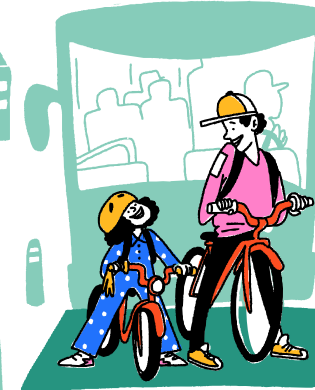


# DE FIETS, VANZELFSPREKEND VOOR IEDEREEN

IK WIL MIJN  
FIETS VEILIG  
KUNNEN STALLEN



IK WIL FIETS EN  
OPENBAAR VERVOER  
VLOT KUNNEN COMBINEREN



IK WIL ME  
VEILIG VOELEN  
OP DE FIETS

IK WIL LEREN  
FIETSEN IN HET  
VERKEER



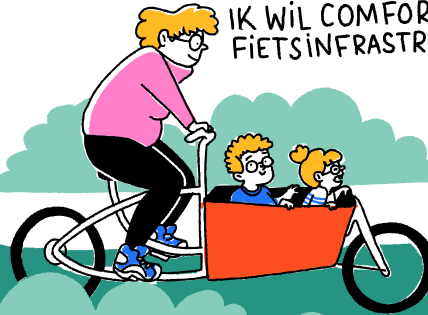
IK WIL KUNNEN BESCHIKKEN  
OVER EEN FIETS,  
ALTIJD EN OVERAL



IK HEB EXTRA  
MOTIVATIE NODIG  
OM MEER TE  
FIETSEN



IK WIL COMFORTABELE  
FIETSINFRASTRUCTUUR



IK WIL EEN  
ECHT FIETSBELEID



Odile  
BREC

GRACIQ  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Fietsersbond  
voor fietsers, door fietsers

# MEMORANDUM

## MEMORANDUM - Prioriteiten

<b>Prioriteiten voor België</b>	<b>3</b>
Stimuleer de combinatie fiets-trein-fiets	3
Bestrijd fietsdiefstal echt	4
Maak een nieuw Belgisch fietsplan	5
<b>Prioriteiten voor Vlaanderen</b>	<b>6</b>
Maak de gewestwegen echt veilig voor fietsers	6
Blijf investeren in infrastructuur én mensen	7
Herverdeel de ruimte	7
<b>Prioriteiten voor Brussel</b>	<b>8</b>
Realiseer veilige en coherente fietsinfrastructuur	8
Zet in op fietsparkeren in de buurt en op de bestemming	9
Creëer een fietsoplossing voor iedereen	10

Fietsen zou voor iedereen vanzelfsprekend moeten zijn, maar er zijn heel wat obstakels die dit vandaag in de weg staan. Het Fietsersbond memorandum is een oproep om in te zetten op maatregelen die deze obstakels wegnemen. Voor elk obstakel hebben we, samen met onze Franstalige partner GRACQ, concrete en gedetailleerde voorstellen uitgewerkt waar de verschillende beleidsniveaus mee aan de slag kunnen.

## Noden van de fietser

<b>"Ik wil mijn fiets veilig kunnen stallen"</b>	<b>13</b>
<b>ACTIES</b>	<b>13</b>
<b>"Ik wil fiets en openbaar vervoer vlot kunnen combineren"</b>	<b>14</b>
<b>ACTIES</b>	<b>15</b>
<b>"Ik wil me veilig voelen op de fiets"</b>	<b>15</b>
<b>ACTIES</b>	<b>16</b>
<b>"Ik wil leren fietsen in het verkeer"</b>	<b>18</b>
<b>ACTIES</b>	<b>18</b>
<b>"Ik wil kunnen beschikken over een fiets, altijd en overal"</b>	<b>18</b>
<b>ACTIES</b>	<b>19</b>
<b>"Ik heb extra motivatie nodig om meer te fietsen"</b>	<b>19</b>
<b>ACTIES</b>	<b>20</b>
<b>"Ik wil een comfortabele fietsinfrastructuur"</b>	<b>21</b>
<b>ACTIES</b>	<b>22</b>
<b>"Ik wil een echt fietsbeleid"</b>	<b>23</b>
<b>ACTIES</b>	<b>24</b>

### COLOFON

Coverbeeld © De Fietsersbond & Le Gracq  
 Illustraties Odile Brée  
 Concept & coördinatie De Fietsersbond  
 Redactie Thomas Deweer & Wies Callens  
 Copywriting Ilse Criel  
 Vormgeving Valerie Breugelmanns  
 Verantwoordelijke uitgever Werner Lievens, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel  
[info@fietsersbond.be](mailto:info@fietsersbond.be)  
[www.fietsersbond.be/memorandum](http://www.fietsersbond.be/memorandum)  
 Tel. 02 502 68 51



## Prioriteiten voor België

### Stimuleer de combinatie fiets-trein-fiets

Veilige fietsenstallingen zijn essentieel om het aantal fiets-trein-fiets-reizigers de hoogte in te krijgen. Elke fietser wordt blij van een droge, diefstalveilige en comfortabele parkeerplaats. Het niet veilig en comfortabel kunnen parkeren van een fiets is dan weer een rem op het fietsgebruik.

De **NMBS heeft hierin een cruciale rol te spelen**, door te investeren in bewaakte en comfortabele fietsenstallingen aan de stations. Op die manier beantwoorden ze bovendien aan de vraag naar meer fietsparkeerplaatsen voor buurtbewoners. Een win-win dus: meer fiets-trein-fiets-reizigers én tevreden buurtbewoners.

De federale overheid sloot in 2023 een beleidsovereenkomst met de NMBS waarin de krijtlijnen voor de komende 10 jaar werden uitgetekend. Dit is de concrete vertaling van de **Spoorvisie 2040, het toekomstplan voor de Belgische spoorwegen**. We juichen alvast toe dat de NMBS zich er in dit plan toe verbindt om de fietsparkings in de treinstations uit te breiden.

Toch stellen we vast dat veel stations niet aan de huidige vraag, noch aan de toekomstige stijgende vraag rond capaciteit, veiligheid en comfort, voldoen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de drie grote stations van onze hoofdstad Brussel. Ook aan de stations in het zuiden van ons land en in de kleinere stations in Vlaanderen ziet het fietsparkeerbeleid er allesbehalve rooskleurig uit. Goede voorbeelden als het station van Leuven en Gent Sint-Pieters bewijzen nochtans dat het wel degelijk kan.

