

Masterplan Fiets

Inhoudsopgave

Masterplan Fiets	1
Voorwoord	3
Overzicht maatregelen.....	4
Vlaanderen als echte fietsregio	5
Het is veilig fietsen in Vlaanderen	8
Vlaanderen kent ook enkele heuvels	9
30% fietsverplaatsingen tegen 2040	10
Pijlers van het Vlaamse fietsbeleid.....	12
Pijler 1 – Fietsinfrastructuur verbeteren.....	12
Pijler 2 – Fiets als schakel in combimobiliteit	15
Pijler 3 - Veilig op de fiets	17
Pijler 4 – De Vlaamse fietsreflex.....	19
Pijler 5 - Fiets binnen de Vlaamse economie en fietsinnovatie	23
Conclusie.....	26

Voorwoord

We mogen met recht en reden trots zijn op de groei van Vlaanderen als fietsregio. Nog nooit werd er zoveel gefietst en de maatschappelijke en politieke aandacht voor de fiets was zelden zo groot.

Maar die trots mag ons niet blind maken voor de hindernissen die nog op de weg liggen. Er zit namelijk nog veel meer potentieel om Vlaanderen als dé fietsregio van Europa op de kaart te zetten. Willen we echt doorstoten tot de absolute nummer 1, dan moeten we vandaag werk maken van de structurele knelpunten die het fietsgebruik afremmen en proactief werk maken van stimulerende maatregelen.

Deze visienota focust op specifieke pijlers, maar moet steeds gelezen worden in de context van een algemeen duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het Masterplan Fiets is een strategische visietekst, inclusief maatregelen waarop deze en komende legislaturen wordt gefocust.

Vanuit de regierol van het Departement MOW zal het Fietsteam dit Masterplan Fiets verder vorm geven in een actietabel en de uitvoering ervan monitoren.

Dit zal steeds gebeuren in relatie tot de basisdoelstellingen van 30% fietsverplaatsingen tegen 2040, het tijdspad ernaartoe en in overleg en samenspraak met de agentschappen binnen het beleidsdomein, andere overheden en stakeholders.

Samenwerking is essentieel om het fietsbeleid in Vlaanderen verder uit te bouwen en draagvlak te geven. Samenwerking tussen alle entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is evident, net als samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen. Stakeholders uit o.a. de bedrijfswereld, de socioculturele sector, kenniscentra, gebruikersverenigingen, e.a. gaan maar wat graag de samenwerking aan om het fietsbeleid te verruimen en te verdiepen. De sterkte van deze stakeholders wordt ons in het buitenland benijd; we maken hier dan ook graag gebruik van de aanwezige kennis en passie om het fietsbeleid op een nog hoger niveau te tillen.

Het is een bewuste keuze om ook alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid nauw te betrekken bij de opmaak en uitvoering van dit Masterplan Fiets. Een binnen de Vlaamse Regering breed gedragen plan kan en zal Vlaanderen nog meer in beweging en op de fiets krijgen.

Overzicht maatregelen

	Nieuwe acties	Lopend beleid
<i>Verbeteren fietsinfrastructuur</i>	-We investeren gericht waar de hefboom het grootst is voor onze modal shift. -We werken aan een beter beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur. -We investeren extra in het Fietsfonds en focussen onze investeringen op de projecten waar de hefboom voor de modal shift het grootst is. -We zetten meer in op communicatie van beschikbare routes zodat we gebruikers naar de beste routes leiden.	-We blijven onze recordinvesteringen in fietsinfrastructuur vanuit de Vlaamse overheid van minimum 300 mio euro/jaar aanhouden. -We monitoren de realisatiegraad van het BFF inclusief fietssnelwegen. -We houden het Vademecum fietsvoorzieningen up-to-date, zodat alle fietsers veilig gebruik kunnen maken van onze fietsinfrastructuur.
<i>Combimobiliteit</i>	-We geven lokale besturen meer mogelijkheden om binnen het vervoer op maat ook ruimer fietsbeleid te kunnen voeren. -We zetten in op het aanbod aan fietsenstallingen en gaan het gesprek aan met de NMBS over het aanbod en de kwaliteit van fietsenstallingen aan treinstations.	-We investeren verder in de aanleg van hoppingpunten. -We voorzien een verdere uitrol van de deelfietssystemen in de verschillende vervoerregio's. -We zetten in op de bestrijding van fietsdiefstal en evalueren mybike.
<i>Veilig op de fiets</i>	-We hebben extra aandacht voor de fietser, de verschillende types fietsen en hun snelheden in het verkeersveiligheidsplan. -We zetten in op communicatie en sensibilisering om het (veilig) gebruik van de fiets en hoffelijk fietsgedrag te versterken. -We realiseren een brede fietsreflex en groter draagvlak door in te zetten op hoffelijk gedrag in het verkeer. -We dragen bij aan een fietsvriendelijke wegcode die het fietsgebruik in veilige omstandigheden faciliteert. -We sensibiliseren actief rond het (nut van het) gebruik van de fietshelm. -We stimuleren innovatie die verkeersveiligheid ten goede komt.	-We zetten verder in op maximaal conflictvrije kruispunten en slimme verkeerslichten. -We sensibiliseren verder rond (het juiste gebruik van) fietsverlichting en het gebruik van het fluohesje met retroreflectie bij donker.
<i>Fietsreflex</i>	-Fiets(vaardigheids)lessen zijn een hefboom om de mobiliteit van kwetsbare profielen, die nog niet kunnen fietsen, te verzekeren richting bedrijven met moeilijk in te vullen vacatures. -Alle bevoegdheidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid dragen bij aan het versterken van de fietsreflex in Vlaanderen. Daarom krijgt elk beleidsdomein een eigen aanspreekpunt fiets. -We voeren een gerichte campagne om van elke korte verplaatsing tot 5 km een fietsverplaatsing te maken.	-We zetten verder in op kennisdeling en incentives via kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen. -We zetten blijvend in op samenwerking tussen alle overheden en stakeholders via o.a. het Fietsforum. -We pakken Vlaams en internationaal proactief uit met Vlaanderen als fietsregio.
<i>Economie en innovatie</i>	-We spelen kort op de bal bij nieuwe fietstendensen en werken de drempels voor fietslogistiek verder weg. -Via gerichte acties kunnen fietsmanagers bij werkgeversorganisaties het woon-werkverkeer verder verduurzamen. We betrekken hierbij ook grote bedrijven bij het in kaart brengen van missing links. -De fietsindustrie (fietsproducten, fietsherstellers, federatie,...) wordt als belangrijke stakeholder betrokken bij het fietsbeleid in Vlaanderen.	-De Vlaamse overheid geeft het goede voorbeeld en blijft investeren in de fietsvergoeding en in fietslease voor haar personeel.

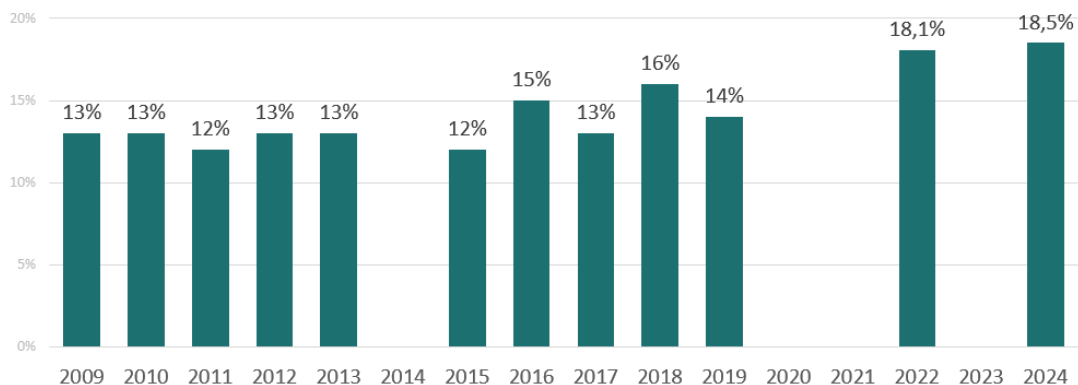
Vlaanderen als echte fietsregio

We kunnen trots zijn op Vlaanderen als fietsregio. De afgelopen jaren investeerden de Vlaamse overheid, provincies en lokale besturen sterk in fietsinfrastructuur. Deze investeringen hadden betrekking op de verdere realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (inclusief ca. 2.800 km fietssnelwegen), fietsinfrastructuur in het beheer van het gewest (fietspaden langs gewestwegen en (het medegebruik van) de jaagpaden) en fietsinfrastructuur op wegen in het beheer van de lokale overheden.

