



**Actieplan voor
de Promotie van de Fiets
van de federale regering**

**Be Cyclist
2026 – 2029**

INHOUD

1	Inleiding.....	5
2	Evaluatie van het plan Be Cyclist 2021-2024	7
3	Doelstellingen tegen 2040	9
3.1	De gewestelijke doelstellingen.....	9
3.2	De doelstellingen van het plan <i>Be Cyclist 2.0</i> tegen 2040.....	9
3.2.1	Doelstellingen in aantal verplaatsingen en afgelegde kilometers.....	9
3.2.2	Doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid	10
3.2.3	Economische doelstellingen van de fiets	10
3.2.4	Doelstellingen binnen de registratie van fietsen.....	10
3.2.5	Doelstelling combinatie fiets trein	11
4	De drie strategische assen van <i>Be Cyclist 2.0</i>	12
4.1	Van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift	12
4.2	Van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid	13
4.3	Van de fiets een hefboom voor onze economie maken	14
5	De acties per strategische as	17
5.1	Van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift	17
	De huidige fiscale hefbomen (fietsvergoeding en mobiliteitsbudget)	17
5.1.1	Een btw-verlaging budgetteren bij de aankoop of aanpassing van een fiets voor personen met een beperking gezien het huidige belastingstelsel voor motorvoertuigen (Minister van Financiën, Jan Jambon)	18
5.1.2	Evaluatie van de fietsleasing voor leden van de federale overheid en analyse van een uitbreiding van de fietsleasing naar alle medewerkers van de Federale Politie, Rechterlijke Orde en Defensie (Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Ambtenarenzaken, Vanessa Matz; Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin, Minister van Justitie, Annelies Verlinden, Minister van Defensie, Theo Francken) .	18
5.1.3	De veralgemening bestuderen van fietsleasing in alle paritaire (sub-) comités in samenwerking met de sociale partners (Minister van Werk, David Clarinval en Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Jean-Luc Crucke)19	
5.1.4	De mogelijkheid bestuderen om een sociale fietsleasing in te voeren voor werknemers met een laag inkomen (Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Jean-Luc Crucke).....	20

5.1.5	Een herstelbaarheidsindex invoeren voor fietsen met elektrische ondersteuning (Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Jean-Luc Crucke)	20
5.1.6	Het veilige gebruik van de fiets van en naar het station versterken (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)	21
5.1.7	De combinatie fiets/trein versterken (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)....	23
5.1.8	Een ambitieus Europees fietsbeleid ondersteunen via de Europese Verklaring over het gebruik van de fiets (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke).....	24
5.1.9	Het federale fietsbeleid coördineren via de FOD Mobiliteit & Vervoer (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)	25
5.2	Van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid	25
5.2.1	Statistieken en gegevens ontwikkelen over het gebruik van de fiets (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)	25
5.2.2	Een register aanmaken van de installaties van zachte mobiliteit voor de federale sites beheerd door de Regie der Gebouwen (Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Vanessa Matz).....	26
5.2.3	Het gebruik van de fiets bevorderen voor federale ambtenaren (Eerste Minister, Bart De Wever; Minister van Buitenlandse Zaken, Maxime Prévot; Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Ambtenarenzaken, Vanessa Matz)	27
5.2.4	Het gebruik van de fiets in alle veiligheid vanaf jonge leeftijd ondersteunen (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)	27
5.2.5	Het mybike-systeem uitbreiden naar Europees niveau en het aantal geregistreerde fietsen in België verhogen door de toegang ervan te vergemakkelijken (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke; Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin)	28
5.2.6	De strijd tegen fietsdiefstal versterken, meer bepaald via de kadernota over geïntegreerde veiligheid (Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin)	29
5.2.7	Het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe fietspolitiebrigades (Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin)	30
5.2.8	De wetgeving rond de Code van de openbare weg opvolgen om deze fietsvriendelijker te maken, rekening houdend met de studies die Vias over dit onderwerp heeft uitgevoerd (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)	30
5.2.9	Het op de markt brengen van niet-conforme fietsen, zoals sommige fatbikes, controleren (Minister van Economie, David Clarinval, Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)31	
5.2.10	Overleg organiseren tussen de gefedereerde entiteiten, teneinde uit te wisselen over de voordelen van de fiets voor de gezondheid (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke en Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, Frank Vandenbroucke).....	32
5.3	Van de fiets een hefboom voor onze economie maken	33

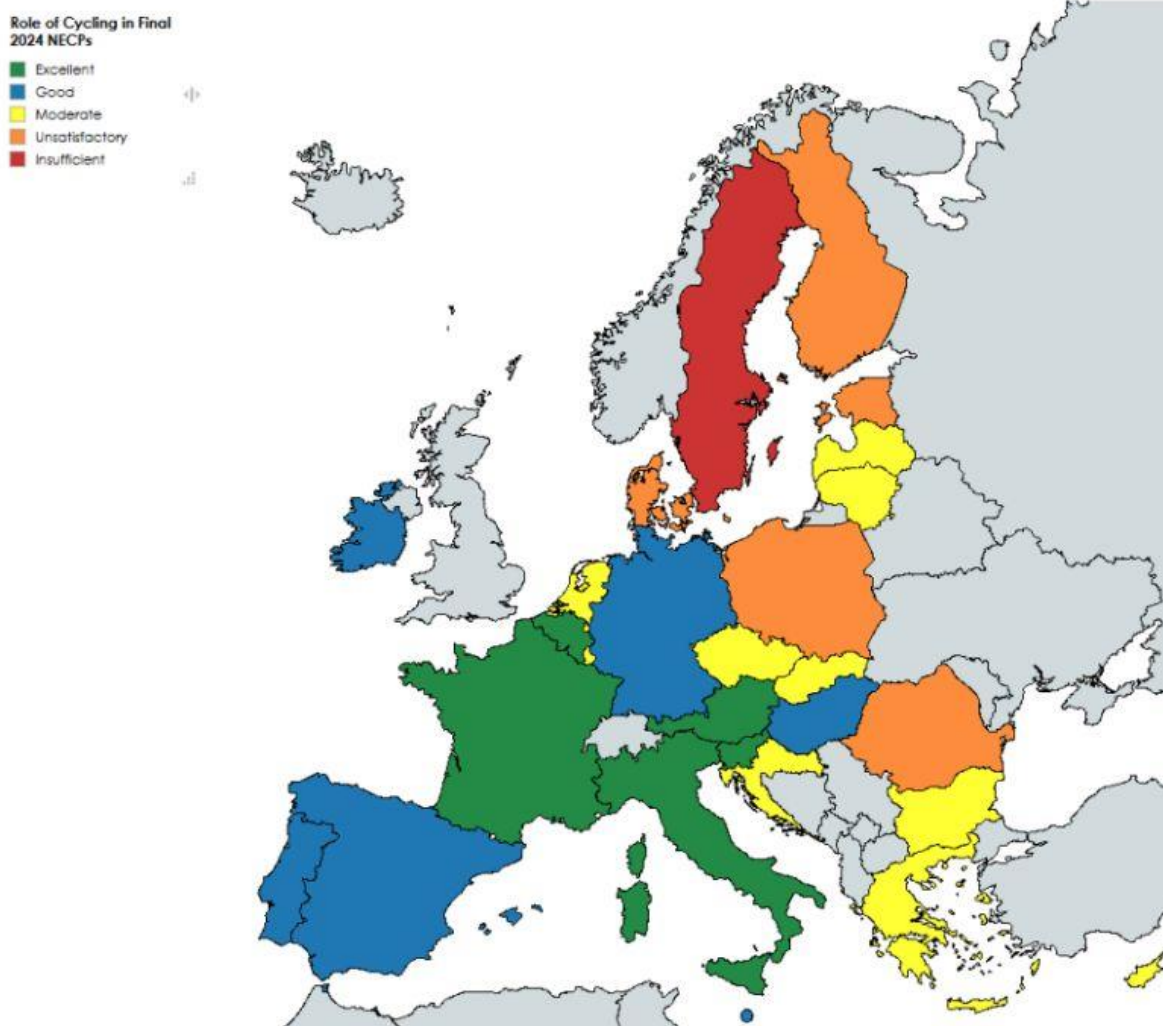
5.3.1	De ontwikkeling ondersteunen van de fietslogistiek door clausules van nuluitstoot op te nemen in de federale overheidsopdrachten (Minister van Overheidsmodernisering, belast met Ambtenarenzaken, Vanessa Matz)	33
5.3.2	Overleg organiseren binnen de taskforce e-commerce tussen de handelsfederaties (Comeos, UNIZO, BeCom, enz.) en de federatie voor fietslogistiek (BCLF) met als doel duurzame e-commerce te versterken (Minister van Digitaal, Vanessa Matz; Minister van Economische Zaken, David Clarinval; Minister van Consumentenbescherming, Rob Beenders)	33
5.3.3	Een tweede studie uitvoeren over de fietseconomie (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)	34
5.3.4	Een Belgian Cycling Valley oprichten (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke) ...	34
6	Governance van het plan <i>Be Cyclist 2.0</i>.....	36
7	Bijlagen.....	37
7.1	Bijlage 1: Lijst van de maatregelen per strategische as	37
7.2	Bijlage 2: Stand van zaken van de maatregelen van het plan <i>Be Cyclist 2.0</i> die nog niet werden voltooid in 2023-2025.....	40

