

Fair traffic: ruimte voor de fiets

Dit memorandum omvat voornamelijk thema's waarvoor Vlaanderen bevoegd is. Wanneer de federale overheid of Europa bevoegd is, staat dit aangeduid in de tekst. Geen specificering betekent dus dat het voorstel een Vlaamse bevoegdheid is.

1 Inleiding

Combinatie van positieve impact

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 goed voor de gezondheid, stoot geen CO₂ of gifgassen uit, neemt weinig ruimte in en is goedkoop voor gebruiker en overheid. Geen enkele andere vervoerswijze weet zoveel positieve maatschappelijke impact te combineren. Het is dan ook niet meer dan logisch om de fiets te beschouwen als **basisschakel** van een duurzaam mobiliteitssysteem en in de omslag ernaartoe.

Duurzame keten

Een duurzaam mobiliteitssysteem heeft voor de Fietsersbond volgende objectieven:

- bereikbare en betaalbare mobiliteit
- betere (volks)gezondheid
- gezond milieu
- aangename leefomgeving

Het woord basisschakel past in een duurzame ketenmobiliteit, waarvoor de Fietsersbond in eerste instantie kijkt naar openbare en collectieve vervoersoplossingen. De combinatie van een sterk **OV-netwerk** en uitgebouwde en gebruiksvriendelijke **autodeelsystemen** is cruciaal om echt de concurrentie met de auto te kunnen aangaan.

Integrale omslag

Er is de laatste decennia best wel wat gebeurd om fietsen aantrekkelijker te maken. Er werd geïnvesteerd in fietsinfrastructuur en de fietsvergoeding is in steeds meer bedrijven ingeburgerd. Maar om de echte omslag naar een duurzame mobiliteit te realiseren is een integrale aanpak nodig.

Dit memorandum beschrijft hoe volgens de Fietsersbond die omslag mogelijk wordt. We starten met een aantal doelstellingen die we wensen te bereiken, en beschrijven vervolgens maatregelen op zes verschillende domeinen. Het is belangrijk om te beseffen dat enkel de **gelijktijdige realisatie** van deze verschillende domeinen voor een omslag zal kunnen zorgen.

Alleen maar inspelen op bijvoorbeeld infrastructuurbeleid zal niet volstaan. Om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen, is ook een goede **ruimtelijke ordening** een noodzakelijke voorwaarde. Ook is gedragssturing nodig en die kan dan weer niet gerealiseerd worden zonder o.a. **fiscale** aanpassingen. Wij pleiten met andere woorden voor een integraal mobiliteitsbeleid, over de grenzen van het bevoegdheidsdomein mobiliteit & openbare werken heen.

2 Inhoudstafel

1	Inleiding.....	1
2	Inhoudstafel.....	2
3	Doelstellingen.....	3
3.1	Modal Split	3
3.2	Verkeersveiligheid.....	3
3.3	Luchtkwaliteit.....	3
4	Relevante beleidsdomeinen	4
4.1	Fiscaliteit	4
4.1.1	Op lange termijn: brede fiscale hervorming & slimme kilometerheffing.....	4
4.1.2	Op korte termijn: fiscale aantrekkelijkheid duurzame modi vergroten	5
4.2	Ruimtelijke ordening	6
4.3	Infrastructuur	7
4.3.1	Strategische principes.....	7
4.3.2	Principes voor aanleg en onderhoud fietsroutes en fietsinfrastructuur.....	10
4.3.3	Structurele samenwerking en overleg.....	13
4.4	Onderzoek, technologie en innovatie.....	14
4.4.1	Correcte registratie van fietsongevallen	14
4.4.2	Wetenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen.....	14
4.4.3	Technologie en onderzoek inzetten voor fietsdiefstalbestrijding.....	14
4.4.4	Wetenschappelijk onderzoek naar voordelen van fietsen	14
4.4.5	Innovatie stimuleren	14
4.5	Regelgeving, handhaving en educatie	15
4.5.1	Roekeloos rijgedrag aanpakken	15
4.5.2	Mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs	15
4.5.3	Sensibiliserende campagnes naar automobilisten.....	15
4.5.4	Sensibiliserende campagnes naar fietsers	15
4.5.5	Onderscheid ‘rijwielen’ en ‘fietsen’ in wegcode wegwerken.....	16
4.5.6	Ontwerprichtlijnen auto’s en gemotoriseerde voertuigen	16
4.5.7	Richtlijnen voor de kwaliteit van fietsen en fietsonderdelen	16
4.5.8	Richtlijnen ivm bromfietsen klasse a en b	16
4.6	Cultuur	16
4.6.1	Voorbeeldfunctie ministers en parlementsleden.....	16
4.6.2	Sensibiliserende campagnes	16
4.6.3	Fietsen als onderdeel van een gezonde levensstijl	16

3 Doelstellingen

3.1 Modal Split

Op vlak van **fietsgebruik** wil de Fietsersbond in Vlaanderen onderstaande doelstellingen tegen 2020 gerealiseerd zien (tabel 1). Deze zijn ambitieus, maar in het licht van de Nederlandse cijfers van 2011 (tabel 2) zeker haalbaar.¹

Tabel 1 - Streefcijfers fietsgebruik Vlaanderen 2020

	Streefcijfers 2020	Cijfers 2012
Aandeel fietsgebruik in totale modal split	20 %	12 %
Aandeel fietsgebruik < 5 km	40 %	15 %
Aandeel fietsgebruik 5-15 km	15 %	8 %
Aandeel fietsgebruik voor woon-werk < 5 km	45 %	30,5 %
Aandeel fietsgebruik voor woon-school < 5 km	50 %	42 %
Aandeel fietsgebruik overige verplaatsingen ²	30 %	20 %

Tabel 2 - Ter vergelijking: het fietsgebruik in Nederland in 2011

Aandeel fietsgebruik in totale modal split	26 %
Aandeel fietsgebruik < 7,5 km	35 %
Aandeel fietsgebruik voor woon-werk < 7,5 km	50 %
Aandeel fietsgebruik voor woon-school < 7,5 km	55 %

3.2 Verkeersveiligheid

- De Fietsersbond wil dat tegen het jaar 2020 het **absolute aantal** dode en zwaargewonde fietsers maximaal vermindert - ongeacht het toenemend gebruik van de fiets. Fietsen moet de meest veilige manier worden om zich te verplaatsen. Het risico op een ongeval per gefietste kilometer moet kleiner zijn dan bij verplaatsingen met andere modi.
- De Fietsersbond wil dat het aantal doden en zwaargewonden bij fietsers sneller daalt dan bij gebruikers van gemotoriseerd vervoer. Zo wordt fietsen ook **relatief gezien** veiliger.

