BRUSSELSE DOELSTELLINGEN EN SPEERPUNTEN

Ambitieuze doelstellingen voor een echt **#fietsklimaat**

2019 - 2024

Een luchtkwaliteit die de WHO normen respecteert

1 op de 5 verplaatsingen gebeurt met de fiets

Nul fietsdoden, 50% minder letselongevallen

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Fietsersbond
voor fietsers, door fietsers

Naar een echt fietsklimaat in Brussel

Het fietsgebruik in Brussel is de afgelopen jaren sterk gestegen. In 2018 is het aantal fietsers in Brussel met 16 procent toegenomen, ten opzicht van 2013 is er sprake van een verdubbeling. Goede cijfers, dus maar verschillende onderzoeken en bevragingen laten duidelijk zien dat de Brusselaar meer en vooral veilige fietsroutes verlangt.

De huidige minister heeft in deze legislatuur de verdienste gehad om extra te investeren in fietsinfrastructuur. De basis voor een sterk fietsbeleid in Brussel is gelegd, maar er is voor de Fietsersbond nood aan een hogere versnelling. De sterke groei van het fietsverkeer en de verwachting dat die in de komende jaren ook nog zal toenemen, nopen een volgende Brusselse regering om nog resoluter de kaart van de fiets te trekken. De resultaten van de BYPAD bevestigen dit ook erg duidelijk.

Met dit memorandum willen we de volgende regering oproepen om werk te maken van een geïntegreerd fietsbeleid, over alle beleidsdomeinen heen. De Fietsersbond reikt 8 hefbomen aan om echt werk te maken van Brussel als fietsregio in navolging van Nederland en Denemarken. Een echt fietsklimaat vraagt om duidelijke investeringen en beleidskeuzes. Kiezen voor een fietsklimaat is kiezen voor de toekomst, voor een Brussel dat zich mee inschakelt in klimaatdoelstellingen en oplossingen biedt aan de mobiliteitsdruk die er onmiskenbaar is in onze regio.

De Fietsersbond reikt de volgende Brusselse regering dan ook de hand om samen werk te maken van een echt fietsklimaat in Brussel. Als belangenbehartiger van alle fietsers in Brussel wil de Fietsersbond actief meewerken aan een beleid dat fietsen echt vanzelfsprekend maakt. Voor ons zijn deze acht hefbomen een belangrijke aanzet om dat te realiseren.

Acht hefbomen voor een echt fietsklimaat in Brussel.

1. Integreer de fiets systematisch in alle beleidsdomeinen.
2. Verminder de autodruk.
3. Er is een doordacht en fijnmazig fietsroutenetwerk.
4. Verbeter de verkeersveiligheid.
5. Fietsers ademen gezonde lucht.
6. Ontwikkel een echt fietsparkeerbeleid en pak de fietsdiefstal aan.
7. Stimuleer de fiets via educatie en communicatie.
8. Weet meer over fietsen.

Doelstellingen

De Fietsersbond schuift voor de komende beleidsperiode drie concrete doelstellingen naar voor. We roepen de volgende Brusselse regering op om die doelstellingen te realiseren. Concrete maatregelen en voorstellen om hiertoe te komen worden verder besproken bij de acht hefbomen.

0 fietsdoden en 50% minder letselongevallen.

Met deze doelstelling onderschrijft de Fietsersbond de “Vision Zero”. Ook Brussel onderschrijft die visie en heeft in de voorbije jaren al enkele stappen in de juiste richting gezet. Het aantal verkeersslachtoffers daalt en we zitten op schema om de doelstellingen te behalen.

Maar we merken tegelijk ook wel dat het aantal letselongevallen onder de fietsers niet daalt, integendeel, het blijft gelijk of stijgt zelfs lichtjes. Hierbij moeten we bovendien ook rekening houden met het feit dat er een onderregistratie is bij het aantal letselongevallen van fietsers. Zeker eenzijdige fietsongevallen komen niet of nauwelijks aan bod in de officiële ongevallenstatistieken.

De Fietsersbond roept dan ook alle betrokken beleidsniveaus op om extra aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid van fietsers. Maatregelen zoals een rijbewijs op punten, op Europees niveau pleiten voor de invoering van ISA en verdere ondersteuning van LISA-car zijn hier enkele voorbeelden van.

1 op de 5 verplaatsingen in Brussel gebeurt met de fiets.