1 INLEIDING

Sinds 2021 maakt België deel uit van de EU-landen die een nationaal plan ontwikkelen voor de promotie van de fiets, in de geest van de Europese verklaring over het gebruik van de fiets, aangenomen op 3 april 2024. Gesterkt door deze dynamiek en op basis van de evaluatie van het eerste Belgische plan *Be Cyclist (2021-2024)* wil minister Crucke dit engagement voortzetten door de federale stimuli voor de ontwikkeling van de fiets in België te versterken met het oog op de ambitieuze doelstellingen die zijn opgenomen in de regionale plannen ter bevordering van het fietsgebruik.

Sinds zijn aantreden heeft minister Crucke zich ingezet voor een actualisering van het Belgische nationale energie- en klimaatplan (NEKP), dat op 8 oktober 2025 aan de Europese Commissie werd voorgelegd. Dit plan legt de doelstellingen en maatregelen vast om de Europese klimaatambities tegen 2030 te verwezenlijken. De *European Cycling Federation (ECF)* heeft de Europese bijdragen rond het fietsbeleid geëvalueerd en de Belgische ambities in verband met de promotie van de fiets erkend, die het mogelijk maken om concrete maatregelen uit te voeren ten voordele van de modal shift.

Map 1: Role of Cycling in Final 2024 NECPs



Bron: ECF (2025)

In het kader van de uitvoering van het NEKP zullen alle entiteiten van het land een actieplan ontwikkelen ter ondersteuning van de fiets. Gelet op de uitdagingen op het vlak van mobiliteit, volksgezondheid en economisch concurrentievermogen van de sector, bevindt de fiets zich duidelijk op een keerpunt dat de overheden moeten kunnen ondersteunen. In het kader van de federale bevoegdheden wenst minister Crucke, gesteund door de voltallige federale regering, een versnelling hoger te schakelen in de ontwikkeling van de fiets in België, via het plan *Be Cyclist 2026-2029*.

Het nieuwe federaal actieplan voor de promotie van de fiets *Be Cyclist 2026-2029* bouwt voort op en versterkt het vorige actieplan *Be Cyclist* voor de promotie van de fiets van de federale regering 2021-2024. Het voert de doelstellingen van het federaal regeerakkoord uit dat tot doel heeft de fiets te promoten als een volwaardig, duurzaam en gezond vervoermiddel in België. De fiets biedt namelijk belangrijke voordelen op het gebied van volksgezondheid, verkeersveiligheid, verlaging van de overheidsuitgaven en vormt een snelgroeiende economische sector met een aanzienlijk tewerkstellingspotentieel.

Met dit plan wil de regering een geïntegreerde en structurele benadering invoeren om het gebruik van de fiets in België te verhogen en zo bij te dragen aan een duurzamer, veiliger en economisch robuuster mobiliteitssysteem.

Het plan *Be Cyclist 2026-2029* is opgebouwd rond drie strategische assen:

- **Van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift.** Het federale beleid ondersteunt maatregelen die de fiets concurrentiëler en aantrekkelijker maken ten opzichte van gemotoriseerd vervoer, waardoor de modal shift wordt bevorderd.
- **Van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid.** Deze as groepeert acties die tot doel hebben de verkeersveiligheid, de bevordering van de gezondheid en de inclusiviteit te verbeteren.
- **Van de fiets een hefboom voor onze economie maken.** Het plan erkent het innovatie- en tewerkstellingspotentieel van de fietssector en steunt initiatieven die een duurzame economische groei bevorderen.

In het kader van de voorbereiding van het plan *Be Cyclist 2026-2029* heeft overleg plaatsgevonden met de leden van de interfederale fietscommissie¹, de sociale partners (CRB/NAR), Vias, de *Benelux*, de *European Cycling Federation (ECF)* en de economische sector van de fiets (Traxio, Agoria, Belgian Cycling Alliance) die aanbevelingen voor dit plan hebben gedaan.

¹ De interfederale fietscommissie brengt de institutionele actoren (de fietsmanagers van de drie gewesten en de federale overheid, evenals de dienst Verkeersreglementering van de DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit & Vervoer) en de verenigingen en kenniscentra samen die actief zijn op het domein van de fiets (Fietzersbond, Avello, Fietsberaad Vlaanderen, Pro Velo en de Belgian cycle logistics federation).

2 EVALUATIE VAN HET PLAN BE CYCLIST 2021-2024

Het plan [Be Cyclist 2.0](#) is gebaseerd op [de evaluatie van het eerste plan ter promotie van de fiets](#) op federaal niveau met als doel enerzijds het modale aandeel van de fiets in België te doen stijgen en, anderzijds, de economische sector te ondersteunen via de Belgian Cycling Valley.

Doelstellingen en drie pijlers

Het eerste doel van het [plan Be Cyclist 2021-2024](#) was om zoveel mogelijk Belgen op de fiets te krijgen, gezien de impact van fietsen op de gezondheid, het klimaat, de verkeersveiligheid en de files. Het plan beantwoordde aan de doelstelling van de regering om een belangrijke “modal shift” uit te voeren en de uitstoot met 55 % te verminderen tegen 2030.

