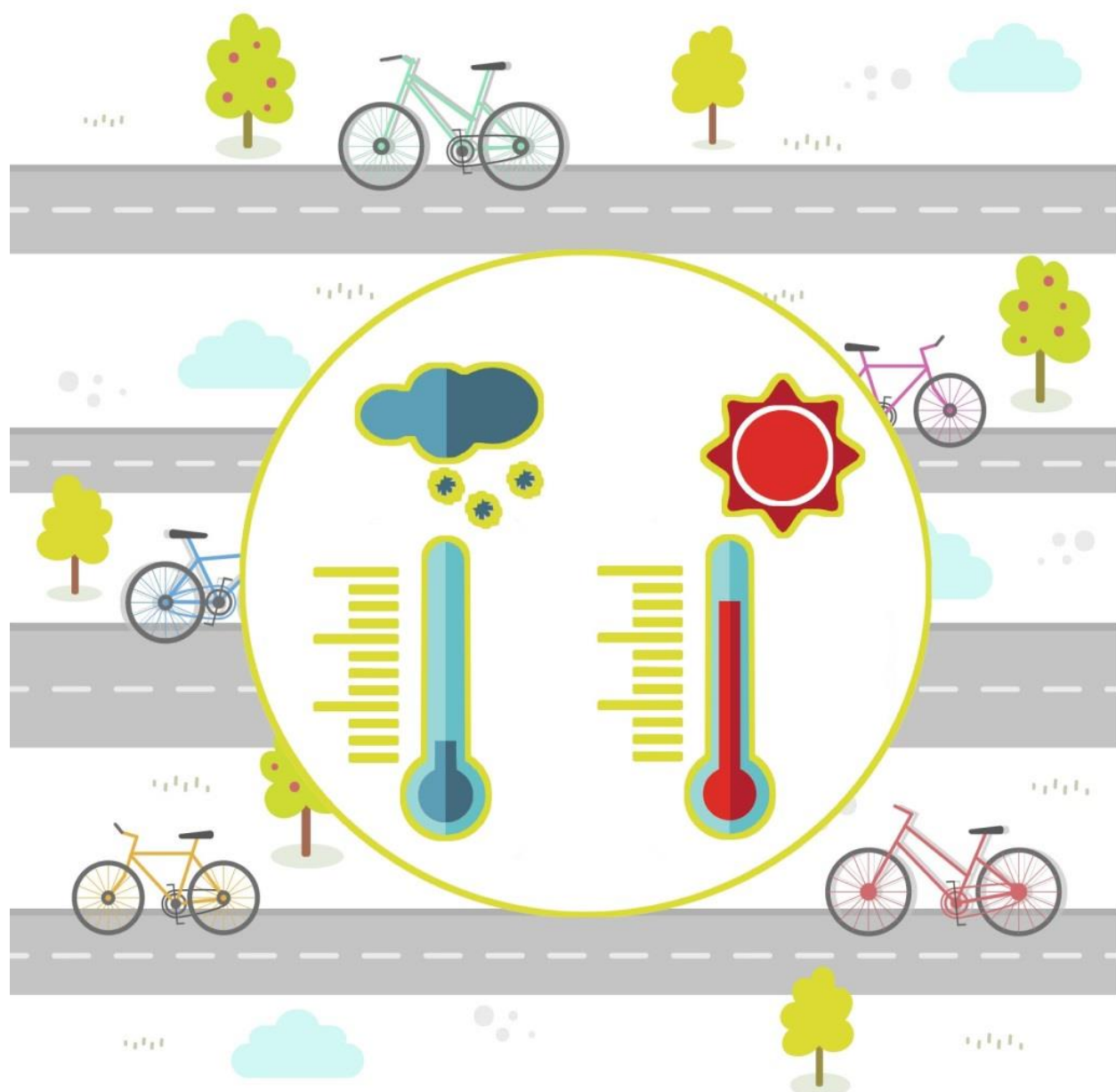


Dossier de presse

Evaluation des politiques vélo à mi-mandat

Bruxelles • 21 février 2017



THERMOMÈTRE CYCLISTE

Une évaluation des politiques « vélo »

À mi-législature, l'heure est au bilan ! Le GRACQ et le Fietsersbond publient leur évaluation des politiques cyclistes aux niveaux régional (Bruxelles, Wallonie, Flandre) et fédéral. Celle-ci se base sur une grande enquête menée auprès de quelque 7.000 cyclistes et non-cyclistes, dont les résultats ont été dévoilés en primeur ce mardi 21 février.

Les obstacles

C'est majoritairement le manque d'infrastructures adaptées qui décourage le Belge d'utiliser son vélo, un problème souligné par 90% des non-cyclistes. Cela explique aussi largement le sentiment d'insécurité mentionné par 69% d'entre eux. La météo est également pointée du doigt (87%), mais davantage comme un problème facilement surmontable.

Ce que pensent les cyclistes

Au **niveau fédéral**, à peine 10% des cyclistes estiment que la fiscalité encourage suffisamment l'utilisation du vélo. Et seulement 1 cycliste sur 4 estime que le code de la route actuel est adapté à la pratique du vélo.

À **Bruxelles** plus qu'ailleurs, la qualité de l'air est pointée du doigt : seuls 9% la jugent satisfaisante. Un constat à mettre en lien direct avec le trafic automobile, puisque 90% des répondants estiment que celui-ci est trop dense et 3 cyclistes sur 4 considèrent ne pas disposer d'un espace suffisant à vélo.

En **Wallonie**, le sentiment d'insécurité est partagé par plus de 3 cyclistes sur 4. Les cyclistes jugent les infrastructures insatisfaisantes : manque d'espace (74%), manque de confort (82%) et manque de stationnement sécurisé (67%) sont mis en évidence.

Enfin, en **Flandre**, les cyclistes soulignent la difficulté de rouler à vélo avec des enfants. Ils apprécient par contre les efforts déployés par les entreprises pour encourager les travailleurs à vélo.

La politique cycliste peut clairement mieux faire !

Parmi les recommandations des associations cyclistes :

- **au niveau fédéral** : un gros travail doit être accompli au niveau de la fiscalité. L'avantage fiscal systématique accordé aux voitures de société doit être supprimé, et l'indemnisation pour déplacements domicile-travail à vélo doit devenir obligatoire. D'autre part, une réforme complète du code de la route est nécessaire afin d'assurer une réelle prise en compte des cyclistes.
- **au niveau bruxellois** : il est urgent de réduire drastiquement la pression automobile, pour plus de sécurité mais aussi pour garantir une meilleure qualité de l'air. Diverses mesures doivent être envisagées : réforme de la taxe automobile, redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs, construction de pistes cyclables séparées le long des grands axes régionaux.

- **au niveau wallon** : l'infrastructure cyclable doit être développée (notamment en équipant les routes régionales de pistes cyclables sécurisées) et les mesures du code favorables au cyclistes systématiquement appliquées (sens uniques limité, rues cyclables, cédez-le-passage au feu). Pour lutter contre le vol, le règlement régional d'urbanisme devrait prévoir la construction d'un parking vélo dans tout nouvel immeuble.
- **au niveau flamand** : des efforts budgétaires s'avèrent nécessaires pour répondre à la demande d'amélioration des infrastructures cyclables. Il est également nécessaire de simplifier la réglementation relative à la construction de nouvelles infrastructures, et tout particulièrement en ce qui concerne les voies cyclables express (qui doivent actuellement se conformer à d'autres réglementations : gestion des cours d'eau, nature, patrimoine).

L'**Union européenne** a également un rôle à jouer, notamment en imposant des normes pour des véhicules plus sûrs. À cet égard, l'obligation du dispositif ISA (*Intelligent Speed Adaptation*) sur les véhicules permettrait de réduire le nombre de victimes de la route.

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens

Le Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et défend leurs intérêts. Forte de plus de 8 000 sympathisants, notre association agit pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles pour tous, à Bruxelles et en Wallonie. Le GRACQ est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics en matière de mobilité cycliste, à côté de ses missions d'information, de sensibilisation et de formation. www.gracq.org

Contacts presse

- Luc Goffinet, *politique wallonne et fédérale*, 0485 92 78 97 - luc.goffinet@gracq.org
- Florine Cuignet, *politique bruxelloise*, 0499 40 61 39 - florine.cuignet@gracq.org

Fietsersbond

Le Fietsersbond est un organisme indépendant qui travaille à l'amélioration des conditions à vélo en Flandre et à Bruxelles, afin de créer un environnement cyclable sûr, sain et agréable. Nous œuvrons au niveau politique, dialoguons avec les pouvoirs publics en collaboration avec nos groupes locaux, remettons des avis, organisons des actions et fournissons des services aux pouvoirs publics (Meetfiets) et aux entreprises (Bike to Work). L'expérience de nos 23 000 membres, l'investissement de centaines de volontaires et la force de notre organisation font de nous le défenseur des cyclistes d'aujourd'hui et de demain.

www.fietsersbond.be - www.biketowork.be

Contacts presse

- Stef Leroy, *politique flamande* - stef@fietsersbond.be, 0476 91 82 18
- Roel De Cleen, *politique bruxelloise et fédérale* roel@fietsersbond.be, 0486 30 66 04

Introduction

Nous sommes actuellement à la mi-législature, au niveau régional et fédéral. Une excellente occasion, pour le GRACQ et le Fietsersbond, de réaliser un bilan de la situation cycliste. Quels constats peut-on tirer sur le terrain ? Quelles mesures positives ont été mises en place et quelles sont celles qui restent encore à implémenter ?

La démarche :

En tant que représentants des usagers cyclistes, il était important pour nos associations de « prendre la température » auprès des premiers concernés : les citoyens. C'est sur le sentiment des cyclistes (et des non-cyclistes) que nous avons ancré notre analyse. En effet, si les chiffres objectifs peuvent servir d'indicateurs, ils ne reflètent pas nécessairement la réalité de terrain. Un exemple : à quoi bon additionner des kilomètres de pistes cyclables si celles-ci ne rencontrent pas, dans la pratique, les attentes de ceux qui doivent les emprunter ?

Une grande **enquête en ligne a été menée du 8 décembre 2016 au 31 janvier 2017**, dans les trois régions du pays, autour de dix besoins cyclistes :

- La réduction de la pression automobile
- Un environnement sûr, confortable et agréable pour se déplacer à vélo
- Une meilleure qualité de l'air
- De bons parkings vélo (lutte contre le vol)
- Une fiscalité plus favorable aux cyclistes
- Des entreprises « vélo-friendly »
- Des destinations à portée de vélo (aménagement du territoire)
- Faciliter la combinaison « vélo + ... » (intermodalité)
- Un code de la route plus adapté
- L'apprentissage du vélo

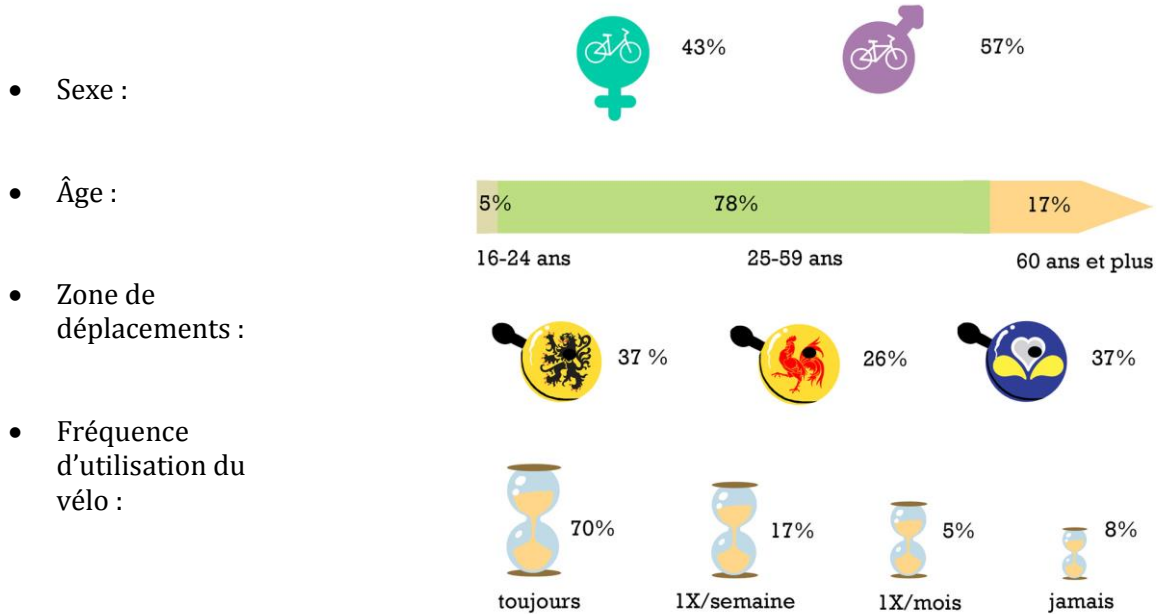
Au total, **6910 réponses** ont été collectées et analysées : pour le niveau fédéral ainsi que pour chacune des trois régions.

Vous trouverez dans le document suivant l'analyse des résultats avec, pour chaque thématique, les mesures positives qui ont été prises ainsi que les propositions de nos deux associations pour améliorer concrètement la situation.

Le thermomètre cycliste

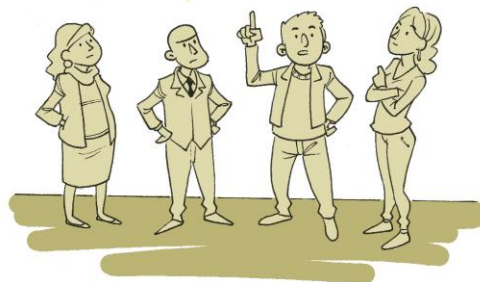
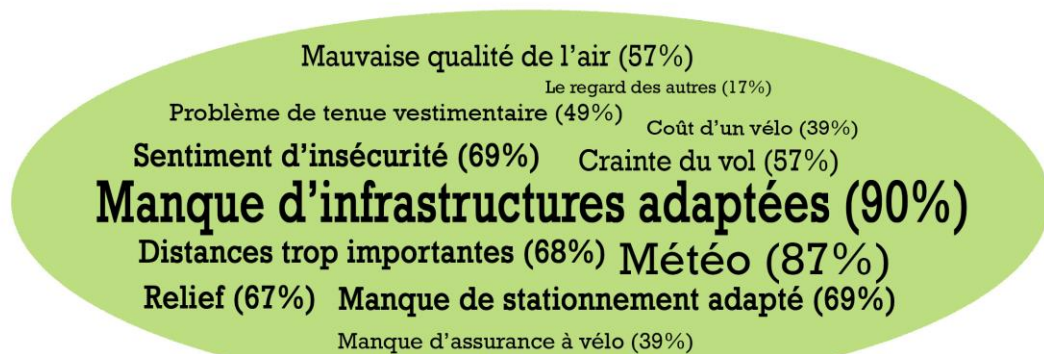
Le thermomètre cycliste nous a permis de prendre la température du vélo en Belgique. Au total, 6910 réponses ont été collectées.