Met deze doelstelling zijn de Fietsersbond en de GRACQ ambitieus. 1 op de 5 verplaatsingen met de fiets betekent dat er nog een enorm grote sprong gemaakt moet worden. Maar enkel zo kan de leefbaarheid van het Gewest verbeteren. Door de autodruk drastisch te verminderen zal de Brusselaar het veiliger vinden om te fietsen. Door meer in te zetten op veilige en kwalitatieve fietsroutes binnen het Gewest en zeker door een connectie te maken met de Vlaamse rand, kan het fietsgebruik effectief ook stijgen. Inzetten op een positieve beeldvorming rond de fiets en het stimuleren van multimodaliteit door aan mobipunten fiets en openbaar vervoer te linken, zijn twee concrete acties om die ambitieuze doelstelling te realiseren.

Een luchtkwaliteit die de WHO-normen respecteert.

De auto heeft nog een te prominente plek in onze hedendaagse verplaatsingen. Voor een aantal verplaatsingen blijft het individueel gemotoriseerd vervoer ook objectief het meest aangewezen vervoermiddel: verplaatsingen op middellange en lange afstanden waarvoor er geen degelijk alternatief bestaat doordat de bestemming te afgelegen is. Voor die verplaatsingen zetten we in op minder vervuilende technologieën. We verschonen het individueel gemotoriseerd verkeer door de impact ervan te kwantificeren en er een kostenplaatje aan te koppelen (‘de vervuiler betaalt’). En we hanteren hierbij de normen die de WHO hanteert.

Integreer de fiets systematisch in alle beleidsdomeinen.

Om tot een echt fietsklimaat in Brussel te komen is er nood aan een geïntegreerd fietsbeleid. Vandaag is er al heel wat aandacht voor de fiets binnen verschillende domeinen van de overheid. Maar het blijft nog te veel en te vaak elke "koker" voor zich en te veel afhankelijk van de inzet van individuele ambtenaren en politici.

De analyse van de BYPAD in 2018 was helder en duidelijk. Het fietsbeleid is globaal en ontwikkelt zich gestaag, maar blijft nog teveel geïsoleerd en blijft de zaak van een beperkte groep beleidsmakers. Het fietsbeleid moet systematisch worden, dat wil zeggen: de kern van het mobiliteitsbeleid en een prioriteit voor iedereen. Het is noodzakelijk om de autodruk te verminderen en bij iedereen een fietsreflex te ontwikkelen.

Naar analogie met de armoedetoets pleiten de Fietsersbond en de GRACQ voor de invoering van een fietstoets. Bij elke beslissing die de Brusselse overheid neemt, ongeacht het beleidsdomein, gaat de administratie na of de beslissing een positief effect heeft op het fietsgebruik. Is er een negatief effect, dan kan de maatregel niet ingevoerd worden zonder bijsturingen. Hierbij wordt er rekening gehouden met kinderen en ouderen. Infrastructuur waarop mensen van 8 en 80 zich veilig voelen, werkt inderdaad voor iedereen.

Het spreekt voor zich dat de fietstoets in eerste instantie ingevoerd wordt in het domein mobiliteit en openbare werken. Met de fietstoets staat niet langer de doorstroming van de auto voorop en wordt het "voorruitperspectief" gewijzigd in een fietsperspectief. De Fietsersbond en de GRACQ dringen er ook op aan om die visie door te trekken op alle andere beleidsdomeinen.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- Voer een **fietstoets** in.
- **Bevraag** op regelmatige basis de Brusselse fietsers om zo het beleid mee richting te geven.
- Blijf inzetten op een regionale **BYPAD** en stimuleer alle 19 gemeenten om dat ook op gemeentelijk niveau te doen.
- Stel een jaarlijkse **fietsbarometer** op in navolging van de jaarlijkse tellingen van het fietsobservatorium.
- Versterk het team rond de **fietsmanager**.
- Werk een kader uit tussen het gewest en de regio's rond het onderhoud van de **fietsroutes** die op gemeentelijke wegen lopen.
- Stimuleer **de gemeentelijke overheden** financieel om het gewestelijke mobiliteitsbeleid mee te realiseren.
- Voer stelselmatige **controles uit bij wegenwerken** en werven rond de naleving van de ordonantie rond wegenwerken.