De NMBS en de federale overheid spelen, in overleg met de lokale overheden, een belangrijke rol in het vervullen van de plaatselijke behoeften. **De Fietzersbond en de GRACQ vragen om de komende vijf jaar:**

- De daad bij het woord te voegen en de nodige **middelen** in te zetten.
- Een centraal **aanspreekpunt** binnen de NMBS aan te stellen die voldoende kan wegen om de prioriteiten op het terrein te vertalen.
- Te investeren daar **waar de nood het hoogst is**, en niet daar waar nieuwe fietsenparkings het eenvoudigst te realiseren zijn.

Een fietsenparking die naam waardig moet volgens ons:

- **Eenvoudig en vlot toegankelijk** zijn. Zowel vanuit de



naar inhoud

wijk waar het station is ingebed als vanuit het station, voor zowel treinreizigers met een abonnement als voor occasionele gebruikers en buurtbewoners.

- Voldoende **capaciteit voor ieder type fiets** hebben: elk moment van de dag moet er plek zijn voor verschillende soorten fietsen.
- Voldoende **bescherming** bieden tegen weersomstandigheden en andere bronnen van slijtage.
- **Fietsdiefstalveilig** zijn.

## Bestrijd fietsdiefstal echt

We hebben er lang op moeten wachten, maar tegen de zomer van 2024, rond de periode dat België naar de stembus trekt, kunnen fietsen geregistreerd worden op het platform MyBike. Dat **centraal fietsregister** koppelt een fiets automatisch aan de eigenaar door middel van het framenummer en een sticker. Dit is een belangrijk instrument, als je weet dat de politie gestolen fietsen momenteel moeilijk kan terugbezorgen aan de rechtmatige eigenaar. Fietsdieven verkopen nu nog te vaak zorgeloos tweedehands fietsen door, waarbij de koper niet kan achterhalen of het om een gestolen exemplaar gaat.

Voor de realisatie van MyBike slaat het federaal niveau de handen in elkaar met de drie gewesten. De gewestelijke overheden zorgen voor een **gebruikersplatform en de**

**verdeling van de stickers met het uniek registratienummer** om op het frame van de fiets te kleven. De federale overheid beheert de gegevens en stelt ze beschikbaar voor justitie en politie.

Een centraal fietsregister was een prioriteit voor de Fietsersbond en GRACQ bij de vorige verkiezingen in 2019. We zijn dan ook verheugd dat MyBike er eindelijk is. Om er echt een succes van te maken is het essentieel dat er werk gemaakt wordt van:

- Het **bekendmaken van dit platform in alle gewesten** met een promotie- en sensibiliseringscampagne.
- **Integratie in het werk van de politiezones.** MyBike heeft het potentieel een belangrijk hulpmiddel te zijn in de strijd tegen fietsdiefstal die de politie voert. Dit kan zowel proactief door te sensibiliseren en verdachte transacties te verifiëren, alsook door reactief klachten van fietsdiefstallen op te volgen en gestolen fietsen aan de rechtmatige eigenaar te linken.
- **Integratie in het werk van justitie.** Het is de taak van het parket om misdrijven op te sporen. Door een tekort aan middelen werd er tot op vandaag weinig werk gemaakt van de strijd tegen fietsdiefstal. De komst van MyBike en het wettelijk kader dat het mogelijk maakt om lokfietsen in te schakelen zijn belangrijke instrumenten om fietsdiefstal te bestrijden.



naar inhoud

Het is voor de Fietsersbond en GRACQ een prioriteit om van deze eerste stappen een succes te maken. Nadien moet ook werk gemaakt worden van:

- De **automatische registratie van nieuwe fietsen** op MyBike
- Een **Europese samenwerking** over de landsgrenzen heen

Wie het slachtoffer werd van een fietsdiefstal is daarna minder geneigd om te fietsen en een nieuwe fiets te kopen, laat staan om dagelijks te fietsen. Diefstal is dus een rem op fietsgebruik. De fiets is voor steeds meer mensen het belangrijkste vervoermiddel. Als de fiets wegvalt, kan dit grote gevolgen hebben op de mobiliteit van het slachtoffer. De strijd tegen fietsdiefstal moet daarom een prioriteit zijn. Het succes van MyBike zal hiertoe bijdragen.

## Maak een nieuw Belgisch fietsplan

De federale overheid kwam in 2021 voor de allereerste keer met een **actieplan ter promotie van de fiets: BeCyclist**. Iedere minister en staatssecretaris beschikt over hefboomen om het gebruik van de fiets te stimuleren. BeCyclist maakt dit concreet met **52 maatregelen** binnen de verschillende domeinen waar de federale rege-

ring verantwoordelijk voor is. In plaats van enkel naar de minister van mobiliteit te kijken, is het aan de volledige regering om samen werk te maken van een geïntegreerd fietsbeleid.

Een nationaal fietsplan is een belangrijk instrument mét aantoonbaar resultaat. Het resulteerde in een centraal fietsenregister, de verbetering van de fietsvergoeding en de herziening van de wegcode.

De Fietsersbond en GRACQ vragen om **deze oefening ook voor de periode 2025 – 2029 te herhalen**. Een fietsplan moet een vaste oefening zijn aan het begin van iedere legislatuur. Bovendien moet het plan meer zijn dan een intentieverklaring. Er is nood aan:

- Voldoende middelen. De voorgestelde maatregelen mogen niet bij mooie intenties blijven. Door de nodige financiële en menselijke middelen toe te wijzen zal ook effectieve voortgang geboekt worden.
- Het betrekken van verschillende belanghebbenden. Net zoals verschillende ministers en staatssecretarissen heel wat kunnen betekenen voor de promotie van de fiets, kunnen ook uiteenlopende organisaties, verenigingen, bedrijven en onderzoeksinstellingen een bijdrage leveren. Het is belangrijk om een breed netwerk vanaf het begin te betrekken. De evaluatie en het



bewaken van de voortgang kan in dialoog vanuit deze coalitie gepiloteerd worden.

Naast het federale niveau maken ook de drie regio's werk van een fietsbeleid. Een nieuw Belgisch fietsplan moet ook hiermee rekening houden. Brussel, Vlaanderen en Wallonië, iedere minister en staatssecretaris, net als de verschillende organisaties en instellingen met expertise ter zake die dit land rijk is, kunnen een bijdrage leveren om van België een echt fietsland te maken.