Le profil des répondants



Les obstacles à la pratique du vélo

Huit pourcents des personnes interrogées ne pratiquent jamais le vélo. Nous leur avons demandé quelles étaient les raisons principales.





Le thermomètre en Belgique

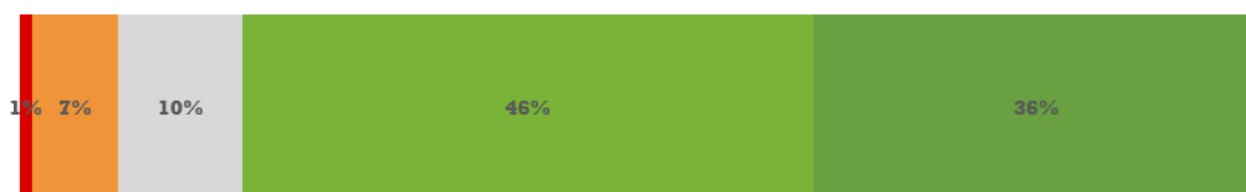


Légende des graphiques :

■ Pas du tout d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Sans avis ■ Plutôt d'accord ■ Tout à fait d'accord

1. Réduction de la pression automobile.

Quand je circule à vélo, je trouve que le trafic automobile est trop dense.



Le nombre de véhicules en circulation continue de s'accroître. Les immatriculations de voitures neuves ont augmenté en 2016 de 7,7 % et représentent 539.519 véhicules. C'est la plus forte croissance en Europe (proportionnellement aux personnes actives).

Les mesures positives

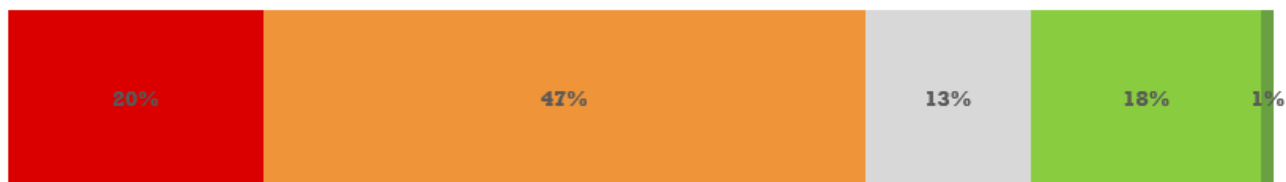
- Hausse progressive des accises sur le diesel
- Taxation accrue des grosses voitures de société
- Taxation au km des camions sur le réseau structurant

Nos propositions

- La fiscalité reste un outil majeur pour orienter les choix (cf. point 5). Dans l'Union Européenne, la Belgique est le pays qui subsidie le plus la voiture (cf. voitures de société).
- Le RER, qui permet aussi l'intermodalité train/vélo, se fait attendre, surtout du côté wallon.

2. Un environnement sûr, confortable et agréable pour se déplacer à vélo

Quand je circule à vélo, je me sens en sécurité.



Au niveau de la sécurité routière, le constat est peu réjouissant pour les cyclistes ! Après avoir atteint un minimum en 2011 le nombre de morts à vélo est reparti à la hausse en 2015 en Belgique. Le nombre de blessés graves est le même qu'en 2006 et le nombre de blessés légers augmente.

Les mesures positives

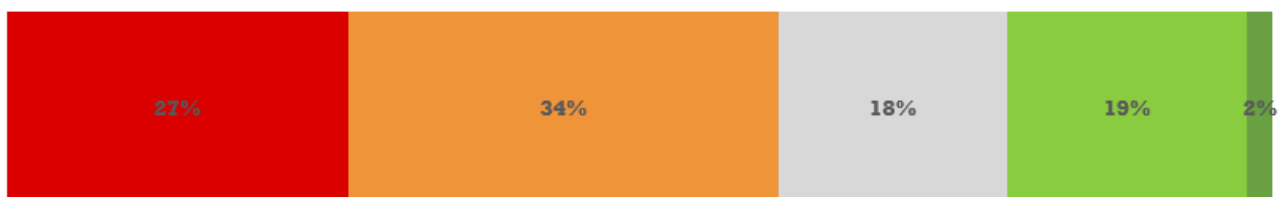
- Aucune initiative fédérale sur ce sujet

Nos propositions

- Au niveau de la police, les infractions de la route qui mettent en danger les cyclistes (GSM au volant, distance de dépassement ou stationnement dangereux) sont peu verbalisées.
- Les parquets les classent souvent sans suite, ainsi que les petits excès de vitesse.
- Le permis à point n'a toujours pas fait l'objet d'arrêtés royaux d'exécution, alors qu'il est en vigueur dans les pays environnants et qu'il montre son efficacité
- Les boîtes noires et alcolock devraient être obligatoires sur les véhicules des récidivistes.
- Accélérer le "RER Vélo", qui permettrait de relier Bruxelles à sa périphérie de façon rapide et sûre, et profiter des possibilités de mettre des pistes cyclables le long des voies ferrées.

3. Une meilleure qualité de l'air

Je trouve que la qualité de l'air est bonne sur mes trajets à vélo.



La qualité de l'air en Belgique reste à un niveau très médiocre (30e pays sur 31 selon l'Environmental Performance Index 2016). Les particules et les oxydes d'azote sont préoccupants. Or en ville ce sont principalement les véhicules à moteur diesel qui les émettent.

Les mesures positives

- La hausse progressive des accises sur le diesel entraîne une légère diminution du nombre de voitures de ce type (-1%) pour la deuxième année consécutive.

Nos propositions

- Pour la taxation des voitures de société (fédérale) il faut tenir compte de tous les polluants, et pas uniquement du CO2, et avec des mesures objectives indépendantes.
- Le prix du diesel doit être aligné sur le prix de l'essence (sans faire redescendre ce dernier).
- Des zones "basse émission" sont nécessaires au coeur des grandes villes

4. De bons parkings vélo (lutte contre le vol)

Je peux facilement garer mon vélo en sécurité.



Les parkings vélo qui sont de compétence fédérale sont les suivants :

- aux gares et points d'arrêts SNCB (cf. point n°8 intermodalité)
- dans les services publics fédéraux et toutes les institutions fédérales (culture, science)

Les mesures positives

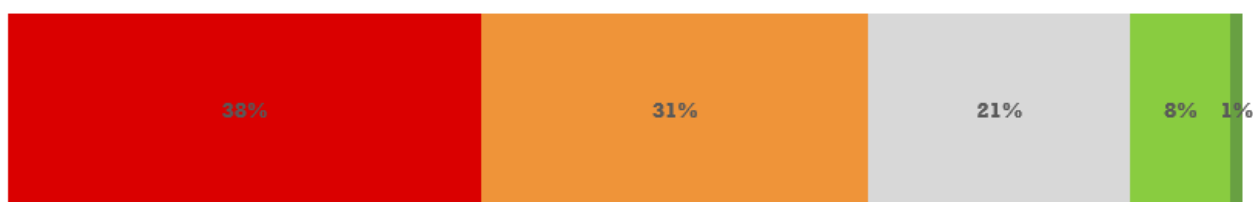
- La SNCB augmente pour l'instant son offre de stationnement vélo (cf point 8)

Nos propositions

- Au niveau de la police fédérale le vol de vélo n'est pas pris sérieusement en compte. Même si l'on peut déclarer son vol de vélo en ligne, il n'y a pas de politique sérieuse de poursuite.
- Aucun registre national des vélos ne permet d'identifier un vélo et son propriétaire.
- Réglementation sur les "vélos appâts" : toutes les zones de police devraient pouvoir les utiliser sans demander des autorisations exceptionnelles.

5. Une fiscalité plus favorable aux cyclistes

La fiscalité encourage suffisamment l'usage du vélo plutôt que de la voiture.



La fiscalité reste largement favorable... à la voiture (de société). Si en 2016 l'indemnité vélo pour les déplacements domicile/travail représente 93 millions d'euros, versés à 405.843 travailleurs belges, elle n'est toujours pas obligatoire pour les employeurs.

Les mesures positives

- Aucune mesure nouvelle pour le vélo, même si l'indemnité vélo progresse dans les entreprises
- Les accises sur le diesel ont augmenté un peu, comme la taxation des voitures de société.

Nos propositions

- On a besoin d'un tax shift ambitieux sur la mobilité, plus large que le budget mobilité et surtout de mettre fin au système de la "voiture salaire".
- Comme aux Pays-Bas chaque véhicule de société doit enregistrer ses km privés
- Les taxes sur les assurances de type "pay how you drive" (proportionnelles aux km parcourus) pour les véhicules à moteur doivent être diminuées.
- Réduction d'impôt de 15% sur le prix d'achat d'un vélo électrique (existe pour les motos)
- La TVA est toujours de 21% sur les vélos et les pièces qui servent à réparer ceux-ci.
- Les speed pedelecs sont, à ce jour, encore exclus de l'indemnité vélo domicile/travail.

6. Des entreprises « vélo-friendly »

J'estime que mon employeur est "vélo-friendly" : les cyclistes sont bien accueillis sur mon lieu de travail (parking vélo, vestiaires, indemnité vélo...)



Le nombre d'employeurs de plus de 100 personnes octroyant l'indemnité vélo est passé de 43% à 86% en 10 ans. Le parking vélo sécurisé a fait un bond de 28% à 42% (SPF Mobilité).

Les mesures positives

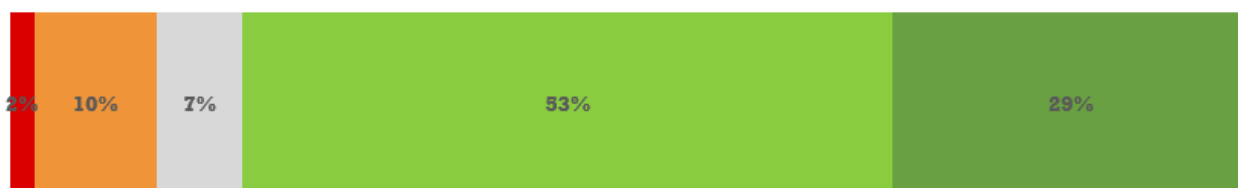
- Aucune nouvelle mesure, mais le fruit de mesures des législatures précédentes.

Nos propositions

- L'indemnité vélo doit être obligatoire comme pour les transports en commun (0,23 €/km)
- Forfait minimal correspondant à l'indemnité pour 5km (car les frais fixes à vélo ne sont pas couverts par une indemnité trop basse) et un forfait maximal de 20km, par trajet quotidien dans un sens.
- Si les entreprises ont droit à la déduction fiscale à 120% de certains de leurs frais vélos, le leasing & le coaching en sont exclus. Tous les frais vélos doivent être pris en compte.

7. Des destinations à portée de vélo (aménagement du territoire)

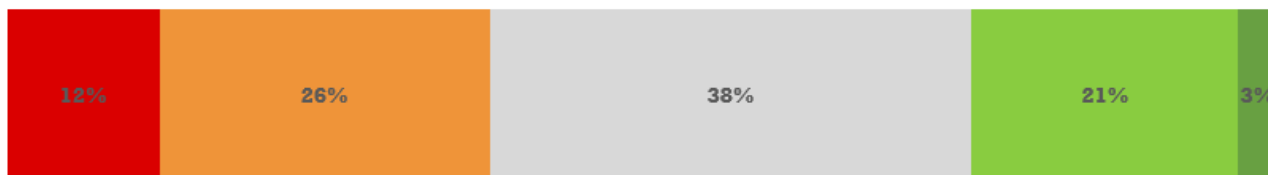
Mes destinations habituelles sont à portée de vélo.



L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des compétences régionales, de même que la taxation immobilière, qui pourrait faciliter les rapprochements domicile/travail.

8. Faciliter la combinaison « vélo +... » (intermodalité)

Je peux facilement combiner vélo et tram/bus/métro (parking, accessibilité, services, embarquement...)



Le contrat de gestion de la SNCB n'est toujours pas renouvelé et aucune politique nouvelle n'a été mise en place. Par ailleurs nous déplorons que le soutien de la SNCB aux Points Vélos diminue : certains points vélo sont abandonnés et d'autres voient leur financement réduit.

Les mesures positives

- Volonté d'arriver à 100.000 places de parking pour les vélos d'ici 2018.
- Les billets vélo SNCB sont disponibles aux guichets automatiques.
- Les Desiro facilitent l'embarquement des vélos de plain pied (de même que les futures M7).

Nos propositions

- Il existe hélas encore trop peu de parkings sécurisés.
- Problème de qualité des range-vélos, de proximité des quais, et vélos spéciaux (cargo...)
- L'équipement des gares SNCB pour accéder aux quais à vélo reste difficile (pas d'ascenseurs, de goulottes, voitures trop hautes et quais trop bas).
- Voitures M6 pas accessibles à vélo plus facilement.
- Il n'y a toujours pas de tarifs variables et de possibilités d'abonnements
- Le réseau Blue Bike doit être étendu.
- Le réseau des Points Vélos doit être soutenu

9. Un code de la route adapté aux cyclistes

Le code de la route tient suffisamment compte des cyclistes.



Les mesures positives

- Un changement important a été apporté au code de la route, qui permet de mettre un panneau F99x (non obligatoire) sur des pistes cyclables contiguës à la route.
- D'autres demandes sont en cours de traitement dans le cadre de la réforme 2017 du code de la route (âge enfants pour rouler sur les trottoirs, cyclos B hors pistes en agglomération).
- Par ailleurs nous saluons le nouveau cadre légal de tous les vélos électriques.

