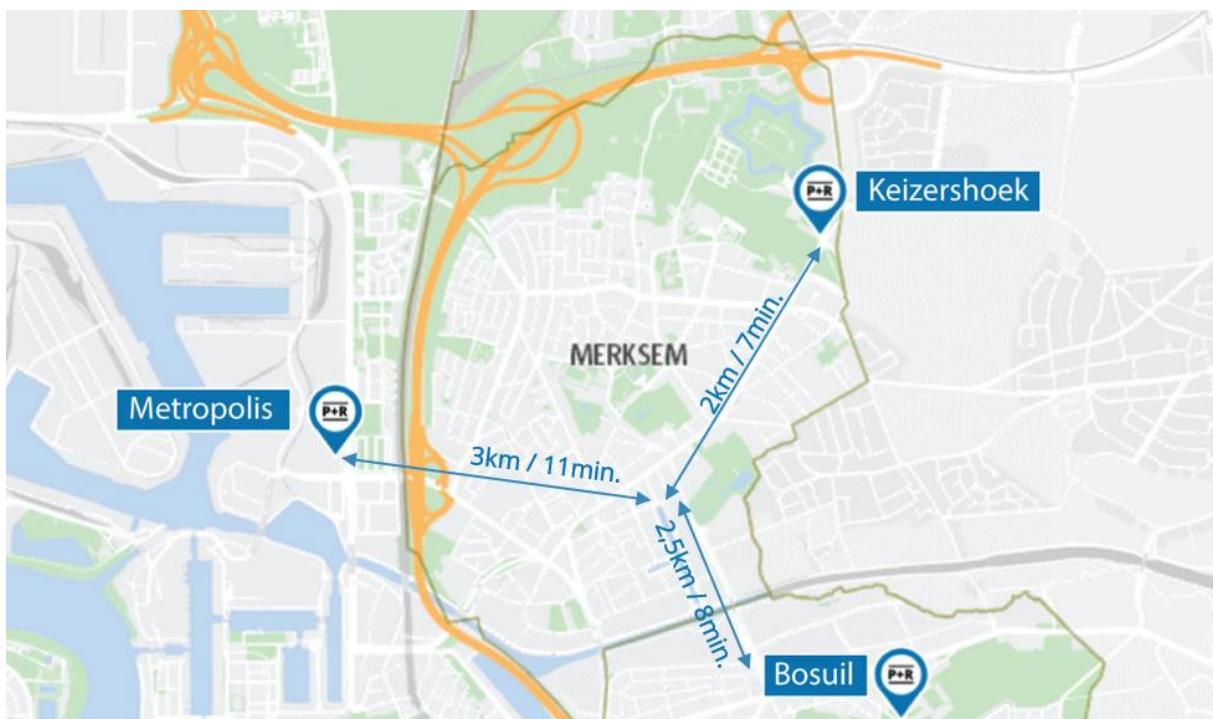
Voor een herinrichting van het verkeerssysteem dient voldoende draagvlak verworven te worden. Hiervoor is een gezamenlijke workshop met alle betrokken bedrijven vereist.

3.10.3 PARKEREN

Bij de verschillende bedrijven die aangedaan werden tijdens de bilaterale gesprekken kon geen wezenlijk potentieel vastgesteld worden voor een gecentraliseerde vrachtwagenparking. Verschillende van de bezochte bedrijven beschikken over een eigen parking (DeVree, Thys, ...).

Gelet op de verschillende wegenwerken in de omgeving van de Kanaalkant is er bij bedrijven die overwegend volgens de kantooruren werken wel een zekere angst voor een moeilijke bereikbaarheid. Daarbij zal voornamelijk het einde van het traject, de laatste 2 à 3 kilometer moeilijk verlopen. In overleg met DeVree groeide het idee om de dichtstbijzijnde P+R's beter te faciliteren om vanaf daar de last mile(s) met de fiets af te leggen. Dat kan onder de vorm van het voorzien van deelfietsen (bvb Blue Bike) of het voorzien van beveiligde fietsenstallingen waar de werknemers de eigen wagen kunnen achterlaten.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de relevante P+R's in de omgeving van de Kanaalkant. Vooral P+R Keizershoek biedt een vlotte verbinding met de Kanaalkant.