Verminder de autodruk

De hoge autodruk in Brussel heeft een grote impact op de levenskwaliteit, de economische aantrekkelijkheid, is erg duur voor de samenleving en vormt een grote rem op het fietsgebruik. Om de verkeersdrukte aan te pakken pleiten wij voor de invoering van een zonale tolheffing, zoals in Londen, Oslo of Stockholm. Zoals in die steden zal hiermee de autodruk en de filevorming gevoelig verminderen.

Het kan een eerste stap zijn in de richting van een slimme kilometerheffing in heel België, en kan bovendien op korte termijn ingevoerd worden. De technologie die vandaag gebruikt wordt i.h.k.v. de LEZ kan ook voor die tolheffing gebruikt worden.

Door bepaalde kosten in rekening te brengen voor het gebruik van een wagen in het Gewest, komt er bovendien extra budget vrij dat geïnvesteerd kan worden in de ontwikkeling van het openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Geef de publieke ruimte terug aan de Brusselaars door een doordacht en ambitieus autoparkeerbeleid te voeren. In het gewest zijn er meer dan 940.000 publieke parkeerplaatsen, waarvan 28% op de openbare weg. Dat komt neer op 22 parkeerplaatsen op de openbare weg per 100 inwoners, in Parijs zijn het er 6,7. Nog te vaak blijft het behoud van parkeerplaatsen voorop bij plannen voor de heraanleg van wegen.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- Voer een **zonale tolheffing** in.
- Besteed de inkomsten aan de ontwikkeling van **openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.**
- Ontwikkel een **doordacht parkeertarief voor wagens.**
- Stimuleer maximaal het **autoparkeren buiten de openbare weg.**
- Maak, samen met het Vlaams Gewest, werk van **overstapparkings aan de rand van het gewest.** Zet in op die mobipunten, waar pendelaars makkelijk kunnen overstappen op openbaar vervoer of gebruik kunnen maken van deelfietssystemen.
- **Hervorm de autofiscaliteit** om zo de aanschaf en het gebruik van een wagen te ontmoedigen.

Er is een doordacht en fijnmazig fietsroutenetwerk.

Het gebrek aan kwalitatieve fietsinfrastructuur is een rem voor 92% van de Brusselaars die (nog) niet fietsen in het Gewest. De ontwikkeling van een fijnmazig fietsroutenetwerk is essentieel om meer mensen, vooral jongeren en minder ervaren fietsers, te overtuigen om de fiets te gebruiken.

Het Fiets-GEN, een netwerk van 15 veilige en snelle fietsroutes van en naar Brussel, kan het fietsgebruik stimuleren. Die 15 fietsroutes, goed voor ongeveer 170 kilometer, doorkruisen het Brussels Gewest en vormen een efficiënte verbinding met de Vlaamse rand. Voor zowel pendelaars naar Brussel als Brusselaars die in de Rand werken, biedt het Fiets-GEN een volwaardig alternatief.

Er zijn al enkele stukken gerealiseerd maar van een hecht netwerk is er nog geen sprake. De investeringen moeten verhoogd worden, de inrichtingen versneld.

Naast het Fiets-GEN moet ook het netwerk van Gewestelijke Fietsroutes (GFR) eindelijk gerealiseerd worden met vooral ook een heldere en leesbare signalisatie (zowel op de grond als via bordjes). Zorg ook dat er een leesbare koppeling is tussen de beide netwerken en dat er een goede connectie is met de netwerken in de rand van het Gewest.

Een echt fietsklimaat zorgt ervoor dat je van bij je thuis tot je bestemming op kwalitatieve fietsinfrastructuur kan fietsen. In een zone 30 kan dit in gemengd verkeer zijn. Waar het autoverkeer sneller rijdt, zijn kwalitatieve en brede fietspaden noodzakelijk