Nos propositions

- La nouvelle réglementation pour les “speed pedelecs” a malheureusement catalogué ces nouveaux vélos électriques comme des cyclomoteurs et pas comme des vélos, ce qui les exclut par défaut des SUL, des cédez-le-passage cycliste au feu et des chemins partagés
- Toujours pas d’amendes proportionnelles au danger créé par chaque type de véhicule : un cycliste paie la même amende qu’un automobiliste ou un camion !
- Il reste encore des demandes importantes non traitées de modification du code de la route : comme la légalisation d’un mètre à droite du cycliste, obligation des B22/B23, ...

10. L'apprentissage du vélo

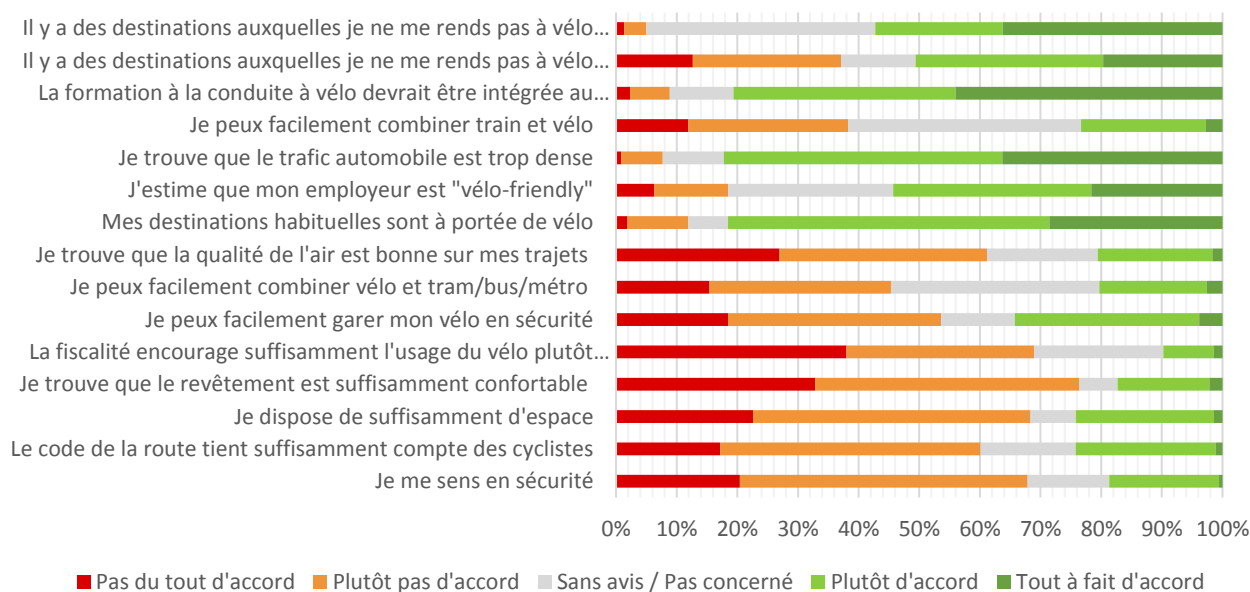
La formation à la conduite à vélo devrait être intégrée au cursus scolaire.



La formation à vélo est une compétence plutôt régionale, mais la demande des belges est réelle.

Récapitulatif

Thermomètre cycliste - Belgique (6336)





Le thermomètre à Bruxelles



Légende des graphiques :

■ Pas du tout d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Sans avis ■ Plutôt d'accord ■ Tout à fait d'accord

1. Réduction de la pression automobile.

Quand je circule à vélo, je trouve que le trafic automobile est trop dense.



La pression automobile reste, actuellement, un sérieux problème à Bruxelles. Espace public phagocyté par les voitures, stationnement sauvage, vitesse excessives, comportements agressifs, pollution... tout cela n'est pas sans impact sur le quotidien des cyclistes, sans compter que la peur du trafic automobile représente en outre un frein majeur pour ceux qui envisagent se mettre au vélo. La place de la voiture reste, trop souvent, le point de départ de tout réaménagement de l'espace public à Bruxelles. Le scandale des tunnels bruxellois, qui a largement démontré la limite de notre modèle de mobilité, aurait pu servir de déclencheur : c'est pourtant la solution du statu quo qui a été privilégiée.

Les mesures positives

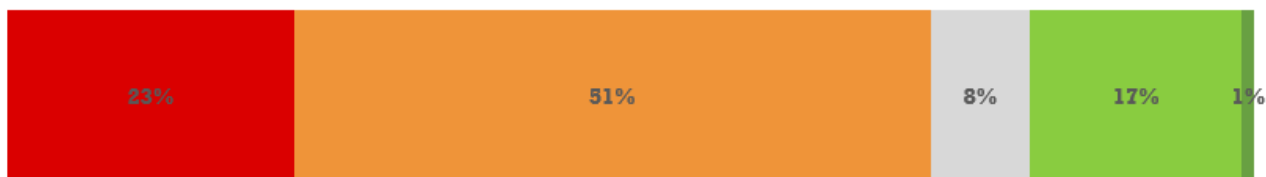
- La mise en œuvre de l'agence régionale de stationnement, Parking.brussels.
- Le développement de nouvelles solutions d'auto-partage.
- La mise en œuvre de la taxe kilométrique intelligente pour les poids lourds, en concertation avec les deux autres régions.
- Le démantèlement du viaduc Reyers, véritable autoroute dans la ville.

Nos propositions

- Penser le réaménagement de l'espace public au départ des modes actifs et des transports publics. Encourager ces modes nécessite un rééquilibrage de l'espace public, et donc une diminution de l'espace dédié aujourd'hui au trafic motorisé.
- L'implémentation d'une politique de stationnement plus ambitieuse, notamment au niveau de la tarification du parking automobile, de la mutualisation des parkings d'entreprises ou encore de la mise en œuvre de parkings de dissuasion en périphérie bruxelloise afin d'encourager l'intermodalité.
- La mise en œuvre de la taxe kilométrique intelligente pour l'ensemble des véhicules, avec des tarifs plus élevés pour les voiries locales/quartiers résidentiels, afin de favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes actifs en zone urbanisée.

2. Un environnement sûr, confortable et agréable pour se déplacer à vélo

Quand je circule à vélo, je me sens en sécurité.



Le manque d'infrastructures et d'itinéraires adaptés pour les cyclistes reste problématique à Bruxelles, notamment en ce qui concerne la mise en selle d'un jeune public. Les aménagements propices à la pratique du vélo (zones 30, routes à faible trafic, pistes cyclables séparées, rues cyclables...) sont encore trop peu présents. Le non-respect des règles de la part des usagers de la route contribue également au sentiment général d'insécurité.

Les mesures positives

- La réalisation d'un plan « piste cyclables séparées » en région bruxelloise, qui doit être réalisé dans le courant de la législature.
- Le balisage de la majeure partie du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR).
- La réalisation (en cours) de deux vademecums (bonnes pratiques d'aménagements), sur la rue cyclable et sur les infrastructures cyclables séparées du trafic.
- Le soutien financier de la région pour le développement de la politique cyclable au niveau communal (mise en place de rues cyclables, réalisation d'audit cycliste « BYPAD », organisation de brigades cyclistes, fonds « sécurité routière »...).

Nos propositions

- La généralisation du 30 km/h en région bruxelloise, en dehors des grands axes équipés de pistes cyclables sécurisées.
- La finalisation du réseau d'ICR et la concrétisation du plan « pistes cyclables séparées », en étroite collaboration avec les communes.
- La réalisation du RER-vélo reliant Bruxelles et sa périphérie, en collaboration avec les deux autres régions.
- La possibilité de pouvoir signaler certains problèmes relatifs aux itinéraires cyclables via Fix My Street.
- Une plus grande attention à la cohabitation avec les cyclistes dans le cadre de la formation à la conduite.
- Davantage de contrôles de vitesses, particulièrement aux endroits où les cyclistes ne bénéficient pas d'infrastructures séparées.

3. Une meilleure qualité de l'air

Je trouve que la qualité de l'air est bonne sur mes trajets à vélo.



Bruxelles souffre d'une très mauvaise qualité de l'air : un problème qui concerne les cyclistes (qui effectuent un effort physique pour se déplacer), mais plus largement l'ensemble des citoyens ! En région bruxelloise, la pollution de l'air est considérée comme un obstacle à la mise en selle par 70% des non-cyclistes. Si des efforts sont réalisés par rapport aux particules fines, les autres polluants, comme les oxydes d'azote (NOx), sont trop peu pris en compte.

Les mesures positives

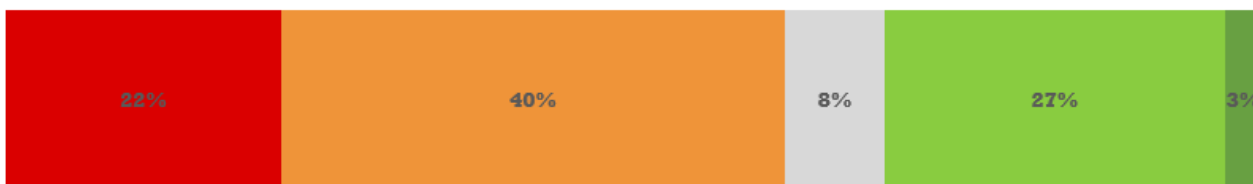
- Le plan Air Climat Energie propose une série de mesures visant à améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. C'est un pas dans la bonne direction, bien que ces mesures ne soient pas suffisamment ambitieuses.
- L'établissement d'un nouveau seuil d'information concernant la pollution aux particules fines.
- L'implémentation future d'une zone basses émissions (LEZ), de laquelle sont exclus les véhicules les plus polluants.

Nos propositions

- Accélérer la mise en place des LEZ, avec des limitations ambitieuses prenant en compte une série de polluants, notamment vis-à-vis des nouveaux véhicules au diesel.
- Adapter la taxe de circulation afin de pénaliser l'émission réelle de polluants par les véhicules.
- L'interdiction de rouler pour les véhicules diesel en cas de pic de pollution.

4. De bons parkings vélo (lutte contre le vol)

Je peux facilement garer mon vélo en sécurité.



De nombreuses personnes ne disposent pas d'un endroit sécurisé où laisser leur vélo : à Bruxelles, cela représente un obstacle pour 74% des non-cyclistes. Si les arceaux vélo sont plus nombreux en rue, leur nombre est encore insuffisant. Quant aux chiffres du vol, ils restent très préoccupants : 8 vélos sont

volés chaque jour en région bruxelloise (chiffres de 2015), et il ne s'agit que des vols déclarés. Il n'est dès lors pas étonnant de constater que la peur de se faire voler son vélo constitue un frein à la pratique du vélo pour 64% des non-cyclistes.

Les mesures positives

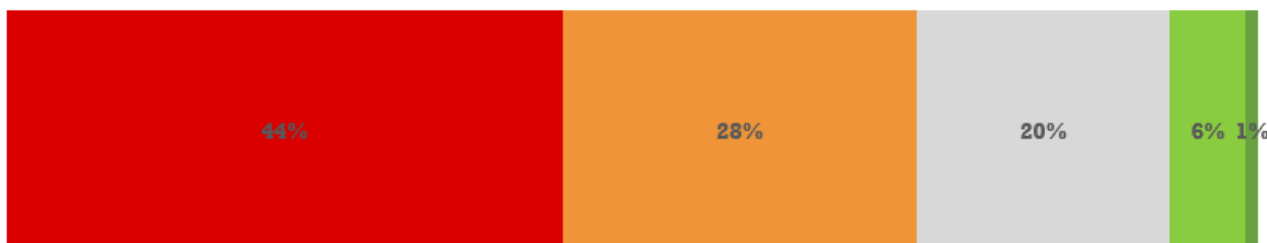
- Le développement de box vélos installés par les communes grâce au soutien de la région et de Parking.brussels.
- Les plans de déplacements d'entreprises favorisent l'installation de parking vélo au sein des entreprises, le futur arrêté relatif aux PDE exclura les parkings de type « pince-roue ».
- La réalisation prévue de grands parkings vélos sécurisés, notamment à Bourse et à De Brouckère.
- La sensibilisation des cyclistes par Bruxelles Mobilité, sur la manière de se prémunir contre le vol

Nos propositions

- Renforcer le rôle de Parking.brussels afin de développer l'offre en parking vélo sécurisé sur l'ensemble du territoire.
- L'accroissement du parking vélo de courte durée en rue, de moyenne durée (à proximité des zones commerciales), et de longue durée (pour les habitants).
- L'intégration de mesures plus ambitieuses dans le Règlement Régional d'Urbanisme pour garantir l'installation de parkings vélo adaptés dans les nouveaux bâtiments et dans les bâtiments rénovés.

5. Une fiscalité plus favorable aux cyclistes

La fiscalité encourage suffisamment l'usage du vélo plutôt que de la voiture.



L'utilisation de la voiture est très bon marché à Bruxelles, surtout en comparaison avec d'autres villes européennes. Les taxes sont loin de couvrir toutes les externalités négatives de la voiture, et le parking en surface est bradé (voire presque gratuit pour les habitants). Cette fiscalité trop favorable à la voiture n'encourage pas le transfert modal.

Nos propositions

- Une réforme de la taxe d'immatriculation et de la taxe de circulation afin de créer un « tax shift » qui rende Bruxelles plus accessible en matière de logement, et ce pour inciter les travailleurs à habiter à proximité de leur lieu de travail.
- L'implémentation de la taxe kilométrique intelligente. Cette taxe doit notamment permettre de taxer plus durement les véhicules les plus polluants et décourager le trafic dans les rues locales et résidentielles. Cette mesure peut être mise en place progressivement, en élargissant un système de péage urbain.

6. Des entreprises « vélo-friendly »

J'estime que mon employeur est "vélo-friendly" : les cyclistes sont bien accueillis sur mon lieu de travail (parking vélo, vestiaires, indemnité vélo...)



Une majorité de cyclistes se sentent soutenus par leur employeur, notamment au travers de mesures comme l'indemnité vélo pour leurs déplacements domicile-travail, ou d'équipements adaptés (parkings, casiers, douches...).