De 52 maatregelen van het plan waren toegespitst op drie pijlers:

1. Makkelijker op de fiets: meer mensen op de fiets.
2. Veiliger op de fiets: de infrastructuur en de veiligheid verbeteren.
3. Iedereen op de fiets - van diversiteit tot sensibilisering.

Evaluatie in 2023

Tijdens de [evaluatie](#) in september 2023 was de stand van zaken van de maatregelen als volgt:

- 23 van de 52 maatregelen werden volledig uitgevoerd en 27 waren in uitvoering en bijna afgerond. Van de 52 maatregelen die aanvankelijk werden vastgesteld om het plan *Be Cyclist* in 2021 uit te voeren, konden er twee niet worden uitgevoerd. Eén om administratieve redenen, de andere om budgettaire redenen.

De belangrijkste resultaten zijn:

1. Makkelijker op de fiets

- Uitbreiding van de fietsvergoeding woonplaats-werkplaats: alle werknemers van de privésector kunnen een fietsvergoeding aanvragen.
- Het centrale fietsregister mybike voor de vrijwillige registratie van alle Belgische fietsen om de strijd tegen fietsdiefstal op te drijven: meer dan 172.000 fietsen werden reeds geregistreerd in mybike.
- Herziening van de wegcode om actieve vervoersmiddelen aan te moedigen (inclusief de fiets).

2. Veiliger op de fiets

- De combinatie trein en fiets door de NMBS verbeteren
- De NMBS heeft een ambitieuze fietsstrategie aangenomen: 15 500 extra fietsenstallingen en 50 % extra plaatsen voor fietsen in de treinen sinds 2022 en de toename van het aantal Blue-bikestations (46 stations meer sinds 2021 om zo vandaag te komen tot 113 stations).

- De inrichting van fietsroutes langs het spoor faciliteren: 1 216 km fietsroutes langs het spoor en op buiten dienst gestelde lijnen. Het aanbod neemt aanzienlijk toe, dankzij de samenwerking tussen alle partners.

3. Iedereen op de fiets

- Het gebruik van de dienstdiener van de politie stimuleren en faciliteren: eind 2023 beschikte meer dan de helft van de politiezones van het land over een fietsbrigade.

De stakeholders² waren verheugd over het bestaan van het plan *Be Cyclist* en hebben de duidelijkheid van de acties in het plan, de concrete maatregelen en de creativiteit van de maatregelen benadrukt.

In het kader van deze evaluatie werden concrete aanbevelingen voor de toekomst geformuleerd. Zo raadde de ECF, bijvoorbeeld, aan om:

1. Een duidelijke strategische visie ontwikkelen;
2. Het parkeren van fietsen in stations nog verder te stimuleren;
3. De Belgische fietseconomie op te nemen als een pijler van het plan.

Deze aanbevelingen werden, net als die van Avello en van de Fietsersbond, in aanmerking genomen bij het opstellen van het plan *Be Cyclist 2.0*.

Een overzicht van de maatregelen van Be Cyclist-plan die in 2023 nog niet zijn afgerond en door de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn geëvalueerd, is opgenomen in bijlage 1 van dit document.

² Gracq (nu Avello), Fietsersbond, Provélo, ECF.

3 DOELSTELLINGEN TEGEN 2040

Overeenkomstig de Europese Verklaring over het gebruik van de fiets (ondertekend door het Europees Parlement, de Raad van de EU en de Europese Commissie op 3 april 2024) is de fiets een essentieel vervoermiddel om onze doelstellingen op het gebied van klimaat, volksgezondheid en economische ontwikkeling te bereiken.

Bijna 40 % van alle verplaatsingen door Belgen zijn korter dan 5 km en bijna 80 % zijn korter dan 15 km³. Met de opkomst van de elektrische fiets, waarmee grotere afstanden kunnen worden afgelegd, is het potentieel van de fiets als percentage van het aantal verplaatsingen dan ook zeer groot. Om dit te bereiken, streeft het *Plan Be Cyclist 2.0* ernaar het aantal verplaatsingen per fiets te laten groeien in overeenstemming met de regionale ambities. De drie Gewesten van het land leggen elk hun eigen doelstellingen vast op het vlak van toename van de verplaatsingen per fiets.

3.1 De gewestelijke doelstellingen

In het [Plan Wallonie cyclable 2030](#) legt het Waalse Gewest als doelstelling vast dat 5 % van alle afgelegde afstanden met de fiets wordt afgelegd, om te beantwoorden aan de visie [FAST 2030](#) en aan de uitvoering ervan in de [Stratégie régionale de mobilité](#) (tegenover 3 % momenteel).

In haar [Gewestelijk Mobiliteitsplan \(Good Move\) 2020-2030](#) legt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als doelstelling voor 2030 vast dat 11 % van de verplaatsingen met de fiets gebeurt (tegenover 9 % momenteel).

In haar "[Fietsambitie voor Vlaanderen](#)" legt het Vlaamse Gewest als doelstelling vast dat tegen 2040 30 % van de verplaatsingen met de fiets gebeurt (tegenover 19 % momenteel).

3.2 De doelstellingen van het plan *Be Cyclist 2.0* tegen 2040

3.2.1 Doelstellingen in aantal verplaatsingen en afgelegde kilometers

Door bovenstaande regionale doelstellingen af te wegen en rekening te houden met het respectieve gewicht van de bevolking van elk gewest, is onze ambitie voor 2040:

- 22 % van de verplaatsingen (te vergelijken met ongeveer 12 % momenteel);
- 10 %⁴ van de afgelegde kilometers (te vergelijken met iets meer dan 5 % momenteel).

Concreet betekent dit dat we van gemiddeld 16 naar 28 miljoen per fiets afgelegde kilometers per dag gaan. De Belgen zouden dus 12 miljoen extra kilometers per dag afleggen, wat neerkomt op één extra kilometer per dag per persoon op de fiets.

Om deze ambitieuze doelstellingen tegen 2040 te bereiken, zijn nieuwe maatregelen en een intensievere samenwerking met de gewesten nodig. Volgens de vervoersprognoses van het Federaal Planbureau zou het aantal passagiers-kilometers te voet en met de fiets bij ongewijzigd beleid tussen 2019 en 2040 met 35 % toenemen, wat onvoldoende is om de doelstelling van een verdubbeling van het aantal afgelegde kilometers met de fiets (van 5 % naar 10 %) te halen.

³ [Federale enquête over de mobiliteit in België](#) FOD M&V (2025).

⁴ Deze 10 % is een raming van de Belgische doelstelling op basis van de doelstellingen van de gewestelijke plannen. Deze raming is gebaseerd op *Fietsambitie 2040* (Vlaamse Gewest), *Fast 2030* (Waalse Gewest) en de doelstellingen van het Brussels Gewest in aantal verplaatsingen.

Daarom lijkt het ons onontbeerlijk dat er vanaf 2030 een interfederaal fietsplan wordt opgesteld zoals aanbevolen in de evaluatie van het Be Cyclist-plan 2021-2024.