3.3 Luchtkwaliteit

Luchtvervuiling door uitstoot van het verkeer zorgt voor 10 keer meer doden dan het verkeer zelf. Fietsers zijn extra kwetsbaar voor luchtvervuiling. Daarom is het noodzakelijk dat tegen 2020 de jaarnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie nergens worden overschreden waar fietsers rijden.

¹ Nederland heeft bovendien de ambitie om het aandeel fietsverplaatsingen tegen 2020 te doen groeien. Met andere woorden: Vlaanderen blijft achterop.

² Onder overige verplaatsingen verstaan we alle verplaatsingen die niet in het kader van woon-werk of woon-school worden gemaakt. Dit zijn bvb boodschappen doen, iemand bezoeken, naar de bibliotheek of sportclub gaan... Vallen hier niet in: de recreatieve fietstochten, waar mensen vooral in het weekend, gewoon fietsen enkel voor het plezier van het fietsen.

4 Relevante beleidsdomeinen

4.1 Fiscaliteit

In relatieve cijfers lijkt de fiets een fiscaal interessante keuze voor woon-werkverkeer. In absolute cijfers en in de praktijk is het duidelijk dat de bedrijfswagen fiscaal het voordeligst blijft. Het mobiliteitsgedrag is bijgevolg nog niet genoeg (of: amper) verduurzaamd. Het is daarom nodig de fiscale bevoordeling van duurzame vervoersmiddelen, en zeker van de fiets, te versterken. Anderzijds moeten de minder of niet-duurzame modi fiscaal benadeeld worden.

*De Fietsersbond vraagt op **korte termijn** een verhoging van de vergoedingen en fiscale voordelen, en een substantiële loonlastenverlaging bij gebruik van de fiets in woon-werk verplaatsingen. Die aanpassingen moeten zowel voor werknemer als werkgever van toepassing zijn. Op **lange termijn** moet de fiscaliteit het mobiliteitsgedrag nog ingrijpender sturen.*

4.1.1 Op lange termijn: brede fiscale hervorming & slimme kilometerheffing

De mogelijks aankomende bredere fiscale hervorming op federaal niveau (incl. het loonlastendebat) is een opportuniteit voor doordachte keuzes op vlak van mobiliteit. Dit is een brede maatschappelijke discussie die de belangen van de fietser natuurlijk overstijgt, maar waar hij wel integraal deel van uitmaakt. Rode draad in deze fiscale hervorming moet de verschuiving zijn van belasting op arbeid naar belasting op **vervuiling en consumptie**. Inzake mobiliteit betekent dit meer lasten voor wie niet-duurzame vervoersmiddelen gebruikt en minder lasten voor gebruikers van duurzame modi. Die verschuiving moet gefaseerd gebeuren en voorspelbaar zijn. Er moet bovendien gezocht worden naar een budgetneutrale oplossing.

Vermindering van inkomsten door:

- Specifieke maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren (zie 4.1.2, korte termijn)
- Fiscale maatregelen om de **woonmobiliteit** te verhogen, en een verhoogde vermindering van registratierechten voor mensen die in (stads)kernen gaan wonen.

Kan gecompenseerd worden door:

- Vermindering van **indirecte kosten**
Een goede fiscale hervorming die leidt tot meer fietsers zal een besparing opleveren op vele andere beleidsdomeinen, zoals ziekteverzekering, wegenbouw, luchtvervuiling,... Fietsvriendelijke maatregelen zijn dus zeker goed voor het overheidsbudget. Studiewerk moet uitwijzen wat de precieze impact van de verschillende maatregelen zal zijn.
- Verhoogde **andere fiscale inkomsten:**
 - Om het verplaatsingsgedrag en de vervoerskeuze beter te kunnen sturen, is een snelle invoering van de **slimme kilometerheffing** noodzakelijk. Mensen zullen hierdoor beter nadenken over hun verplaatsingsgedrag en sneller voor de fiets kiezen. De kilometerheffing moet gebaseerd zijn op het *type* voertuig en de *locatie* waar men rijdt. Op belangrijke fietsroutes met gemengd verkeer zal het autogebruik afnemen als de kostprijs er hoger ligt.
 - In afwachting van de uitvoering van de praktische modaliteiten voor de slimme kilometerheffing, kan Vlaanderen via de BIV en de jaarlijkse autobelasting, grote en vervuilende voertuigen extra belasten. In concreto betekent dit zwaardere lasten op grote dieselwagens en kleinere verhogingen voor kleine benzine, hybride of elektrische voertuigen. Extra inkomsten moeten gebruikt worden om op diverse manieren het fietsgebruik te stimuleren.

4.1.2 Op korte termijn: fiscale aantrekkelijkheid duurzame modi vergroten³

Omdat we niet kunnen wachten op een brede fiscale hervorming, zijn snelle maatregelen nodig om op korte termijn de fiscale aantrekkelijkheid van duurzame vervoersmodi - en dus zeker de fietsgevoelig te vergroten.

Al deze voorstellen zijn op te nemen door het federale niveau.