## Prioriteiten voor Vlaanderen

### Maak de gewestwegen echt veilig voor fietsers

Op 30 januari 2024 werd in Gent een debat georganiseerd door Veilig 9040, het Netwerk Duurzame Mobiliteit en de lokale afdeling van de Fietsersbond. De centrale vraag die avond was helder: "Hoe maken we steenwegen veiliger voor iedereen?". Vijf politici gingen in debat. Iedereen in het panel was het erover eens dat de **steenwegen uit de jaren 60 in stedelijk gebied niet langer vol-**doen. Het begrip 'invalswegen' legt een te sterke nadruk op de bovenlokale mobiliteit, wat onrecht doet aan de lokale woonomgeving. Steenwegen hebben meerdere

functies op vlak van mobiliteit, voor diverse soorten verplaatsingen, diverse doelgroepen en diverse vervoerswijzen. Ook als publieke ruimte, ontmoetingsruimte, buitenruimte van woningen, concentratie van voorzieningen en winkels, hebben steenwegen een rol. Het zijn dus volwaardige stedelijke straten die we terug meer betekenis voor 'de mensen' willen geven.

Gewestwegen doorkruisen niet alleen woonomgevingen, ze vormen vaak echte barrières. Ook voor fietsers zijn dit geen evidente plaatsen om over te steken. We vragen de volgende Vlaamse regering dan ook om daar met grote prioriteit werk van te maken.

- Maak dringend gewestwegen in **woonkernen** veilig voor de bewoners. De focus moet niet op doorstroming liggen, maar op ruimte waar bewoners veilig de straat kunnen oversteken. Verlaag daar de snelheid naar 30 km/u.
- Investeer in **veilige fietspaden** langs gewestwegen. Fietspaden die afgescheiden zijn en breed genoeg om comfortabel en beschermd te fietsen.
- Volg de **richtlijnen en voorschriften** bij de aanleg van de fietsinfrastructuur die in het vernieuwde Vademecum Fietsvoorzieningen helder opgelijst staan.
- Pak de barrière-werking aan door veilige **fietsoversteekplaatsen** te ontwerpen.



naar inhoud



- Creëer een **fast team** binnen de administratie met een focus op de gewestwegen en de nodige fietsinfrastructuur.

## Blijf investeren in infrastructuur én mensen

De Vlaamse overheid verhoogt de investeringsmiddelen voor fietsinfrastructuur tot 500 miljoen euro. Dit zijn zowel subsidies en fondsen als eigen investeringen (incl. onteigeningen). Daarnaast wordt capaciteit voor het projectmanagement voorzien, o.a. door een herevaluatie van geplande infrastructuurwerken. Ook de middelen voor het Fietsfonds worden verhoogd en afgestemd op de reële behoeften en de geplande projecten bij provincies, steden en gemeenten. Lokale overheden plannen hun investeringen in het openbare domein vanuit een focus op het stimuleren van duurzame mobiliteit (wandelen, fietsen, openbaar vervoer) en verkeersveiligheid.

## Herverdeel de ruimte

Het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen kan nodig zijn om het omrijden voor fietsers te beperken en de open mazen in het fietsnetwerk te verkleinen. Nu moeten fietsers nog te vaak omrijden of alsnog de auto nemen voor hun verplaatsing.

Vlaanderen heeft met circa 5 km weg per vierkante kilometer het dichtste autowegennet van Europa (op Malta na). Dit biedt zeer veel mogelijkheden voor **extra fietsinfrastructuur**. Bij de keuze van een tracé voor een nieuwe fietsverbinding moet daarom maximaal voorrang gegeven worden aan fietspaden op of naast bestaande autowegen. In het verleden werden autowegen te vaak ingericht voor een betere autodoorstroming en niet voor een maximale verkeersveiligheid voor fietsers, denk maar aan de 'moordstrookjes'.

Om de modal shift te verwezenlijken moet in de eerste plaats de ruimte voor het autoverkeer herverdeeld worden in het voordeel van fietsers. Dit sluit volledig aan bij het STOP principe: eerst stappers, dan trappers, vervolgens openbaar vervoer en dan pas privaat autoverkeer. Dat **STOP principe** mag geen algemeen principe blijven, maar moet ook concreet toegepast worden op de inrichting van autowegen. Nu worden fietsverbindingen al te vaak weggedrongen naar de open ruimte en de natuur, omdat het beleid de overmatige ruimte voor autoverkeer niet wil afbouwen of geen parkeerplaatsen wil schrappen. De auto blijft nog te veel het uitgangspunt bij het ontwerpen of herinrichten van straten. De restruimte wordt toegerekend aan trappers en stappers. Dat moet in de nabije toekomst echt wel omgekeerd.



naar inhoud

Dit is niet enkel van toepassing op grotere wegen, maar ook op lokale en landelijke wegen. Het Ruimte Rapport toont aan dat in zowat elke Vlaamse gemeente lokale wegen zonder adressen of verbindende functies aanwezig zijn. Het gaat om **maar liefst 18.000 km functioneloze wegen**. Deze landelijke wegen kunnen, al dan niet na ontharding, gereserveerd worden voor fietsers of onderdeel worden van het netwerk van trage wegen.

Dat kan door een knip voor autoverkeer te voorzien of met een tractorsluis, zodat landbouwverkeer mogelijk blijft. We willen hierbij de fietsroutelogica als uitgangspunt nemen om kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur aan te leggen en de ruimte te herverdelen. We vinden het hoog tijd om na te denken hoe we functionele en recreatieve routes beter op elkaar af kunnen stemmen.

We kiezen vervolgens maximaal voor bundeling van nieuwe fietsinfrastructuur met bestaande infrastructuur. Dit geldt in de eerste plaats voor weginfrastructuur en grotere spoorwegen of kanalen. Een bundeling van fietspaden met dergelijke infrastructuur zorgt ervoor dat versnippering van natuur en open ruimte beperkter blijft dan bij de aanleg door de open ruimte. Deze bundeling met infrastructuur is echter geen zwart-witverhaal. Sommige infrastructuren zoals natuurlijke waterlopen of in onbruik geraakte spoorwegbeddingen zijn net erg belangrijk voor

het natuurnetwerk. Daarom pleiten we steeds voor maatwerk.