3.2.2 Doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid

Het doel van het federale verkeersveiligheidsplan is om tegen 2030 het aantal doden en ernstig gewonden op onze wegen te halveren (ten opzichte van het aantal slachtoffers in 2019). Het nationale doel is om tegen 2030 onder de grens van 320 verkeersdoden te komen. In 2024 werden echter 470 doden geregistreerd, waarvan 18 % fietsers. Er is dus nog een lange weg te gaan om deze doelstelling te bereiken. In deze logica streven we ook naar “nul doden op de fiets” tegen 2050, wat een aanzienlijke verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers impliceert.

3.2.3 Economische doelstellingen van de fiets

Uit het onderzoek van Transport & Mobility Leuven (TML) naar de fietseconomie⁵ blijkt dat drie sectoren van de fietseconomie een zeer groot groeipotentieel hebben:

- **Fietsleasing:** Fietsleasing is een sector die de laatste jaren in volle uitbreiding is in België. Volgens een studie van TML Leuven is een scenario waarin het percentage werknemers met een fietsleaseovereenkomst stijgt van 2,3 % naar 15 % geloofwaardig. Een dergelijk scenario zou de economische sector van fietsleasing doen groeien van 329 miljoen euro naar 1 miljard euro. Dit resultaat is te verklaren door het sterke multiplicatoreffect van fietsleasing: het stimuleert niet alleen de verkoop van fietsen, maar ook de verkoop van onderdelen en accessoires.
- **Fietslogistiek:** Volgens TML Leuven zou fietslogistiek een marktaandeel van 25 % kunnen bereiken in stedelijke leveringen. Dat zou de netto toegevoegde waarde van fietslogistiek doen stijgen van 25 naar 231 miljoen euro. Volgens de Belgian Cycling Logistics Federation (BCLF) kan tot 33 % van de stedelijke beroepsverplaatsingen voor de levering van goederen en diensten met de fiets worden uitgevoerd.
- **Fietstoerisme:** Fietstoerisme vertegenwoordigt een belangrijk deel van de fietseconomie in België. In 2022 bedroeg de netto toegevoegde waarde ervan 214 miljoen euro en genereerde het 3.358 voltijdse equivalenten (VTE). Het doel is om de sector van het fietstoerisme verder te ontwikkelen, met name in combinatie met de trein, en van België een gevestigde naam op dit vlak te maken. Ook de EuroVelo-routes spelen hierin een rol, omdat ze de toeristische aantrekkingskracht van België versterken, de lokale uitgaven stimuleren en de ontwikkeling van duurzame fietsinfrastructuur bevorderen.

Het doel is ervoor te zorgen dat de Belgische fietsindustrie tegen 2040 tot de leaders van de wereldwijde fietsindustrie behoort. Om dit te bereiken, moet België zich profileren als internationale referentie op alle gebieden die verband houden met de productiecycclus tot de fietshandelaar (ook vanuit een circulair perspectief). In dit opzicht zal de oprichting van de “Belgian Cycling Valley” een belangrijke strategische hefboom zijn om deze ambitie waar te maken. Deze “Belgian Cycling Valley” heeft als doel van de fiets een typisch Belgisch product te maken.

3.2.4 Doelstellingen binnen de registratie van fietsen

Mybike is het registratieplatform voor fietsen van de federale Staat en de drie gewesten. Hiermee kunnen fietsen geregistreerd en geïdentificeerd worden met behulp van een sticker, waardoor het

⁵ De fietseconomie in België en haar invloed op de socio-economische situatie van het land, Transport & Mobility Leuven, juli 2024.

risico op diefstal en heling wordt verminderd en de kans wordt vergroot om jouw fiets terug te vinden in geval van diefstal. Fietsdiefstal is een ware plaag die geen grenzen kent en die veel potentiële gebruikers van de fiets zou kunnen ontmoedigen. Om deze plaag te bestrijden was een gecoördineerde aanpak nodig, waaraan mybike tegemoetkomt. We stellen vast dat 14,5 % van de in mybike geregistreerde fietsen wordt teruggevonden, terwijl dit bij fietsen die niet in mybike zijn geregistreerd slechts 4 % is.

Het aantal fietsen in België wordt geschat op 8,5 miljoen. Het doel is om het mybike-register verder uit te breiden, zodat tegen 2040 50 % van alle fietsen in België daarin zijn geregistreerd.

3.2.5 Doelstelling combinatie fiets trein

Terwijl in Nederland 48 % van de verplaatsingen naar het station met de fiets gebeurt, bedraagt dit cijfer 19 %⁶ in België (28 % in Vlaanderen, 11 % in Brussel en 2 % in Wallonië). Er is dus een groot potentieel om het gebruik van de fiets naar het station te verhogen. Om tegen 2040 te streven naar een modaal aandeel van 50 % van de verplaatsingen tussen woonplaats en station met de fiets, naar het voorbeeld van Nederland, zal de NMBS zowel de kwaliteit als de kwantiteit van de parkings met en zonder toegangscontrole blijven verhogen. De ontwikkeling van een strategie voor het delen van fietsen is ook een ambitie van de NMBS in het kader van haar intermodaliteitsbeleid, zoals vastgelegd in het openbaredienstcontract met de Belgische Staat.

⁶ Bron: Federale enquête over de mobiliteit in België, FOD M&V, november 2025.

4 DE DRIE STRATEGISCHE ASSEN VAN BE CYCLIST 2.0

In het kader van haar rapport over de impact van de fiets op de gezondheid, het klimaat en de economie in België in 2022⁷ heeft Vias de recentste statistieken en wetenschappelijke bewijzen verzameld over de voordelen van de fiets voor verschillende pijlers van onze samenleving. Eén vaststelling is duidelijk: we moeten ons inzetten voor een fietsbeleid dat het aantal vroegtijdige sterfgevallen vermindert, de CO₂-uitstoot vermindert en de positieve effecten op onze economie verhoogd.

Gelet op deze vaststelling heeft dit hoofdstuk tot doel de voordelen van de drie pijlers die in het kader van het plan *Be Cyclist 2026-2029* zijn gekozen, samen te vatten.

4.1 Van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift

De modal shift draagt niet alleen bij aan het oplossen van problemen als verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en klimaatverandering, maar is ook essentieel voor het waarborgen van onze welvaart. Om de modal shift te bevorderen, is het essentieel dat de fiets wordt gezien als een plezierig onderdeel van het dagelijks leven. Het doel is ook om één derde van de occasionele fietsers, die vandaag vooral voor hun plezier fietsen, te overtuigen om de fiets als regulier vervoermiddel te gaan gebruiken.

“Niets is te vergelijken met het pure plezier van fietsen.” – John F. Kennedy

Een aantrekkelijk alternatief voor het privévoertuig

Het principe “STOP” (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens) rangschikt de verschillende vervoerswijzen. In de mate van het mogelijke beveelt dit principe aan om de voorkeur te geven aan wandelen, daarna fietsen, vervolgens het openbaar vervoer en ten slotte de auto. Het is dus de bedoeling om de fiets aantrekkelijk te maken tegenover andere vervoersmiddelen die broeikasgassen uitstoten.