Voorstellen van toepassing op werknemers

- Verplichte en dus veralgemeende invoering van de **fietsvergoeding**. Verdubbeling van de fietsvergoeding voor de eerste 10 km afstand (enkele rit). Tegelijk de fietsvergoeding boven de 25 km (enkele rit) facultatief houden. Subsidieer de belangrijkste doelgroep.
- **Loonlastenverlaging** voor fietsende werknemers: RSZ-mindering per dag waarop men fietst naar het werk.
- Beschikbaarheid van een **mobilitetsbudget als volwaardig alternatief** voor een bedrijfswagen. De werknemer kan kiezen welke vervoersmodi hij wil combineren (fiets, openbaar vervoer, autodelen, auto). De keuze van vervoersmiddel(en) bepaalt de grootte van het belastbaar voordeel: dit betekent dat de fietser netto het meeste voordeel heeft, daarna gebruikers van OV en dat de auto de minst aantrekkelijke optie wordt. *Technische details zijn beschikbaar in het document 'Technische fiscale voorstellen'.*
- Geen RSZ op het voordeel in natura gekoppeld aan het krijgen van een **bedrijfsfiets**.
- RSZ-vrijstelling op fietsvergoeding bij **dienstverplaatsingen** met een bedrijfsfiets.

Voorstellen van toepassing op werkgevers

- **Loonlastenverlaging**: werknemers die meer dan 80% van hun werkdagen de fiets nemen leveren de werkgever een korting op de RSZ-bijdrage op.
- **Verhoogde aftrekbaarheid** voor bedrijven voor **alle fietsgerelateerde kosten**, inclusief onderhoud en fietsvergoedingen en niet enkel bij aankoop van bedrijfsfietsen of de aanleg van fietsenstallingen.
- Bij aankoop van bedrijfswagens de recuperatie van de helft van de BTW behouden, maar hun **aftrekbaarheid beperken** op basis van hun eco-score -en niet enkel CO₂ uitstoot- van 30 tot 70% (nu 50 tot 90% voor niet-hybride wagens met meer dan 60 gr CO₂ uitstoot) en brandstofkosten van 50% (nu 75%). Als men kiest voor de fiets moet het fiscaal voordeel voor werkgevers 4 keer zo groot worden t.o.v. de meest vervuilende auto. *Technische details beschikbaar in het document 'Technische fiscale voorstellen'.*

Fiscaliteit buiten de woon-werk omgeving:

- 6% belasting op privé-fietsenstallingen naar analogie met het tarief voor privé-garages
- 21% BTW op de aankoop van fietsen moet naar omlaag, in overeenstemming met de 6% BTW op verplaatsingen met het OV. Zolang Europa dit lagere BTW-tarief niet heeft toegelaten, moet het verschil in een bijkomend fietsfonds gestopt worden. De aankoop van fietsen kan zo bijdragen tot meer investeringen in innovatie en onderzoek.

³ Voor meer achtergrond en gedetailleerde berekeningen: zie document "Fiscaliteit: voorstellen Fietsersbond"

4.2 Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke planning kan verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Vestigingsbeleid correleert sterk met de vervoerskeuze. Een ruimtelijke ordening die duurzaam verkeer mogelijk en gemakkelijk maakt is essentieel om de doelstelling van 20% fietsers in de modal split te behalen. Bovendien zorgt een goede ruimtelijke ordening ook voor meer verkeersveiligheid (verwijzing naar doelstelling in punt 3.2), en kan ze de luchtkwaliteit in onze steden verbeteren (doelstelling in punt 3.3).

- In steden en stedelijke agglomeraties is de woondichtheid het hoogst, zijn reisafstanden korter en wordt vaker gefietst. Vlaanderen moet er verder werk van maken om **stedelijk wonen aantrekkelijk** te maken en de centrumsteden hiervoor financieel ondersteunen.
- Door de verwachte bevolkingsgroei zal er **bijkomende woongelegenheden** moeten worden gecreëerd. Deze moet **aansluiten** bij het bestaande stedelijk weefsel (o.a. via verdichting), en gelegen zijn in de buurt van bestaande voorzieningen en bij multimodale knooppunten. Bijkomende woongelegenheden creëren in het buitengebied is niet wenselijk.
- **Monofunctionele verkavelingen zijn te vermijden**. Binnen woonomgevingen moet een divers aanbod van lokale voorzieningen aanwezig zijn (crèches, scholen, openbare diensten). Lokale handelsvoorzieningen (superettes, bakker, bank...) en kleinschalige winkelcentra/-straten moeten ingebed zijn in het stads-/dorpsweefsel.
- **Sensibilisering en financiële aanmoediging** om te gaan wonen waar de verschillende functies op fietsafstand liggen, en waar de noodzakelijke verplaatsingen beperkt zijn in afstand (woon, werk, winkel, school, OV).
- **Stop op verdere lintbebouwing**. Er mogen uiteraard geen nieuwe linten worden bij gecreëerd, maar ook de bestaande linten mogen niet verder worden opgevuld.
- **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 zijn gegarandeerd. Daarom moeten nieuwe projecten steeds een fietstoets ondergaan:
 - Zijn de **afstanden** fysiek haalbaar met de fiets (al dan niet in combinatie met OV)?
 - Zo ja, zijn er voldoende **voorzieningen** aanwezig (fietspaden, fietssnelwegen, fietsparkings + ontbreken van fysieke barrières) om het fietsen überhaupt mogelijk te maken? Als dit niet het geval is, dan moet er worden uitgeweken naar een andere locatie die wel fietsbereikbaar is of moeten de fietsvoorzieningen worden aangelegd voor de realisatie van het project.

4.3 Infrastructuur

Het is cruciaal om de bestaande publieke ruimte te herverdelen, met een centrale plaats voor de fiets. Vlaanderen heeft het dichtste wegennet van Europa. Bijkomende auto-infrastructuur zal bijkomende autoverplaatsingen genereren, waardoor de doelstelling van echte modal split nooit kan worden gehaald. Met een doordacht infrastructuurbeleid zullen meer mensen voor langere afstanden de fiets nemen, zal de luchtkwaliteit in het algemeen en voor fietsers in het bijzonder verbeteren, en kunnen we komen tot een betere verkeersveiligheid voor fietsers.