## Prioriteiten voor Brussel

### Realiseer veilige en coherente fietsinfrastructuur

De fiets is hét vervoermiddel om je gemakkelijk en efficiënt door Brussel te verplaatsen. Steeds meer Brusselaars en fietsers in Brussel hebben dat begrepen. Nergens in België neemt het aantal fietsers zo snel toe. Tussen 2010 en 2023 is de jaarlijkse toename gemiddeld 12,6 % (Bron: fietsobservatorium ProVelo).

Er zijn niet enkel meer fietsen, ze worden ook diverser. Voor iedere 'mobiliteitsuitdaging' is er wel een 'fietsoplossing': Longtails en bakfietsen om kinderen naar school te brengen, speedpedelecs voor pendelaars vanuit Vlaanderen, plooi- en deelfietsen voor de treinfietsers, elektrisch fietsen om de Brusselse heuvels te overwinnen en buitenmaatse fietsen van fietsleveranciers voor leveringen ...

Om ervoor te zorgen dat fietsen vandaag en morgen veilig en aangenaam is en blijft, is er in Brussel een grote





nood aan veilige en coherente fietsinfrastructuur. Enkel zo kan tegemoetgekomen worden aan de blijvende stijging van het fietsgebruik.

Uit een bevraging van de Fietsersbond blijkt dat voor Brusselse fietsers het belangrijkste criterium in de keuze van een fietsroute veiligheid is. Ook blijkt dat dagelijkse fietsers zich ergeren aan het gebrek aan coherentie: nieuwe fietspaden die plots stoppen en gevaarlijke plekken die je moeilijk kan vermijden. Het is duidelijk, er moet blijvend werk gemaakt worden van veilige en coherente fietsinfrastructuur. Niet enkel op opportunistische basis, daar waar het minste weerstand is, maar op volledige routes.

Fietsersbond en GRACQ vragen daarom om te (blijven) investeren in fietsinfrastructuur.

- Zet in op een netwerk van fietspaden die van het verkeer gescheiden zijn op de drukste fietsroutes.
- Geef voorrang aan eenvoudige interventies die op korte termijn goedkoop kunnen uitgevoerd worden. Dit als eerste stap, als test voor de uitvoering van meer grootschalige projecten.
- Zorg voor voldoende financiële middelen, maar maak vooral ook menselijke middelen vrij.
- Gebruik de standaarden zoals vastgelegd in de verschillende vademeca van Brussel Mobiliteit.

## Zet in op fietsparkeren in de buurt en op de bestemming

De toename van fietsen in Brussel in alle vormen en maten vergroot de nood aan parkeerplaatsen. En daar wringt vandaag het schoentje. In wijken met een hoge bevolkingsdichtheid is het allesbehalve eenvoudig om een veilige en comfortabele plek te bemachtigen. Fietsen die het gangpad van het appartementsblok blokkeren, de fiets door het huis sleuren of hem toch maar buiten laten staan in weer en wind: het zijn geen ideale opties. Om dan nog maar te zwijgen over de beschikbaarheid van fietsparkeerplaatsen op de bestemming.

Investeren in veilige fietsparkeerplaatsen in stadswijken en op belangrijke bestemmingen zorgt voor meer fietsers. Velen gaan pas over tot het aanschaffen van een fiets als ze weten dat ze hiervoor ook een comfortabele en veilige plek hebben. Meer nog, **het is de voorzorgsmaatregel tegen fietsdiefstal.**

Het Brussels Gewest is zich bewust van de uitdaging. Zo getuige het Masterplan fietsparkeren 2021 – 2030 en het CycloParking platform voor beveiligde fietsenstallingen dat beheerd wordt door het gewestelijk agentschap Parking.Brussels. Niet zonder resultaat, de afgelopen jaren nam het aantal veilige fietsparkeerplaatsen toe.



naar inhoud

Maar deze stijging begint af te vlakken. Het is duidelijk dat de limiet van de voorgestelde oplossingen in zicht is. Het gaat dan over de omvorming van privégarages die Brusselselaars beschikbaar stellen aan Parking.Brussels en de fietstrommels in de openbare ruimte. Het wordt steeds moeilijker om voor deze fietsboxen in overleg met de gemeenten plekken te vinden. Daarnaast zijn ze onderhevig aan vandalisme en blijven ze een tussenoplossing.

Ondanks de vele goede initiatieven blijft de vraag naar fietsparkeerplaatsen veel hoger dan het aanbod. De lange wachtlijsten op het CycloParking platform bewijzen dat.

**Fietzersbond en GRACQ vragen om van comfortabele en veilige fietsparking een prioriteit te maken.**

- Zorg voor meer financiële en menselijke middelen, in de eerste plaats bij CycloParking.
- Zet prioritair in op wijken met hoge bevolkingsdichtheid waar Brusselselaars de minste mogelijkheden hebben om zelf een veilige parkeeroplossing te vinden voor hun fiets.
- Investeer in buurtparkings door benedenverdiepingen van panden om te vormen tot fietsparkeerplaatsen.
- Creëer een netwerk van toegankelijke fietsenstallingen met toegangscontrole op populaire bestemmingen. Zorg ervoor dat op deze plekken beveiligde fietsenstallingen niet enkel voorbehouden zijn voor

buurtparkeren via een abonnement, maar maak ze vlot toegankelijk voor iedereen.

## Creëer een fietsoplossing voor iedereen

Willen we dat Brussel een echte fietsstad wordt, dan moet iedere Brusselaar over een fiets beschikken, een oplossing op maat om vlot en comfortabel door de stad te fietsen. Dat kan met een eigen fiets zijn, maar dat hoeft zeker niet. Voor de volgende legislatuur zien we heel wat mogelijkheden:

- Eind 2025 komt de concessie voor de Villo! deelfietsen tussen het Brussels Gewest en JC Decaux tot een einde. Dit is de unieke kans om te investeren in de kwaliteit van het **deelfietsstelsel** en fietsen in al hun diversiteit maximaal toegankelijk te maken.
- Er zijn al **meerdere Brusselse initiatieven die het verschil maken en meer ondersteuning verdienen**. Zo is er het in het bijzonder Vélosolidair initiatief, waarbij naast tweedehands fietsen ook opleiding wordt voorzien. Daarnaast zijn er de vele initiatieven die inzetten op toegang tot fietsoplossingen: de fietsbiebs, Cyclo, Molembike en Ateliers de la rue Voot, om er maar enkele te noemen.
- De toegang tot fietsoplossingen is in Brussel ongelijk verdeeld. Opdat **iedereen** de voordelen van de fiets