Voor trajecten van enkele kilometers of die gecombineerd worden met het openbaar vervoer voor langere afstanden, zijn de fiets en de speedpedelec⁸ geloofwaardige alternatieven. De fiets heeft een zeer positief imago. Meer dan 90 % van de Belgen zien de fiets immers als goedkoop, goed voor de gezondheid en voor het milieu⁹. Door de overstap van de privéauto naar de fiets of speedpedelec te stimuleren, kunnen we de huidige en toekomstige uitdagingen het hoofd bieden:

- Oplossing voor verkeersopstoppingen: in de stad neemt de fiets minder ruimte in beslag en is vaak sneller dan de auto. Het bespaart tijd. In 2024 [volgens de berekeningen van het Belgian Mobility Dashboard \(BMD\)](#) bedroegen de kosten van files in België (waaronder verloren tijd, extra brandstofverbruik en extra uitstoot) 5,3 miljard euro.

⁷ [De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België](#)

⁸ Speedpedelecs zijn bromfietsen, maar worden in bepaalde gevallen gelijkgesteld met fietsen (bijvoorbeeld wat betreft de vergoeding voor woon-werkverkeer). In dit plan *Be Cyclist 2.0* moet de term “fiets” in de ruime zin worden opgevat: het omvat alle soorten fietsen, evenals speedpedelecs.

⁹ De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD, 2025.

- De luchtvervuiling verminderen en de gevolgen van de klimaatverandering beperken: het gebruik van de fiets, al dan niet elektrisch, stoot geen vervuilende gassen of CO₂ uit. De verplaatsingen per fiets zorgen ervoor dat in België jaarlijks 137.717 ton CO₂-uitstoot¹⁰ wordt vermeden. Dat komt overeen met de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van 19.048 Belgen. Er moet ook rekening worden gehouden met de gezondheidskosten die verband houden met luchtverontreiniging.

Het potentieel van de fiets in België is aanzienlijk: bijna 19 % van de niet-fietsers geeft aan te willen starten met fietsen¹¹. De uitdaging is nu om deze intentie om te zetten in daden. Om dit te bereiken, is het essentieel om de meest effectieve maatregelen te identificeren om het fietsgebruik te stimuleren, of het nu gaat om het verhogen van de frequentie van het fietsen of het overtuigen van nieuwe gebruikers. Volgens een enquête uitgevoerd door de FOD Mobiliteit & Vervoer¹² blijken drie soorten maatregelen zeer stimulerend te zijn:

- Beschikken over een veilige en kwalitatief hoogwaardige infrastructuur (41 % van de respondenten),
- Van fiscale voordelen genieten, zoals een verhoging van de fietsvergoeding (15 %) en een premie voor de aankoop van een fiets (27 %),
- Beschikken over veilige en tegen weersinvloeden beschermde parkings (27 %).

Wat het eerste punt betreft, moedigt de federale regering eveneens veilige, kwalitatief hoogwaardige en gemakkelijk toegankelijke fietsinfrastructuur aan, overeenkomstig het handvest van 19 juni 2024 betreffende de fietsinfrastructuur langs spoorwegen en op oude spoorlijnen. Om een goede coördinatie met de Gewesten te vergemakkelijken, zal de minister van Mobiliteit dit plan overigens voorleggen aan de Interministeriële Conferentie van de Ministers van Mobiliteit.

4.2 Van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid

Een gezonde vervoerswijze die toegankelijk is voor iedereen

De fiets is een vervoersmiddel dat al vanaf jonge leeftijd en gedurende het hele leven kan worden gebruikt.

Het is betaalbaar voor alle inkomens, omdat het zowel in aanschaf, als in gebruik goedkoop is en eenvoudig te herstellen is. In vergelijking met andere vervoersmiddelen (auto, bus, trein) is de fiets namelijk het meest economische vervoersmiddel (TML, 2022). Zoals voorzien in de aanbevelingen van de Europese Commissie (3068/2025) moeten er maatregelen worden genomen met betrekking tot het fietsgebruik om vervoersgebruikers met een laag inkomen te ondersteunen. In haar 'guidance notice'¹³ over het Sociaal Klimaatplan C(2025) 881 final, benadrukt de Commissie dat de Lidstaten subsidies kunnen toekennen voor de aankoop, huur op lange termijn of leasing van fietsen, elektrische fietsen of bakfietsen.

Fietsen verbetert de fysieke en geestelijke gezondheid: het zorgt voor lichaamsbeweging (zelfs tijdens verplaatsingen voor praktische doeleinden) en geeft een gevoel van autonomie en vrijheid.

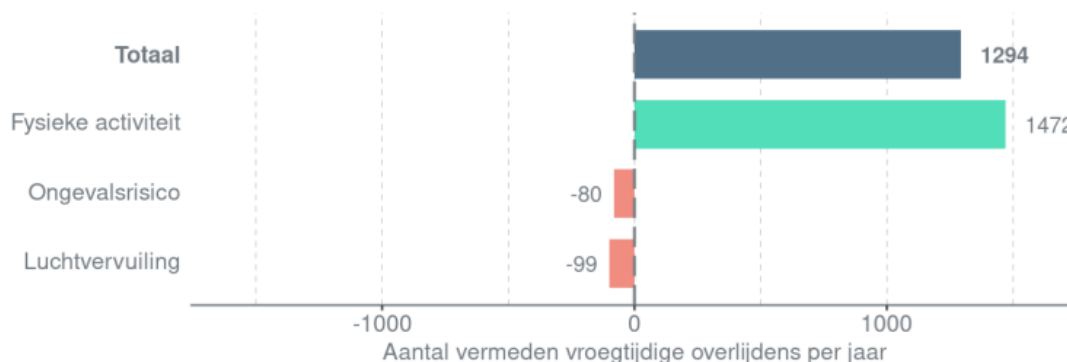
¹⁰ [De impact van de fiets op gezondheid, klimaat en economie](#), Vias, 2022.

¹¹ De gebruikte vervoerswijzen door de Belgen in 2024, FOD, 2025.

¹² Enquête Bemob over het gebruik van de fiets en de step, FOD M&V, 2023.

¹³ [COMMISSION NOTICE Guidance on the Social Climate Plans](#)

Volgens een studie van Vias¹⁴ zorgt fietsen in België, dankzij het positieve effect ervan op de gezondheid, ervoor dat er 1.294 voortijdige sterfgevallen per jaar worden voorkomen. Volgens deze studie worden de totale voordelen van het gebruik van de fiets geraamd op 8,44 miljard euro.



Vias (2021). Gezondheidseffecten van het fietsniveau in België uitgedrukt in jaarlijks aantal vermeden vroegtijdige overlijdens.

De gezondheidsvoordelen van fietsen – met name door het lagere risico op hart- en vaatziekten, kanker en een lagere algemene sterfte – wegen ruimschoots op tegen de risico's van luchtvervuiling en ongevallen. Maatregelen om het gebruik van de fiets te bevorderen dragen bij aan de preventie van niet-overdraagbare ziekten en kunnen het totale sterfterisico met 10 % verminderen (Wereldgezondheidsorganisatie, 2021).

Bovendien hebben onderzoekers van de Universiteit van Odense (Denemarken) 50.000 Denen gevolgd om de impact van dagelijkse lichaamsbeweging op hun gezondheid te analyseren. De conclusie van deze studie toont aan dat “mensen die 90 minuten of meer per week fietsen 24 % minder kans hebben op een hartkramp of een hartaanval”.