Infrastructuur aanleggen = Fietsers aantrekken

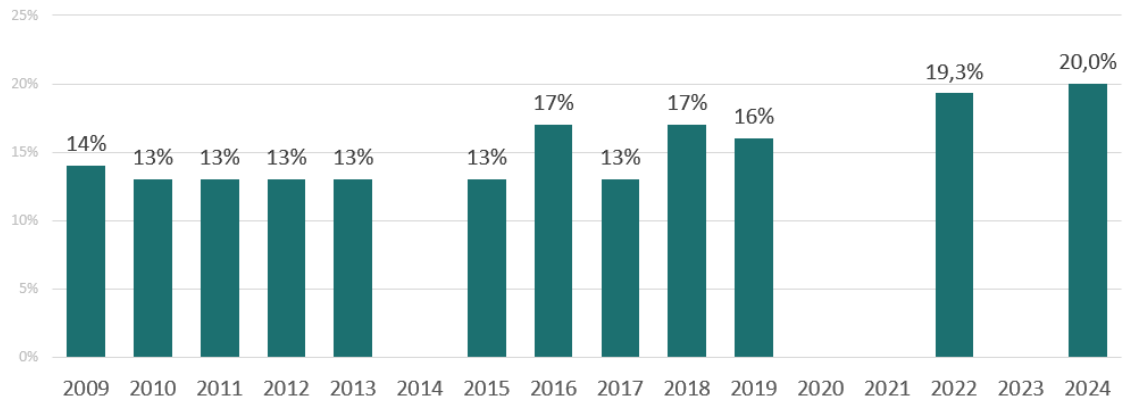
Wetenschappelijk onderzoek toonde reeds meermaals aan dat de implementatie en uitbreiding van fietsnetwerken en fietsinfrastructuur een belangrijke bijdrage leveren aan het aantal fietsers en fietsverplaatsingen in een specifieke regio. En ook in Vlaanderen wordt dit bevestigd: de afgelopen jaren nam het fietsgebruik in Vlaanderen jaarlijks toe. Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, steeg het aandeel van de fiets in verplaatsingen van 14% in 2019 tot 18,5% in 2024. Op weekdays maakt de fiets 20% uit van het totaal aantal verplaatsingen in Vlaanderen. De fiets neemt zelfs 22,1% voor zijn rekening binnen de woon-werkverplaatsingen. In het woon-schoolverkeer wordt in 36,2% van de verplaatsingen voor de fiets gekozen.

Evolutie aandeel fietsverplaatsingen (alle dagen)



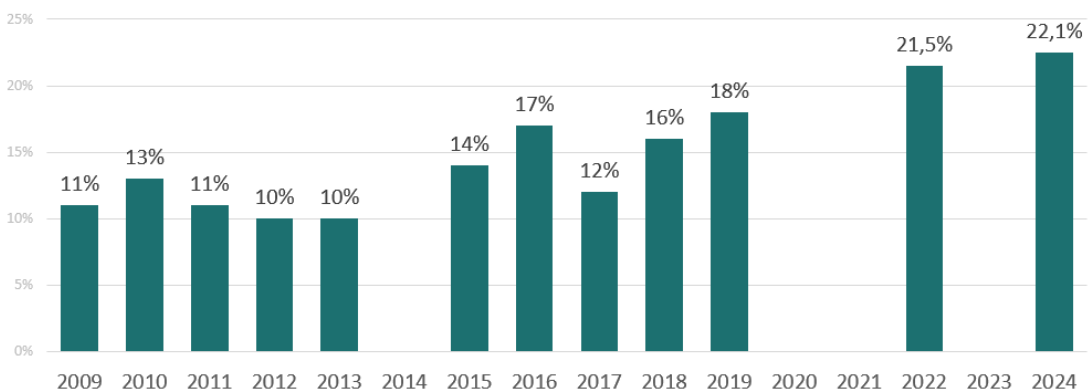
Verdeling van het ~~gavppd~~ aandeel fiets – algemeen – alle dagen OVG 4.1 (2009) – OVG 7(2024)

Evolutie aandeel fietsverplaatsingen tijdens de werkweek (excl. feestdagen)



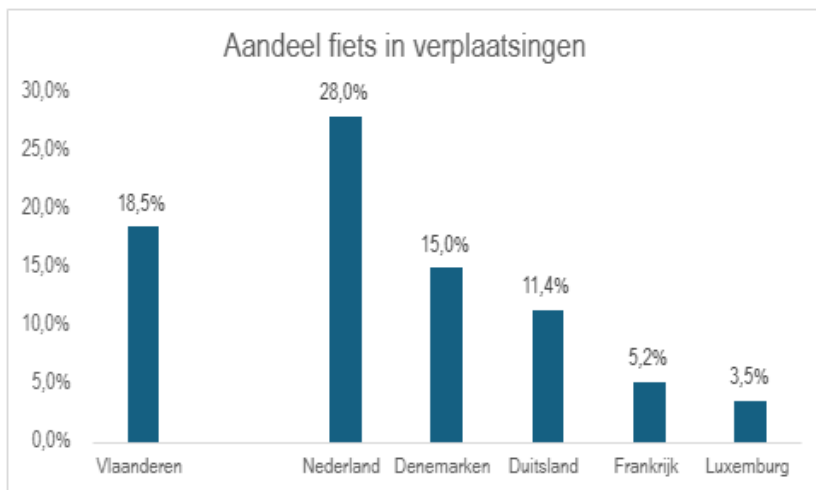
Verdeling van het gavpppd aandeel fiets tijdens de werkweek (ma-vr excl. Feestdagen) OVG 4.1 (2009) – OVG 7(2024)

Evolutie aandeel fietsverplaatsingen in woon-werkverkeer



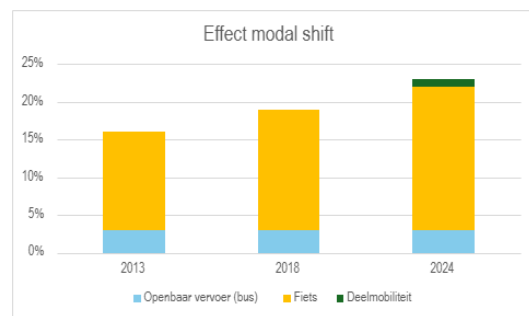
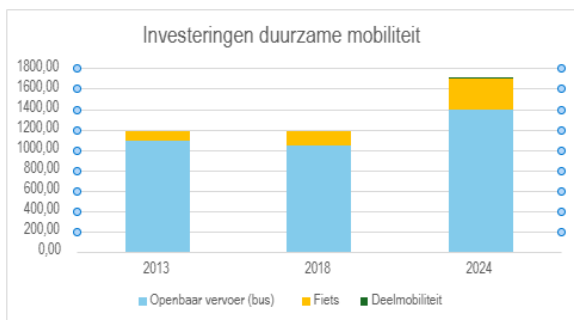
Verdeling van het gavpppd aandeel fiets volgens motief werken OVG 4.1 (2009) – OVG 7(2024)

Hiermee zijn we absolute wereldtop. Binnen Europa behoren we daarmee tot de top twee regio's waar het meest gefietst wordt, na Nederland.



Bron: EU-wide travel survey 2021

De stijging in het fietsgebruik volgt daarmee dezelfde tendens als de stijging van de fietsinvesteringen. Daarmee vormen de investeringen in fietsinfrastructuur dé motor voor de realisatie van de modal shift in Vlaanderen en dat op een kostenefficiënte manier.



Fietsbezit

Ook het grote fietsbezit en de makkelijke toegang tot de fiets maken van Vlaanderen een echt fietsland.