4.3.1 Strategische principes

1. 30/50/70-principe

- Om sneller te komen tot een veiliger omgeving voor fietsers, moet het **snelheidsregime** op bestaande wegen bepaald worden door de aanwezige fietsinfrastructuur. Dit is de meest snelle en goedkope manier om ongevallen met fietsers als gevolg van (overdreven) snelheid in te dijken.
 - Op wegen zonder fietspaden is 30 km/u toegelaten
 - Op wegen met een verhoogd aanliggend fietspad is 50 km/u toegelaten
 - Enkel op wegen met een vrijliggend en conform fietspad is 70 km/u toegelaten

2. Meer gerichte en snellere investeringen in fietsroutes

- Op korte termijn moeten de investeringen daar gebeuren waar het potentieel voor fietsgebruik hoog is. Dit betekent eerst investeren in en rond de **centrumsteden**, en vervolgens in de kleinstedelijke gebieden.
- Voor elke centrumstad moet een **Fiets-GEN** worden opgemaakt (naar analogie met Fiets-GEN Brussel⁴). Daarbij moet men voldoende grote budgetten voorzien en een taskforce oprichten om dit binnen de 10 jaar te realiseren.
- Om het aandeel van het fietsverkeer in de modal split te doen stijgen, stelt de Fietsersbond volgende **minimuminvesteringen** voor van samen minstens € 200 miljoen:
 - Jaarlijks minimaal 25 miljoen euro voor de realisatie van het Fiets-GEN rond Brussel
 - Jaarlijks minimaal 15 miljoen voor de realisatie van fietssnelwegen rond Antwerpen
 - Jaarlijks minimaal 15 miljoen voor de realisatie van fietssnelwegen rond Gent
 - Jaarlijks minimaal 50 miljoen voor de realisatie van fietssnelwegen rond de overige centrumsteden
 - Jaarlijks minimaal 100 miljoen euro voor de realisatie van de rest van het BFF in Vlaanderen
- Bij het bepalen van de investeringen is een juiste balans nodig tussen het invullen van de missing links (70% van het investeringsbedrag) en het opwaarderen van minderwaardige delen van de bestaande infrastructuur (30%). Die opwaardering moet niet enkel gericht zijn op voldoende breedte en veiligheid maar ook op een goed trillingscomfort (zie ook punt 4.3.2 audits van fietstracés).
- Binnen een termijn van maximaal 15 jaar moet het **volledige BFF** gerealiseerd zijn (zowel op gewest- als gemeentewegen). Om tot een goed beeld te komen van het conforme en

⁴ Het Fiets-GEN strekt zich uit over een straal van circa 15 km rond Brussel. Dit netwerk van fietspaden en fietssnelwegen moet de woon-werkverplaatsingen met de fiets in de regio doen toenemen. De routes lopen zowel over het Vlaams als het Brussels Gewest. Er zijn 15 prioritaire routes geselecteerd, die moeten gerealiseerd zijn tegen 2025.

niet-conforme gedeelte van het BFF moet er een *rapporteringssysteem* komen dat de vooruitgang snel en eenvoudig in kaart brengt, tot op het niveau van de gemeente. In die rapportering moet bijkomend een opsplitsing worden gemaakt tussen conforme, bijna conforme en niet-conforme gedeeltes van fietstracés.

Conformiteit moet bovendien worden uitgebreid met trillingscomfort als derde component (naast breedte en afscheiding rijweg). Statistieken moeten beschikbaar zijn per wegbeheerder en per gemeente/provincie en voor het hele gewest. Bovendien ook met onderscheid tussen hoofdroutes en gewone BFF routes en in de toekomst ook voor fietssnelwegen.

- Zones van het BFF die gemengd verkeer zijn, moeten eveneens geaudit en geclassificeerd worden op basis van vooral de gemeten verkeersintensiteit en de gemeten reële snelheid om een prioriteit te kunnen opstellen voor investeringen. Structurele meetcampagnes moeten daartoe worden opgezet.
- **Fietsroutedenken** integreren. Per fietsroute is een *eindverantwoordelijke* nodig. Als niemand verantwoordelijkheid heeft voor een volledige fietsroute, kan er geen continuïteit of coherentie worden gegarandeerd, want elke projectmanager is slechts verantwoordelijk voor een deel van de route, en kijkt te weinig naar het geheel.

3. Ontvlechten fiets- en autonetwerk

- Het ontwerp van zowel autonetwerken als aparte fietsnetwerken hebben een aanzienlijke invloed op de veiligheid van fietsers. De mate waarin fietsers worden blootgesteld aan snel gemotoriseerd verkeer speelt daarin een belangrijke rol. Het fietsnetwerk ontvlechten van rijwegen met een verzamelende of verbindende functie verbetert de veiligheid van fietsers (doelstelling *verkeersveiligheid*), en garandeert dat fietsers kunnen rijden op routes met minder hoge fijnstofconcentraties (doelstelling *luchtkwaliteit*).
 - Dit houdt in dat het autoverkeer op een aantal assen moet worden gebundeld (grofmazig netwerk) en dat het fietsnetwerk opgebouwd wordt langs **verblijfsgebieden** (zeer fijnmazig netwerk). In verblijfsgebieden moet doorgaand autoverkeer onmogelijk worden.
 - Dit betekent uiteraard niet dat er geen fietsinfrastructuur moet worden voorzien op **verbindings- en verzamelwegen**. Ook daar zijn functies en bestemmingen, en die moeten veilig en fietsbereikbaar worden.
 - Het **Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk** (BFF) moet worden getoetst aan de mate van mogelijke ontvlechting. De ingekleurde routes die langs het autonetwerk liggen moeten verder worden gerealiseerd, maar het netwerk moet worden aangevuld met parallelle autoluw routes die ontvlechting ondersteunen of autovrije routes. Die routes kunnen ook dienen als **fietssnelwegen**. Het Vlaams Gewest moet hier werk van maken i.s.m. de provincies en onder meer door gebruik te maken van de terreinkennis van de Fietsersbond. Op sommige plaatsen zal daardoor een fijnere maaswijdte van het BFF noodzakelijk zijn. Uiteraard moeten ook deze routes worden gesubsidieerd. Vaak zal het al voldoende zijn om bepaalde routes autoluw te houden/maken (bvb 'knippen') en te focussen op het veilig kruisen van rijwegen met autoverkeer.