Les mesures positives

- Les Plans de déplacements d'entreprises (PDE) semblent bien fonctionner, même s'ils ne concernent qu'un nombre limité d'employeurs. Un nouvel arrêté relatif aux PDE, en préparation, permettra d'en améliorer l'efficacité.

Nos propositions

- Stimuler l'utilisation du vélo au sein des administrations régionales, à la fois pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels.

7. Des destinations à portée de vélo (aménagement du territoire)

Mes destinations habituelles sont à portée de vélo.



De par sa relative compacité, le territoire Bruxellois est particulièrement adapté à la pratique du vélo. L'implantation de certains projets récents, comme NEO et Docks, est par contre discutable du point de vue de leur intégration dans le tissu urbain et de leur accessibilité.

Les mesures positives

- Le futur PRDD, qui comprend des mesures destinées à favoriser une ville de proximité, dans le but d'y réduire l'usage de la voiture.

Nos propositions

- Veiller à ce que les nouveaux quartiers soient multifonctionnels, afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo.

8. Faciliter la combinaison « vélo +... » (intermodalité)

Je peux facilement combiner vélo et tram/bus/métro (parking, accessibilité, services, embarquement...)



Le stationnement vélo a été développé à proximité des arrêts de métro, de tram et de bus. Mais l'offre est encore insuffisante aux principaux nœuds intermodaux, et pas toujours idéalement située. L'accessibilité des quais n'est pas toujours garantie pour l'usager qui souhaite embarquer son vélo dans le tram ou le métro.

Les mesures positives

- Placement d'arceaux vélo à proximité des arrêts et stations
- Placement de goulottes et installation d'ascenseur pour faciliter l'accès aux quais

Nos propositions

- Poursuivre l'installation de parking, de goulottes et d'ascenseurs.
- Installer des parkings vélo sécurisés aux principales stations.
- Veiller à prendre en compte les besoins des cyclistes dans la conception du futur métro Nord (accessibilité, parking...)

9. Un code de la route adapté aux cyclistes

Le code de la route tient suffisamment compte des cyclistes.



Le code de la route reste trop peu adapté aux spécificités du vélo. S'il ne s'agit pas d'une matière régionale, les régions peuvent se montrer proactives en la matière et sont également consultées par le niveau fédéral. D'autre part, en tant que gestionnaire de voirie, l'autorité régionale peut faciliter les déplacements à vélo en mettant en œuvre certaines dispositions du code.

Les mesures positives

- La généralisation des panneaux B22 et B23 (cédez-le-passage cycliste) aux carrefours à feux.
- Les subsides accordés aux communes pour la mise en œuvre de rues cyclables.

Nos propositions

- Faire usage de la récente possibilité du code de signaler des « pistes cyclables » non-obligatoires grâce au panneau F99.

10. L'apprentissage du vélo

La formation à la conduite à vélo devrait être intégrée au cursus scolaire.



Le manque d'assurance à vélo est cité comme un obstacle pour 45% des non-cyclistes. Et une large majorité de cyclistes souhaiteraient intégrer l'apprentissage du vélo dans le cursus scolaire. On peut cependant souligner que de nombreuses formations sont déjà organisées à Bruxelles : pour les enfants, mais également pour les adultes.

Les mesures positives

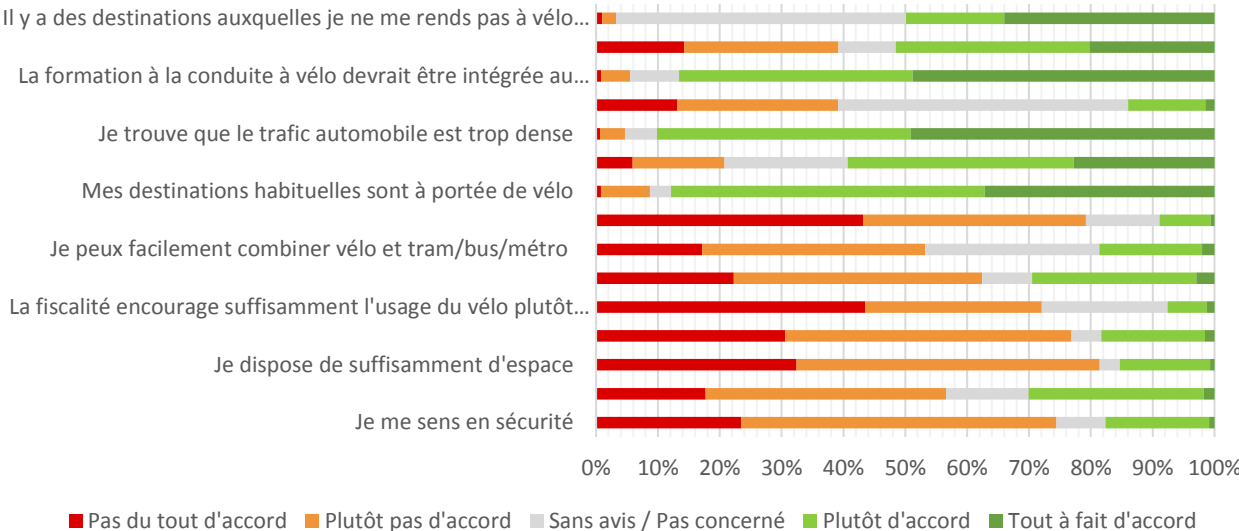
- Le soutien régional à l'organisation de formations vélo : Brevet du Cycliste, Via Velo, Vélo-Trafic, Bike Experience...

Nos propositions

- Renforcer l'offre de formation, notamment auprès de publics cibles spécifiques.

Récapitulatif

Thermomètre cycliste en région de Bruxelles-Capitale (2300)





Le thermomètre en Wallonie

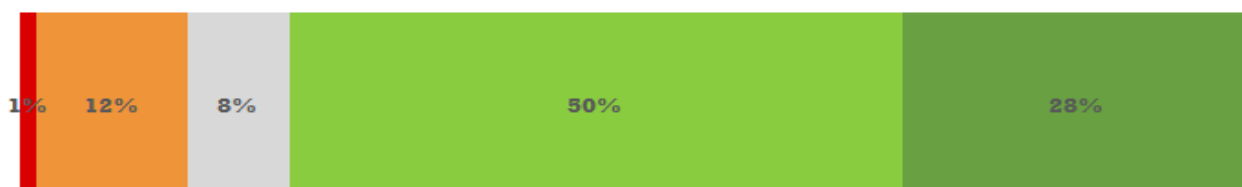


Légende des graphiques :

■ Pas du tout d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Sans avis ■ Plutôt d'accord ■ Tout à fait d'accord

1. Réduction de la pression automobile.

Quand je circule à vélo, je trouve que le trafic automobile est trop dense.



Le nombre de voitures immatriculées en 2016 en Wallonie continue de croître. Plus de 20.000 voitures s'ajoutent chaque année au parc automobile wallon (source: IWEPS). Aucun investissement nouveau dans les TEC.

Les mesures positives

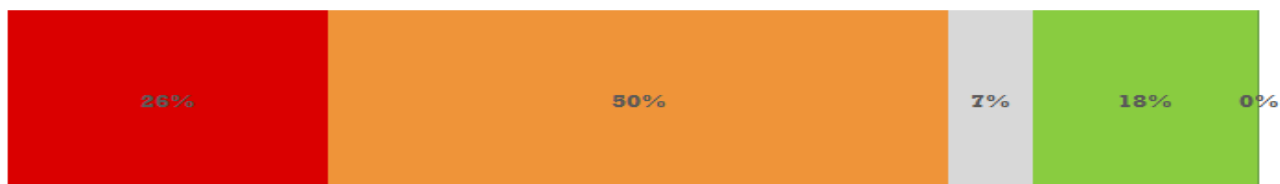
- La taxation au km des poids lourds.
- Covoiturage encouragé mais très faiblement (application "ComOn").

Nos propositions

- La fiscalité reste un outil majeur pour orienter les choix (cf. point 5).
- Les nouvelles recettes fiscales venant de la route doivent être affectées en grande partie aux alternatives (SNCB, TEC, vélos).

2. Un environnement sûr, confortable et agréable pour se déplacer à vélo

Quand je circule à vélo, je me sens en sécurité.



Au niveau de la sécurité routière, le constat est peu réjouissant pour les cyclistes ! Après avoir atteint un minimum en 2013, le nombre de morts à vélo est revenu au même niveau qu'en 2006. Le nombre de cyclistes blessés gravement ne bouge pas non plus depuis 10 ans, tandis que le nombre global de victimes de la route est lui aussi en diminution en Wallonie.

Les mesures positives

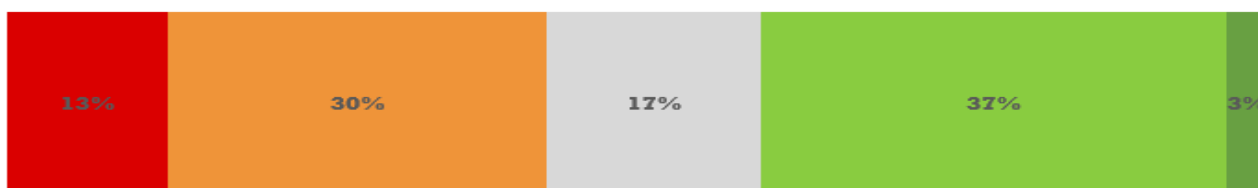
- En 2015 le GRACQ a constaté que le vélo a été pris en compte sur 18 chantiers routiers régionaux observés sur 25 (soit dans 72% des cas). C'est une amélioration par rapport au passé, même si on est encore loin d'une prise en compte systématique du vélo.
- Un bon point à noter : les audits de sécurité routière du SPW prennent en compte le vélo et, depuis 2016, ils sont applicables sur l'ensemble du réseau routier régional wallon.
- Une nouvelle formation vélo est prévue en 2017 pour les fonctionnaires de la région.
- En ce qui concerne la consultation des associations cyclistes, on constate un début de prise en compte des usagers dans certains districts (Nivelles, Mons, Ottignies).

Nos propositions

- L'aménagement idéal sur une route régionale, avec un trafic et des vitesses élevées, est une piste cyclable séparée. Ce qui n'est le cas que dans 4 chantiers observés sur 25.
- Afin de permettre aux cyclistes d'utiliser les pistes cyclables existantes, il serait nécessaire de mettre en place une procédure pour l'entretien systématique des pistes cyclables.
- Le concept de "Ville 30" qui se répand dans les villes européennes, mais n'est pas à l'ordre du jour en Wallonie (contrairement à Bruxelles où il figure dans le plan Iris 2).
- Au niveau des audits de cheminements, le SPW doit utiliser davantage son vélo mesureur.

3. Une meilleure qualité de l'air

Je trouve que la qualité de l'air est bonne sur mes trajets à vélo.



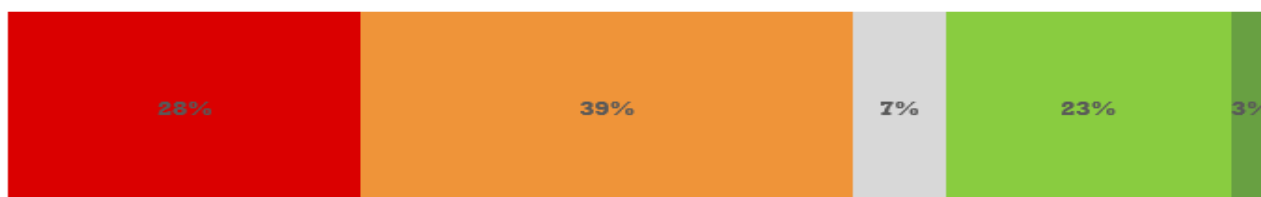
Les agglomérations wallonnes n'échappent pas aux problèmes de pollution de l'air, même si les zones rurales de Wallonie sont relativement préservées.

Nos propositions

- Le Plan Air Climat recommande de mettre en oeuvre le Plan Wallonie Cyclable.
- Pour la taxe de (mise en) circulation des véhicules il faut la rehausser en tenant compte de tous les polluants, pas uniquement du CO2, mesurés de façon objective et indépendante.
- Des zones "basse émission" doivent être mises en place dans les villes

4. De bons parkings vélo (lutte contre le vol)

Je peux facilement garer mon vélo en sécurité.



Les parkings vélo de compétence régionale sont aux arrêts bus/tram des TEC, aux parkings de co-voiturage et dans les services publics régionaux et toutes les institutions régionales. Mais la Région peut également subsidier des parkings vélos communaux, scolaires, sportifs.

Les mesures positives

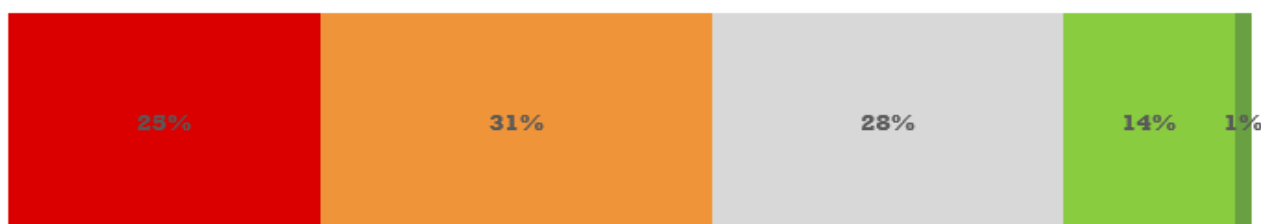
- Si la situation s'améliore au niveau de certains bâtiments régionaux (ex: SPW à Namur), certains parkings relais récents n'ont pas été équipés (malgré fiche de recommandation).
- Le programme de soutien aux 10 communes pilotes de "Wallonie Cyclable" a permis à celles-ci d'installer des range-vélos de qualité sur leur territoire. Fin en 2017.
- Le projet du Ministre Collin de dégager un million d'euros pour équiper les centres sportifs wallons en parking vélo a été repris en 2017. En cours au niveau du secteur touristique.
- On note positivement la sortie d'un guide du SPW sur le stationnement vélo.

Nos propositions

- Comme à Bruxelles et en France un règlement régional d'urbanisme doit obliger les promoteurs immobiliers à prévoir du parking vélo dans tout nouvel immeuble

5. Une fiscalité plus favorable aux cyclistes

La fiscalité encourage suffisamment l'usage du vélo plutôt que de la voiture.



