

## Tunnels toe: opportuniteit voor verandering

Het sluiten van de Stefaniatunnel heeft heel wat deining veroorzaakt. De overheid is op zoek naar snelle maatregelen om de bovengrondse verkeersoverlast te beperken. Voor de fietsersverenigingen Fietsersbond en Gracq is het duidelijk: de tijd van oplapwerk is voorbij en belangrijke structurele mobiliteitskeuzes moeten gemaakt worden. In plaats van korte termijn doekjes voor het bloeden, structurele oplossingen die onze hoofdstad uit haar immobiliteit halen.

Het **Brussels gewest** heeft als **objectief** om tegen **2020 de autodruk met 20% te verminderen** en daarnaast het aantal **fietsverplaatsingen van 5% naar 20%** op te trekken tegen **2018**. Vandaag zijn we nog ver verwijderd van deze doelstellingen. Het beleid bleef te veel autogericht en heeft in het verleden te weinig echt voor gedragsverandering gekozen. Het complexe externe (3 gewesten en het federale niveau) maar ook interne (19 gemeenten in 1 gewest) institutionele kader maken de zaken er alleen ingewikkelder op.

De gevolgen zijn bekend, Het GEN komt maar niet van de grond en het treinaanbod in en naar Brussel blijft onvoldoende. Terwijl de overheid daarnaast gretig bedrijfswagens blijft subsidiëren en de milieu- en gezondheidskosten voor het vele autogebruik op zich blijft nemen.

De fiets is complementair met het openbaar vervoer en een goedkoop en snel uit te bouwen alternatief. En toch gaat er **nog steeds te weinig geld en ruimte** van de diverse overheden naar toe. Vandaag is het ideale moment om daar verandering in te brengen.

### **Besteed de beperkte middelen aan de meest rendabele oplossingen.**

#### **Een greep uit de quick-wins voor de fiets :**

- Het **netwerk van Gewestelijk fietsroutes** dat via autoluwe straten de verschillende stadsdelen met elkaar verbindt, is **voor 80% afgewerkt**. Met weinig middelen voor een goede bewegwijzering kan dit netwerk nu al beter renderen.
- Auto's domineren nog teveel de heraanleg van de grote verkeersassen. Extra verplaatsingscapaciteit creëren door parkeerruimte weg te halen, is de ideale manier om fietsinfrastructuur aan te leggen. Een **goed aangelegd fietspad heeft een veel hogere capaciteit dan een rijstrook voor wagens**.
- Het **intergewestelijke Fiets-GEN komt maar niet van de grond**. Met de opkomst van de **elektrische fiets** zijn deze snelwegen nochtans de goedkoopste en snelste oplossing voor het fileprobleem. Het is dus tijd voor de gewesten om hier samen op korte termijn een echt netwerk op te bouwen.

In deze op mobiliteitsvlak moeilijke tijden is het aan de overheid om werk te maken van snelle en doeltreffende maatregelen. Fietsinvesteringen voldoen aan beide voorwaarden en kunnen dus niet langer over het hoofd worden gezien.

---

### **CONTACT VOOR DE PERS**

Roel De Cleen, woordvoerder Fietsersbond, [roel.de.cleen@fietsersbond.be](mailto:roel.de.cleen@fietsersbond.be), 0486 306 604

### **OVER DE FIETSERSBOND**

De Fietsersbond komt op voor alle fietsers in Vlaanderen en Brussel. De vereniging ijvert voor betere infrastructuur, verkeersregels op maat van de fietser en een eerlijke fiscaliteit. De Fietsersbond is actief in meer dan 100 gemeenten en verenigt meer dan 23.500 leden.