Steden moeten zo georganiseerd zijn dat de fiets minstens op trajecten vanuit de **rand richting centrum** en omgekeerd de snelste, meest comfortabele optie is voor verplaatsingen binnen de stad. Beleidsmakers moeten waar nodig 'of' keuzes maken i.p.v. op alle wegen alle gebruikelijke vervoersmodi (bijv. auto, OV en fiets) te behouden.

4. Realisatie fijnmazig fietsnetwerk

- De **barrièrewerking** van waterlopen, spoorwegen en ringwegen voor fietsers dient te verkleinen. Deze barrières zijn een rem op het fietsgebruik, zorgen voor omrijden en maken het fietsen minder aantrekkelijk. Het verwijderen van slagbomen aan spoorwegen mag nooit ten koste gaan van verbindingen voor fietsers. Het wegnemen van een spoorwegovergang dient gepaard te gaan met de aanleg van een fietsbrug of tunnel. Bestaande bruggen/tunnels moeten heringericht worden op maat van de fiets.
- De **heraanleg van wegen** of opwaardering van wegen mag niet leiden tot een nog grotere barrièrewerking. Bestaande fietsverbindingen moeten minstens *behouden* blijven. De werken zijn bovendien een opportuniteit om *bijkomende* fietsverbindingen te creëren.
- In steden en gemeenten waar recent nieuwe (**ring**)wegen in functie van het autoverkeer werden aangelegd, moet er elders ruimte voor de auto **verdwijnen**, zodat er ruimte voor de fiets vrijkomt.
- Bij nieuwe **verkavelingsprojecten** waar vroeger door het braakland een formele/ informele fietsweg liep, moet men die fietsweg behouden of een gelijkwaardige oplossing uitwerken (fietsweg parallel verleggen) zonder kwaliteitsverlies (bijv. omweg). In alle andere verkavelingen moet ook gekeken worden naar de verplaatsing met de fiets.
- Bij de aanleg van nieuwe **bruggen of tunnels** voor auto of trein dient steeds een fietstoets te gebeuren of fietsers hiervan ook veilig gebruik kunnen maken. Enkel met zeer goede argumenten (b.v. een zeer nabij gelegen alternatief) moet deze mogelijkheid niet geboden worden.

5. Multimodaliteit garanderen

- **Fiets op de trein:**
 - *tarieven* fietsvervoer aanpassen (bijv. 10% van de prijs van gewoon biljet).
 - bij oude of kleinere stations *fietsgoot* naar de perrons installeren
 - in de nieuwe en grotere stations zijn *liften* noodzakelijk naast het aanbieden van een *fietsgoot*
 - fietsvervoer op *HST* en andere *internationale* lijnen mogelijk maken
- Kwalitatieve en diefstalveilige **stallingen** bij De Lijn en de NMBS
- Aantal stallingen moet op korte termijn **voldoen aan de vraag** + toekomstgericht zijn
- Aanvaardbaar en duidelijk gecommuniceerd **weesfietsenbeleid**
- **Deelfietsystemen** zijn ook een vorm van openbaar vervoer. Het *keuzeaanbod* moet worden uitgebreid met fietsen voor kinderen, cargofietsen en bakfietsen. Eén *gebruikerskaart* moet toegang geven tot alle mogelijke deelsystemen, inclusief autodelen en openbaar vervoer.
- **Fietsbril** opzetten: infrastructuurprojecten voor het OV zijn telkens een *opportuniteit* om te kijken wat er beter kan voor fietsers, zelfs al gaat het maar om onderhoud. Binnen het beleid moet de reflex ontstaan om telkens een fietsbril op te zetten om kansen voor de

fiets te zien. Dit kan gaan over parallelle fietspaden langs trambeddingen, spoorwegen, fietspaden die meelopen over bruggen/tunnels, bijkomende stallingscapaciteit,...

6. Realisatie fijnmazig fietsparkeernetwerk

- Het gebrek aan kwaliteitsvolle stallingen en de **vrees voor fietsdiefstal** of vandalisme zorgt ervoor dat mensen niet durven investeren in een echt goede fiets of gewoon niet langer fietsen. Daarom:
 - Invoering van **gewestelijke minimumnormen** voor het aantal fietsstalplaatsen en fietsparkeerplaatsen bij de bouw of vergunningsplichtige verbouwingen van o.a. kantoorgebouwen, winkels, flatgebouwen.
 - De overheid moet zelf het **goede voorbeeld** geven. In alle overheidsgebouwen moeten bijkomende fietsenstallingen worden voorzien voor werknemers wanneer de huidige stallingen voor 80% vol zijn. Idem voor bezoekers: de stallingen moeten piekmomenten kunnen opvangen.
- Vlaanderen moet **steden en gemeenten** stimuleren en ondersteunen om:
 - een **fijnmazig netwerk** van fietsparkeervoorzieningen te realiseren, bestaande uit kleine bovengrondse stallingen gecombineerd met overdekte bewaakte stallingen voor langparkeren.

4.3.2 Principes voor aanleg en onderhoud fietsroutes en fietsinfrastructuur

1. Structureel beheer fietsroutes

- **Structureel beheer** van fietsroutes : wegbeheerders moeten aangepaste meetinstrumenten gebruiken om de integrale kwaliteit te meten. Voor trillingscomfort kan dit de profilometer (AWV) zijn maar voor een meer integrale benadering is de **meetfiets** een gepast beleidsinstrument. De meetfiets verzamelt alle kwaliteitsgegevens van fietsroutes (trillingscomfort, veiligheid fietspaden, fietswegen, gemengd verkeer en kruisingen, aantrekkelijkheid). Wegbeheerders moeten -op basis van de resultaten van de nulmeting- werken met meetbare doelstellingen. Subsidies voor gemeenten moeten gelinkt worden aan het uitvoeren van audits.
- Toepassing van dezelfde regels door alle wegbeheerders voor de audits van fietsinfrastructuur: uniforme normen vereisen ook **uniforme registratie**. De actuele niet uniforme en onvolledige wijze van audits is niet houdbaar.
- In de volgende legislatuur moet jaarlijks **0,3% van het gewestelijke subsidiebudget** voor fietsinfrastructuur worden geïnvesteerd in integrale audits en het actualiseren van die informatie. De meetfiets kan daarbij structureel worden ingezet.
- Conformiteitseis inzake **trillingscomfort** invoeren: nieuwe fietspaden moeten met de meetfiets minstens 7,5 op 10 halen voor trillingscomfort.
- Versnelde comfortverbetering op de bestaande fietspaden. Subsiëring voorzien voor structurele **comfortverbetering** (grinding, frezen, vernieuwen bovenlaag asfalt enz.), ook op fietspaden waar de veiligheid reeds aan de minimale normen voldoet.
- Alle diensten van wegbeheer moeten beschikken over voldoende materiaal om fietspaden snel en grondig te **vegen** (bladeren, sneeuw, vuil, glas). Minimum 4 maal per jaar moeten

alle fietsen geveegd worden. Op plaatsen met meer risico op vuil (industriegebieden, langs grote werfzones,...) zijn extra veegbeurten noodzakelijk.