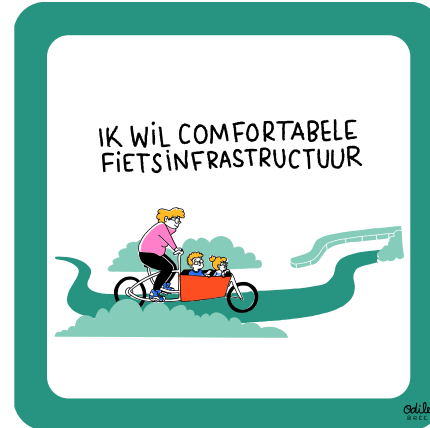
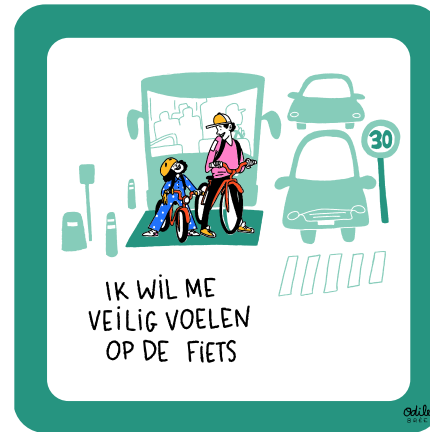


kan ontdekken moet eerst geïnvesteerd worden in de wijken waar het fietsgebruik beperkt is. Initiatieven als VeloLaken zijn positieve voorbeelden. De volgende jaren kan een strategie van dataverzameling en duurzame investeringen verder het verschil maken.



naar inhoud

## Noden van de fietser



## “Ik wil mijn fiets veilig kunnen stallen”

Alle fietsers moeten hun fiets comfortabel kunnen parkeren, zonder risico op diefstal of schade. Fietsers moeten altijd een geschikte parkeerplaats vinden in de buurt van hun bestemming: fietsenstallingen op straat voor korte parkeerperiodes en beveiligde/beschermde stallingen voor langere periodes.



Fietsparkeerplaatsen moeten rekening houden met diverse types fietsen, vooral buitenmaatse modellen. Het is aan de overheid om het goede voorbeeld te geven: comfortabele en veilige fietsenstallingen moeten een standaard zijn bij eigen projecten. Via regelgeving hebben beleidsmakers eveneens een krachtig instrument in

handen opdat er meer plekken zijn voor het veilig stallen van fietsen.

Naast het faciliteren van veilig en comfortabel fietsparkeren moet ook het groter plaatje van fietsdiefstal aangepakt worden. Fietsdiefstal is een rem op fietsgebruik. Wie slachtoffer wordt van een fietsdiefstal is daarna minder geneigd om te fietsen en een nieuwe fiets te kopen, laat staan om dagelijks te fietsen. Voor sommigen is het zelfs een reden om te stoppen met fietsen. Voor de fietser die de fiets als dagelijks vervoermiddel gebruikt, is een gestolen fiets een beperking van de mobiliteit.

Het aanpakken van fietsdiefstal moet dus een absolute prioriteit zijn. Essentieel hierin is het succes van het nationaal fietsregister MyBike en het werk van politie en justitie.

## ACTIES

### Bouw een netwerk uit van beveiligde fietsenstallingen

- *Op federaal niveau moet de NMBS hierin een rol spelen door te investeren in veilige en comfortabele fietsenstallingen aan treinstations.*
- *Ook in Brussel en Vlaanderen moet de link gemaakt worden met het openbaar vervoer. Met kwalitatieve en veilige fietsenstallingen aan haltes.*



naar inhoud

- *In iedere gemeente is het essentieel om in te zetten op een netwerk van beveiligde fietsenstallingen op drukbezochte plekken (scholen, culturele instellingen, winkelgelegenheden ...), die vlot toegankelijk zijn voor iedereen.*
- *Tot slot moet ingezet worden op het residentieel aanbod. Veilig fietsparkeren begint bij de plek waar je woont. Hierbij moet in de eerste plaats ingezet worden in de wijken waar deze mogelijkheden beperkt zijn.*

### Maak van het nationaal fietsregister een succes

- *Na de lancering van MyBike is het essentieel om in te zetten op bekendmaking, en op de integratie van het fietsregister in het werk van de politiezones en justitie. Het is aan de regio's om erover te waken dat de online toegangsplatforms goed functioneren en om eventuele feedback van gebruikers mee te nemen in verbeteringen en verdere ontwikkelingen.*

### Bouw het nationaal fietsregister verder uit

- *Eens MyBike goed geïntegreerd is bij fietsers en de werking positief geëvalueerd is, kan nagedacht worden over een verdere uitbouw. Het zou een grote meerwaarde zijn om de inschrijving van nieuwe fietsen die in België verkocht zijn te automatiseren. Ook de samenwerking met buurlanden en idealiter zelfs op Europees niveau zou een grote stap vooruit zijn in de strijd tegen fietsdiefstal.*

### Politie maakt een prioriteit van fietsdiefstal

### Justitie maakt een prioriteit van fietsdiefstal

## “Ik wil fiets en openbaar vervoer vlot kunnen combineren”

De fiets is dé evidente keuze voor korte verplaatsingen. Voor langere verplaatsingen kan het evenwel handig zijn over te stappen naar andere duurzame vervoerswijzen



zoals de trein, bus, tram, metro of deelwagen. Combimobiliteit omvat het naadloos integreren van verschillende vervoersmethoden, waardoor mensen efficiënter en slimmer van de ene naar de andere plek kunnen bewegen.



naar inhoud



Het potentieel van de fiets neemt exponentieel toe wanneer een vlotte combinatie mogelijk is met het openbaar vervoer. Een logische investering. Tijd voor actie, toch?