De cijfers van OVG7 geven aan dat 80,2% van de Vlaamse gezinnen een fiets bezit. We zien ook een verdere stijging van het bezit van elektrische fietsen (incl. speedpedelec) van 32,8% (OVG6) naar 44,4% (OVG7).

Lease en aankoop

Cijfers van Traxio tonen aan dat fietslease duidelijk in de markt zit in Vlaanderen en steeds meer ingeburgerd raakt. Daarenboven is de Vlaming bereid te investeren in zijn fiets. Voor een elektrische fiets betaalt men gemiddeld 3.900 euro, voor een gewone fiets 1.550 euro. Beide bedragen liggen aanzienlijk hoger dan in bijvoorbeeld Nederland.

Deelfietsen

Daarnaast worden in Vlaanderen ook deelfietsen ter beschikking gesteld. Hoewel het gebruik van deelmobiliteit in Vlaanderen nog beperkt is, neemt het gebruik wel toe: het aantal abonnementen op deelfietsen verdubbelt van 1,7% naar 3,3%. De laatste cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag tonen aan dat de fiets binnen deelmobiliteit het belangrijkste aandeel heeft. Ook het aantal deelfietsen in Vlaanderen is sterk toegenomen. In 2024 werden bijna 10 miljoen ritten afgelegd met een deelfiets.

Meer elektrisch fietsen = langere afstanden

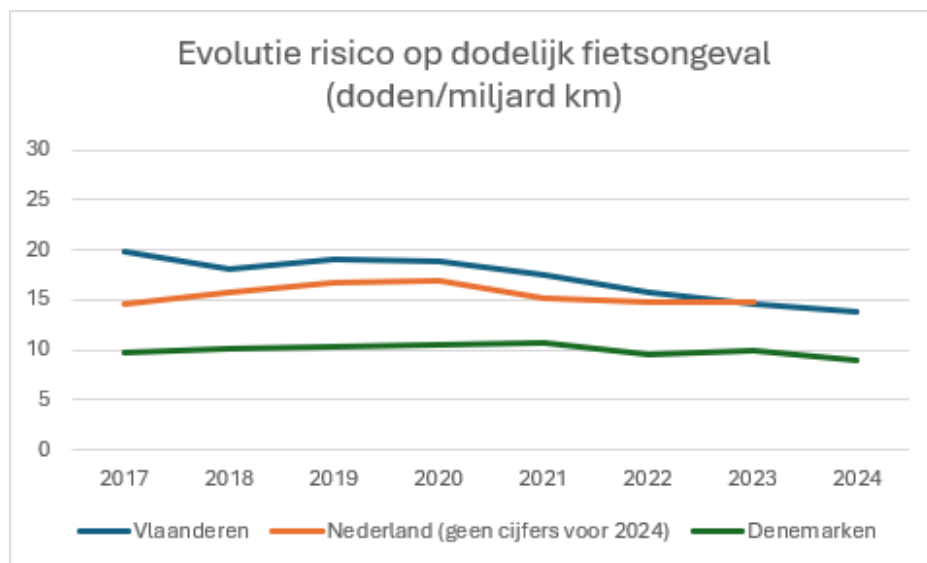
Daarnaast tonen de verkoopcijfers van Traxio ook aan dat het type fietsen in Vlaanderen verder diversifieert met meer en meer elektrische fietsen, speedpedelecs, long tails, bakfietsen, etc. De elektrische fiets is helemaal doorgebroken in Vlaanderen: er zijn meer verplaatsingen met de elektrische fiets voor woon-werk verkeer dan met de gewone fiets. Hoewel de elektrische fiets er ook voor zorgt dat ouderen langer kunnen fietsen daalt de gemiddelde leeftijd van de elektrische fietser verder (een gemiddelde leeftijd van 48 jaar volgens het OVG). Met de elektrische fiets zijn ook langere afstanden mogelijk, wat het potentieel van de fiets nog verder uitbreidt.

Fietslogistiek

De sector van de fietslogistiek heeft een aanzienlijke groei doorgemaakt, waarbij het aantal leveringen van 2023 naar 2024 met 70% steeg van 3,1 miljoen pakketten tot 5,25 miljoen pakketten. Fietslogistiek vertegenwoordigt momenteel 2,3% van alle pakketleveringen (cijfers BCLF). Er is dus nog een enorm ongebruikt groeipotentieel in deze sector. De sector was in 2024 in België goed voor 6237 VTE's.

Het is veilig fietsen in Vlaanderen

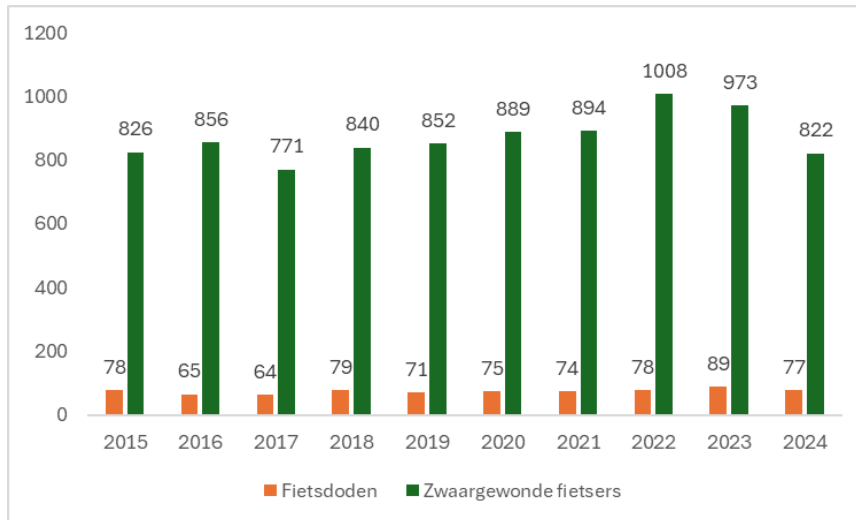
Onder meer dankzij de investeringen in veilige fietsinfrastructuur, zien we een daling van het relatief risico op een dodelijk ongeval met de fiets. Wanneer we het aantal doden per miljard gefietste kilometers bekijken, zien we - op basis van driejaarlijks gemiddelden - een continue daling van het overlijdensrisico per gefietste kilometer (daling van 31,5% op 7 jaar tijd).



Bron: Fietsberaad Vlaanderen

Als we ook hier internationaal vergelijken, zien we dat het relatief risico in Vlaanderen ondertussen gedaald is tot onder het niveau in Nederland. Op dit vlak scoort enkel Denemarken beter.

Via ons fietsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid willen we ook het absolute aantal fietsslachtoffers nog sterker doen dalen.



Bron: Vias

Vlaanderen kent ook enkele heuvels

Uitdagingen inzake fietsinfrastructuur

Nieuwe en verbeterde fietsinfrastructuur blijft onontbeerlijk. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (het wensnetwerk in Vlaanderen aan bovenlokale fietsverbindingen) is nog niet volledig gerealiseerd. Zolang ontbrekende schakels nog niet gerealiseerd zijn, blijven heel wat functionele fietsverbindingen onvolledig of onaantrekkelijk, wat een rechtstreekse impact heeft op het fietsgebruik. Door de realisatie van vandaag ontbrekende schakels willen we een extra boost geven aan het fietsgebruik en de fietsveiligheid.

Ook het onderhoud van bestaande fietsinfrastructuur is een sleutelement: nog teveel fietspaden zijn in slechte staat.

Daarnaast is het beheer van fietsinfrastructuur vaak nog te versnipperd, waardoor onderhoud vertraagd wordt, niet efficiënt gebeurt en fietsroutes soms onveilig op elkaar aansluiten. Deze versnippering belemmert de realisatie van een samenhangend en gebruiksvriendelijk fietsnetwerk, zeker op de grenzen tussen gemeenten of tussen lokale en gewestwegen. Ook de grensoverschrijdende fietsverbindingen verdienen een optimalisatie om bestemmingen vlotter bereikbaar te maken voor fietsers.

Het fietspotentieel is groot

Daarnaast toont het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) dat er nog enorm veel potentieel ligt bij korte verplaatsingen (tot 5 km) en middellange verplaatsingen. Meer dan de helft van alle verplaatsingen is korter dan 5 kilometer en meer dan 80% van de verplaatsingen is korter dan 15 kilometer. Afstanden tot 5 kilometer zijn perfect af te leggen met de fiets. Daar willen we dan ook sterk op inzetten.