Om het fietsgebruik te stimuleren, is het bovendien noodzakelijk om de veiligheid te verbeteren. Enerzijds is verkeersveiligheid een essentiële hefboom, waarbij de verkeersregels het veilig gebruik van de fiets moeten aanmoedigen. Anderzijds is fietsdiefstal een echte plaag die met passende maatregelen moet worden bestreden. Na een fietsdiefstal stopt namelijk 12 % van de fietsers met fietsen en vermindert 14 % het gebruik ervan.

Ten slotte hangt de toegankelijkheid van de fiets ook af van het verzamelen van gegevens over de fiets. Zoals [het verslag over de voortgang](#) bij de uitvoering van de Europese verklaring over fietsen (2025) vermeldt, zorgt het huidige gebrek aan EU-brede gegevens over de fiets voor een aanzienlijk kennistekort. Gegevens over fietsgebruik zouden beter toegankelijk moeten worden dankzij de uitvoering van de gedelegeerde verordening met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten en de toekomstige uitvoeringsverordening inzake indicatoren voor stedelijke mobiliteit in het kader van de TEN-T-verordening.

4.3 Van de fiets een hefboom voor onze economie maken

Volgens de studie van Vias (2022)¹⁵ is het effect van fietsen op de werkgelegenheid over het algemeen groter dan dat van andere vervoerswijzen. Omdat de werkgelegenheidsintensiteit in de fietssector hoger is dan in de automobielsector, zou een toename van het modale aandeel van

¹⁴ De impact van de fiets op gezondheid, klimaat en economie, Vias, 2022.

¹⁵ De impact van de fiets op gezondheid, klimaat en economie, Vias, 2022.

de fiets uiteindelijk een positief netto-effect moeten hebben op de werkgelegenheid (Blondiau & Van Zeebroeck, 2014).

	Bicycle	Other transport
Manufacturing	4.89	Car: 1.63 Ships and boats: 4.07 Air and spacecraft: 3.9
Sales + accessories sale	5.42 (without adjustment) 8.13 (with adjustment ³)	Motor vehicles: 1.92
Repair	5.23	Motor vehicles: 7.59
Infrastructure	Cycle-specific: 7.33	General: 5.73

Vergelijking van de jobintensiteit tussen deelsectoren van de fietsindustrie en aanverwante sectoren, uitgedrukt in voltijdse equivalenten per €1 miljoen omzet, gemiddelde voor EU Bron: Blondiau & Van Zeebroeck (2014).

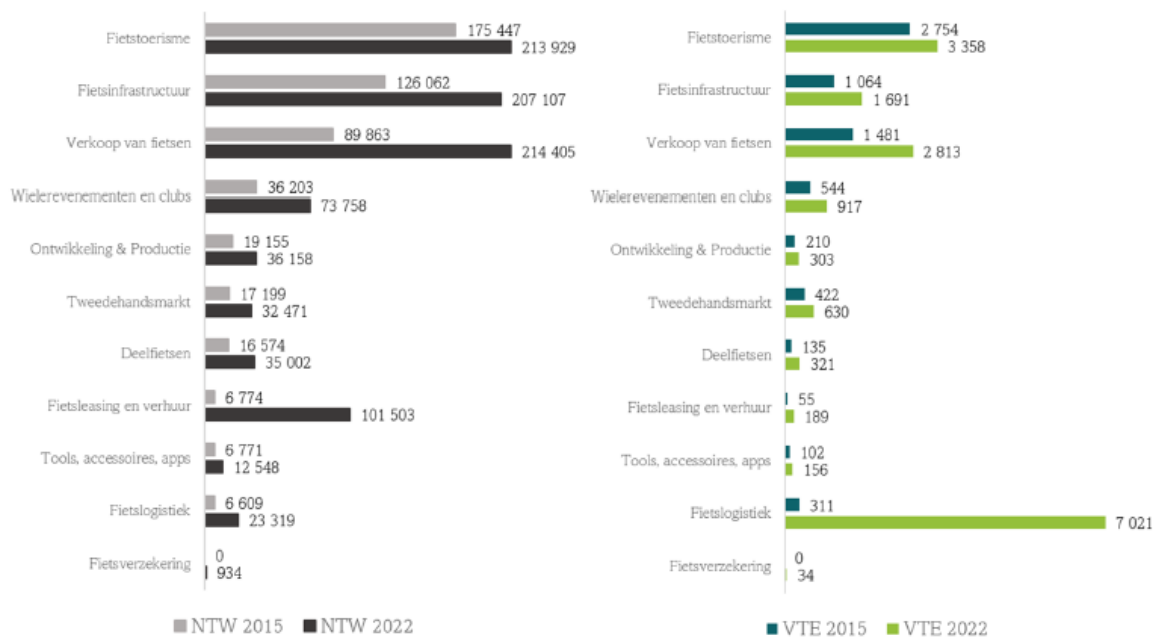
Uit een studie van Transport & Mobility Leuven (TML) over de fietseconomie in haar geheel en haar invloed op de sociaaleconomische situatie van het land blijkt dat deze in 2022 een totale netto toegevoegde waarde van 951 miljoen euro heeft gecreëerd en bijna 18.000 voltijdse equivalenten (VTE) in dienst heeft. Op Europees niveau zorgde de fietswaardeketen (productie, fietsinfrastructuur, fietstoerisme, fietsverhuur, fietslogistiek en andere diensten) voor 1,3 miljoen jobs en droeg ze 21 miljard euro bij aan het BBP van de EU.

Volgens de gegevens van de betrokkenen werden in 2022 20 miljoen fietsen verkocht, waarvan 5,5 miljoen elektrische fietsen en 15,3 miljoen fietsen geassembleerd in de EU, met 45 à 50 % van alle onderdelen die gefabriceerd werden in Europa (CONEBI/CIE/ECF, 2022). Volgens CONEBI is de productie van elektrische fietsen in de EU en het Verenigd Koninkrijk in 2024 van 5,4 miljoen elektrische fietsten in 2022 naar 3,7 miljoen gegaan, ofwel een daling van 31 %. In dezelfde periode daalde ook de productie van niet-elektrische fietsen in de EU en het Verenigd Koninkrijk met 30 %, van 15,2 miljoen stuks in 2022 tot 10,8 miljoen in 2024¹⁶. Deze dalingen houden grotendeels verband met voorraden die sinds de hausse op de markt in 2020 en 2021 moeilijk te verkopen zijn.

In België werd de hoogste totale netto toegevoegde waarde gerealiseerd door het fietstoerisme (214 miljoen euro), de bouw en het onderhoud van fietsinfrastructuur (207 miljoen euro) en de verkoop van fietsen (214 miljoen euro).

De fietssector creëert veel lokale en niet-verplaatsbare banen, die toegankelijk zijn voor mensen met alle kwalificatieniveaus. Wat werkgelegenheid betreft, bieden fietslogistiek (7.021 VTE), fietstoerisme (3.358 VTE) en fietsverkoop (2.813 VTE) het grootste potentieel. In de periode 2015-2022 is de totale netto toegevoegde waarde van de fietsindustrie met 90 % gestegen en is de werkgelegenheid met 147 % gegroeid, met stijgingen in alle onderdelen van de sector.

