Halftijds fietsrapport federale regering 2022

Hefbomen voor een kwalitatief fietsbeleid	Punten op 5	To do voor het einde van de legislatuur
Stimuleer fietsen fiscaal	**1**	· Veralgemeen de fietsvergoeding · Herbekijk het huidig systeem van salariswagens en bouw de fiscale ondersteuning voor auto's af.
Hou meer rekening met fietsers in de wegcode	**4**	· Geef fietsers meer vrijheid om zich te positioneren op de weg · Pas de regelgeving aan zodat er minder bromfietsen klasse A en B op de fietspaden zijn. · Integreer "speed pedelecs" beter in de wegcode
Verbeter de verkeersveiligheid	**3**	· Voer een rijbewijs op punten in. · Richt een nieuw federaal parket op voor kleine verkeersovertredingen. · Ga het debat over een systeem van proportionele boetes niet uit de weg.
Pak fietsdiefstal aan	**3**	· Voorkom fietsdiefstal met een centraal fietsregister · Faciliteer het gebruik van lokfietsen · Erken fietsdiefstal als diefstal en zorg ervoor dat haar aanpak prioritair is voor politie en parket
Maak de NMBS fietsvriendelijk	**2**	· Zorg voor meer beveiligde fietsenstallingen in de treinstations. · Investeer in oplossingen die ervoor zorgen dat de sporen makkelijker toegankelijk zijn voor fietsers.
Voer een beleid dat van de fiets een prioriteit maakt	**4**	· Voer de 52 maatregelen van het actieplan Be Cyclist uit.
Weet meer over de fiets	**1**	· Zet ten volle in op onderzoek en het verzamelen van data.

Fietsersbond
voor fietsers, door fietsers

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

HEFBOOM 1 - Stimuleer het fietsen fiscaal

Onze eisen

- Maak van de fietsvergoeding een recht voor iedere werknemer.
- Verhoog de fietsvergoeding (0,50€/km tot 10km + 0,25€/km tot 25km), met een plafond van 25 kilometer (aan 0,25€/km, enkele rit).
- Breid de bestaande belastingaftrek van 15% voor moto's, drie- en vierwielers met elektrische motor uit naar alle fietsen.
- Verlaag het BTW tarief bij aankoop van fietsen naar 6%.
- Zet het huidige systeem van de salariswagens stop.
- Verschuif de belasting op arbeid naar een belasting op vervuiling en consumptie, met op korte termijn een belasting op de privékilometers.

Evaluatie

Het autogebruik wordt in België fiscaal ondersteund. Er zijn een aantal heilige huisjes waar niet aan geraakt wordt. Zo blijft het stopzetten van het huidig systeem van **salariswagens** een taboe. Zelfs een recent voorstel om de tankkaart te beperken tot professioneel gebruik kent geen politiek draagvlak. Maatregelen zoals het mobiliteits-budget blijven gerommel in de marge. Het beheer ervan door de werkgever is vaak complex en de aanschaf van een auto blijft in dit systeem mogelijk.

© Yves De Bonte

Volgens het Belgisch kenniscentrum VIAS is er een evolutie in het verplaatsingsgedrag van de Belgen. 1 op de 3 autobestuurders rijdt trager

op de autosnelweg en 2 op de 3 pasten hun verplaatsingsgedrag aan. Dit is te wijten aan de stijgende **brandstofprijzen** en niet aan een gericht bestuur vanuit de overheid. Integendeel zelf, de accijnzen op brandstof werden verlaagd tot wat Europees minimum is toegestaan.

Wordt het gebruik van de fiets dan ook financieel ondersteund? Er bestaat een **fietsvergoeding** die werknemers beloond voor iedere gefietste kilometer. Het is de werkgever zelf die beslist om dit voordeel al dan niet toe te kennen. Al kan dat vandaag niet in alle sectoren. Om de fietsvergoeding uit te breiden is de overheid in gesprek met de verschillende sociale partners.

Deze legislatuur werd verwacht dat het **BTW-tarief op de verkoop van fietsen** zou dalen naar 6%, dit was toegestaan door Europa. Maar de federale overheid kwam terug op deze belofte. Vandaag bestaat er enkel een financiële ondersteuning voor de aankoop van een fiets via specifieke regionale en gemeentelijke premies. Wel heeft de overheid zich geëngageerd om het geld dat uitgespaard werd door het niet toekennen van de BTW-verlaging in te zetten voor de veralgemening van de fietsvergoeding.