Voor woon-schoolverkeer bedraagt de gemiddelde woon-schoolafstand 9,8 km. 39,2% van de scholieren en studenten woont op minder dan 2,5 km van de school. 58,3% woont binnen de 5 km, 76,4% binnen de 10 km.

Maar een belangrijk aandeel van deze verplaatsingen gebeurt vandaag nog te vaak met de auto. Hier ligt een duidelijke kans: door bestaande barrières nog meer weg te nemen, kunnen we het aandeel fietsverplaatsingen in Vlaanderen nog drastisch laten stijgen.

Daarnaast zorgt de doorbraak van de elektrische fiets er ook voor dat het potentieel groeit om grotere afstanden per fiets te doen. Op die manier wordt de fiets ook een sneller, groener en gezonder alternatief voor andere vervoersmodi zoals de wagen, de trein en de bus.

Tot slot zijn er op vlak van combimobiliteit nog belangrijke drempels weg te nemen. De fietsen worden duurder en waardevoller, maar het vertrouwen in veilige stallingsmogelijkheden blijft een heikel punt. Er zijn nog te weinig kwalitatieve en diefstalveilige fietsenstallingen in Vlaanderen. Bovendien blijft fietsdiefstal een groot probleem: uit bevragingen blijkt dat heel wat mensen net daardoor niet aan het fietsen beginnen, of net afhaken nadat hun fiets werd gestolen.

30% fietsverplaatsingen tegen 2040

Om een echte fietsreflex te creëren, moeten we de lat hoog leggen. En bij ambitieuze doelstellingen is een langetermijnvisie noodzakelijk. Dit Masterplan Fiets kijkt daarom verder dan enkel deze legislatuur, maar bevat doelstellingen en acties tegen 2040. Op deze manier wordt een ambitieus beleid uitgewerkt over verschillende legislaturen heen en is er een garantie dat een doorgedreven fietsbeleid wordt verdergezet.

Hoewel de cijfers aantonen dat de modal share van de fiets de afgelopen jaren sterk toenam, is er nog veel potentieel voor de fiets op korte en middellange afstanden. Tegen 2040 willen we dan ook dat 30% van onze verplaatsingen met de fiets wordt afgelegd.

We blijven daarnaast uitgaan van de algemene ambitie te komen tot 0 verkeersdoden.

Naast deze algemene doelstelling worden ook nog aanvullende doelstellingen opgevolgd via een dashboard Fiets. Deze doelstellingen hebben bijvoorbeeld betrekking op de kwaliteit van de infrastructuurnetwerken, fietsongevallen binnen specifieke doelgroepen, toegankelijkheid van de fiets(infrastructuur), aandeel korte verplaatsingen op de fiets, aandeel woon-schoolverkeer op de fiets... Deze doelstellingen worden aangevuld met specifieke doelstellingen vanuit andere beleidsdomeinen. Samen staan we sterker!

We focussen ons op de ambities en maatregelen zoals opgenomen in dit Masterplan Fiets en laten ons daarbij niet afleiden door jaarlijks weerkerende maatschappelijke discussies op basis

waarvan een strenger regelgevend kader wordt gevraagd op basis van de waan van de dag in het maatschappelijk debat, maar die vooral als resultaat hebben dat fietsgebruik ontmoedigd wordt.

Om bovenstaande ambitieuze doelstellingen te verwezenlijken, worden acties uitgewerkt die onder 5 pijlers vallen en die Vlaanderen als de fietsregio in de markt zullen zetten:

- **PIJLER 1 – Fietsinfrastructuur verbeteren**
- **PIJLER 2 – Fiets als schakel in combimobiliteit**
- **PIJLER 3 - Veilig op de fiets**
- **PIJLER 4 – De Vlaamse fietsreflex**
- **PIJLER 5 – Fiets binnen de Vlaamse economie en fietsinnovatie**

Pijlers van het Vlaamse fietsbeleid

Pijler 1 – Fietsinfrastructuur verbeteren

Investeren in het bovenlokaal fietsnetwerk

Het belangrijkste netwerk van bovenlokale fietsinfrastructuur in Vlaanderen is het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk** (BFF). Dit BFF is een ‘wensnetwerk’ dat belangrijke kernen en attractiepolen in Vlaanderen met elkaar verbindt. De fietssnelwegen vormen de ruggengraat van dit netwerk. Delen van dit BFF zijn reeds voorzien van fietsinfrastructuur en/of veiliger gemaakt, ook via Fix the Mix-maatregelen (veilig fietsen in gemengd verkeer), andere delen dienen nog gerealiseerd of verbeterd te worden. Het merendeel van het BFF (ca. 60%) is in het beheer van lokale besturen, die ondersteund worden in de aanleg van het BFF via het Fietsfonds. Andere delen van het BFF, zoals de **fietsinfrastructuur langs gewestwegen** en de **jaagpaden** worden aangelegd door en zijn in het beheer van het gewest (respectievelijk door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg). Ook De Werkvennootschap en Lantis leggen fietsinfrastructuur aan. De veerdiensten van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust maken eveneens deel uit van het fietsnetwerk.

Het **totaal aan fietspaden in Vlaanderen is aanzienlijk**. Het AWW heeft meer dan 7.700 fietspaden in beheer. Een deel van deze fietspaden is gelegen op het BFF, dat in totaal meer dan 13.000 km telt.

Ook **jaagpaden** zijn dikwijls als fietsinfrastructuur in het BFF opgenomen, soms zelfs als fietssnelweg. De Vlaamse Waterweg legt deze jaagpaden zoveel mogelijk aan volgens de richtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen. De jaagpaden zijn ook dienstwegen die een economische functie ondersteunen. Samen met voetgangers zorgt dit voor een **gemengd gebruik** van de jaagpaden. Daarom wordt er ook ingezet op het vermijden van conflicten tussen de diverse gebruikers van de jaagpaden, inzonderheid conflicten met economische activiteiten en overslag.

De **investeringen in fietsinfrastructuur** bereikten de afgelopen jaren een ongezien record, met gemiddeld 300 miljoen euro investeringen per jaar. Als gevolg daarvan zien we een vooruitgang in het aantal veilige en comfortabele fietspaden en jaagpaden. We maken de bewuste keuze om deze inspanningen verder te zetten en zelfs nog op te drijven met 15% over de komende jaren, concreet gaat het dan om nog eens meer dan 100 mio extra bovenop de 300 mio binnen het GIP.

Meer prioritering in fietsinfrastructuur voor grotere impact op onze modal shift

Maar er is er nog werk aan de winkel. Om het BFF volledig te realiseren, is er, naast investeringen in fietsinfrastructuur die het Vlaamse gewest in eigen beheer heeft (nl. de fietsinfrastructuur langs gewestwegen, de jaagpaden en de veren), ook voldoende budget nodig voor de ondersteuning van lokale besturen voor de aanleg van fietsinfrastructuur via het **Fietsfonds**. De Vlaamse overheid en de 5 provincies beheren en cofinancieren dit Fietsfonds. Het Fietsfonds krijgt vanaf 2026 een budgetverhoging van 15 naar 25 miljoen euro.

Een **duidelijke prioritering** van investeringen en financiële bijdragen via het Fietsfonds dringt zich op om ervoor te zorgen dat we blijven bouwen aan een veilig en efficiënt fietsroutenetwerk en de middelen inzetten daar waar deze de grootste bijdrage levert aan onze doelstellingen inzake modal shift.

Om prioriteiten te identificeren is het eveneens belangrijk om te weten waar de fietsinfrastructuur in Vlaanderen ligt en vooral in welke mate deze voldoet aan de richtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen. Een laatste **opmeting van het volledige BFF** dateert van 2012. In het kader van prioritering is een inventarisatie van het BFF een noodzaak. Een regelmatige update van de inventarisatie van de fietsinfrastructuur in Vlaanderen, op basis van een geharmoniseerde methodiek, laat ook toe om de **voortgang van de fietsinfrastructuur in Vlaanderen** te monitoren.