¹⁶ Bron: <https://www.cleanrider.com/actus/marche-velo-electrique-europe-2024/>



Bron: *De fietseconomie in België en haar invloed op de socio-economische situatie van het land, Transport & Mobility Leuven, juli 2024.*

Fietsen naar het werk vermindert ook het ziekteverzuim en heeft dus een positieve impact op de economie.

Op maatschappelijk vlak worden de netto voordelen van fietsen¹⁷ op spierkracht in België geraamd op 1,48 euro per kilometer¹⁸, terwijl die van elektrische fietsen worden geraamd op 0,85 euro per kilometer. Voor de auto daarentegen bedragen de kosten naar schatting 0,42 euro per kilometer. We kunnen dus stellen dat een modal shift van de auto naar de fiets 1,9 euro per kilometer oplevert.

Om al deze redenen wil de federale overheid bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik in België, ten voordele van de burgers, het milieu en de bedrijven.

¹⁷ Onder netto voordeel verstaan we de voordelen van fietsen op het vlak van gezondheid, verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en CO₂-uitstoot, min de kosten voor infrastructuur en ongevallen.

¹⁸ *A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North, Rhine-Westphalia, 2022, TML.*

5 DE ACTIES PER STRATEGISCHE AS

5.1 Van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift

De huidige fiscale hefboomen (fietsvergoeding en mobiliteitsbudget)

Sinds 1 mei 2023 is de fietsvergoeding verplicht in de Belgische privésector dankzij de collectieve arbeidsovereenkomst (CAO) nr. 164. De publieke sector blijft niet achter, aangezien de meeste openbare instellingen een fietsvergoeding toekennen aan hun werknemers. De federale overheid moedigt echter alle publieke werkgevers aan om hun werknemers een fietsvergoeding toe te kennen.

Zoals blijkt uit het rapport van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) over het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer van 5 november 2025, is er een sterke groei van het aantal werknemers dat een fietsvergoeding ontvangt. In 2024 hebben namelijk bijna 867.751 werknemers (ofwel ongeveer 20,4 % van de werknemers in België) een fietsvergoeding aangevraagd, voor een totaalbedrag van 329 miljoen euro op jaarbasis. Dat betekent een stijging van 36 % van het aantal werknemers dat een kilometervergoeding ontvangt ten opzichte van 2021. Het rapport laat echter ook grote verschillen zien in het bedrag van de specifieke fietsvergoedingen: in 2025 varieert het bedrag tussen 0,15 euro/km en 0,36 euro/km. Bovendien blijkt uit het rapport dat 20 % van de paritaire (sub)comités die een specifieke fietsvergoeding voorzien, hier voorwaarden aan verbinden. Dat kan een maximum- of minimumbedrag per dag zijn, een minimum aantal fietsdagen per jaar of een maximum aantal kilometers per enkele reis. Samen met de sociale partners zou moeten worden nagedacht over een grotere harmonisatie van de voorwaarden voor de toekenning van de kilometervergoeding en de bedragen.

Bovendien werd in België het mobiliteitsbudget ingevoerd bij wet van 17 maart 2019. Op basis van de drie bestaande pijlers kan de werkgever zijn werknemers, als hij al een bedrijfswagen aanbiedt, voorstellen om een bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsbudget. In het kader van de tweede pijler kunnen werknemers meer voordelen genieten voor het gebruik van duurzame vervoersmiddelen, waaronder de fiets. De aantrekkelijkheid van de fiets in het kader van het mobiliteitsbudget is een echte meerwaarde voor de duurzame mobiliteit van het woon-werkverkeer in België. In het kader van de hervorming van het mobiliteitsbudget voor iedereen, waarin het regeerakkoord voorziet, zal de federale regering duurzame mobiliteit bevorderen en dus aandacht besteden aan het aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer.

Ten slotte bepaalt het regeerakkoord ook dat de FOD Financiën een circulaire zal publiceren over het forfaitaire recht op aftrek van de btw op bedrijfsfietsen met een gemengd gebruik. Deze circulaire zou een oplossing moeten bieden voor het probleem dat voortvloeit uit het ontbreken van een kilometerregistratie voor fietsen. Gezien het gebrek aan gedetailleerde informatie in de huidige fase en de noodzaak om de sector te raadplegen, voorziet dit plan in de uitvoering van een grondige analyse van de impact van een dergelijke maatregel. Deze analyse zal enerzijds rekening houden met de effecten ervan op de ontwikkeling van duurzame mobiliteit binnen bedrijven en anderzijds met de potentiële budgettaire impact ervan.

5.1.1 Een btw-verlaging budgetteren bij de aankoop of aanpassing van een fiets voor personen met een beperking gezien het huidige belastingstelsel voor motorvoertuigen (Minister van Financiën, Jan Jambon)

Momenteel geldt voor de aankoop/aanpassing van een auto voor personen met een beperking een btw-tarief van 6 %. Voor de aankoop/aanpassing van een fiets voor personen met een beperking geldt een tarief van 21 %, terwijl dit dure fietsen zijn en dus een zware last vormen voor personen met een beperking.

In het kader van het *level playing field* zal de FOD Financiën van het btw-tarief voor de aankoop/aanpassing van een fiets voor een persoon met een beperking onderzoeken. Bij deze analyse zal ook het huidige btw-tarief voor motorvoertuigen worden geëvalueerd om enerzijds gelijke toegang tot mobiliteit voor personen met beperkte mobiliteit te waarborgen en anderzijds een begrotingsevenwicht voor de staatsbegroting te bereiken.

Op basis van deze begroting zal het dossier tijdens een begrotingsconclaf aan de regering worden voorgelegd.

Jaar uitvoering	van	Acties	Geraamd budget
2027		Onderzoek van een verlaging van het btw-tarief bij de aankoop/aanpassing van een fiets voor personen met een beperking, tegen hetzelfde tarief als wat geldt voor de aankoop/aanpassing van een auto voor personen met een beperking.	Te budgetteren

5.1.2 Evaluatie van de fietsleasing voor leden van de federale overheid en analyse van een uitbreiding van de fietsleasing naar alle medewerkers van de Federale Politie, Rechterlijke Orde en Defensie (Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Ambtenarenzaken, Vanessa Matz; Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin, Minister van Justitie, Annelies Verlinden, Minister van Defensie, Theo Francken)

Sinds 28 maart 2024 neemt een [koninklijk besluit](#) het principe over van de fietsleasing als sociaal voordeel voor de leden van het federaal openbaar ambt. Sinds januari 2026 kunnen federale ambtenaren gebruikmaken van leasing.

Om de medewerkers beter te informeren, zijn er verschillende tools ter beschikking gesteld en worden er verschillende informatiesessies georganiseerd:

- Simulatietool: om het beschikbare budget te berekenen;
- Video's met uitleg: om elke stap van het proces te begrijpen;
- Gerichtte presentaties: om te ontdekken hoe fietsleasing werkt;
- Fietsmiddagen: interactieve online sessies om vragen te stellen en van gedachten te wisselen.

Het doel is om fietsleasing te promoten als een nieuwe manier om mensen bewust te maken van duurzaam woon-werkverkeer. Deze aanpak stimuleert meer mensen om de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer, draagt indirect bij aan de gezondheid van werknemers en bevordert alternatieven voor de auto. Het doel is om tegen 2029 11 % van de federale ambtenaren te laten deelnemen aan fietsleasing.