- Een voorbereid en haalbaar plan voor **sneeuwruimen** op fietspaden en goede afstemming tussen de verschillende wegbeheerders, zodat volledige fietsroutes worden geveegd i.p.v. alleen stukken fietspaden. Sneeuwruimplan communiceren naar de fietsers.

2. Kiezen voor asfalt (cementbeton met grinding pas tweede keuze)

- Aanleggen van fietsinfrastructuur met minimaal **hetzelfde comfort** als de rijweg. Een rijweg in asfalt vereist een fietspad in asfalt. Cementbeton kan enkel in echte risicozones voor beschadiging (bvb boomrijke zones). Fietsers verkiezen asfalt, en alle comfortmetingen bevestigen dat asfalt duidelijk het beste **comfort** biedt.
- Aanleg in cementbeton is minder comfortabel. In dat geval is *grinding* (het nat afslijpen van de oppervlakte) vereist als finale afwerking om voldoende vlakheid en dus comfort te garanderen.
- Kiezen voor asfalt -bij voorkeur op een cementgebonden fundering- is een **kostenbesparende** strategie: asfalt is op weinig of niet-belaste tracés voldoende duurzaam en bij slijtage of na ingrepen door nutsmaatschappijen is vernieuwing van enkel de bovenlaag voldoende om opnieuw een goed comfort te geven aan de fietser. Aanleg in asfalt is meestal ook het goedkoopst.
- Aanleg van fietspaden in niet-monolithisch materiaal (betonklinkers, tegels enz.) is absoluut te vermijden wegens de duurdere aanleg, het mindere comfort en bovendien de snelle degradatie van de comfortkwaliteit (snelle ontwaarding fietspad).

3. Meldpunt Fietspaden van de 21ste eeuw

- **Smartphone-applicatie** beschikbaar maken om meldingen ter plekke door te geven
- Zichtbaar maken of ook **andere fietsers** reeds dezelfde melding deden
- Zichtbaar maken of en hoe snel het knelpunt werd **opgelost**
- Methodiek ontwikkelen om na te gaan of de gebruikers **tevreden** waren over de geboden oplossing

4. Onteigeningsprocedure niet langer struikelblok

- De regionalisering van de **federale aankoopcomités** is een opportuniteit om de onteigeningsprocedure sneller en vlotter te laten verlopen zodat de invulling van missing links en/of de opwaardering van bestaande infrastructuur sneller kan gebeuren en projecten geen 10 jaar aanslepen.

5. Een grondige herziening en actualisering van het Vademecum Fietsvoorzieningen

- Het nieuwe Vademecum moet ruim en breed **verspreid en toegankelijk** gemaakt worden.
- Actieve en continue **vorming** van studie bureaus, AWV-mensen, ingenieurs en werfleiders is vereist om kwalitatieve infrastructuur te kunnen afleveren. De Fietsersbond wil minstens eenmaal per jaar een vorming over kwaliteitsnormen voor fietstracés in het algemeen en inrichtingsprincipes voor fietsoversteekplaatsen in het bijzonder voor iedereen die met weginfrastructuur bezig is.

6. Veiligheid en comfort tijdens wegwerkzaamheden

- Wanneer fietspaden onderbroken worden, is een vervangende **afgeschermd corridor** noodzakelijk (cfr. MB 7 mei 1999)
- Als de ruimte ontbreekt om een corridor te installeren, dan kan gemengd verkeer enkel bij een afgedwongen maximum **snelheid** van 30 km/u. Ook ter hoogte van *tijdelijke oversteekplaatsen* mag de snelheid niet hoger liggen dan 30 km/u.
- De **omweg** voor fietsers mag nooit groter zijn dan de omweg voor gemotoriseerd verkeer
- Een aparte **fietsbewegwijzering** tijdens de werken is noodzakelijk. Deze bewegwijzering moet goed worden opgevolgd: is ze nog actueel, in leesbare en goede staat, staat ze op de juiste plaats?
- Om deze richtlijnen door alle wegbeheerders en aannemers te laten toepassen, is het wenselijk dat het gewest een **brochure** met goede praktijkvoorbeelden uit binnen- en buitenland opmaakt, en die breed en intensief verspreid onder alle betrokkenen.

7. Overige maatregelen die het fietsen aantrekkelijker maken

- **Bewegwijzering** van alle functionele fietsroutes, met aanduiding van doel en afstand (tot 100 m) en met een onderscheid tussen snelle routes en meer rustige, recreatieve routes.
- **Doorstroming** fietsverkeer faciliteren via:
 - *Groene golven* voor fietsers of meer wissels aan kruisingen met kortere wachttijden
 - *Verkeerslichten* beter afstellen met behulp van drukknoppen in combinatie met detectielussen.
 - *Tunnels/bruggen* bij lange wachttijden op belangrijke fietsroutes
 - *B22 en B23* borden die fietsers toelaten rechtsaf of rechtdoor door rood te rijden op terrein implementeren op basis van de aanbevelingen van de Fietsersbond. Waar nodig studie uitvoeren.
- **Dimensionering** van de fietsinfrastructuur moet toekomstgericht zijn. Bij de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur niet alleen rekening houden met een *stijging* van het fietsgebruik, maar ook met de *diversiteit* van fietsen - al dan niet met elektrische trapondersteuning. Zowel trage als snelle fietsers moeten zich thuis voelen op het fietspad of de fietsweg en dus voldoende ruimte krijgen.
- Investeren in een online **fietsrouteplanner** waarmee fietsers makkelijk functionele en recreatieve routes kunnen uitstippelen. In deze fietsrouteplanner bevat een inventaris van alle bestaande fietsroutes en fietsinfrastructuur, inclusief kwalificaties op basis van criteria als veiligheid, comfort en directheid. Vooral voor mensen die de fiets (her)ontdekken, kan deze informatie van wezenlijk belang zijn.