Figuur 84: park and rides die inzetbaar zijn om de Kanaalkant met de fiets te bereiken

Park and Bikes bieden zeker tijdens de verschillende wegenwerken voor sommige bedrijven een goed alternatief. Binnen het casestudiegebied is het aantal bedrijven echter beperkt en bovendien werd slechts een deel van deze bedrijven gehoord. Er dient een kosten-baten analyse gemaakt te worden die de meerwaarde voor bedrijven in de volledige kanaalkant nagaat. Breder dan louter voor het gebied van de casestudie

Op vlak van vrachtwagenparkeren bestaat er een sterke diversiteit van aanpak naar gelang het bedrijf. Sommige bedrijven vangen zelf de parkeervraag van hun vrachtwagens op, ook al vraagt dit de nodige investeringen. Andere bedrijven doen dit niet waardoor de impact van hun vrachtverkeer veel groter is op het openbaar domein.



Figuur 85: Vrachtwagen van IDP geparkeerd op het openbaar domein vlakbij de bedrijfssite

Er is een zeer grote diversiteit in de aanpak van vrachtwagenparkeren van bedrijf tot bedrijf. Sommige bedrijven gaan zo ver dat ze zelfs informatiefolders voor de chauffeurs maken terwijl andere bedrijven het volledige vrachtwagenparkeren afwentelen op het openbaar domein.

Op basis van de bilaterale gesprekken is er te weinig vraag naar een centrale vrachtwagenparking binnen het casestudiegebied. Slechts één bedrijf beschikt niet over een eigen vrachtwagenparking. Mogelijks is deze vraag wel voldoende groot indien het gebied open getrokken wordt naar de volledige Kanaalkant.

Daarnaast wordt vrachtwagenparkeren ook beter uniform aangepakt over de volledige zone. Locaties waar vrachtwagenparkeren slechts een beperkte impact heeft en getolereerd kan worden worden duidelijk gemarkeerd, bijvoorbeeld met gekleurde vlakken en/of logo's die universeel begrijpbaar zijn. Op een meertalige infobrochure op Michelinkaartformaat wordt alle informatie nog eens gebundeld. De logo's uit de folder komen dan overeen met de logo's op het terrein. Ook een centraal fysiek informatiebord bij het binnenrijden van de zone kan een meerwaarde zijn op dit vlak.

3.10.4 SIGNALISATIE

Op dit moment is er geen signalisatie voor fietsers, voornamelijk ten gevolge van een onvolledig fietsnetwerk. Indien de vooropgestelde categorisering binnen het bedrijventerrein gevolgd wordt kan een beperkt netwerk ontstaan van functionele doorsteken en assen die meer voorzien zijn op fietsverkeer dan andere. Dit netwerk wordt bij voorkeur dan ook kenbaar gemaakt, minstens door middel van fietskaarten en optioneel ook met de nodige signalisatie

Een fietsroutekaart voor de Kanaalkant met aanduiding van de veiligste routes en de grootste knelpunten kan voor veel fietsers een meerwaarde zijn. Opnieuw is deze maatregel wellicht sterker indien hij voor de volledige Kanaalkant uitgerold wordt en niet beperkt blijft tot het casestudiegebied.

3.10.5 FIETSCULTUUR EN CAMPAGNES

Tijdens de bilaterale gesprekken bleken verschillende bedrijven wel open te staan om mee te draaien in een fietscampagne. Geen enkel bedrijf zag zich daar evenwel zelf het initiatief voor nemen. Indien er binnen de Kanaalkant campagnes opgezet worden rond fietsbeleid zal dit dus overkoepelend moeten gebeuren.

Uit de bilaterale gesprekken bleek dat één van de knelpunten om het bestaande fietspotentieel aan te boren bestaat uit bedrijfsleiders die niet of slechts beperkt open staan voor verandering. Dit wil evenwel niet zeggen dat hun personeel niet aangezet kan worden om te fietsen, alleen zal het niet vanuit de bedrijfsleiding komen.

Een overkoepelende fietscampagne op niveau Kanaalkant kan ook personeel van dergelijke bedrijven aanspreken en een fietsbeleid binnen de organisatie van onderuit doen groeien. Dit lijkt de meest doeltreffende manier om het bestaande fietspotentieel aan te spreken

3.10.6 INSPRAAK EN OVERLEG

De in dit hoofdstuk vooropgestelde optimalisaties zijn een eerste aanzet naar mogelijke uit te werken acties. Deze zijn echter niet getoetst bij een grote groep bedrijven. Er werden geen detailmaatregelen zoals het wijzigen van de circulatie of het invoeren van een lokaal vrachtparkeerverbod vooropgesteld. Hiervoor is een workshop nodig die alle bedrijven samenbrengt en focust op lokale maatregelen.