TO DO LIST

- Veralgemeen de fietsvergoeding.
- Herbekijk het huidig systeem van salariswagens en bouw de fiscale ondersteuning voor auto's af.

Hefboom 2 - Hou meer rekening met fietsers in de wegcode

Onze eisen

- Laat de fietsers binnen de bebouwde kom niet langer verplicht uiterst rechts fietsen.
- Minder bromfietsen van klasse A en B op de fietspaden. Pas de regelgeving aan.
- Voetgangers en snelle fietsers mengen is zelden een goede zaak. Pas de regelgeving aan.
- Integreer “speed pedelecs” beter in de wegcode

Evaluatie

De afgelopen jaren werd de (bestaande) **wegcode aangepast op maat van de fietser**. Zo was er onder andere de introductie van de fietsstraat en fietszone, de verplichting om buiten de bebouwde kom fietsers met de auto voorbij te steken op minimum 1,5 meter afstand, B22 en B23 verkeersborden die het fietsers mogelijk maken om aan een rood licht voor auto’s rechtdoor te gaan of rechtsaf af te slaan, de verhoging van de leeftijd om met de fiets op het voetpad te rijden naar 10 jaar en de toelating aan speed-pedelecs om net zoals de fietsers met twee naast elkaar te rijden op de baan.

Wat vandaag nog steeds ontbreekt is betere regelgeving over de **positie van de fietser op de baan**. Vandaag is dat uiterst rechts, wat niet zelden voor onveilige situaties zorgt. Ook roepen de fietsorganisaties op om bromfietsen type B te verbieden op fietspaden binnen de bebouwde kom, het gebruik ervan niet langer te verplichten voor bromfietsen type A en om speed pedelecs beter te integreren in de wegcode. Deze laatste zouden dezelfde routes als fietsers moeten kunnen gebruiken. Dit betekent standaard in tegenrichting in een éénrichtingstraat mogen fietsen, naar rechts afslaan aan een rood stoplicht en het gebruik van alle fietspaden.

De lang verwachte herziening en modernisering van de wegcode komt er. Het is wachten op de definitieve inhoud om deze ook ten gronde te evalueren.

TO DO LIST

- Geef fietsers meer vrijheid om zich te positioneren op de weg
- Pas de regelgeving zodat er minder bromfietsen klasse A en B op de fietspaden zijn.
- Integreer “speed pedelecs” beter in de wegcode

Hefboom 3 - Verbeter de verkeersveiligheid

Onze eisen

- Meer controles op de wegen.
- De invoering van ISA (Intelligent Speed Adaptation).
- De invoering van een rijbewijs op punten.
- Verhoog boetes gradueel, afhankelijk van het type voertuig en het door hen gecreëerde gevaar.
- Stimuleer fietsbrigades bij de politie.

Evaluatie

Er is een **federaal plan verkeersveiligheid** 2021-2025. Een belangrijk document waarin de ministers van mobiliteit, justitie en binnenlandse zaken zich engageren om 32 maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Meer dan in het verleden wordt hierbij aandacht besteed aan voetgangers en fietsers.

© Yves De Bonte

In de tekst over de eerste maatregel, het actualiseren en verduidelijken van de wegcode, worden de actieve weggebruikers sterk naar voor geschoven. De doelstelling luidt als volgt: «*Stimuleren van de verschillende verplaatsingswijzen, rekening houdend met hun duurzame karakter, op 1, 2, 3 of 4 wielen, en met hun impact op de verkeersveiligheid. Ervoor zorgen dat de wegcode nog meer bijdraagt aan de veiligheid van de actieve en kwetsbare weggebruikers*». Het is dus alvast uitkijken naar deze wegcode en haar impact op verkeersveiligheid.

Een betere regelgeving is één ding, maar die heeft enkel effect als de naleving ook wordt gecontroleerd. Positief is daarom het engagement om meer **controles** uit te voeren op

snelheid, alcohol en GSM-gebruik in de auto. In de volgende jaren zal ingezet worden op een sneller intrekken van het rijbewijs bij overmatig alcoholgebruik en automatische detectie van GSM-gebruik achter het stuur.

Gevaarlijk rijgedrag moet ook daadwerkelijk leiden tot sancties. Een positieve evolutie hierin is het nieuwe **centraal parket voor verkeersveiligheid**. Dit orgaan zal instaan voor een uniforme administratieve afhandeling van verkeersboetes en zorgt zo voor een efficiëntiewinst bij de politieparketten. Fietsersbond en Gracq roepen op tot progressieve sancties en het terugdringen van de straffeloosheid op lange termijn.