8. Veiligheid op oversteekplaatsen en kruispunten, op/afritten

- Veel ongevallen met fietsers gebeuren aan kruisingen. Het te vernieuwen **Vademecum Fietsvoorzieningen** moet hier extra aandacht aan besteden, op basis van volgende principes:
 - **Verkeerslichten** zo instellen dat conflicten tussen rechtdoorgaande fietsers en rechts of links afslaand gemotoriseerd verkeer tot een minimum worden beperkt, ook al gaat dit ten koste van de autodoorstroming.
 - Fietsoversteekplaatsen mogen fietsers niet dwingen **twee rijstroken** per keer over te steken. Dit zorgt voor slechte zichtbaarheid bij zowel fietser als automobilist, en

werkt onveiligheid in de hand. Dit kan men voorkomen met bijv. middeneilanden of tunnels/bruggen.

- Bij **baanwinkels** komen tot een infrastructuur met ventwegen, zodat mogelijke conflicten met fietsverkeer beperkt blijven. Waar de conflicten overblijven, is een goede zichtbaarheid, extra signalisatie en markering noodzakelijk.
- Aan **op- en afritten** van autosnelwegen moeten conflicten tussen fietsers en automobilisten absoluut worden vermeden via het installeren van ongelijkgrondse kruisingen of een fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling.

4.3.3 Structurele samenwerking en overleg

Het Fietsteam

- Het Fietsteam heeft een belangrijke coördinerende functie, maar enkel de financierende overheden zitten in het Fietsteam. Dat is geen recept voor succes, tenzij die partijen ook expert zijn in het routedenken of terreinkennis hebben als fietser en dat is te weinig het geval. De Fietsersbond kan binnen het Fietsteam de rol van **kritische waarnemer** vervullen.
- Daarnaast moet de rol van het Fietsteam inhoudelijk **uitgebreid** worden: overleg i.v.m. fietsveiligheid, realisatie 30/50/70, veilige kruisingen, gewenst onderzoek,... Het Fietsteam kan ook uitgebreid worden met andere relevante partners uit het middenveld.

Verbetering werking gewestelijke overheidsdiensten

- Een betere samenwerking tussen BMV en AWV (districts-)ambtenaren. **Samenwerking per regio** is vereist en een kennis van de wederzijdse projecten.
- De mobiliteitsbegeleiders van het Vlaams Gewest doen meestal enkel aan project coaching en niet aan **structurele coaching** van gemeenten. Ze moeten de **instrumenten** hiervoor in handen krijgen die hen een duidelijk zicht geven op de kenmerken en de waardering van de bestaande routes en fietsinfrastructuur en ook de fietsverplaatsingen.
- Ambtenaren die met fietsinfrastructuur bezig zijn - wat hun functie ook is - moeten voldoende **terreinerfaring** als fietser hebben d.w.z. dagelijkse fietser zijn.
- In de beheersovereenkomst met W&Z en NV De Scheepvaart moet expliciet worden opgenomen dat **jaagpaden** ten dienste moeten staan van het fietsverkeer. Transparante afspraken dienen gemaakt inzake begroting en verdeling investeringen.
- Bij de opmaak van het **fietsinvesteringsprogramma** moet de beslissingsstructuur doorzichtig zijn. Van de geplande investeringen & uitgevoerde werking moet men een **leesbaar overzicht** publiek maken om de doelgerichtheid en de impact te kunnen evalueren op het terrein.
- Ook **diensten** die niet rechtstreeks te maken hebben met aanleg van fietsinfrastructuur (Agentschap Natuur & Bos, Agentschap RO-Woonbeleid-Onroerend Erfgoed) spelen een belangrijke rol. Genoemde diensten zouden op hoofdroutes van het BFF een **flexibeler beleid** moeten hanteren op vlak van bijv. asfalteren en functionele verlichting.

4.4 Onderzoek, technologie en innovatie

4.4.1 Correcte registratie van fietsongevallen

- Gegevens van de politie moeten aangevuld worden met die van **ziekenhuizen en verzekeringen**
- Om zicht te krijgen op het aantal ongevallen met **elektrische fietsen**, moeten zij apart worden geregistreerd
- In de ongevallencijfers moet duidelijk blijken wat het aantal fietsslachtoffers **per gereden km** is. Zo kan men bijv. zien of een stijging van het effectieve aantal doden/gewonden al dan niet in verband staat met een stijging van het fietsgebruik.

4.4.2 Wetenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen

- Diepteonderzoek moet de link met **infrastructuur** onderzoeken, zowel wat betreft eenzijdige als meervoudige fietsongevallen. Dit kan leiden tot nieuwe inzichten en aanpassingen aan de infrastructuur die de veiligheid van fietsers verbeteren.
- Diepteonderzoek kan zich ook richten op **gedrag** van weggebruikers, **voertuigtypes...**
- Onderzoek naar de verbetering van fietsveiligheid bij groepen die oververtegenwoordigd zijn in de statistieken, met name **adolescenten** en **senioren**. Met de conclusies kan men een beleid op maat voeren om ook voor deze groepen het fietsen veiliger te maken.