## ACTIES

### Investeer in veilige en kwalitatieve parkings aan treinstations en haltes van het openbaar vervoer

- *Je fiets veilig en comfortabel kunnen parkeren is dé stimulans om de combinatie fiets - openbaar vervoer te maken. Daarnaast bieden fietsparkings een antwoord op de parkeernood van buurtbewoners van stations en haltes.*

### Vergemakkelijk de combinatie fiets – trein

- *Door te investeren in fietsparkings, te zorgen voor toegankelijke stations en perrons, en door het meenemen van de fiets op de trein aan te moedigen.*

### Bouw de Hoppin punten uit met aandacht voor de fiets

- *De komende jaren zijn er 2000 Hoppinpunten gepland over heel Vlaanderen. De verschillende vervoermiddelen die hier samenkomen moeten op elkaar afgestemd zijn. Naast fietsenstallingen moet ook nagedacht worden over herstelpunten voor de fiets en een aanbod van deelfietsen.*

## “Ik wil me veilig voelen op de fiets”

Het aantal verkeersslachtoffers bij fietsers is, in proportie met het fietsgebruik, in dalende lijn. Maar ondanks belangrijke verbeteringen, zijn er nog steeds te veel verkeersslachtoffers bij fietsers en voetgangers. Het gros van die ongevallen is te vermijden. Veelal gaat het om fouten in ons systeem, het gevolg van verkeerde keuzes in het verleden. Om duurzaam te investeren in verkeersveiligheid moeten deze systeemfouten in vraag gesteld worden.



Veiligheid is het belangrijkste criterium om al dan niet voor de fiets te kiezen en om voor een specifieke fietsroute te kiezen. Op hoofdwegen moeten fietsers van een



naar inhoud

kwalitatieve en veilige infrastructuur genieten. Op lokale wegen kan gemengd verkeer, als er weinig gemotoriseerd verkeer is en bij lage snelheden. Op de gekende zwarte punten moet maximaal de kaart getrokken worden van veiligheid, ook als dat ten koste gaat van doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Tot slot moeten fietsers niet alleen veilig zijn, ze moeten zich ook veilig voelen.

Duidelijke verkeersregels die rekening houden met de plaats van de fiets dragen bij tot verkeersveiligheid. De nieuwe code van de openbare weg, de opvolger van de wecode, biedt een antwoord op de steeds belangrijker plek die de fiets inneemt op de openbare weg. Vandaag ligt de code op federaal niveau klaar. Maar ook de drie gewesten, Vlaanderen, Wallonië en Brussel, zullen een eigen code uitwerken met betrekking tot de regionale bevoegdheden. Veel zal dus afhangen van deze vertaalslag en hoe de code van de openbare weg toegepast wordt door de wegbeheerders. Tot slot zullen de nieuwe verkeersregels maar effect hebben als alle weggebruikers op de hoogte zijn en als de handhaving volgt.

Daarnaast is het hoog tijd voor bijkomende maatregelen om de veiligheid van fietsers te garanderen ten opzichte van vrachtwagens (dode hoek) en trams (rails). Technologische innovatie en meer onderzoek kunnen hierbij een

deel van oplossing zijn. Dat is minder het geval voor de steeds zwaarder en breder wordende auto's. Deze hebben een negatieve impact op verkeersveiligheid en het gebruik van de openbare ruimte.

## ACTIES

### Voer een rijbewijs op punten in en treed zo op tegen recidivisme

#### Zet in op technologische oplossingen

- *Bewezen oplossingen waarop meer ingezet moet worden zijn onder andere*
  - *ISA, Intelligent Speed Adaptation*
  - *Detectie van fietsers*
  - *AEBS, Advanced Emergency Braking System*

#### Zet in op correct toepassing van de code van de openbare weg

- *Maak de nieuwe code van de openbare weg bekend bij alle weggebruikers*
- *Zet in op handhaving opdat de verkeersregels ook nageleefd worden.*
- *Zorg ervoor dat de wegbeheerders ze correct toepassen.*
- *De gewesten moeten de code van de openbare weg uitwerken in heldere regionale codes die rekening houden met fietsers.*



naar inhoud

### Zorg voor handhaving

- Laat de politie meer en strenger controleren op
  - alcohol en drugs achter het stuur
  - naleving van snelheidsregels door automobilisten
  - afstand houden bij het inhalen
  - parkeren op fietspaden
- Maak gebruik van fietsbrigades om de verkeersregels af te dwingen.
- Moedig lokale politiezones aan om specifiek aandacht te besteden aan gedrag dat een gevaar vormt voor fietsers en voetgangers.

### Voer campagnes tegen verkeersagressie, ook op sociale media

#### Maak van het voorkomen van dodehoekongevallen een prioriteit

- Het is aan de federale overheid om ambitie te tonen, door op zijn minst de Europese regelgeving te volgen en liefst beter te doen. (Nieuwe bussen en vrachtwagens voldoen aan de Europese standaarden vanaf 2024 en alle vrachtwagens voldoen hieraan vanaf 2029)

#### Spoor zwarte punten proactief op en investeer in veilige infrastructuur

- Investeer hierbij in monitoring en data-analyse.

- De MIA-scan in Vlaanderen en de continue monitoring van ZACA's in Brussel zijn goede voorbeelden die verder uitgebouwd kunnen worden.
- Het is essentieel dat de gekende punten ook prioritair worden aangepakt en dat hierbij moeilijke keuzes niet uit de weg worden gegaan.

#### Neem maatregelen tegen zwaarder en breder wordende auto's

- Zet in op mechanismen die de aankoop en het gebruik van dergelijke auto's ontraden.

#### Zet maximaal in op conflictvrije kruispunten

- Let hierbij in het bijzonder op verkeerslichtenregeling, zorg voor vergevingsgezinde infrastructuur en ga circulatiemaatregelen niet uit de weg indien nodig.

#### Zet in op een intuïtieve inrichting die het juiste gedrag stuurt

- Doe dit onder andere door aandacht te hebben voor gedragsanalyse.

#### Maak van zone 30 de standaard binnen de bebouwde kom



naar inhoud

## “Ik wil leren fietsen in het verkeer”

Toegang tot een fietsoplossing is een eerste stap, maar daar stopt het niet. Wat voor velen een evidentie is, fietsen in het verkeer, is dat lang niet voor iedereen. De Fietzersbond roept daarom op om in te zetten op het leren fietsen. Zowel voor volwassenen die zich niet veilig voelen op de weg als van jongs af aan, op de schoolbanken.

Er moet ingezet worden op correct gedrag door alle weggebruikers, om hen bewuster te maken van het feit dat ze de openbare ruimte delen met niet-gemotoriseerde weggebruikers. Hierbij moeten in het bijzonder ook professionele chauffeurs betrokken worden.