Au niveau de la fiscalité régionale, aucune prime ou réduction d'impôt n'est prévue pour le vélo (électrique ou non). Seule la province du Brabant wallon et quelques communes offrent une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Les wallons ne sont donc pas égaux entre eux...

Nos propositions

- Etablir une réduction d'impôt régionale pour l'acquisition d'un vélo (électrique ou non).
- La fiscalité wallonne sur l'immobilier (via des droits d'enregistrement moins élevés) doit favoriser les déménagements qui rapprochent de son lieu de travail (cf. point 7).

6. Des entreprises « vélo-friendly »

J'estime que mon employeur est "vélo-friendly" : les cyclistes sont bien accueillis sur mon lieu de travail (parking vélo, vestiaires, indemnité vélo...)



La région soutient une trentaine de (grands) employeurs wallons au travers du projet "Tous Vélo Actifs" : SPW, Ethias, Belfius, Delhaize, UNamur, UMon, Swift, GSK,... Mais pour les déplacements domicile/travail, la voiture continue à représenter 80% de la mobilité et le vélo stagne.

Les mesures positives

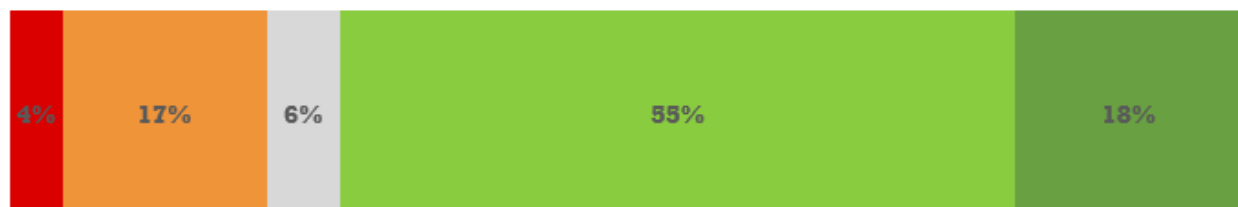
- Une trentaine de grosses entreprises sont accompagnées par la Région wallonne
- Un audit vélo est fait pour chaque société concernée
- Ils sont ensuite coachés et des conseils pratiques sont donnés aux employés cyclistes.

Nos propositions

- Les "routes de l'emploi" doivent aussi être aménagées pour aller travailler à vélo en sécurité.

7. Des destinations à portée de vélo (aménagement du territoire)

Mes destinations habituelles sont à portée de vélo.



En aménagement du territoire, malgré les bonnes intentions exprimées comme les quartiers durables, aucun frein majeur à l'étalement urbain ne se met en place actuellement... La fiscalité wallonne sur l'immobilier (droits d'enregistrement élevés) ne favorise pas les déménagements qui permettraient de se rapprocher par exemple de son lieu de travail (cf. point 7).

Les mesures positives

- Projets de centres commerciaux ou d'habitat en ville, de friches urbaines revitalisées.

Nos propositions

- Relocaliser les activités près des pôles des transports en commun, et la mixité/proximité.

8. Faciliter la combinaison « vélo +... » (intermodalité)

Je peux facilement combiner vélo et tram/bus/métro (parking, accessibilité, services, embarquement...)



Seuls quelques arrêts de lignes TEC ont été équipés de range-vélos. Les conditions de transport des vélos dans les bus/trams sont inchangées (seulement les vélos pliants). La SRWT, qui peut subsidier à 80% les range-vélos près d'un abribus, a mis au point une procédure lourde qui décourage les communes de demander ce subside.

Les mesures positives

- Equipement de certains arrêts de bus en range-vélos (ex: lignes express)

Nos propositions

- Faciliter la subsideation des range-vélos pour les communes wallonnes par la SRWT
- Accepter les vélos en dehors des heures de pointe, dans les bus et les trams adaptés.

9. Un code de la route adapté aux cyclistes

Le code de la route tient suffisamment compte des cyclistes.



Le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière, soutient auprès du fédéral certaines propositions de modification du code de la route (panneaux F99, autoriser les enfants à rouler sur le trottoir jusqu'à 10 ans, cyclomoteurs de classe B sur la voirie en agglomération). Le CSWSR préconise aussi un meilleur entretien des pistes cyclables, qui tarde à être mis en place.

Nos propositions

- Trop grande lenteur de mise en place des panneaux (B22/B23) "céder-le-passage-cycliste-au-feu". Sur 600 carrefours à feu de la région, seulement 60 ont été jugés adaptables et 40 équipés de panneaux, à ce jour. Les critères sont trop stricts.
- Certains SULs sur les routes régionales ne sont toujours pas faits (ex: Nivelles)
- Aucune sanction régionale n'est prévue pour les communes qui ne respectent pas la loi.

10. L'apprentissage du vélo

La formation à la conduite à vélo devrait être intégrée au cursus scolaire.



La Région soutient toujours le brevet du cycliste en 5e primaire pour 20% des élèves wallons. La Région soutient aussi les vélo-trafics du GRACQ.

Les mesures positives

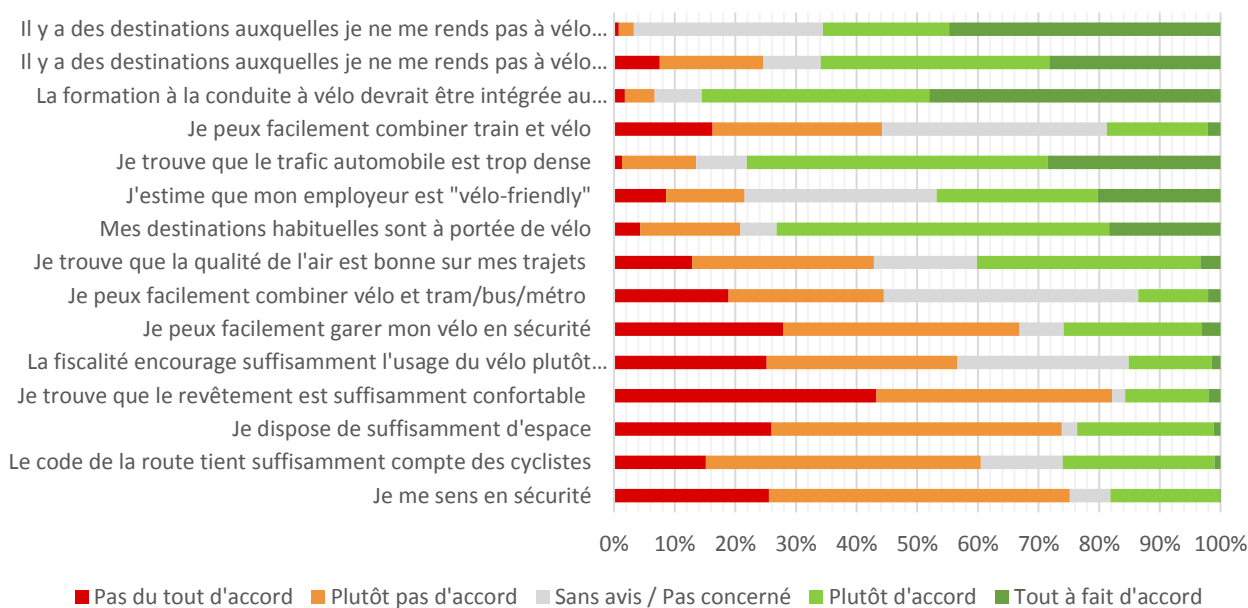
- Chaque école primaire peut maintenant désigner un enseignant référent en “Éducation à la mobilité et sécurité routière” (EMSR), qui est formé et mis en réseau par le SPW.

Nos propositions

- L’EMSR n’est toujours pas dans les socles de compétence de la Communauté française.

Récapitulatif

Thermomètre cycliste en Wallonie (1510)





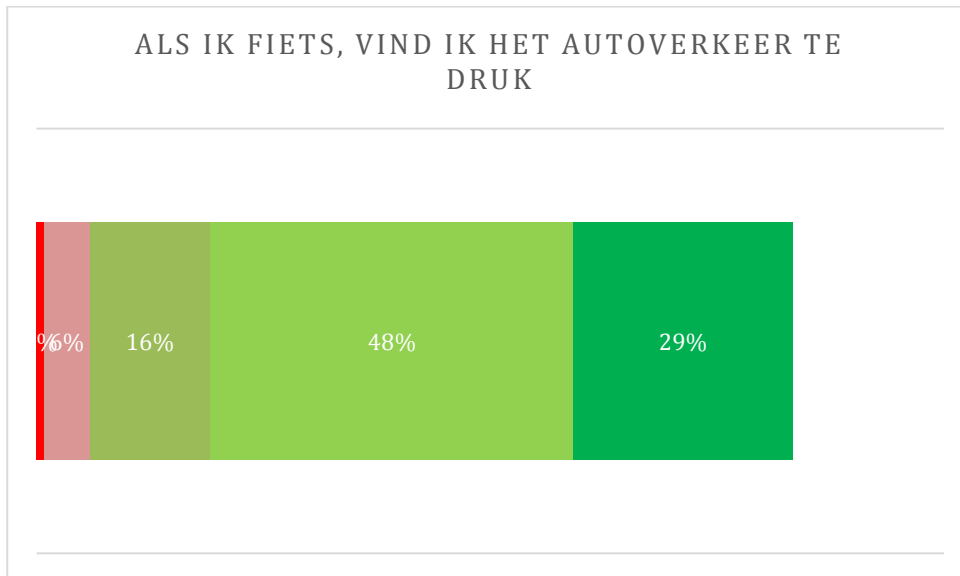
Le thermomètre en Flandre



Legende grafieken:

■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Geen mening ■ Eerder akkoord ■ Helemaal akkoord

🚲 De fietser wil een lagere verkeersdruk.



Vaststelling:

Het aantal voertuigen blijft stijgen. In 2015 bedroeg het aantal nieuw ingeschreven personenwagens in Vlaanderen 281.517, een stijging van ongeveer 7% ten opzichte van 2014. Bij de bedrijfsvoertuigen is de stijging nog hoger. België als geheel kent de sterkste stijging in Europa (als men kijkt naar de actieve bevolking). In Europa is België het land dat autogebruik het sterkst ondersteunt.

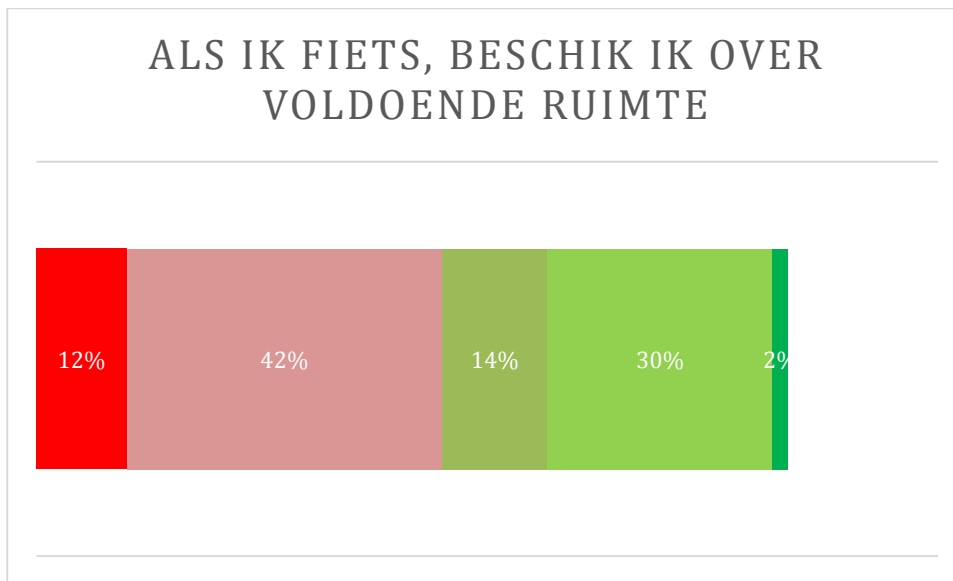
Genomen maatregelen:

De kilometerheffing voor vrachtwagens. We hopen bij de evaluatie te vernemen dat het aantal ritten met vrachtwagen efficiënter gepland werd en dus hopelijk in aantal is verminderd.

Voorstellen:

Een aangepaste fiscaliteit is de hefboom bij uitstek om de autodruk te verkleinen. Vlaanderen kan hier mee zijn schouders onder zetten. De discussie over kilometerheffing voor personenwagens en het mobiliteitsbudget i.p.v. salariswagens is alvast aan de gang. We zien die graag gekoppeld. Hopelijk volgen er spoedig conclusies en maatregelen. Kilometerheffing op (sommige) gewestwegen moet overwogen worden.






De fietser wil een goede, veilige en comfortabele fietsomgeving.



Vaststelling:

Het ontbreekt aan goede infrastructuur. Er zijn te weinig autoluwe routes, fietswegen, afgescheiden fietspaden, zone 30 en fietsstraten. Vooral om nieuwe fietsers en jongeren aan te trekken is dit problematisch.

Genomen maatregelen:

-  100 miljoen per jaar voor fietsinfrastructuur.
-  Het plan om een fietssnelwegennet uit te rollen over Vlaanderen.
-  Het overleg tussen de beleidsbevoegdheden ruimte en mobiliteit is gestart. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat we spoedig verwachten, zal rekening houden met het Witboek Ruimte.
-  Het fietsbeleidsplan.
-  Het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt herbekeken en geïntegreerd in een globaal vademecum.

Voorstellen:

100 miljoen per jaar is ruim onvoldoende. Volgens de Fietzersbond is er 500 miljoen nodig om een inhaalbeweging te kunnen maken.