De opkomst van de elektrische fiets en de snelle elektrische fiets (speed pedelec) in de laatste jaren is duidelijk. In 2018 was 50 % van de nieuw gekochte fietsen een elektrische fiets. Deze evolutie brengt met zich mee dat de actieradius van de fietser gestegen is tot 25 kilometer en meer (enkele rit). Een doordacht en fijnmazig fietsroutenetwerk is daarom een wezenlijke hefboom om tot een echt fietsklimaat te komen.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- Versnel de realisatie van het **Fiets-GEN** en creëer een task-force om dit mogelijk te maken.
- Zet verder in op de realisatie van het **GFR.**
- **Kies bij de uitwerking altijd voor hoogkwalitatieve fietsroutes: veilig, direct, continu en comfortabel.**
- **Verminder het barrière effect en vermijd omleidingen.** Voor fietsers zijn omleidingen en fysieke barrières (kanaal, drukke verkeersassen, …) een grote rem. Zoek dus voor alle obstakels een permanente en veilige fietsoplossing.
- Verhoog de leesbaarheid en de samenhang tussen de verschillende fietsroutes.
- Kies resoluut voor **asfalt als voorkeursverharding** bij de (her)aanleg van fietsinfrastructuur.
- Zet in op een doordacht en **duurzaam onderhoud** van alle fietsinfrastructuur.
- Verbeter de **Fix My Street app**.
- Versterk de **administratie van Brussel Mobiliteit** op verschillende niveaus.

Verbeter de verkeersveiligheid

75% van de Brusselse fietsers voelt zich onveilig. Een onthutsende realiteit. De hoge verkeersdrukte en te hoge snelheden zijn hier de oorzaak van. Een veilige omgeving kan pas als er minder wagens rijden, en bovendien aan een lagere snelheid. De snelheid in de stad moet aangepast worden: Brussel wordt een grote zone 30, met uitzondering van grote assen.
Een veralgemeende zone 30 is meer leesbaar voor alle weggebruikers dan de huidige kleine en versnipperde stukjes. Die aanpassing zal niet alleen het aantal verkeersongevallen doen verminderen, maar ook zorgen voor een betere levenskwaliteit in de wijken, de geluidsoverlast verminderen en bijdragen tot een betere luchtkwaliteit.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- Voer **30km/u als regel** in. 50 km/u per uur kan op de grote assen, op voorwaarde dat er afgescheiden fietspaden zijn.
- **Dwing de snelheidsbeperking af** door de infrastructuur aan te passen en door handhaving: snelheidscontroles en boetes
- Intregreer **het STOP principe** in het gewestelijk mobiliteitsplan.
- Stimuleer de politiezones om **meer te controleren en te beboeten** op overtredingen die de fietser echt in gevaar brengen. Het gaat hierbij om stilstaan en parkeren op fietspaden, aggressief gedrag tegenover fietsers, parkeren op voorsorteerstroken voor fietsers bij verkeerslichten, inname van fietsinfrastructuur door terrassen, …
- Geef **prioriteit aan het wegwerken van de gekende zwarte fietspunten.**
- Stimuleer alle politiezones om een **fietsbrigade** op te starten.
- Voer extra en diepgaand **onderzoek naar (de oorzaken van) ongevallen** waar fietsers bij betrokken zijn en daarbij zeker ook de eenzijdige ongevallen bij fietsers. Enkel door een duidelijk zicht te hebben op de oorzaken van de ongevallen kan de verkeersveiligheid verbeterd worden.
- **Geef fietsers veilig groen.** Groen licht betekent vandaag niet dat je zonder risico kan oversteken: er worden nog fietsers door rechtsafslaand verkeer aangereden, terwijl ze groen hebben. Groen is dus nog niet veilig genoeg. Maak het voor fietsers echt veilig.
  Dit betekent dat alle kruispunten met verkeerslichten volledig conflictvrij geregeld moeten worden en waarbij de doorstroming van de actieve weggebruikers (en niet die van het gemotoriseerd verkeer) centraal staat.

Fietsers ademen gezonde lucht.

Het voorbije jaar is de luchtkwaliteit een bijzonder hot en actueel thema geworden. Tot op vandaag blijft de luchtkwaliteit in Brussel slecht. Zowel fijn stof als stikstofdioxiden blijven problematisch en hebben ook een impact op de fietsers.
Maatregelen voor een betere luchtkwaliteit komen fietsers ten goede en maatregelen ten voordele van de fiets komen de luchtkwaliteit ten goede.
Gebruik de fiets als middel om tot een betere volksgezondheid en een beter leefmilieu te komen.
Zo komen we ook tot een echt fietsklimaat.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- Hou bij de uitwerking van de **slimme kilometerheffing** rekening met de **milieuaspecten** en hanteer daarbij de Europese normen.
- Neem in afwachting van de invoering van de slimme kilometerheffing nog sturende milieumaatregelen bij de BIV en de jaarlijkse autobelasting om zo een **luchtkwaliteit** te halen die de **WHO-normen** respecteert.
- Versnel de implementatie van de **Lage Emissiezone** om zo de dieselban in 2030 te realiseren.
- **Verbied dieselvoertuigen** bij een hoge luchtvervuiling.