## ACTIES

### Leer volwassenen fietsen in het verkeer

- *Zet hierbij prioritair in op diversiteit en groepen in de samenleving, en op wijken waar de fiets slechts beperkt als mobiliteitsoplossing wordt gebruikt*

### Zet in op fietslessen op school

## “Ik wil kunnen beschikken over een fiets, altijd en overal”

Eén vijfde van de bevolking heeft moeite om ‘er te geraken’. 392.000 Vlaamse huishoudens hebben geen fiets. Mensen die vervoersarmoede ervaren, missen kansen op school, opleiding, werk en ontspanning.

Iedereen moet toegang hebben tot een fiets, een passende mobiliteitsoplossing voor persoonlijke mobiliteitsbehoeften. Stadsfiets, elektrische fiets, handbike, fiets aangepast aan het transport van een rolstoel, bakfiets, fiets aangepast om kinderen te vervoeren... de rijke diversiteit aan fietsen maakt heel wat mogelijk.

Deelfietsen hebben op dat vlak een grote meerwaarde, zowel voor regelmatig als occasioneel gebruik. Mits ze natuurlijk voor iedereen vlot toegankelijk zijn.



naar inhoud

Ten slotte moet elke fietser toegang hebben tot een lokaal onderhoudspunt om zijn fiets te (laten) herstellen: in



een fietsenwinkel, via een fietswerkplaats of herstelpunten in de openbare ruimte.

## ACTIES

### Maak meer middelen vrij voor de strijd tegen voersarmoede

### Breng de fietsdiensten in kaart

- *Waar kan je een fiets kopen? Waar kan je die herstellen? Bij welke organisatie kan je terecht om te leren fietsen in het*

*verkeer? Wie kan je raad geven? Er zijn heel wat instanties, maar de informatie daarover is niet altijd vlot toegankelijk.*

### Zet in op deelfietsen die voor iedereen vlot toegankelijk zijn

## “Ik heb extra motivatie nodig om meer te fietsen”

De fiets is een toegankelijke, goedkope en ecologische manier om je te verplaatsen. Fietsers weten het, niets fijner als je hoofd even leeg te maken op de fiets, wind in de haren, een gezonde portie beweging; fietsen is gewoon plezierig. De verschillende overheden kunnen heel wat doen om fietsen op een positieve manier te ondersteunen, om de fiets echt vanzelfsprekend te maken. Het ontwikkelen van een fietscultuur begint bij het investeren in het positief imago van de fiets: campagnes gericht op verschillende doelgroepen, autovrije/fietsvolle dagen in verschillende vormen en maten, ludieke evenementen... Fietsen moet niet alleen beschouwd worden als iets functioneel, het is ook gewoon plezierig en goed voor het welzijn.

Het fiscaal systeem moet duurzame mobiliteit stimuleren: autogebruik rationaliseren en een modale verschuiving naar de fiets aanmoedigen.



naar inhoud



debat over fiscaliteit en mobiliteit dringt zich aan. Het streefdoel moet hierbij steeds zijn om de fiets maximaal te stimuleren en de modal shift, de transitie van auto naar duurzame mobiliteit, te faciliteren.

### Bestudeer een verlaagd btw-tarief van 6% op de aankoop en reparatie van fietsen

- Sinds 2022 is het op Europees niveau mogelijk om het btw-tarief te verlagen naar 6%. België koos ervoor om dat niet te doen. Andere landen zoals Portugal deden dat wel. Het is interessant om de effecten hiervan te bestuderen en te analyseren of een dergelijke fiscale regeling ook in België een positieve impact kan hebben.

### Ga de dialoog aan over fiscale maatregelen om de negatieve gevolgen van autogebruik te beperken

- Het fiscaal ontmoedigen van autogebruik is een beladen maar belangrijk thema dat niet uit de weg gegaan mag worden. Om te investeren in leefbaarheid, verkeersveiligheid en aangenamere fietsomstandigheden, moet het autogebruik afnemen.
- Er liggen verschillende voorstellen op tafel. Uit de academische wereld, maar eveneens met SmartMove vanuit een regio als Brussel. Fiscale maatregelen moeten sociaal rechtvaardig zijn en gepaard gaan met flankerend beleid.
- In de volgende legislatuur is het tijd om met dit thema aan de slag te gaan zonder politieke taboes.

## ACTIES

### Investeer in een impactvolle fietsvergoeding

- Uniformiteit in de toepassing van de fietsvergoeding is belangrijk opdat alle werknemers gestimuleerd worden om voor de fiets te kiezen. Noodzakelijke aanpassingen zijn:
  - Maak de fietsvergoeding verplicht voor alle werknemers, beperk ze niet tot een recht
  - Zorg voor uniformiteit in de voorwaarden, ook in sectoren die onder regionale bevoegdheid vallen, zoals zorg en onderwijs
- Belangrijke kanttekening is dat fietsvergoeding enkel nodig is omdat vandaag minder duurzame mobiliteitsoplossingen zoals salariswagens fiscaal worden ondersteund. Een breed



naar inhoud



### Faseer het systeem van salariswagens uit

- Er zijn verschillende puzzelstukken, maatregelen die hierin een meerwaarde kunnen zijn mits (verder) uitgewerkt:
  - Het mobiliteitsbudget (zonder auto)
  - De ontwikkeling van een nabijheidsbudget, dat wonen in de nabijheid van het werk stimuleert

### Stimuleer de fiets als nieuwe goede gewoonte

- Bepaalde momenten in het leven bevorderen een verandering in mobiliteit: verhuizing, loopbaanswitch, de komst van een kind, enz. Mensen zullen dan sneller voor de fiets als vervoersmethode kiezen, als de informatie over de verschillende fietsgerelateerde diensten en initiatieven gecentraliseerd is, en vlot toegankelijk is voor alle lagen van de bevolking.