Een instrument hierbij kan het **rijbewijs op punten** zijn. Een studie van VIAS over een dergelijk systeem in onze buurlanden toont de voordelen aan. Het is wachten op concrete actie vanuit de overheid.

De verkeersveiligheid op onze wegen wordt negatief beïnvloed door de **toename in gewicht, kracht en aantal voertuigen**. Het federaal plan verkeersveiligheid erkent de uitdaging maar biedt geen duurzame oplossing. Enkel sensibiliseren omtrent het thema volstaat niet, fiscale maatregelen zouden daarentegen een reële impact kunnen hebben.

Wat eveneens een lacune is in het federaal plan is een ingebouwde **automatische snelheidsbeperking** in auto's. De beslissing is doorverwezen naar het overleg tussen de regio's. Tot slot, ontbreekt eveneens de reflectie rond **proportionele boetes**, afhankelijk van het type voertuig en het door hen gecreëerde gevaar.

TO DO LIST

- Voer een rijbewijs op punten in.
- Richt een nieuw federaal parket op voor kleine verkeersovertredingen.
- Ga het debat over een systeem van proportionele boetes niet uit de weg.

© Fietsersbond Haaltert

Hefboom 4 - Pak fietsdiefstal aan

Onze eisen

- Voorkom fietsdiefstal met een centraal fietsregister.
- Faciliteer het gebruik van lokfietsen.
- Erken fietsdiefstal als diefstal en zorg ervoor dat haar aanpak prioritair is voor politie en parket.

Evaluatie

In het **nationaal veiligheidsplan** van de federale politie wordt duidelijk vermelding gemaakt van de strijd tegen fietsdiefstal. Nu is het aan de politiezones om daad naar woord te zetten en het lokaal als prioriteit te bestempelen.

© Victor Bezrukov

Laten we een kijkje nemen naar de middelen waarover de politie beschikt. **Lokfietsen** kunnen opsporing van daders vergemakkelijken maar het gebruik wordt vandaag onvoldoende ondersteund door het parket. Zo blijft het erg moeilijk om in deze context een huiszoekingsbevel te krijgen.

Een ander belangrijk instrument is een **centraal fietsregister**. Hiermee kunnen fietsen geïdentificeerd en teruggebracht worden naar hun rechtmatige eigenaar. De federale overheid werkt momenteel aan een dergelijk register en bouwt hierbij verder op het reeds bestaande Brusselse platform Mybike.brussels. Een belangrijk project dat veel tijd in beslag neemt, onder andere door de vele betrokken partijen en het vermijden van inbreuken op de privacy.

Fietsdiefstal heeft weinig consequenties. Een oplossing om die straffeloosheid aan te pakken ligt in de oprichting van een **nationaal parket voor «kleine» verkeers-overtredingen**. Een dergelijk orgaan zou het parket kunnen ontlasten zodat deze laatste meer tijd heeft om fietsdiefstallen op te volgen.

Een groot obstakel in een efficiënte strijd tegen fietsdiefstal blijft het ontbreken van data en **grondig onderzoek**. VIAS bracht een rapport uit maar dit gaat onvoldoende ver in zijn analyse.

TO DO LIST

- Lanceer het centraal fietsregister
- Faciliteer het gebruik van lokfietsen

Hefboom 5 - Maak de NMBS fietsvriendelijker

Onze eisen

- Kwalitatieve fietsenstalling in elk NMBS station.
- Een betere toegankelijkheid voor de fiets in elk station.
- Zorg ervoor dat het makkelijker is je fiets mee te nemen op de trein.
- Ondersteun de interoperabiliteit tussen de verschillende deelfietssystemen onderling en tussen deze systemen en het openbaar vervoer.
- Blijf fietsinfrastructuur langsheen de spoorwegen faciliteren.

Evaluatie

Met **Spoorvisie 2040** publiceerde Federaal Minister van Mobiliteit Gilkinet een toekomstplan voor de Belgische spoorwegen. Het is een langetermijnvisie en een stappenplan dat overloopt van de ambities. Fietsers zijn gebaat bij kwalitatieve spoordiensten zeker als de trein maximaal rekening houdt met de noden van de fiets.

En dat doet Spoorvisie 2040 ook. Het plan belooft werk te maken van beveiligde en makkelijk toegankelijke fietsenstallingen. Het wordt eveneens makkelijker om je fiets mee te nemen op de trein. Ook de toegankelijkheid van de perrons voor fietsers zal verbeterd worden. Tot slot zal ook ingezet worden op interoperabiliteit tussen deelfietssystemen en de trein.