Ontwikkel een echt fietsparkeerbeleid en pak fietsdiefstal aan.

De stallingsinfrastructuur is ambitieus, aantrekkelijk en toekomstgericht. Stallingen zijn dan ook overdekt, toegankelijk, gebruiksvriendelijk en veilig. Het aantal gestolen fietsen daalt zo significant. De stallingen zijn bovendien ook aangepast aan verschillende types fietsen, zoals cargo-fietsen en elektrische fietsen. Veilige en bewaakte fietsenstallingen zijn ook een belangrijke stap in de strijd tegen fietsdiefstal.

Je fiets veilig stallen in Brussel is vandaag nog steeds bijzonder moeilijk: minder dan 4.000 beveiligde fietsenstallingen. Het risico op diefstal is heel hoog: in 2017 werden meer dan 3.500 fietsdiefstallen geregistreerd (en niet iedereen doet aangifte van een fietsdiefstal).

Er is een grote nood aan beveiligde fietsenstallingen: in buurten waar bewoners geen inpandige fietsenstalling hebben, in treinstations en de grote metrostations, in de buurt van winkelcentra, in publieke parkings,… Hou hierbij rekening met de grote verscheidenheid van fietsen (bakfietsen, cargo fietsen, elektrische fietsen,…).

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- Bouw minstens **10.000 beveiligde fietsenstallingen** in de publieke ruimte.
- Valideer **het masterplan fietsparkeren** en realiseer het.
- Stimuleer de 19 gemeenten om deel te nemen aan het **CycloParking** platform.
- Herwerk de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Binnen deze verordening moeten meer ambitieuze normen opgenomen worden op vlak van fietsparkeren en fietsstallingen.
- Voorkom fietsdiefstal met een **centraal fietsregister**: zorg voor een online database van gestolen fietsen. De databank moet worden beheerd door de politie, maar is toegankelijk voor alle fietsverkopers en fietsherstellers. Ook individuen kunnen hier hun gestolen fiets registreren. Ontwikkel of ondersteun daarnaast een nationale databank waarbij de identiteit van de gebruiker aan die van de fiets wordt gekoppeld. Een positieve databank is een belangrijk instrument om preventief aan fietsdiefstal te werken. Belangrijk is dat op Europees niveau werk wordt gemaakt van een uniek registratienummer per fiets.
- Faciliteer het **gebruik van lokfietsen**: verduidelijk de regels omtrent uitlokking waardoor het inzetten van lokfietsen uit het juridische vacuüm wordt gehaald en voortaan zonder enige twijfel wordt toegelaten.
- Erken fietsdiefstal als diefstal: het gebeurt dat fietsdiefstal door politie en parket onvoldoende serieus wordt genomen. Besteed daarom bij het bepalen van de politionele prioriteiten **voldoende aandacht aan fietsdiefstal**. Geef richtlijnen aan het parket dat fietsdieven effectief vervolgd moeten worden.

Stimuleer de fiets via educatie en communicatie.

Leren fietsen is noodzakelijk om tot een volwaardig fietsklimaat te komen. Alleen door effectief te fietsen kan je de schrik voor bepaalde verkeerssituaties overwinnen en overtuig je mensen van het belang en gemak van de fiets. Daarnaast is meer fietseducatie ook de manier bij uitstek om het samenleven op de openbare weg tussen de verschillende vervoersmodi vlotter en veiliger te laten verlopen.

Op dit moment wordt er enkel in het basisonderwijs aandacht gegeven aan fietseducatie. Dit moet doorgetrokken worden in het secundair en hoger onderwijs. Heel wat studenten fietsen immers vaak voor het eerst in een grootstedelijke context met complexere verkeerssituaties waar ze vaak niet op voorbereid zijn.
Ook de groter wordende groep senioren kan baat hebben bij extra fietseducatie.

De fiets is ook een sleutel in de aanpak van vervoersarmoede en werkloosheid.