Investerings in fietsinfrastructuur bieden daarnaast ook koppelkansen met andere beleidsdomeinen (natuur, water, erfgoed,...) om op basis van gedeelde doelstellingen te komen tot een integrale aanpak met win-win resultaat voor onze modal shift. De projectstuurgroep die fietsinfrastructuurprojecten begeleidt, biedt een goed samenwerkingsmodel om bruggen te slaan tussen diverse beleidsdomeinen en om tot gedragen oplossingen te komen.

Verlichting kan zeker op oversteekplaatsen en gevaarlijke punten de fietsveiligheid verhogen. Waar de zichtbaarheid voor fietsers specifieke aandacht vergt, kunnen ook alternatieve oplossingen bekeken worden.

Beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur optimaliseren

Naast de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur of de verbetering van bestaande fietsinfrastructuur, is ook het **beheer en onderhoud van bestaande fietsinfrastructuur** essentieel voor de veiligheid en het comfort van de fietser.

We geven in het **GIP daarom grote prioriteit aan structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen, waaronder fietsinfrastructuur**. Deze legislatuur maken we een inhaalbeweging voor structureel onderhoud met een groeipad van 924 miljoen euro middelen/jaar in 2024 naar 1,4 miljard euro middelen/jaar in 2029. Bovendien zetten we extra in op regulier onderhoud. Investering in structureel onderhoud gebeurt met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit en veiligheid van de weginfrastructuur (en directe omgeving).

Het **beheer van fietspaden, jaagpaden en fietssnelwegen** is tot op vandaag te versnipperd, waarbij het beheer de verantwoordelijkheid kan zijn van verschillende lokale overheden, het AWW en DVW. Dit uit zich bijvoorbeeld in bepaalde delen op een fietssnelweg die tijdens de wintermaanden wel sneeuw- en ijsvrij zijn, terwijl dit op een ander deel van de fietssnelweg niet het geval is. Door dit beheer **centraal** te coördineren, zal dit in de praktijk sterk verbeteren.

Daarnaast hebben ook **lokale overheden** een belangrijke rol te spelen bij het onderhoud van lokale fietsinfrastructuur. Vanuit Vlaanderen willen we onderzoeken hoe we lokale overheden in deze verantwoordelijkheid kunnen ondersteunen. **Richtlijnen voor aanleg fietsinfrastructuur verhogen veiligheid en comfort**

Door het toenemende aantal fietsers en de ontwikkelingen in de **onderscheiden types fietsen** wijzigen de noden van de gebruikers. We houden daarom ons **Vademecum fietsvoorzieningen up-to-date** zodat alle (potentiële) fietsers veilig gebruik kunnen maken van onze fietsinfrastructuur, op welke fiets ze ook rijden (stadsfiets, elektrische fiets, handbike of tandemfiets,...) en hanteren dit pragmatisch.

Aanduiding voor meer fietsgebruik

Fietsers weten niet altijd waar er veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is aangelegd en wat de voordelen zijn van nieuwe fietsinfrastructuur. Om (nieuwe) fietsers toe te leiden naar de beste fietsinfrastructuur op het vlak van veiligheid en comfort, onderzoeken we hoe fietsers het best genudged worden. Een combinatie van **fietsbewegwijzering, (aansturen van) fietsroute-apps** en andere kunnen bijdragen aan de veiligheid van fietsen in Vlaanderen. Hierbij gaat ook specifieke aandacht naar de tijdelijke bewegwijzering van omleidingen bij wegenwerken.

Pijler 2 – Fiets als schakel in combimobiliteit

8,9 % van de Vlamingen maakt gebruik van deelsystemen, zo blijkt uit OVG7. Dat is bijna vijf keer meer t.o.v. OVG6. Ook de abonnementen bij deelaanbieders kennen een stijging. Abonnementen op deelfietsen verdubbelden van 1,7% naar 3,3%. Tegelijk zijn verplaatsingen met deelsystemen wel nog maar goed voor 2,5% van alle verplaatsingen in Vlaanderen.

Voor het behalen van de doelstelling rond de modal share van de fiets dient de fiets niet enkel vanzelfsprekend te worden voor korte en middellange verplaatsingen. Ook bij lange afstanden kan de fiets een **belangrijke rol** spelen in een meer duurzame mobiliteit in Vlaanderen. In het **vooren/of natraject** kan de fiets een uitstekende **aanvulling zijn op het openbaar vervoer of de wagen**, waarbij het eerste en/of laatste deel van de verplaatsing met de (deel)fiets kan gebeuren. Waar in Nederland 48% van het voortransport richting treinstation op de fiets gebeurt, is dat in Vlaanderen 25%. Het natransport op de fiets gebeurt in Vlaanderen voor 6% van de treinreizigers, in Nederland voor 13% (cijfers NMBS en NS).

Meer deelfietsen op Hoppinpunten

Een integratie met het openbaar vervoer is dus essentieel, waarbij het aanbod van deelfietsen in stations en hoppinpunten een naadloze aansluiting van OV en fiets verzekert. We zetten dan ook verder in op de uitrol van deelfietsen aan de Hoppinpunten via de vervoerregio's. In 2024 waren reeds meer dan 2.200 (elektrische) deelfietsen op Hoppinpunten aanwezig, gebruikt door meer dan 22.000 actieve gebruikers en goed voor net geen 50.000 ritten.

We onderzoeken hoe binnen het vervoer op maat de vervoerregio's extra kunnen inzetten op maatregelen die het fietsgebruik versterken (reduceren weesfietsen, beleid rond fietsenstallingen, enthousiasmeren potentiële gebruikers,...).

Fietsenstallingen bieden comfort en vermijden fietsdiefstal

Om combimobiliteit te doen slagen is het belangrijk dat op de **belangrijke vervoersknooppunten** (plaatsen waar verschillende transportmodi samenkomen zoals Hoppinpunten, haltes van De Lijn, NMBS-stations,...) ook **voldoende plaats is voor elke fiets**. Hierbij is een **goede ontsluiting van deze vervoersknooppunten met veilige en comfortabele fietsinfrastructuur** essentieel.

Daarnaast zien we dat de laatste jaren steeds duurdere fietsen worden aangekocht. Ook het aantal fietsdiefstallen in Vlaanderen blijft hoog, met 23.092 geregistreerde diefstallen in 2023. De (angst voor) diefstal van een fiets is een belangrijke reden waarom Vlamingen niet fietsen of zelfs stoppen met fietsen. Diefstalpreventie speelt dus een belangrijk rol in het verder stimuleren van het fietsgebruik.

Voldoende en diefstalveilige fietsenstallingen op deze vervoersknooppunten zijn daarbij een belangrijke randvoorwaarde. We voorzien zelf diefstalveilige fietsenstallingen aan Hoppinpunten en stimuleren een uitgebreider aanbod aan stallingen bij belangrijke bestemmingen als scholen, ziekenhuizen, WZC's, sportlokalen,... Door raamcontracten te faciliteren via intercommunales kan er een versnelling gerealiseerd worden in het aanbod van (diverse vormen van) fietsenstallingen.

In het kader van de **Vlaamse spoorstrategie** onderzoeken we hoe we vanuit de Vlaamse overheid het **aanbod en de kwaliteit van fietsenstallingen aan treinstations** kunnen verbeteren. Via bijkomend aanbod kunnen extra treinreizigers aangetrokken worden en de multimodaliteit worden geoptimaliseerd.

Vandaag gebeurt de fietsregistratie via **mybike** zodat gevonden of gestolen fietsen opnieuw aan de eigenaar bezorgd kunnen worden. We **evalueren de resultaten hiervan** en sturen bij waar nodig.

Pijler 3 - Veilig op de fiets

Als gevolg van het grote aantal bijkomende fietsers en de groei in het aantal afgelegde fietskilometers is ook het aantal **fietsongevallen** in Vlaanderen de afgelopen jaren toegenomen. Doordat het aantal fietsers en afgelegde fietskilometers stijgt, **daalt het relatief risico wel stevig**: in 2017 bedroeg het driejaarlijks gemiddelde 20 dodelijke slachtoffers per miljard gefietste kilometers, in 2024 daalde dit naar een driejaarlijks gemiddelde van 13,7 dodelijke slachtoffers per miljard gefietste kilometers.