Dit is een veelbelovende visie voor de toekomst maar wat gebeurt er vandaag al? Met een aantal maatregelen zorgt de NMBS ervoor dat het **makkelijker** is om **je fiets mee te nemen op de trein:**

- Betere signalisatie op de wagons.
- Integratie van de fiets in de online routeplanner.
- De mogelijkheid om in bepaalde wagons de stoelen te verwijderen om plaats te maken voor fietsen
- Nieuwe dubbeldekkers M7 met een directe toegang voor fietsers

Dit bleef niet zonder resultaat, de European Cyclist Federation, riep in de zomer van 2021 de NMBS uit tot de **tweede meest fietsvriendelijke treinmaatschappij van Europa**.

Maar niet alles loopt van een leien dakjes. Nog heel wat stations beschikken nog niet over een **beveiligde fietsenstalling**. Het deelfietssysteem Blue Bike is goed uitgebouwd in het Noorden van het land en in Brussel, maar is dat allesbehalve in Wallonië. Enkel Namen, Bergen en Luik hebben een verdeelpunt. Tot slot blijft ook de **toegang tot de perrons** een uitdaging. De aankoopprocedure voor fietsgoten is momenteel geblokkeerd door administratieve procedures.

TO DO LIST

- Zorg voor meer beveiligde fietsenstallingen in de treinstations.
- Investeer in oplossingen die ervoor zorgen dat de sporen makkelijker toegankelijk zijn voor fietsers.

Hefboom 6 - Voer een beleid dat van de fiets een prioriteit maakt

Onze eisen

- Een federaal actieplan
- Een betere coördinatie door de FOD Mobiliteit

Evaluatie

Voor de allereerste keer heeft België een actieplan ter promotie van de fiets. Be Cyclist stelt 52 maatregelen voor binnen de verschillende domeinen waar de federale regering verantwoordelijk voor is. Op deze manier worden de verschillende ministers aangezet om concrete acties te ondernemen. Dit is een enorme stap vooruit in het voeren van een geïntegreerd fietsbeleid. Het voorstel is om de voortgang van dit plan jaarlijks te evalueren.

© Gracq

Ook een federale fietscommissie zag deze legislatuur het licht. Daarin worden fietsorganisaties en bevoegde administraties zowel op federaal als regionaal niveau samengebracht. Ook werd een actieve mobiliteitsmanager aangesteld door de FOD Mobiliteit. Hij is verantwoordelijk voor het coördineren van het fietsbeleid op federaal niveau.

Belangrijk om te vermelden is dat de federale overheid ook investeert in fietsinfrastructuur, in de hoofdstad gebeurt dit via Beliris.

TO DO LIST

- Voer de 52 maatregelen van het actieplan Be Cyclist uit.

Hefboom 7 - Weet meer over de fiets

Onze eisen

- Kom meer te weten over de fietsers zelf: wie, waar, wanneer, hoeveel?
- Kom meer te weten over de fiets in het verkeer: hoe en waarom (niet)?
- Bouw ongevallenanalyse wetenschappelijk uit
- Kom meer te weten over de maatschappelijke kosten en baten van de fiets
- Stimuleer wetenschappelijk onderzoek om de baten van investeringen in kaart te brengen
- Ondersteun verschillende spelers om meer data over de fietser in kaart te brengen.

Evaluatie

Met BeMob worden enquêtes uitgevoerd om het verplaatsingsgedrag van de Belgen in kaart te brengen. Om de drie jaar brengt de **FOD Mobiliteit** zo de woon-werkverplaatsingen in kaart. Ook is er een werkgroep die dieper ingaat op het aspect gender.

© Gracq

Een belangrijke rol is weggelegd voor **VIAS**, het Belgisch kenniscentrum dat de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de maatschappelijke veiligheid wil verbeteren. VIAS voert verschillende belangrijke studies uit. Het is echter nog steeds wachten op een gedetailleerde analyse van de oorzaken van ongevallen in de verschillende regio's.

Om te komen tot een echt fietsklimaat is een gedegen kennis over fietsen in België een noodzakelijke basis. Vandaag merken we dat nog te vaak beleidsbeslissingen genomen worden op basis van fragmentaire data en buikgevoel.

TO DO LIST

- Zet ten volle in op onderzoek en het verzamelen van data