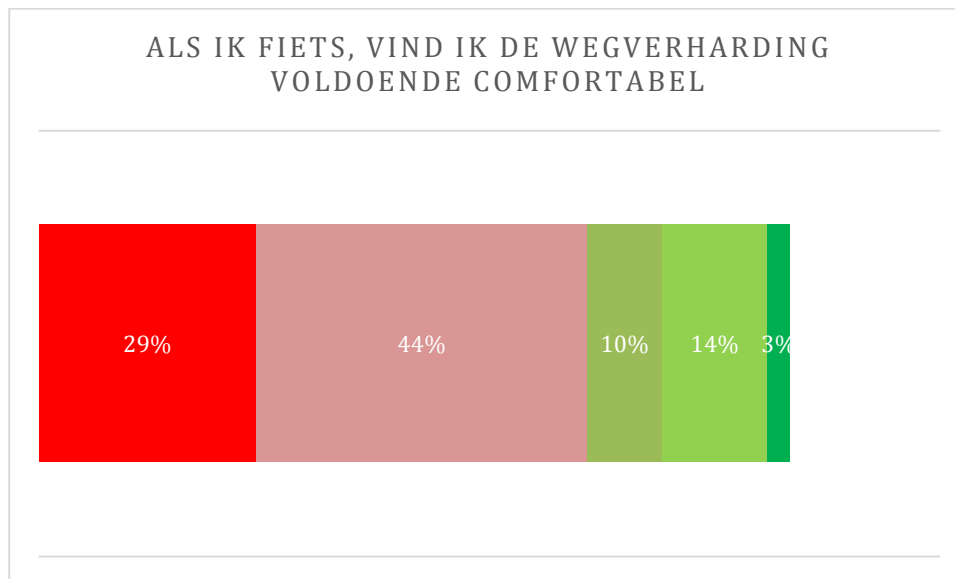
We verwachten zo spoedig mogelijk een Mobiliteitsplan Vlaanderen met daarin voldoende fysieke en budgettaire ruimte voor de fiets. Het fietsbeleidsplan moet deel uitmaken van het Mobiliteitsplan.

Er is het plan om de wegcategorisering, strikt genomen een bevoegdheid van Ruimtelijke Ordening, te evalueren om secundaire wegen beter in te schakelen in het vervoersnetwerk. De Fietzersbond wil dat er op toegezien wordt dat dit niet leidt tot een verdere belasting van de secundaire wegen. In tegendeel, wij wensen dat er naar een uitdrukkelijker scheiding toegewerkt wordt.

Het versnellen van de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk waarvan nog niet de helft is gerealiseerd.

Het versterken van Fietsberaad Vlaanderen omwille van de kennisdeling die van daaruit gebeurt richting lokale overheden.

We verwachten dat het fietsluik in het globale vademecum zwaar zal doorwegen en rekenen er op dat de voorschriften op het vlak van de fiets bindend zullen blijven als het gaat over de subsidiëring van de hogere beleidsniveaus naar de steden en gemeenten.



Vaststelling:

De kwaliteit en het comfort van de bestaande fietspaden zijn ondermaats. Er zijn geen budgetten om de toestand daarvan te verbeteren als ze conform zijn met het Vademecum Fietsvoorzieningen. Dit wil zeggen, als ze voldoende breed zijn en er voldoende afscherming is van de rijweg, ongeacht de toestand van het wegdek. Het geld is er alleen voor de aanleg van nieuwe fietspaden en voor fietspaden die niet conform het Vademecum zijn. Asphalt is daarbij de beste verharding op het vlak van comfort en onderhoudskosten. Toch zijn er nog steeds geen richtlijnen die van asphalt de eerste keuze maken.

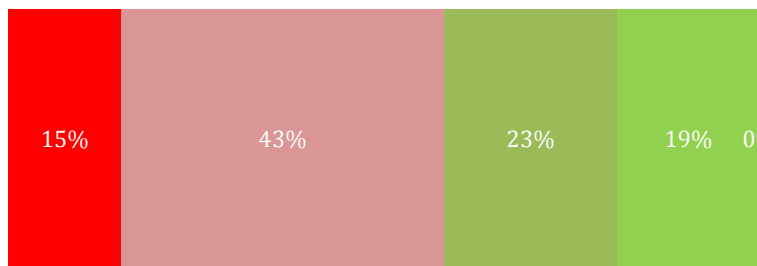
Genomen maatregelen:

Er zijn geen maatregelen genomen om bestaande fietspaden te verbeteren.

Voorstellen:

Ook voor het verbeteren van bestaande fietspaden moet geld voorzien worden. Er kan een beslissingsboom opgezet worden die bepaalt welke verharding waar kan gebruikt worden. Asphalt geniet daarbij de voorkeur, tenzij het niet anders kan. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn in historische omgevingen.

ALS IK FIETS, VOEL IK ME VEILIG



Vaststelling:

Met 9,5 fietsdoden per jaar per miljoen inwoners heeft Vlaanderen verhoudingsgewijs de weinig benijdenswaardige eer bovenaan de lijst te staan in Europa. Safety by numbers geldt niet in Vlaanderen.

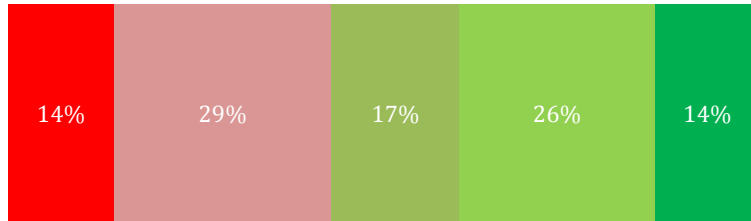
Genomen maatregelen:

- 🚲 Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid.
- 🚲 De rijopleiding is verstrengd.
- 🚲 De aandacht voor dode hoek bij vrachtwagens (en de subsidies voor bedrijven die hun vrachtwagens willen aanpassen met een dode hoek uitrusting).
- 🚲 De snelheidsverlaging naar 70 km/u op gewestwegen.

Voorstellen:

Bij VHWV vragen we toch meer aandacht naar verwezenlijkingen rond fietsinfrastructuur. Conflictvrije lichtenregeling kan op veel meer plaatsen toegepast worden. Zone 30 in centra, met de daarbij horende snelheid verlagende maatregelen, wordt de standaardnorm bij gemengd verkeer. Vlaanderen kan ook druk zetten op de federale overheid opdat de politie extra aandacht zou schenken aan overtredingen die fietsers in gevaar brengen (gsm gebruik, parkeren op het fietspad, rakelings langs fietsers rijden). Het rijbewijs op punten moet ingevoerd worden. De zwarte doos en het alcoholslot moeten worden verplicht bij recidieven.

ER ZIJN BESTEMMINGEN WAAR IK NIET
NAARTOE FIETS OMDAT ER GEEN AANGEPASTE
ROUTE IS



Vaststelling:

Het ontbreekt aan goede fietsinfrastructuur. Routes zijn niet samenhangend en vooral kruispunten vormen een probleem op het vlak van veiligheid en doorstroming voor fietsers.

Genomen maatregelen:

- 🚲 80 nieuwe fietssnelwegen
- 🚲 Wegwerken van missing links
- 🚲 De aanzet om het aanwenden van fietsfondsgelden te vergemakkelijken en de verhoging van het percentage dat gemeenten kunnen ontvangen uit het fietsfonds.
- 🚲 De signalisatie op fietssnelwegen.

Voorstellen:

Realisatie van het fiets-GEN rond Brussel. De plannen liggen omzeggens klaar.

Een inventaris van de fietsinfrastructuur in Vlaanderen. Het is nog steeds wachten op GeoMob Fiets. Het STOP principe wordt niet helemaal achterwege gelaten, maar daarnaast wordt er gesteld dat alle vervoersmodi gelijkwaardig zijn. Hoe valt dit te rijmen? De Fietsersbond wil graag duidelijkheid daaromtrent. Waar het gaat over de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Vlaanderen wordt verdeeld in vervoersregio's. Er lopen 3 proefprojecten. Daar gaat het nog vooral over 'collectief' vervoer. We wensen dat ook de fiets daar zo spoedig mogelijk aan bod komt.

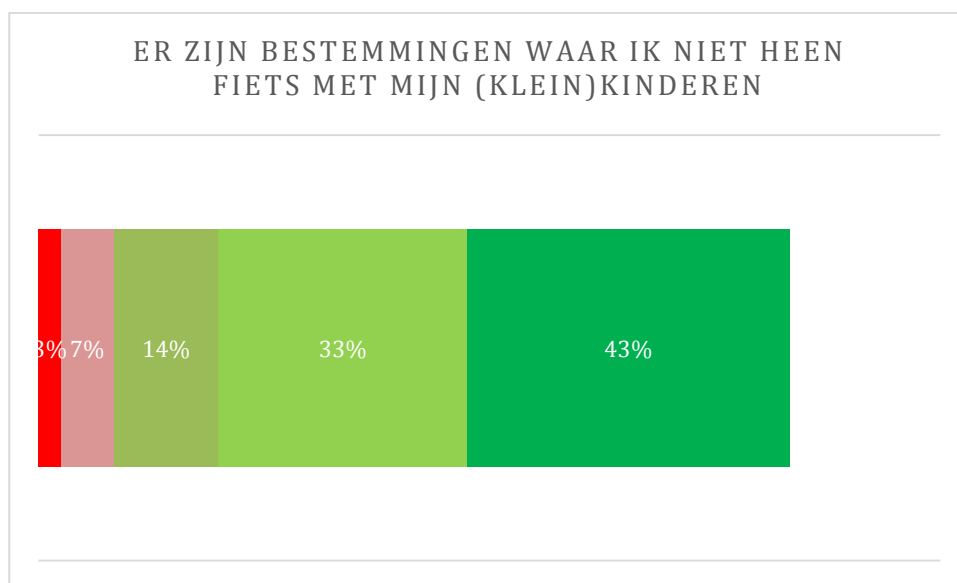
Graag meer duidelijkheid over welke bedragen er door Vlaanderen juist voorzien zijn voor de fiets. Het integraal fietsinvesteringsprogramma (IFI) hoeft niet voor ons als dat alleen een wenslijst is. Maar dan is er wel nood aan een document waaruit duidelijk blijkt wat er aan fietsinvesteringen is gepland. Uit het meerjareninvesteringsprogramma van AWW is dat moeilijk af te leiden. En dan zijn er nog andere instanties die investeren in de fiets zoals de waterwegen.

De regels voor het aanleggen van fietsinfrastructuur kunnen eenvoudiger. Voor elke meter fietspad die wordt aangelegd in Vlaanderen moet rekening gehouden worden met de voorwaarden van andere instanties. Ruimte, De Lijn, Infrabel, NMBS, W&Z, natuur en bos, onroerend erfgoed, RUP's en GRUPS,

verkavelingen, mobiliteitsplannen van de verschillende gemeenten, ... Om snel tot de realisatie van fietssnelwegen te komen moeten een aantal regels herzien worden. Zeker voor de aanleg van een fietssnelweg moeten bepaalde voorschriften overruled kunnen worden.

De bemanning van het Vlaams fietsmanagement kan beter. Twee mensen zijn onvoldoende om alles wat reilt en zeilt omtrent de fiets in Vlaanderen te kunnen opvolgen, laat staan dat ze het kunnen sturen. Bovendien kunnen zij praktisch uitsluitend ageren binnen het beleidsterrein mobiliteit. Maatregelen met een impact op het vlak van de fiets op andere beleidsterreinen kunnen niet opgevolgd worden. We pleiten voor een uitgebreid fietsmanagement dat de verschillende beleidsterreinen overstijgt, dat de fietstoets kan toepassen op al die beleidsterreinen.

Het attentieniveau voor de fiets bij de administratie kan beter. AWV is nog vooral autogericht, met disproportioneel veel aandacht voor doorstroming. Dat merkten we toen de fietsoversteken weggehaald werden op gewestwegen. Het comfort en de leesbaarheid van de weginrichting werden daarbij volledig uit het oog verloren. Waarom is er in Vlaanderen zoveel de weerstand om rechtsaf door rood voor fietsers toe te passen?

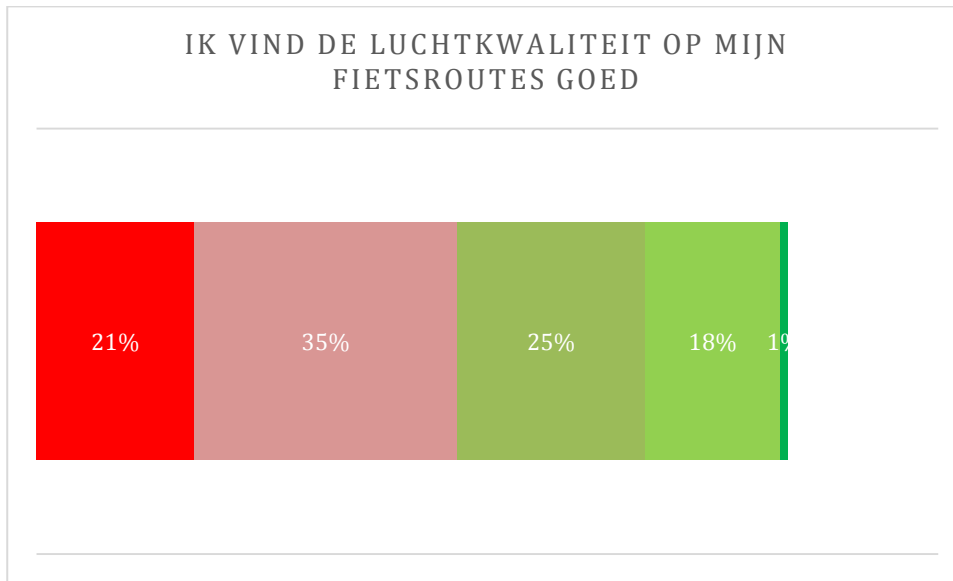


De vaststellingen en genomen maatregelen lopen parallel met die van vraag 5.

Voorstellen:

Voor kinderen is het nog belangrijker dan voor volwassenen dat ze een duidelijk leesbare route kunnen volgen. Meer scheiding van fiets- en autoverkeer is belangrijk om kinderen op de fiets te krijgen. Dat geldt uiteraard ook voor de kruisingen. Het weghalen van de aanduiding van fietsoversteken op gewestwegen moet stoppen omdat het vooral voor kinderen een nefaste maatregel is. Ouders zullen sneller geneigd zijn hun kinderen met de fiets op pad te sturen als er minder auto's rijden. Het STOP principe moet gerespecteerd blijven.

De fietser wil in gezonde lucht fietsen.



Vaststelling:

De luchtkwaliteit in België blijft slecht (30^{ste} land op 31, Environmental Performance Index 2016) . Het fijn stof en de stikstofoxiden blijven problematisch. Deze uitstoot wordt vooral door dieselloertuigen veroorzaakt.