4.4.3 Technologie en onderzoek inzetten voor fietsdiefstalbestrijding

- **Analyseer** fietsdiefstal: aangiftes, controleren op niet aangegeven diefstallen, identificeren van diefstalgevoelige locaties (federaal)
- Ontwikkeling **anti-diefstalsystemen** en gecertificeerde sloten (Europa)
- Een fiets moet een **permanente ID** krijgen (Europa)
 - Een gemeenschappelijke database moet aangeven of een fiets gestolen is, op basis van het ID. De databank moet worden beheerd door de politie maar is toegankelijk voor alle fietsverkopers en fietsherstellers.
- Verduidelijking regels omtrent **uitlokking** waardoor het inzetten van lokfietsen uit het juridische vacuüm wordt gehaald en voortaan zonder enige twijfel wordt toegelaten. (federaal)

4.4.4 Wetenschappelijk onderzoek naar voordelen van fietsen

- Vlaanderen kent amper onderzoek naar de individuele voordelen van fietsen en de **kostenvoordelen** voor de maatschappij. De overheid moet dergelijk onderzoek stimuleren en hierover communiceren.

4.4.5 Innovatie stimuleren

- bij productie en ontwikkeling van elektrische fietsen, bakfietsen, transportfietsen, vouwfietsen...
- bij nieuwe stallingsoplossingen en mogelijkheden

4.5 Regelgeving, handhaving en educatie

4.5.1 Roekeloos rijgedrag aanpakken

- Pakkans voor **snelheidsovertredingen** en gebruik **alcohol** en verdovende middelen achter het stuur verhogen. Op hoofdfietsroutes met gemengd verkeer moeten er extra controles worden uitgevoerd. (federaal)
- Invoering **rijbewijs op punten**. De Koninklijke Besluiten rond het rijbewijs op punten bestaan intussen al meer dan 20 jaar, maar we wachten nog steeds op de praktische uitvoering ervan. Nu de meest technische drempels opgelost raken, is een snelle invoering aangewezen. (federaal)
- Invoeren van ISA. Ook hier zijn de technische moeilijkheden geen obstakel meer. ISA kan stapsgewijs ingevoerd worden, bijv. eerst voor taxi's en voertuigen die een groter gevaar vormen voor fietsers (bestelwagens, 4x4's), en zo geleidelijk aan uitgevoerd worden voor het hele wagenpark. ISA heeft al een groot effect als zelfs een beperkt aandeel van de wagens ermee zijn uitgerust. (federaal)

4.5.2 Mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs

- In plaats van leerlingen enkel de kans te geven hun rijbewijs op school te halen, is er nood aan **duurzame mobiliteitseducatie** over alle jaren van het secundair onderwijs. Die moet een bredere kijk geven op mobiliteit en aandacht schenken aan de fiets vanuit de ervaringswereld van de jongere.
- **Fietseducatie** moet expliciet worden opgenomen in de **vakspecifieke eindtermen** van het secundair onderwijs. Hierbij moet de nadruk niet meer liggen op stuurvaardigheid en wegcode (gebeurt normaliter in het lager onderwijs), maar op het maken van de juiste keuzes en het correct inschatten van de risico's.

4.5.3 Sensibiliserende campagnes naar automobilisten

- Minstens 20% van de federale of Vlaamse campagnes over verkeersveiligheid moet gericht zijn op de interactie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Dit moet resulteren in minstens 2 campagnes, met aandacht voor:
 - Gevaren gebruik smartphone/gsm achter het stuur
 - Aandacht voor fietsers in september (start schooljaar)
 - Gewenst gedrag in de buurt van fietsers

4.5.4 Sensibiliserende campagnes naar fietsers

- Minstens 1 campagne per jaar gericht naar fietsers en rond de volgende aandachtspunten:
 - Bewustwording dode hoek
 - Preventief fietsen
 - Fietsdiefstal voorkomen

4.5.5 Onderscheid 'rijwielen' en 'fietsen' in wegcode wegwerken

- Alle fietsen zijn rijwielen, maar niet elk rijwiel is een fiets. De twee termen worden door elkaar gebruikt en dat zorgt voor verwarring en inconsistentie. Dit onderscheid moet worden weggewerkt in de wegcode. (federaal)

4.5.6 Ontwerprichtlijnen auto's en gemotoriseerde voertuigen

- Er moeten strengere normen komen voor auto's en gemotoriseerde voertuigen op vlak van hun **veiligheid voor voetgangers en fietsers**. Nu wordt in de NCAP-test al een beetje rekening gehouden met de veiligheid van niet-inzittenden, maar dat gaat niet ver genoeg. Op termijn zouden automatische remsystemen, voetgangers- en fietsairbags in de motorkap, ... verplicht moeten worden. (Europa)

4.5.7 Richtlijnen voor de kwaliteit van fietsen en fietsonderdelen

- Er dienen regels te komen over de kwaliteit van de op de markt gebrachte fietsen en fietsonderdelen, in het bijzonder de verlichting en remmen. Nu wordt er veel te veel rommel verkocht. (Europa)

4.5.8 Richtlijnen i.v.m. bromfietsen klasse A en B

- Omwille van de veiligheid en de luchtkwaliteit kan het niet dat bromfietsers op het fietspad worden toegelaten, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.
- Tweetaktbrommers mogen niet langer worden verkocht. Strengere emissienormen voor andere bromfietsen zijn noodzakelijk. (federaal)

4.6 Cultuur

4.6.1 Voorbeeldfunctie ministers en parlementsleden

- Ministers en parlementsleden geven best zelf het goede voorbeeld door de fiets te gebruiken voor korte verplaatsingen. Dit is niet alleen van het belang voor het imago van de fiets als dagelijks vervoermiddel, tegelijkertijd ondervinden ze aan den lijve de toestand van de fietsinfrastructuur.
- Voor levering van kleinere pakketten een beroep doen op fietskoeriers

4.6.2 Sensibiliserende campagnes

- De overheid moet via sensibilisatiecampagnes uitdragen dat fietsen snel, slim en leuk is.

4.6.3 Fietsen als onderdeel van een gezonde levensstijl

- Elk jaar 2 mediacampagnes koppelen aan de **positieve aspecten** van fietsen. Focus op fietsen als prettig, slim, sociaal en onderdeel van een gezonde levensstijl. Campagnes rond een gezonde levensstijl moeten fietsen naar het werk, naar school of de winkel naar voren schuiven als eenvoudige en haalbare manier voor een dagelijkse portie beweging.
- Huisartsen kunnen fietsen naar het werk voorschrijven als medicijn. (o.a. federaal).