### Ontwikkel een positieve fietscultuur

- *BFietsen is plezant! Fietsplezier kan gestimuleerd worden door te investeren in bijvoorbeeld bikeparks, fietsroutes, behendigheidsparcours en natuurlijk de grote klassieker: autoloze/ fietsvolle (zon)dagen.*

### Bevorder fietslogistiek

- *Heel wat leveringen zijn mogelijk met de fiets. Fietslogis-*

*tiëk is een snel groeiende sector met heel wat potentieel. Om de fietslogistiek te ondersteunen is er nood aan goede infrastructuur, depots aan de rand van kernen, een wettelijk statuut voor fietskoeriers en training. De sector wordt vertegenwoordigd door BCLF, Belgian Cycle Logistics Federation.*

### “Ik wil een comfortabele fietsinfrastructuur”

Niet alleen het aantal fietsers groeit, ook de verscheidenheid in soorten fietsen neemt toe: vouwfiets, elektrische fiets, cargobike, speedpedelec, velomobiel, om maar enkele soorten te noemen. Een kwalitatieve fietsinfrastructuur houdt rekening met de specifieke noden die deze diversiteit met zich meebrengt. Voldoende ruimte is hierbij essentieel.

Nieuwe fietspaden aanleggen, nieuwe fietsstraten inrichten, of meer ruimte voor de fiets voorzien ten koste van de rijbaan? Het is aan de nieuw verkozenen om de openbare ruimte te herverdelen ten voordele van de fiets.

Wie veilig en vlot van thuis naar de bestemming kan fietsen, zal ook daadwerkelijk voor de fiets kiezen. Hoog tijd dus om werk te maken van coherente fietsroutes. Gedaan met fietspaden die plots stoppen, gevaarlijke



naar inhoud

kruispunten, lange wachttijden aan verkeerslichten en oversteekplaatsen die een barrière vormen.



Het fietsnetwerk moet coherent en leesbaar zijn. Onderhoud is essentieel opdat de fietsinfrastructuur het hele jaar door vlot gebruikt kan worden.

## ACTIES

### Investeer in fietssnelwegen langs spoorlijnen

- *Fietssnelwegen vormen de ruggengraat van een fietsnetwerk, een hoogwaardige infrastructuur om comfortabel door te fietsen. Door fietssnelwegen aan spoorlijnen te koppelen, wordt er slim omgesprongen met ruimte. Bovendien zorgt het voor coherentie.*

- *In het bijzonder voor Brussel is de volgende legislatuur het aangewezen moment om de cyclostrades, de Brusselse fietssnelwegen, onder de coördinatie van Beliris te realiseren.*

### Maak werk van afgescheiden fietsverkeer op drukke verkeersassen

- *Hierbij moet de prioriteit liggen bij infrastructuur die op korte termijn implementeerbaar is. Dit als eerste stap, als test voor de uitvoering van meer grootschalige projecten. Rekening houden met de coherentie van een volledige fietsroute is hier cruciaal.*
- *In Vlaanderen moet investeren in fietsveilige gewestwegen een absolute prioriteit zijn. De ambitie moet zijn om alle moordstrookjes langs gewest- en gemeentewegen weg te werken tegen 2029.*
- *In Brussel is de analyse van de GFR-routes, uitgevoerd door de Fietsersbond in 2023, dan weer een belangrijke kapstok om prioriteiten te bepalen.*

### Investeer in kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur in lijn met de vademecums en standaarden

- *Vlaanderen beschikt over het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen. Het moet de doelstelling zijn dat tegen 2029 alle fietspaden conform deze aanbevelingen zijn.*



naar inhoud

- Ook voor Brussel zijn er vele aanbevelingen terug te vinden in de vele vademecums fietsvoorzieningen. Begin 2024 werd nog 'de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek' gepubliceerd, een handig overzicht voor infrastructuurkeuzes. Maar dit document is nog te weinig bekend en het gebruik te weinig ingeburgerd.

### Richt steden en gemeentelijke kernen zo in dat alle diensten zich op 15 minuten afstand bevinden

- Investeren in duurzame mobiliteit is investeren in bereikbaarheid. Via regelgeving en doelgerichte maatregelen hebben regio's en gemeenten de instrumenten in handen om ervoor te zorgen dat alle diensten vlot bereikbaar zijn via de fiets (of te voet en het openbaar vervoer).

### Herverdeel de openbare ruimte

- Stimuleer de leefbaarheid door een duurzaam evenwicht te zoeken in de openbare ruimte. Hierbij moet prioritair ingezet worden op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, net als groene ruimte en ontmoetingsplaatsen.

## "Ik wil een echt fietsbeleid"

Een echt fietsbeleid is doelgericht. Het bevat maatregelen die tot doel hebben om fietsen te stimuleren. Niet enkel voor de fiets an sich, maar omdat fietsen een positieve impact heeft op luchtkwaliteit, milieu, gezondheid en economie. Er is nood aan een breder verhaal, gekoppeld



aan de winsten die de fiets oplevert. Want investeren in de fiets, levert een maatschappelijk rendement op.

Om echt impact te hebben, moet een fietsbeleid ook doeltreffend zijn. Maatregelen die vertrekken vanuit een buikgevoel zijn niet effectief. Wat nodig is, zijn data, stu-



naar inhoud

dies en overleg met de ervaringsdeskundigen, de fietsers zelf. En voldoende mensen met expertise. Sterke administraties om beleid te plannen, uit te voeren en te evalueren.

Tot slot is het in een complex land als België noodzakelijk dat de administraties van de verschillende bestuurlijke niveaus met elkaar samenwerken. De federale overheid, regio's en gemeenten moeten consistent informatie uitwisselen en op zoek gaan naar synergiën om het fietsbeleid te versterken. Enkel door samen te werken kan België een echt fietsland worden.

## ACTIES

### Zet in op ambitieuze fietsplannen en voorzie hiervoor de nodige middelen

- *Fietsplannen zijn een belangrijk instrument om een gecoördineerd fietsbeleid te voeren. Het is essentieel om hiervoor genoeg middelen te voorzien, en in continu overleg te gaan met belanghebbenden met het oog op uitvoering en evaluatie.*

### Investeer in personeel met fietsexpertise

- *Nog nooit waren er zoveel financiële middelen beschik-*

*baar voor de fiets. Maar te vaak ontbreekt het aan mensen om investeringen naar behoren op te volgen en een echt structurele impact te maken. Het is hoog tijd om te investeren in sterke administraties en expertise.*

### Voer gedegen onderzoek naar de voordelen van de fiets en de obstakels die deze voordelen in de weg staan

- *Door onderzoek te voeren naar de positieve maatschappelijke impact van een fietsbeleid zullen investeringen meer gedragen en doelgericht zijn.*



naar inhoud