Genomen maatregelen:

De BIV en de jaarlijkse autobelasting werden in Vlaanderen hervormd waardoor de verkoop van nieuwe dieselloertuigen verminderde.

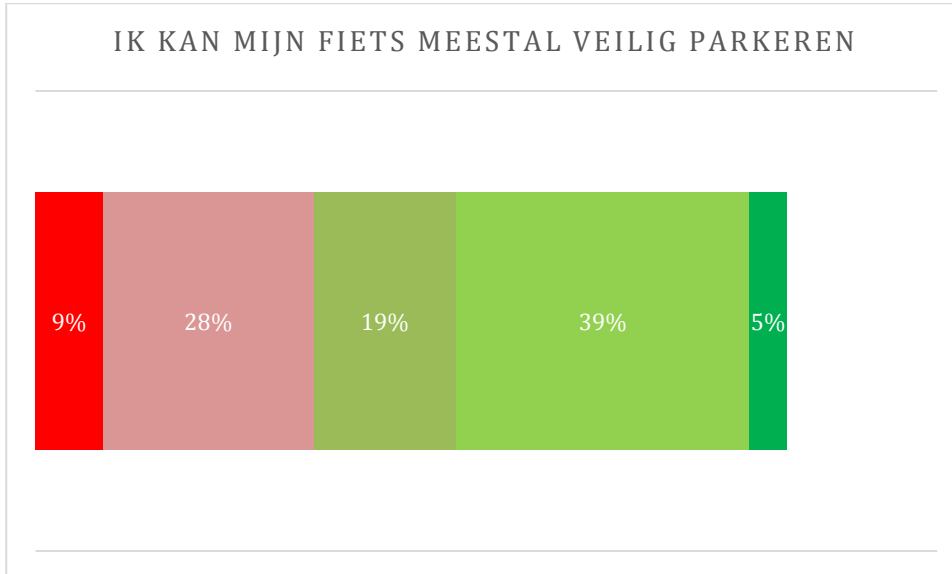
Klimaatmaatregelen hebben ook hun weerslag op gezondheid. De Klimaatresolutie die gestemd is in het Vlaamse parlement. Er is ruim aandacht voor de fiets en 'zachte' vervoersmodi. Heel de Vlaams regering heeft nu als taak om de resolutie in beleidsmaatregelen om te zetten.

Vlaanderen geeft alvast het goede voorbeeld door de aanschaf van voertuigen van De Lijn die rijden op alternatieve energie (hybride, elektrische en waterstof aangedreven bussen) en door de 'vergroening' van haar eigen wagenpark.

Voorstellen:

Naast de aanschaf van wagens die rijden op alternatieve energiebronnen kan ook de aanschaf van elektrische fietsen financieel gestimuleerd worden in de hoop het aantal wagens te verminderen.

🚲 De fietser wil goede fietsenstallingen.



Vaststelling:

Fietsenstallingen zijn doorgaans een bevoegdheid van lokale overheden en van de NMBS. De Lijn biedt financiële ondersteuning voor gemeenten die fietsenstallingen aan haltes van het openbaar vervoer plaatsen. De financiële tegemoetkoming voor de fietspunten vanwege de federale overheid is terugschreefd.

Genomen maatregelen:

Er is de aandacht voor co-mobiliteit in Vlaanderen in het algemeen en in het fietsbeleidsplan in het bijzonder. Degelijke stallingen worden daarbij belangrijk bevonden.

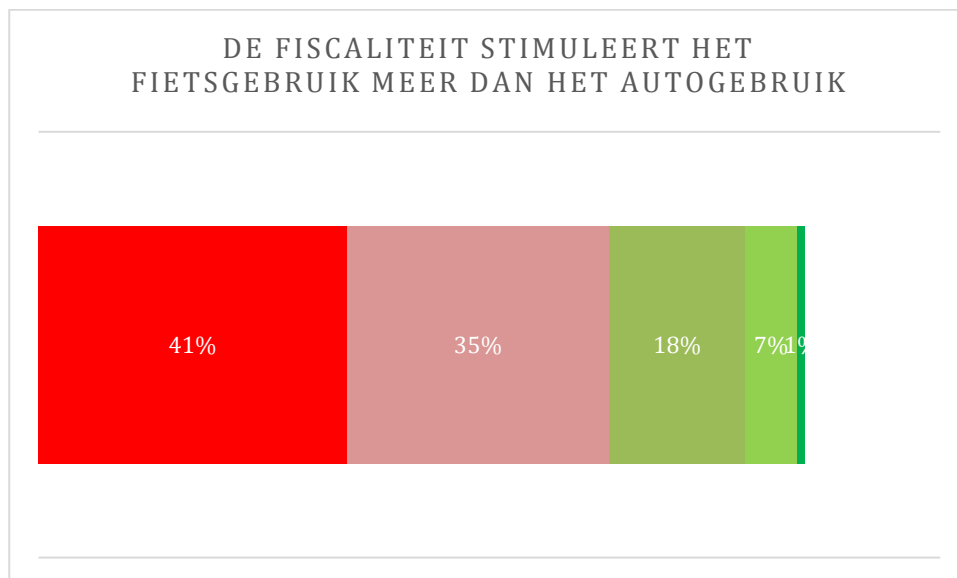
Voorstellen:

Vlaanderen kan het gat opvullen dat is achtergelaten door de federale overheid bij het afbouwen van de financiële steun voor de fietspunten die instaan voor de bewaking en het onderhoud van stallingen aan de stations.

In het kader van de co-mobiliteit: bij overstappunten tussen de verschillende vervoersmodi verdienen fietsenstallingen ruim aandacht. Ook De Lijn kan de overstap van Fiets naar OV faciliteren door meer en betere stallingen te voorzien aan haar haltes.

Overstappen van de ene vervoersmodus naar de andere kan ook op andere punten dan de treinstations.

🚲 De fietser wil een goede fiscaliteit



Vaststelling:

Fiscaliteit is een federale bevoegdheid. De fiscaliteit blijft te voordelig voor de (bedrijfs)wagen. In 2016 werd voor €93 miljoen uitgekeerd aan 405.843 fietsers. Maar een verplichte vergoeding is er nog niet.

Genomen maatregelen:

Voor de fietsvergoeding werden geen nieuwe maatregelen genomen. De diesel accijns werd verhoogd net als de belasting op bedrijfswagens.

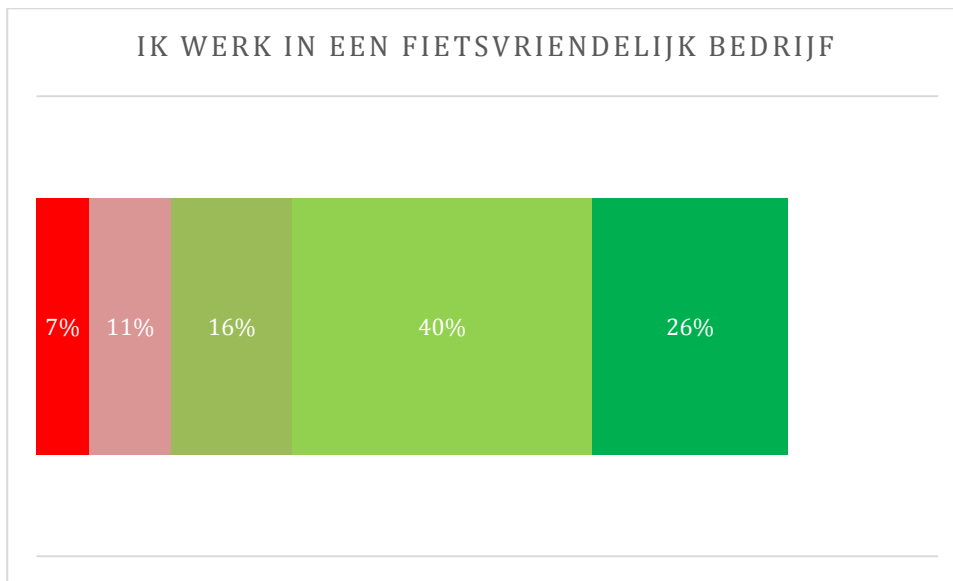
Voorstellen:

De meeste voorstellen werden geformuleerd in het federale luik.

Als federaal bespaart bij de NMBS en geen (fiscale) maatregelen neemt om de auto aan banden te leggen wordt de rekening doorgeschoven naar Vlaanderen dat meer moet investeren om de toevloed aan auto's de baas te blijven. Kan Vlaanderen dit oplossen met meer bevoegdheden?

De gewesten kunnen een slimme kilometerheffing invoeren. Vooral vervuilende voertuigen zwaarder aanpakken.

De fietser wil fietsvriendelijke bedrijven.



Vaststelling:

Het aantal werkgevers, met meer dan 100 werknemers, dat de fietsvergoeding uitkeert is op 10 jaar tijd gestegen van 43 tot 86%. Bij diezelfde bedrijven steeg het aantal bedrijven uitgerust met beveiligde fietsenstallingen van 28 tot 42%.

Genomen maatregelen:

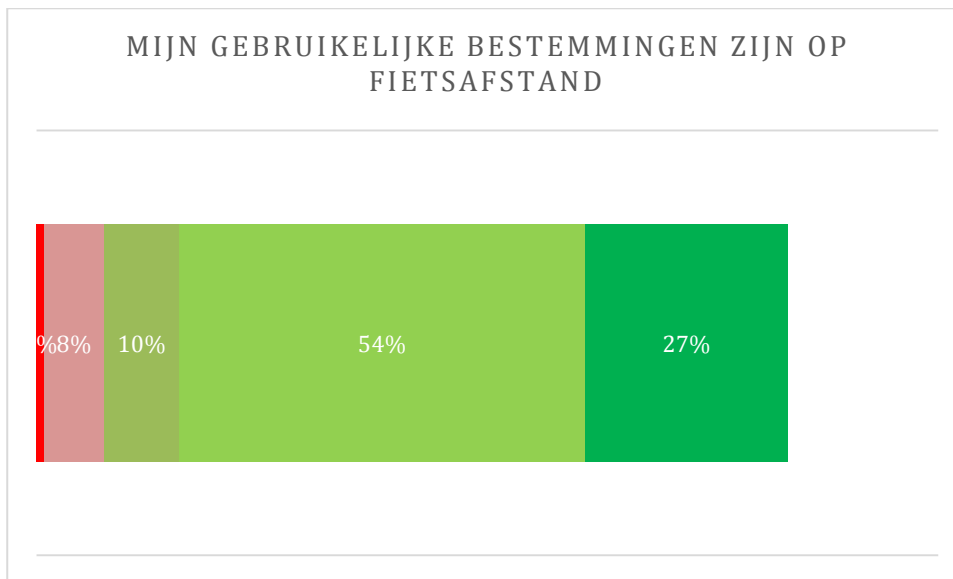
Er zijn de subsidies voor duurzaam woon-werkverkeer via het Pendelfonds.

De Vlaams minister voor Volksgezondheid ondersteunde in 2014 en 2015 het fietsmotivatieprogramma Bike to Work om nieuwe groepen werkgevers en werknemers te verleiden tot (meer) fietsgebruik door middel van een brochure voor werkgevers, fiets-promotiemateriaal voor de werkvloer en een 7-stappenplan voor werkgevers om tot een fietsbeleid te komen.

Voorstellen:

De bereikbaarheid met de fiets van bedrijventerreinen kan beter. Bij de inplanting van nieuwe werkplekken dient rekening gehouden te worden met de fietsbereikbaarheid. Een mobiliteitseffectrapport (MOBER) is daartoe een mogelijkheid.

De fietser wil bestemmingen op fietsafstand.



Vaststelling:

Vlaanderen is versnipperd waardoor het moeilijk is efficiënt fietsroutes te plannen als oorsprong en bestemming gelijk waar kunnen liggen.

Genomen maatregelen:

Op het vlak van de ruimtelijke ordening: het Witboek Ruimte. Er is ruime aandacht voor mobiliteit en de fiets in het bijzonder. Aandachtspunt: knooppuntwaarde, een nieuwe term, hoe houdt die rekening met de actieradius van de fiets? Er valt te verwachten dat in de toekomst niet meer gelijk wat om het even waar zal ingeplant worden.

Voorstellen:

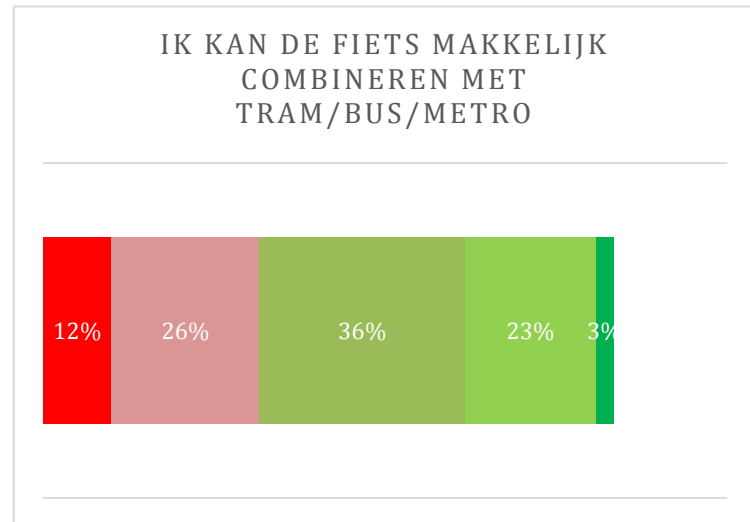
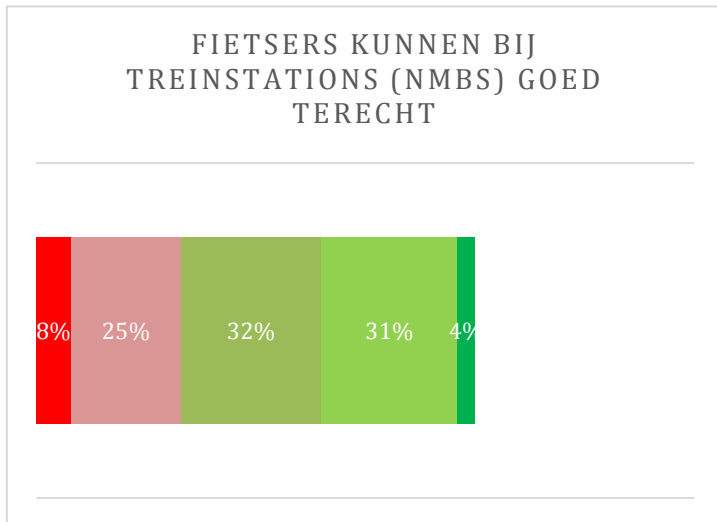
Het witboek Ruimte zo snel mogelijk vertalen naar een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

De woonbonus is een gemiste kans om sturend te kunnen optreden op het vlak van de keuze van de woning in functie van RO, mobiliteit en energie. Een correctie graag.