Verkeersveilig gedrag stimuleren brengt ons dichterbij de Vision Zero. Daarom kiezen we ervoor om doelgericht via sensibiliseringsacties en ruime educatie in te zetten op het zich vertrouwd maken van veilig deelnemen aan het complexe verkeer.

Menselijke fouten spelen bij de overgrote meerderheid van de verkeersongevallen een rol, ook bij het fietsen. Levenslange en praktijkgerichte fietseducatie is dan ook een belangrijke hefboom om verkeersgedrag te beïnvloeden. Om hun gedrag te kunnen aanpassen, moeten fietsers beschikken over de juiste kennis, vaardigheden en motivatie.

Hoffelijk gedrag = verkeersveilig gedrag

Fietsers zijn kwetsbare weggebruikers. Andere verkeersdeelnemers moeten rekening houden met deze kwetsbaarheid door bijvoorbeeld voldoende ruimte te laten bij het inhalen, niet te parkeren op fietspaden, voorzichtig te zijn bij het openen van autoportieren, etc. Campagnes in combinatie met handhaving kunnen aanzetten tot dit **verkeersveilig gedrag**.

Maar ook de **fietser zelf moet bewuster deelnemen aan het verkeer**, en zich bewust zijn van zijn/haar rechten en plichten. Alle fietsers maken samen gebruik van hetzelfde fietspad of fietssnelweg en bewegen zich soms in combinatie met andere kwetsbare gebruikers zoals voetgangers. Dat kan enkel op een comfortabele manier als ze zich hoffelijk ten aanzien van elkaar gedragen.

Campagnes kunnen fietsers informeren over de verkeersregels en veilig gedrag (aangepaste snelheid, werkende lichten, gebruik oortjes en gsm,...). Door het kennen van de correcte verkeersregels kunnen fietsers deze ook daadwerkelijk toepassen, wat samen met hoffelijk fietsgedrag leidt tot veiliger fietsen.

Een **correcte handhaving** en een **eenduidige regelgeving** zijn hier eveneens van groot belang. Streng handhaving van verkeersregels voor zowel fietsers als automobilisten (of andere modi) zorgt ervoor dat iedereen zich aan de regels houdt, wat de veiligheid op de weg ten goede komt.

Sensibilisatie en communicatie voor meer veiligheid

Zoals blijkt uit FietsDNA2025 is de spontane fietshelmdracht de afgelopen jaren sterk toegenomen van 18% (2022) tot 30% (2025). Het dragen van de fietshelm kan bij een ongeval de ernst van verwondingen aan het hoofd sterk reduceren. Daarom zetten we sterk in op campagnes om het dragen van de helm verder te doen toenemen.

Campagnes en sensibiliseringsacties rond (het juiste gebruik van) fietsverlichting en het gebruik bij donker van de **fluovest met retroreflectie** kunnen actief bijdragen aan het vermijden van ongevallen of het minimaliseren van de gevolgen van ongevallen bij fietsers.

We zorgen voor een **fietsvriendelijke wegcode** die het fietsgebruik in veilige omstandigheden faciliteert (bredere fietsaanhangwagens om fietslogistiek te stimuleren, uniformiseren van plaats op de weg voor speedpedelec gebruikers, duidelijkere markeringen op fietsoversteekplaatsen,...). Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid dat lokale besturen een aangepaste snelheid op fietspaden kunnen aanbieden.

Innovatie voor veiliger fietsen

In het kader van een digitale transformatie kunnen **slimme en innovatieve verkeerssystemen**, zoals slimme verkeerslichten die reageren op fietsers en apps die veilige routes aanbevelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de fietsveiligheid en het comfort van fietsers. Het stijgend aantal ongevallen met fietsers benadrukt de nood aan een zo conflictvrij mogelijke regeling en veiligere infrastructuur ter vermindering van o.a. dodehoekongevallen. Jaarlijks zullen we 40 extra kruispunten op deze manier beveiligen.

Verkeerslichten die bijdragen aan het prioriteren van fietsers onder bepaalde omstandigheden kunnen dan weer bijdragen aan de comfortervaring van fietsers.

Infrastructuur en technologie spelen een cruciale rol in het bevorderen van verkeersveiligheid. Deze technologieën kunnen helpen om gevaarlijke situaties te vermijden en de interactie tussen fietsers en andere weggebruikers te verbeteren.

In het **nieuwe Verkeersveiligheidsplan** zal extra aandacht gaan naar de toegenomen verschillen in types fietsen en gereden snelheden. We fietsen met steeds meer op onze fietspaden en fietswegen. De combinatie van steeds meer fietsers met verschillende snelheden vergt specifieke aandacht om het ook tussen fietsers onderling veilig te houden. Handhaving en normering zorgen voor veilige fietsen en steps en vermijden het gebruik van illegaal opgedreven (elektrische) fietsen en steps.

Pijler 4 – De Vlaamse fietsreflex

We moeten in Vlaanderen trots zijn op onze fietscultuur, zowel het sportieve, recreatieve als functionele fietsen. Fietsen zit zodanig in ons DNA, dat we de fiets gebruiken voor alle verplaatsingsmotieven en verplaatsingsafstanden. Zoals blijkt uit de OVG-cijfers voor de woon-schoolverplaatsingen fietsen kinderen reeds van jongs af aan naar de school.

Een belangrijk onderdeel van dit Masterplan is dan ook het extra bevorderen van de fietsreflex en het vergroten van het draagvlak voor elke vorm van fietsen in Vlaanderen.

Het is daarbij belangrijk dat we beseffen dat niet iedereen zich op dezelfde manier verplaatst.

Op vlak van fietsen kent Vlaanderen een heel divers gebruik van de meest onderscheiden fietsen: mountainbikes, speedpedelecs, racefietsen, bakfietsen en long tails, kinderfietsen, stadsfietsen, elektrische fietsen, enzovoort.

Daarnaast zijn er ook heel wat andere vervoersmodi zoals te voet gaan en de wagen nemen.

Een algemeen Vlaams draagvlak voor de fiets kan alleen gerealiseerd worden als dit ook gepaard gaat met hoffelijkheid van de fietser ten aanzien van andere weggebruikers (voetgangers, automobilisten,...) en omgekeerd.

Korte verplaatsingen zijn fietsverplaatsingen

Meer dan de helft van al onze verplaatsingen is korter dan 5 kilometer. Zeker voor woon-schoolverkeer zijn de afstanden in die mate kort, dat ze inherent fietsverplaatsingen zijn: 39,2% van de scholieren en studenten woont op minder dan 2,5 km van de school. 58,3% woont binnen de 5 km. Er valt in het woon-schoolverkeer dus nog veel fietswinst te boeken. Ook een verplaatsing voor een kleine boodschap, een hobby of naar een opstapplaats van het openbaar vervoer zijn doorgaans bijzonder korte verplaatsingen waar nog al te vaak de wagen voor wordt gebruikt, hoewel de tijdswinst hiervan vaak verwaarloosbaar is.

We willen dit grote potentieel aan fietsverplaatsingen ook echt op de fiets zien gebeuren en zullen via gerichte campagnes hier maximaal op inzetten.

Allemaal samen voor 30% fietsverplaatsingen!

We sporen **andere beleidsdomeinen, organisaties en verenigingen** aan om na te denken over concrete **fietsmaatregelen** binnen hun verantwoordelijkheid. Het fietsbeleid zal sterker worden door samenwerking tussen alle overheden en stakeholders.

Als alle overheden op Vlaams, provinciaal en lokaal niveau, inclusief hun samenwerkingsverbanden en specifieke opdrachthouders, werken aan een Vlaanderen dat een verkeersveilige, innovatieve en sterker uitgebouwde fietsregio is, dan kunnen we onze doelstellingen behalen.