Vaak kunnen werkzoekenden jobs niet aanvaarden omdat ze geen rijbewijs of geen auto hebben. Zeer veel mensen die nooit hebben leren fietsen, of die zodanig weinig fietsen dat ze niet meer met de fiets de weg op durven, zien de fiets niet als een optie voor woon-werkverkeer. Wie het al moeilijk heeft op de arbeidsmarkt zou niet van de auto afhankelijk mogen zijn. Omgekeerd zijn veel jobs moeilijk in te vullen net omdat ze plekken liggen waar weinig openbaar vervoer rijdt op de uren waarop shifts beginnen of eindigen.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- **Breid de bestaande opleidingen gevoelig uit** zodat een breed publiek kan leren fietsen. Organiseer ook extra testformules om de Brusselaar kennis te laten maken met de grote diversiteit aan fietsen.
- Organiseer **extra training** en opvolging voor chauffeurs van de MIVB rond rijgedrag in gemengd verkeer en in de buurt van fietsers.
- Bied alle werkzoekenden **gratis fietslessen en lessen fietsvaardigheid** aan, een zeer efficiënt middel tegen vervoersarmoede en werkloosheid. Fietsen en fietsvaardigheidstraining zouden ook aangeboden moeten worden in (re-)integratie-trajecten en terugbetaald worden met opleidingscheques.
- **Communiceer** meer en duidelijker over alle fietsvoorzieningen die nu reeds bestaan.
- Verspreid een **positieve fietsboodschap** naar een breed publiek. Draag uit dat fietsen vanzelfsprekend is.

Weet meer over fietsen.

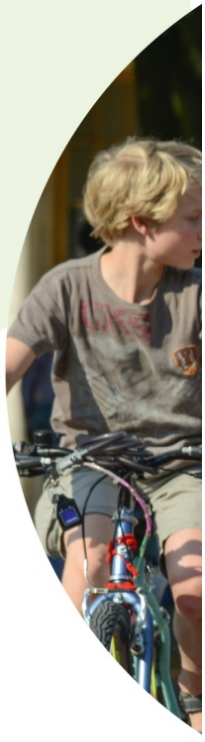
Om te komen tot een echt fietsklimaat is een gedegen kennis over fietsen in Brussel een noodzakelijke basis. Vandaag merken we dat nog te veel beleidsbeslissingen genomen worden op basis van fragmentaire data en buikgevoel. Nog al te vaak moeten we vaststellen dat we eigenlijk te weinig effectieve data hebben over de fiets. In de komende vijf jaren moet er dus heel wat onderzoek gevoerd worden over de fiets en de gebruikers van de fiets.

In 2024 worden beleidsbeslissingen niet langer enkel genomen op basis van fragmentaire data en buikgevoel.

Daarom vraagt de Fietsersbond:

- **Kom meer te weten over de fietsers** zelf: wie, waar, wanneer, hoeveel?
- **Ondersteun verschillende spelers** om meer data over de fietser in kaart te brengen. In 2024 kunnen we ons een duidelijk beeld vormen van het aantal dagelijkse fietsers.
- Kom meer te weten over de **fiets in het verkeer**: hoe en waarom (niet)?
- **Maak van gedragsanalyse** van de fietser de basis van het heraanleggen van infrastructuur.
- **Bouw ongevallenanalyse** wetenschappelijk verder uit en geef zo eindelijk een duidelijker en volledige beeld van wat de oorzaken van fietsongevallen zijn.
- Voer een grondige en verplichte **voor- en na-evaluatie bij elk infrastructuurproject** in. Dit levert input om de vademecums aan te passen en zo sneller in te spelen op de steeds veranderende mobiliteitscontext.
- Kom meer te weten over de **maatschappelijke kosten en baten van de fiets:** hoeveel?
- Stimuleer **wetenschappelijk onderzoek** om de baten van investeringen in fietsinfrastructuur gedetailleerd in kaart te brengen.
- Stimuleer onderzoek naar de impact van fietsen op **gezondheidszorg, milieu en klimaat.**
- Stimuleer onderzoek naar de rol die de fiets kan innemen om **vervoersarmoede** uit te sluiten.
- Kom meer te weten over de **economische waarde** van de fiets: hoeveel meer?
- Ondersteun wetenschappelijk onderzoek naar **het verplaatsings- en koopgedrag** van consumenten. Verminder de autodruk.

voor een echt
#fietsklimaat



De inhoud van dit document vind je online terug via **fietsersbond.be/fietsklimaat**.

Graag meer details? Neem gerust contact op met Wies Callens, woordvoerder en beleidsmedewerker Fietsersbond: wies@fietsersbond.be of 0478 54 64 52