De M-score van woningen, een score die bepaalt wat een woning waard is in functie van bereikbaarheid en verplaatsingen, mag terug opgepikt worden.

Bij het plannen van grote infrastructuurwerken moet er op gelet worden dat geen barrierewerking optreedt voor fietsers.

De fietser wil gemakkelijk kunnen overstappen op een andere verplaatsingswijze



Vaststelling:

Het beheerscontract met de NMBS werd niet vernieuwd. Er werd geen enkel nieuwe initiatief genomen. Het aantal fietspunten werd helaas wel verminderd.

Genomen maatregelen:

Er is de aandacht voor co-mobiliteit in Vlaanderen in het algemeen en in het fietsbeleidsplan in het bijzonder.

Voorstellen:

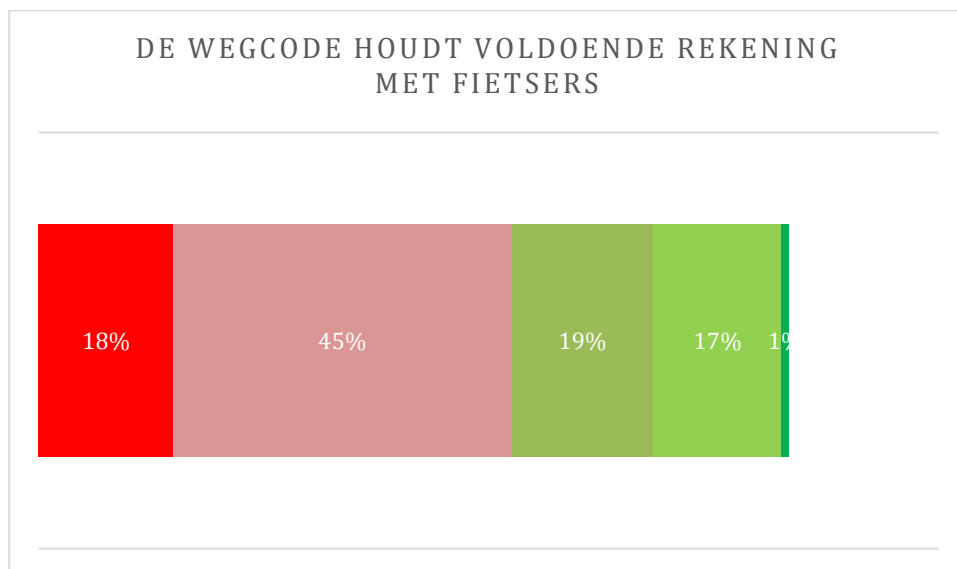
Bij de tarifiering van het openbaar vervoer kan er ook aandacht naar de fiets. We denken daarbij aan een betaalsysteem voor het OV dat ook deelfietsen, betalende fietsenstallingen en service bij de fietspunten omvat.

Er moet geïnvesteerd worden in stallingen voor bakfietsen en dergelijke en ook in beveiligde stallingen.

Vlaanderen kan er toe bijdragen dat het aantal Blue Bikes en fietspunten verder wordt opgevoerd.

Zie ook onder 'De fietser wil goede fietsenstallingen'.

🚲 De fietsers wil een fietsvriendelijk verkeersreglement



Vaststelling:

De wegcode is voor het overgrote deel een federale bevoegdheid. De 'speed pedelecs' worden als bromfietsen gecatalogeerd. Dit betekent heel wat extra werk voor de wegbeheerders. Verkeersborden moeten speed pedelecs toelaten op o.a. jaagpaden en in enkele richtingsstraten.

Genomen maatregelen:

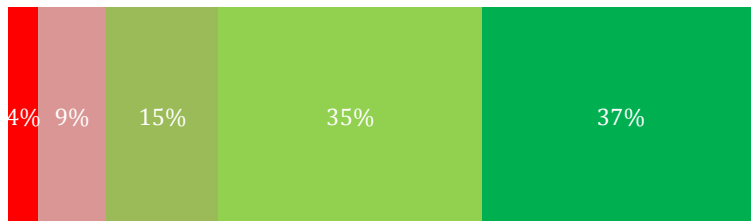
Geen.

Voorstellen:

Verander het statuut van de jaagpaden zodat speed pedelecs er op mogen zonder bijkomende aanduiding dat ze zijn toegelaten.

De fietser wil dat iedereen de kans krijgt om te leren fietsen

DE OPLEIDING OM TE LEREN FIETSEN MOET
GEÏNTEGREERD WORDEN IN HET
SCHOOLPROGRAMMA



Vaststelling:

In het lager onderwijs gaat er vooral veel aandacht naar 'veiligheid' en het inprenten van de verkeersregeltjes voor prille fietsertjes.

Mobiliteit komt aan bod in het secundair onderwijs. In de praktijk is het veelal een voorbereiding op het theoretisch rijexamen.

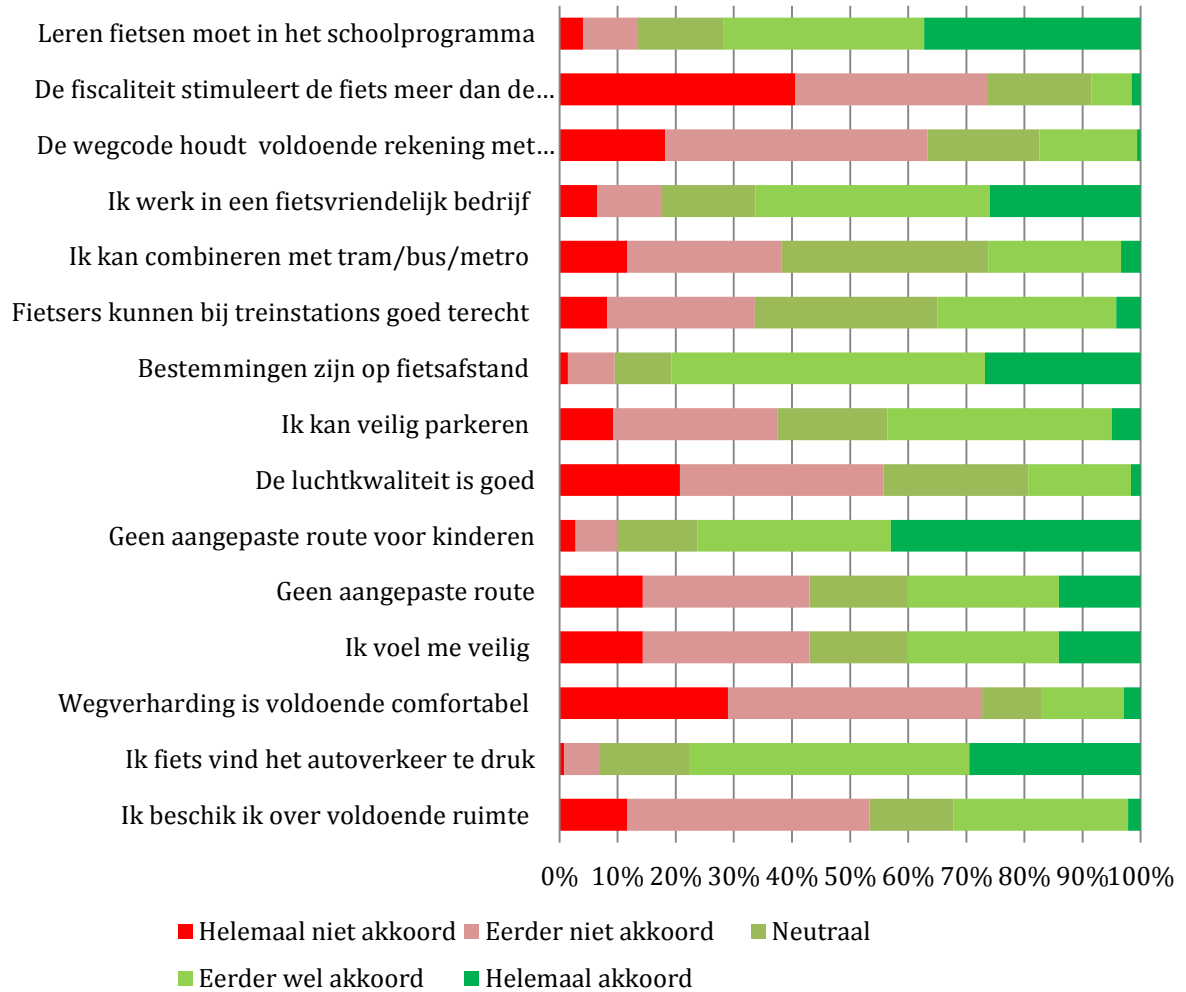
Genomen maatregelen:

Zover we weten zijn er recent geen nieuwe maatregelen genomen..

Voorstellen:

Fietsopleiding moet in het lage onderwijs ook buiten de klas gebeuren. Fietseducatieve routes zijn daarbij een goed hulpmiddel. In het secundair onderwijs verwachten we echte mobiliteitslessen met aandacht voor de vervoerswijzekeuze en de impact van die keuze op milieu, economie en veiligheid.

Antwoorden van de Vlaamse fietsers op de fietsthermometer (2477)





Evaluating EU cycling policies





EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

State: 07/02/2017

Until now, EU has no integrated EU cycling strategy. Cycling however is part of other policy areas. These policy areas will be assessed here:

- 1) Behavioural change
- 2) Infrastructure funding
- 3) EuroVelo, the long-distance cycle route network
- 4) Vehicle and technical standards of motorized vehicles
- 5) E-Bike standards
- 6) Passenger rights
- 7) Health & Environment
- 8) Fiscal
- 9) Data collection
- 10) Governance

1) Behavioural change (+/-)

The European Mobility Week is Europe's most well-known campaign but its success strongly differs from country to country.

The EU's guidance documents on Sustainable Urban Mobility Plans systematically include cycling, however obtaining EU funding is not conditional upon the existence of such plans.

Forthcoming urban logistic guidelines will include cargo bikes.

2) Infrastructure funding (+/-)

About 1.5 billion Euro will be invested from EU funds in cycling in the period 2014 – 2020, up from 600 million Euro in 2007- 2013. Although this increase of 150% compared to the previous period, it is still in the low single digit percentage of the entire transport infrastructure investments.

3) EuroVelo, the long-distance cycle route network (+/-)

Unlike motor-, rail- and waterways, EuroVelo is not recognized as a Trans-European Transport Network, therefore missing out much of the TEN-T funding opportunities. However, wherever there are EuroVelo nodes with the TEN-T network, i.e. on tunnels and bridges, they can be funded from the Connecting Europe Facility. There is neither an EU coordination of the EuroVelo network nor systematic funding to facilitate the network coordination. The EU however gives some action grants to develop certain EuroVelo routes as part of its tourism policy.

4) Vehicle and technical standards of motorized vehicles (-)

There are EU regulations laying out the safety features necessary for motor vehicles manufacturers to build into their vehicles. A review of these features include; better designed lorry cabs; Automatic Emergency sensing and braking; Intelligent Speed Assistance. There are many active and passive safety systems that are technologically feasible but yet to be (widely) introduced in order to reduce the numbers of collisions of motorized vehicles with people cycling.

Autonomous and semi-autonomous vehicles are an inevitability and work is ongoing in the EU as to how to deal with these vehicles with regards to safety, traffic management, infrastructure development, and funding. It is essential that active modes insert themselves into this debate.

5) Vehicle and technical standards of bicycles (+)

The use of Electrically Assisted Powered Cycles (EPACS or Pedelecs) with sales almost doubling year on year. Lower powered EPACs are developed within CEN and now ISO standards with 250 Watt power support cutting out at 25 km/h hence it is seen as essentially a bicycle by all public authorities. Then there is the faster and more powerful speed EPAC which is type approved. Both are active forms of transport and increase the number of car trips that can be substituted.

6) Passenger Rights (-)

The EU Regulation on Passenger Rights does also have a provision on bicycle carriage on trains. Unfortunately, this provision from 2007 is kept very vague, leaving the decision to carry (complete) bicycles entirely on the good will of railway companies.

7) Health & Environment (+/-)

Air quality standards are set by the EU. While they fall short of WHO recommendations, many Member States fail to even meet the weaker EU standards, causing some estimated 400,000 premature death across the EU. The EU does promote physical activity through recommendation to Member States, the Week of Sports, etc.

8) Fiscal/ taxation (+)

EU regulation allows Member States to apply a reduced VAT on labour-intensive services, including bicycle repairs. 9 EU Member States are making use of this provision, including Belgium (6 % VAT).

As part of the European Semester, the EU gives Member States recommendations on their economic and fiscal policies. In 2016 Belgium was told: “[...] it is important to tackle peak hour congestion by improving public transport services, optimising traffic management and eliminating market distortions and adverse tax incentives, such as favourable treatment for company cars.”

9) Data collection (+/-)

When the 10 new Member States joined the EU in 2004, Eurostat ceased to publish data on cycle use due to a lack of data. This has not changed since. However, a recent study commissioned to KU Leuven looks at the current state of play of data gathering in Member States and identifies first steps to overcome this situation. Eurobarometer surveys from 2007, 2010 and 2014 have asked citizen in all EU Member States the question, which mode of transport they used most often on a typical day. In 2014, 8 % replied “bicycle”.

10) Governance (-)

In 2016, the first (part-time) cycling contact person ever to work at the Commission has been appointed by DG MOVE, the EU's Department for Transport. This came as a result of the ‘Declaration on cycling as a climate-friendly transport mode’, which was endorsed by transport ministers during the Luxembourg EU Presidency in 2015. The ‘EU-level strategic document on cycling’ Ministers were asking for is yet to come.