Een goede wisselwerking tussen het Vlaams en lokaal fietsbeleid zal bijdragen aan het versterken en verdiepen van het fietsbeleid in Vlaanderen. Aan de hand van de audit-tool 'Quick Scan Fietsbeleid' van Fietsberaad Vlaanderen kan bijvoorbeeld geduid worden welke maatregelen het lokaal fietsbeleid kunnen versterken. De studie '30% fietsverkeer in Vlaanderen' van Fietsberaad

Vlaanderen maakt duidelijk dat elke gemeente of stad een bijdrage heeft in het halen van de 30% in heel Vlaanderen. Zeker op het vlak van de korte verplaatsingen is er binnen elke gemeente en stad een groot groeipotentieel.

Voor lokale besturen vormt **Fietsberaad Vlaanderen** een belangrijk aanspreekpunt. Via dit **kenniscentrum** zetten we verder in op onderzoek, kennisdeling en kennisverspreiding. Samen met andere actoren zet Fietsberaad Vlaanderen sterker in op het aanbieden van bestaande en te voorziene fietsdata die het fietsbeleid op alle niveaus verder onderbouwen en versterken.

In de recente FietsDNA-bevraging is Vlaanderen als fietsvriendelijke regio tussen 2020 en 2025 toegenomen van 43% (score 7 tem 10 op schaal van 10) naar 51%. De ontevredenheid daalde van 22% naar 15%. Het geeft aan dat een fietsvriendelijke cultuur door meer bepaald wordt dan enkel infrastructuur.

We hebben in Vlaanderen een volwassen **fietsecosysteem** waarbij diverse overheden investeren in fietsinfrastructuur, fietsgebruik ondersteund wordt door campagnes en fiscale maatregelen als fietsleasing en fietsvergoeding, opiniemakers een voorbeeldrol vervullen, etc.

Fietsbeleid binnen alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid.

Alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid kunnen een rol spelen in het verhogen van ons fietsgebruik. Daarom krijgt elk beleidsdomein een eigen **aanspreekpunt fiets** en werken we samen om een brede Vlaamse fietsreflex te realiseren.

Hierbij identificeren we alvast volgende onderstaande groeipolen:

- Er wordt synergie gezocht bij sensibilisatiecampagnes en educatieve campagnes over fietsgebruik en veilig fietsen van Mobiliteit, Jeugd, Onderwijs, Sport, Gezondheid,... zodat deze acties een hoger bereik, meer diepgang en een grotere impact krijgen. Vanuit diverse invalshoeken en gericht op diverse maatschappelijke voordelen kunnen bevoegdheidsdomeinen elkaar versterken bij de uitrol van deze acties, op basis van betere en gedeelde data.
- Vlaanderen heeft een sterke traditie in het organiseren van (internationale) sportevenementen. Zo biedt de organisatie van kampioenschappen wielrennen een opportuniteit om via een legacy-traject nog meer inwoners en bezoekers op de fiets te krijgen, mensen te laten instromen in de wielersport en tegelijkertijd Vlaanderen te presenteren als fietsregio met een ruim gedragen fietsbeleid. Zowel sportactoren als lokale besturen dienen in te zetten op veiligheid, veilige fietsinfrastructuur en het verzekeren van de toekomst van (jeugd)wielrennen in Vlaanderen.
- We maken verplaatsingen met de fiets naar sportinfrastructuur, sportevenementen, culturele centra, jeugdinfrastructuur, toeristische bestemmingen en evenementen, natuurgebieden, scholen, woonzorgcentra en ziekenhuizen,... aantrekkelijker door lokale besturen te begeleiden in het voorzien van duidelijke bewegwijzering en communicatie van de routes naar deze infrastructuren en evenementen. Elk beleidsdomein zet ook extra in op het voorzien van voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen op deze locaties.
- We stemmen fietseducatieve projecten zoals 'Kijk, ik Fiets' (Sportwerk Vlaanderen), schoolsportinitiatieven, fietslessen Mobiel 21 e.a. op elkaar af met het oog op ruimer bereik en zetten deze gericht in op verplaatsingen binnen het woon- werkverkeer.

- We zetten via Toerisme Vlaanderen ook extra in op de promotie van Vlaanderen als een toeristische bestemming met een echte fietscultuur. Ook Flanders Investment and Trade kan hiertoe bijdragen met focus op de economische fietssector (door o.a. actieve deelname aan Velo-city en andere fora).
- We zetten in op extra sensibiliseringsacties om meer Vlaamse ambtenaren op de fiets te krijgen. Het voordeel van een bedrijfsfiets (via fietslease) speelt hierin een belangrijke rol.
- Via het aanbod in bedrijven van opleidingen rond de preventie van fietsongevallen, kan een halt worden toegeroepen aan het stijgend aantal woon-werkongevallen onder de fietsende werknemers en de daaruit voortvloeiende kosten.
- Via ons onderwijs worden leerlingen wegwijs gemaakt in de mobiliteitsomgeving en wordt veilig fietsgedrag gestimuleerd en fietsvaardigheden aangeleerd. Daarbij wordt er goed samengewerkt met het aanbod van VSV (bijvoorbeeld fietsbrevetten in de basisschool).
- Fietsen wordt extra gestimuleerd als beweging binnen het preventie- en gezondheidsbeleid.
- Via Sport Vlaanderen willen we ook de BMX- en MTB-discipline verder ontwikkelen in Vlaanderen.

Het **Departement MOW** heeft een **coördinerende en faciliterende rol** om alle beleidsdomeinen deel te maken van dit fietsbeleidsplan. Het is de uitgewezen taak van de **Fietsmanager** om beleidsdomeinen, overheden en stakeholders te enthousiasmeren en koppelkansen om te zetten voor een sterker fietsbeleid. Mensen en organisaties bij elkaar brengen kan leiden tot samenwerkingsverbanden die binnen alle geledingen van onze maatschappij een ruime fietsreflex creëren.

Deze samenwerkingen en nieuwe opportuniteiten worden verder verkend en uitgewerkt bij de opvolging van dit masterplan. Via het **Fietsforum** blijven we daarnaast inzetten op regelmatige uitwisselingen van ideeën en best practices en enthousiasmeren we iedereen die betrokken is bij het fietsbeleid om een tandje bij te steken. Naast een forum van kennisdeling, is het Fietsforum ook een forum om draagvlak voor wijzigingen in het beleid te verkrijgen en als platform om proactief waar mogelijk en nuttig het beleid mee te sturen. Zij houden immers dikwijls de vinger aan de pols.

Trots zijn op ons fietsbeleid

Deze fietsreflex willen we ook creëren door elke Vlaming trots te maken op **Vlaanderen als fietsregio**. We pakken uit met onze fietsinfrastructuur in Vlaanderen en informeren de fietser hierover. Onbekend is onbemind: door nieuwe fietsinfrastructuur ruim te communiceren, zullen potentiële fietsers sneller de stap zetten naar fietsgebruik. Door deze fietsinfrastructuur – zeker de best practices – ruim te communiceren, stimuleren we alle overheden om verder in te zetten op veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

Daarnaast dragen we het Vlaamse fietsbeleid als voorbeeld uit naar andere landen, wat ook economische opportuniteiten biedt. Actieve deelname aan het internationale fietscongres Velo-city en andere fora kunnen het fietsbeleid en de fietsindustrie in Vlaanderen mee op de internationale kaart zetten.

Iedereen op de fiets!

Fietsen is niet enkel goed voor je gezondheid, een meerwaarde in het woon-werkverkeer, maar biedt ook de hefboom om de mobiliteit van kwetsbare profielen te verbeteren. Daarom is verder investeren in de aanleg van fietsinfrastructuur ook een sociale investering. Specifiek voor het woon-werkverkeer ondersteunen we daarnaast bedrijven om de verplaatsingen van hun werknemers nog meer via de fiets te laten gebeuren. Onze bedrijven zijn ook dikwijls afhankelijk van de bereikbaarheid met de fiets om vacatures ingevuld te krijgen. Om te vermijden dat de groei van onze bedrijven wordt afgeremd, moeten ze bereikbaar blijven en ook werknemers kunnen aantrekken die momenteel niet over een fiets beschikken of niet kunnen fietsen.

Daarom zetten we in op bredere communicatie om het woon-werkverkeer met de fiets te stimuleren en brengen we stakeholders samen om het aanbod aan fietslessen te oriënteren naar deze doelgroep.

