

Ruimte voor de fiets

Fietsen is slim, leuk en snel. Oog in oog met de complexe problemen waar we vandaag met z'n allen voor staan, vormt de fiets een opmerkelijk eenvoudige oplossing. Fietsen is gezond, vervuult niet, stoot geen CO₂ en neemt weinig ruimte in. Bovendien is het goedkoop voor gebruiker én overheid. Geen enkele andere vervoerswijze weet zoveel positieve maatschappelijke impact te combineren. Het is dan ook logisch om de fiets als basisschakel te zien van een duurzaam mobiliteitssysteem.

Doelstellingen

- Tegen 2020 wil de Fietsersbond dat **20% van alle verplaatsingen** in Vlaanderen met de fiets gebeuren. Voor afstanden onder de 5 km moet dat aandeel op 45% liggen voor het woon-werkverkeer, en op 50% voor het woon-schoolverkeer.
- De Fietsersbond wil dat fietsen de **meest veilige manier** wordt om je te verplaatsen. Met de fiets moet het risico op een ongeval per gefietste kilometer kleiner zijn dan bij verplaatsingen met andere vervoersmiddelen.
- Waar fietsers rijden moet de **luchtkwaliteit** voldoen aan de Wereldgezondheidsnormen.

Maatregelen per beleidsdomein

Fiscale sturing verplaatsingsgedrag

- Algemeen verplichte en verhoogde (30 eurocent) fietsvergoeding
- Lagere RSZ voor fietsende werknemers en lagere RSZ voor bedrijven met fietsende werknemers.
- Een mobiliteitsbudget als volwaardig alternatief voor een bedrijfswagen. De keuze voor fietsgebruik - al dan niet gecombineerd met openbaar vervoer en autodelen - moet fiscaal veel voordeliger zijn voor zowel werknemer als werkgever. Details in ons uitgebreid memorandum.
- Verhoogde aftrekbaarheid voor bedrijven voor alle fietsgerelateerde kosten, inclusief onderhoud en fietsvergoedingen.
- Invoering vóór 2020 van de slimme kilometerheffing, om te komen tot bewuster en meer gestuurd verplaatsingsgedrag. In afwachting van de uitvoering moeten verplaatsingen met niet-duurzame vervoersmodi worden teruggedrongen via de bestaande taksmechanismen, zodat meer mensen de fiets nemen en fietsen in gemengd verkeer aangenamer wordt.

Ruimtelijke ordening

Het nieuwe Beleidsplan Ruimte en de daaruit volgende reglementering moet volgende elementen expliciet opnemen:

- **Bijkomende woongelegenheden** moet aansluiten bij het bestaande stedelijk weefsel, en gelegen zijn in de buurt van bestaande voorzieningen en bij multimodale knooppunten. Monofunctionele verkavelingen zijn te vermijden.
- **Grootschalige voorzieningen** zoals kantoorcomplexen, shoppingcentra en campussen van het hoger onderwijs (dienstensector) kunnen enkel worden ingeplant in de omgeving van een bestaand multimodaal knooppunt, met zwaartepunt op OV en fiets.
- De fietsbereikbaarheid van **nieuwe projecten** moet gegarandeerd zijn. Nog voor de ingebruikname moet er hoogwaardige fietsinfrastructuur aanwezig zijn.

Infrastructuur

- Invoering **30/50/70-principe** als hefboom om sneller de veiligheid van fietsroutes te verhogen. De aanwezige fietsinfrastructuur bepaalt het snelheidsregime.
- Gerichte en snelle investeringen in **fietsroutes en fietssnelwegen**. Focus op centrumsteden, Brussel en de onmiddellijke rand: daar zijn de meeste verplaatsingen en valt ook het meeste winst te halen. De Fietsersbond vraagt jaarlijks minimum 200 miljoen investeringen vanuit het Vlaamse Gewest, met een juiste investeringsbalans tussen het invullen van missing links (70%) en de opwaardering van de bestaande minderwaardige infrastructuur (30%):
 - 25 miljoen euro voor het Fiets-GEN rond Brussel
 - 15 miljoen voor fietssnelwegen rond Antwerpen
 - 15 miljoen voor fietssnelwegen rond Gent
 - 50 miljoen voor fietssnelwegen rond de overige centrumsteden
 - 100 miljoen euro voor het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk in de rest van Vlaanderen
- Uitvoering van **fietsroute-audits** in heel Vlaanderen om gericht te investeren in de verbetering van het bestaande netwerk. Alle investeringen gebeuren met meetbare kwaliteitsdoelstellingen voor veiligheid, breedte en trillingscomfort. Er is jaarlijks rapportering van de vooruitgang.
- **Ontvlechting** van fiets- en autonetwerk als garantie voor veiligere en aangenamere fietsroutes.
- Toepassing van het principe dat de fiets de snelste en meest comfortabele vervoersoptie moet zijn binnen de **steden**, en van de **stadsrand** naar het centrum.
- Uitbouw **stations** tot multimodale knooppunten van OV, fietsverbindingen en autodelen. In voorsteden **transferia** voorzien om snel en vlot van de ene modus op de andere over te schakelen. Voldoende, comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen zijn hier een must.
- Realisatie fijnmazig **fietsparkeernetwerk**: gewestelijke minimumnormen invoeren voor het aantal fietsstalplaatsen en fietsparkeerplaatsen bij de bouw of verbouwing van kantoren, winkels en flatgebouwen,...
- **Structurele samenwerking** en overleg met de Fietsersbond. De Fietsersbond moet deel uitmaken van het Fietsteam.

Sensibilisering, gezondheidszorg, educatie & onderzoek

- Elk jaar 2 mediacampagnes koppelen aan de **positieve aspecten** van fietsen. Focus op fietsen als prettig, slim, sociaal en onderdeel van een gezonde levensstijl.
- Elk jaar 2 grote campagnes langs de weg gericht op **automobilisten** over gedrag tgo fietsers
- Elk jaar minstens 1 campagne naar **fietsers** over o.a. dode hoek, fietsdiefstal...
- **Wetenschappelijk onderzoek** ter waarde van 2 miljoen euro/jaar rechtstreeks gericht op de voordelen van fietsen voor gezondheid, milieu, economie,... en brede publicatie van resultaten.
- Praktisch gerichte **mobilitateducatie** met focus op duurzaamheid en fietsgebruik opnemen in de vakspecifieke eindtermen van het secundair onderwijs
- Verbeterde en correcte **registratie van fietsongevallen** en aansluitend diepteonderzoek naar de oorzaken van ongevallen met fietsers, bij eenzijdige ongevallen, en bij specifieke doelgroepen
- Fietsen als integraal onderdeel van het **gezondheidsbeleid**, bijv. met doelstellingen in de bestrijding van obesitas, hart- en vaatziekten, stress,...

Lees ons uitgebreide memorandum
met details per beleidsdomein op
fietsersbond.be/memorandum2014