Anderzijds werd de meer intensieve samenwerking met 3-maandelijkse 'netwerkmeetings' door bedrijven uit de Kanaalkant zelf voorgesteld.

Een verdere verfijning met inspraak voor alle bedrijven in de zone lijkt dan ook een logische vervolgstap. Evenwel op voorwaarde dat er ook vanuit de lokale overheden een akkoord is om bepaalde maatregelen effectief uit te voeren.

Het uitwerken van de casestudie tot een detailniveau met concrete maatregelen die mee door de bedrijven geprioriteerd worden bleek binnen deze studieopdracht niet mogelijk omdat er op beleidsniveau nog geen budgetten voorzien werden.

Indien dit wel het geval is kan een vervolgtraject opgezet worden waarbinnen de in dit hoofdstuk opgelijste acties verder geconcretiseerd worden. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van – al dan niet wederkerige – workshops of netwerkmeetings.

3.10.7 CONCLUSIES VOOR DE CASESTUDIE KANAALKANT

Na een eerste ronde van bilaterale gesprekken kunnen 3 belangrijke conclusies getrokken worden over de gehanteerde methodiek en de belangrijkste struikelblokken om de fietsgeschiktheid in de Kanaalkant te optimaliseren:

1. Verkeersveiligheid is voor veel bedrijven een absolute randvoorwaarde voor veel bedrijven om (actief) in te zetten op een verhoogd fietsgebruik. Dit wil zeggen dat de nodige infrastructurele optimalisaties nodig om het fietspotentieel aan te boren
 - o De huidige en geplande wegenwerken kunnen een modal shift naar meer fietsgebruik veroorzaken. Met de huidige infrastructuur bestaat de kans echter dat werknemers niet blijven fietsen eens autoverkeer opnieuw vlot(ter) mogelijk is. De optimalisatie van de fietsostrade langs het kanaal is reeds voorzien om dit (deels) te ondervangen.
2. Gebrek aan goed cijfermateriaal en een inschatting van het fietspotentieel
 - o Tijdens verschillende bilaterale gesprekken was het gebrek aan kennis over het al dan niet aanwezig zijn van enig fietspotentieel een struikelblok. Het in beeld brengen van het aanwezige fietspotentieel via een overkoepelende organisatie (Nijverheidskring, werkgeversorganisatie, provincie, ...) kan een meerwaarde zijn om in dialoog te gaan
 - o Ook de meerwaarde van fietsende werknemers zou cijfermatig beter in beeld gebracht kunnen worden. Wat is de impact op werknemerstevredenheid? Wat is de impact op ziekteverzuim of verbeterde prestaties?
3. Behoefte aan een fietscultuur binnen de Kanaalkant
 - o Niet alle bedrijven hebben evenveel fietspotentieel of staan even open om fietsen binnen de onderneming aan te moedigen. Via een overkoepelende campagne kan het fietsbeleid binnen ondernemingen van onder uit groeien.
4. Maatregelen opentrekken naar de volledige kanaalkant:
 - o Veel maatregelen zijn een meerwaarde voor de volledige Kanaalkant, zijn krachtiger indien ze voor de volledige zone worden uitgerold of hebben voldoende bedrijven nodig die baat hebben of willen meewerken aan de maatregelen waardoor de uitrol over de volledige Kanaalkant een meerwaarde is.
5. Detailanalyse van infrastructurele optimalisaties
 - o Verschillende assen binnen het casestudiegebied laten niet toe om ingezet te worden als fietsassen. Dit zorgt ervoor dat een heel aantal bedrijven moeilijk bereikbaar is met de fiets. Voor deze locaties dienen doorsteken en alternatieve bedrijfstoegangen voor fietsers in detail onderzocht te worden
6. Binnen de casestudie wordt per thema een aanzet gedaan voor mogelijke actierichtingen. Indien de nodige budgetten voorzien zijn kan er een vervolgoopdracht komen die deze maatregelen verder verfijnt voor de volledige Kanaalkant.