Pijler 5 - Fiets binnen de Vlaamse economie en fietsinnovatie

De elektrificatie van de fiets en de positieve gevolgen ervan voor het toenemend fietsgebruik tonen aan dat innovatie een belangrijke impact heeft op de fietsverplaatsingen in Vlaanderen. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag toont aan dat het aandeel verplaatsingen met de elektrische fiets voor woon-werk verkeer voor het eerst hoger ligt dan het aandeel verplaatsingen met de gewone fiets, met een positieve impact op fietsgebruik en fietsafstanden. Ook de opkomst van andere types fietsen, zoals de bakfiets en de long tail dragen bij aan een groeiend aantal fietsverplaatsingen voor verschillende motieven. Cijfers van Traxio tonen eveneens aan dat de groei in fietsverplaatsingen ook goed is voor onze economie: sinds 2019 is de fietsretailmarkt verdubbeld in België, met een marktomvang van 459 miljoen euro in 2023.

Onderzoek toont aan dat de fietseconomie exponentieel kan toenemen (zowel inzake omzet als tewerkstelling). Hierbij moeten we ook aandacht hebben voor de risico's, zoals een tekort aan voldoende en goed opgeleide fietsherstellers, waardoor steeds langere wachttijden ontstaan voor het onderhoud en herstel van fietsen. Moderne elektrische fietsen vereisen ook steeds meer specialisatie en doorgedreven kennis van dit personeel. Om het fietsgebruik in Vlaanderen verder te verhogen en tegelijk bij te dragen aan een duurzame, veilige en competitieve mobiliteit, willen we ook volop inzetten op fietsinnovatie en het economische potentieel van de fiets (fietsindustrie, fietstoerisme, fietslogistiek,...). Hierdoor kan de fiets ook onderdeel uitmaken van economische groei en innovatie.

Innovatie kan immers ook als hefboom dienen voor gedragsverandering. De opkomst van de elektrische fiets is daar een uitstekend voorbeeld van. Dankzij de elektrische fiets kan men langer fietsen (zowel in afstand als leeftijd). Door dergelijke nieuwe trends op te volgen en te ondersteunen met aangepaste infrastructuur en beleidsmaatregelen, versnellen we de modal shift.

Vlaanderen staat hoog op de innovatieladder

Vlaanderen heeft zich de voorbije jaren ontpopt tot een voortrekker in slimme mobiliteit en intelligente verkeerssystemen. Fietsen vormt daarbij een cruciale schakel. Dankzij de ontwikkelingen die gemaakt werden in Mobilidata werden verschillende use cases onderzocht én uitgerold:

- **Slimme kruispunten:** Communicatie tussen fietsers en slimme verkeerslichten, zodat fietsers veiliger en sneller kunnen oversteken.
- **Realtime verkeersinformatie voor fietsers:** Meldingen over wegwerkzaamheden, weersomstandigheden of incidenten worden via het Mobilidata platform gedeeld met aangesloten applicaties waarvan ook fietsers gebruik kunnen maken.

Vlaanderen heeft een SDK (Software Development Kit) ontwikkeld die toelaat aan applicatie-ontwikkelaars (smartphones of smart devices) om locatiegegevens te delen met intelligente verkeerslichtenregelininstallaties (iVRI's). Deze informatie wordt gebruikt om actieve weggebruikers een vlotte en veilige passage over kruispunten met intelligente verkeerslichten te geven. Het voordeel van deze SDK is dat applicatie-ontwikkelaars deze makkelijk kunnen integreren zonder zélf een uitgebreide mobiliteitsexpertise te moeten opbouwen.

De komende jaren zal sterk worden ingezet op de opschaling en verankering van smart cycling in Vlaanderen, in lijn met Europese ontwikkelingen. De samenwerking in het kader van Meridian en MegaBits laten Vlaanderen ook toe om mee de pen vast te houden voor [*“Gearing Up for Smart Cycling”*](#), het richtinggevend rapport om Smart Cycling ook op de Europese agenda te plaatsen.

Vlaanderen neemt actief deel aan testprojecten. De uitrol wordt voorzien in de komende jaren met ondersteuning van Europese partners. Hierbij worden marktevoluties gemonitord en wordt overlegd met de fietsindustrie welke noden zij zien en hoe publiek-private samenwerking versterkend kan werken. We willen hier een voortrekkersrol in spelen door samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen te stimuleren.

Ook tools zoals een fiets-gps kunnen het fietsgebruik faciliteren en potentiële fietsers gemakkelijker op de juiste en veiligste route brengen.

Bedrijven op de fiets

We sensibiliseren over de voordelen en mogelijkheden van de fiets bij woon-werkverkeer. Fietsmanagers bij werkgeversorganisaties kunnen het woon-werkverkeer verder verduurzamen door specifieke fietsacties in bedrijven mee vorm te geven. We betrekken daarbij grote bedrijven bij het in kaart brengen van missing links voor fietsgebruik bij woon-werkverkeer.

De Vlaamse overheid blijft ook zelf het goede voorbeeld geven door voor eigen werknemers faciliteiten als fietsenstallingen, lockers en douches aan te bieden en blijvend in te zetten op de fietsvergoeding en fietslease.

Vlaamse fietsindustrie in de kijker

Vlaanderen heeft een lange traditie inzake productie van fietsen en fietsonderdelen. Deze industrie verdient extra aandacht, ook in onze acties gericht op het buitenland. Door kennis te delen binnen deze sector wordt niet alleen de samenwerking versterkt, maar kan ook een tegengewicht geboden aan goedkopere en minder kwalitatieve import. Kennisinstellingen en onderzoekscentra als Flanders Make en VITO kunnen onze fietsbedrijven ondersteunen met praktijkgerichte kennis.

De stijging van het aantal tweedehandsfietsen is mee het gevolg van onze groeiende fietsleasemarkt en zal de komende jaren voor een extra groeipoot zorgen. Daardoor komen ook goedkopere (elektrische) fietsen op de markt.

Fietslogistiek heeft groot potentieel

De fiets speelt tot slot ook een steeds belangrijkere rol voor logistieke verplaatsingen. **Fietslogistiek** is immers een efficiënte manier om het vervoer van goederen en diensten duurzamer te maken. Het bevordert de milieuvriendelijkheid en vermindert de verkeerscongestie in onze steden en gemeenten. We evalueren het tweede proefproject bredere fietsaanhangwagens samen met het project Fietslogistiek XXL van het VIL om het aandeel van duurzame fietslogistiek te optimaliseren en zetten dit om in definitieve regelgeving vanaf 2028.

Door het opvolgen van trends en risico's kunnen we als overheid schakelen om bepaalde trends sneller te stimuleren en bepaalde risico's af te remmen zodat de fietseconomie in ons land verder kan groeien.

Conclusie

Met dit Masterplan Fiets leggen we de basis voor de komende 15 jaar. Deze visienota focust op specifieke pijlers, maar moet steeds gelezen worden in de context van een algemeen duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het Masterplan Fiets is een strategische visietekst, inclusief maatregelen waarop deze en komende legislaturen wordt gefocust. Vanuit de regierol van het Departement MOW zal het Fietsteam dit Masterplan Fiets verder vorm geven in een actietabel en de uitvoering ervan monitoren in overleg met alle stakeholders.

Een Vlaanderen dat zijn middelen efficiënt wil inzetten en een maximale hefboom voor de modal shift wil realiseren, kiest namelijk voluit voor de fiets als speerpunt van haar duurzaam mobiliteitsbeleid. Dit moet ook de komende legislaturen steeds meer weerspiegeld worden in de budgettaire keuzes. Enkel zo maken we van Vlaanderen dé Europese Fietsregio.

Fietsen biedt tal van voordelen, zowel op individueel als maatschappelijk vlak. Het is een milieuvriendelijke manier van vervoer die bijdraagt aan de vermindering van luchtvervuiling en verkeersopstoppingen. Bovendien bevordert fietsen de fysieke en mentale gezondheid, wat leidt tot een fittere en gezondere bevolking. Fietsen is economisch voordelig en tijdsefficiënt.

Iedereen is overtuigd van het belang van de fiets voor ons Vlaams beleid, laten we dit nu omzetten naar beleid en bijgevolg ook resultaten.