De mogelijkheid om fietsleasing uit te breiden naar alle medewerkers van federale Politie, Rechterlijke Orde en Defensie zal ook worden onderzocht.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Evaluatie van de invoering van fietsleasing voor federale ambtenaren om de doelstelling te halen dat tegen eind 2029, 11% van de ambtenaren van de federale overheid deelneemt aan de fietsleasingregeling. Onderzoek naar de mogelijkheid om fietsleasing uit te breiden naar alle medewerkers van de federale Politie, Rechterlijke Orde en Defensie.	Geen budgettaire impact.

5.1.3 De veralgemening bestuderen van fietsleasing in alle paritaire (sub-) comités in samenwerking met de sociale partners (Minister van Werk, David Clarinval en Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Jean-Luc Crucke)

Met fietsleasing kan de werknemer via zijn werkgever een fiets voor een langere termijn (meestal 36 maanden) huren, met een optie om deze aan het einde van het contract te kopen. Deze 'all-inclusive' formule omvat hulp, verzekering, onderhoud en accessoires. Aan het einde van het contract kan de fiets worden gekocht tegen een restwaarde van minstens 15 % van de aankoopprijs. De financiering gebeurt via het brutoloon of de eindejaarspremie, waarbij deze laatste meestal de voordeligste oplossing is.

Om een werkgever in staat te stellen fietsleasing aan te bieden die wordt gefinancierd uit de eindejaarspremie, moet deze bepaling zijn opgenomen in de collectieve arbeidsovereenkomst (cao) die voor de werknemers geldt. Momenteel is dit niet in alle cao's mogelijk.

Net als bij de aanvullende cao voor de veralgemening van de fietsvergoeding, zou samen met de betrokkenen moeten worden onderzocht of het mogelijk is om fietsleasing te financieren op basis van de eindejaarspremie voor alle cao's die fietsleasing gefinancierd met de eindejaarspremie nog niet toestaan.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2028	Publicatie van een aanvullende CAO die de mogelijkheid biedt om een fietsleasing te financieren via de eindejaarspremie wanneer de sectorale CAO daarin niet voorziet.	Geen budgettaire impact

5.1.4 De mogelijkheid bestuderen om een sociale fietsleasing in te voeren voor werknemers met een laag inkomen (Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Jean-Luc Crucke)

Het federaal regeerakkoord voorziet in het onderzoeken van een steunmechanisme voor sociale leasing (“Social Lease”) van elektrische voertuigen, gericht op werknemers met een inkomen onder een bepaalde drempel.

Uit de aanbevelingen van de interfederale fietscommissie in *Be Cyclist 2.0* en de aanbevelingen van de fietsindustrie blijkt dat het belangrijk is om alle werknemers kwaliteitsvolle fietsen aan te bieden tegen een betaalbare prijs. De FOD [Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu](#) zal, met de technische steun van de FOD Mobiliteit & Vervoer, de mogelijkheid bestuderen van een systeem van sociale fietsleasing dat bedoeld zal zijn voor personen met een laag inkomen.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2027	Verkennde nota (technisch en budgettair) over de haalbaarheid om een sociale fietsleasing in te voeren voor werknemers met een laag inkomen.	Geen budgettaire impact

DUURZAME MAATREGELEN

5.1.5 Een herstelbaarheidsindex invoeren voor fietsen met elektrische ondersteuning (Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Jean-Luc Crucke)

[De wet van 17 maart 2024 ter bevordering van de herstelbaarheid en de levensduur van goederen](#) is in werking getreden op 2 mei 2025. Ze heeft in België, naar het voorbeeld van wat in Frankrijk bestaat, een herstelbaarheidsindex ingevoerd, die wordt weergegeven in de vorm van een pictogram met een score van 1 tot 10, voor [bepaalde categorieën van producten](#).



Dit kader voorziet in de invoering van een herstelbaarheidsindex voor fietsen, elektrische fietsen en elektrische steps. Aangezien er voor deze producten momenteel echter geen enkele methodologie bestaat om de index te berekenen, kon deze nog niet worden geïmplementeerd.

Ondertussen zijn de Franse autoriteiten in 2025 begonnen met de uitbreiding van hun herstelbaarheidsindex naar nieuwe producten, waaronder fietsen met elektrische ondersteuning.

Het doel van deze maatregel is het vaststellen van praktische modaliteiten voor de implementatie van de herstelbaarheidsindex voor fietsen met elektrische ondersteuning. De methode voor de berekening van de index voor deze producten zal in overleg met de betrokken sectoren worden vastgesteld op basis van de werkzaamheden van Frankrijk, waarvan de resultaten begin 2026 worden verwacht.

De Franse ervaring (die voorlopig geen elektrische fietsen omvat, aangezien de index nog in ontwikkeling is) toont aan dat informatie en transparantie over de herstelbaarheid bij de aankoop van nieuwe producten de consument ertoe aanzet om te kiezen voor producten die beter te herstellen en duurzamer zijn. Producenten worden gestimuleerd om hun producten beter te ontwerpen om een betere index te krijgen. De gemiddelde scores zijn trouwens in stijgende lijn.

In België worden jaarlijks ongeveer 550.000 fietsen verkocht (540.000 in 2024 volgens Traxio), waarvan de helft elektrische fietsen zijn. Hoewel er geen officiële cijfers zijn, volgens FOD gezondheid, wordt het aantal weggegooiden fietsen per jaar geschat op 200.000. De invoering van een herstelbaarheidsindex zou het aantal fietsen dat hersteld kan worden, kunnen vergroten en bijgevolg het aantal weggegooiden fietsen kunnen verminderen. Deze invoering zal met vertegenwoordigers van de sector worden besproken met het oog op een succesvolle toepassing.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2027	Na overleg met de fietsindustrie in België wordt een herstelbaarheidsindex ingevoerd voor elektrische fietsen.	+/- 30.000€ ¹⁹

MODAL SHIFT

5.1.6 Het veilige gebruik van de fiets van en naar het station versterken (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

Intermodaliteit fiets-trein maakt het mogelijk om twee duurzame vervoerswijzen te combineren voor lange afstanden. De fiets biedt flexibiliteit voor korte afstanden, zoals het traject van de woonplaats naar het station, terwijl de trein lange afstanden mogelijk maakt die moeilijk met actieve vervoerswijzen kunnen worden afgelegd.

Om het fietsen van en naar het station te vergemakkelijken, zal de NMBS tegen 2029 een strategie voor gedeelde mobiliteit ontwikkelen in het kader van haar intermodale aanpak, inclusief partnerschappen met exploitanten van deelfietsen om het aanbod en het gebruik van deelfietsen in stations te vergroten. Over dit beleid zal overlegd moeten worden met de lokale overheden, waarbij eveneens rekening moet worden gehouden met de omgeving rond het station en met de lokale realiteit rond mobiliteit.

In overeenstemming met Verordening 2024/1679 wil België multimodale platforms voor personenvervoer aanmoedigen om de verbindingen tot de eerste en laatste kilometer te vergemakkelijken. Concreet betekent dit dat er fietsenstallingen in de buurt van treinstations worden gebouwd om actieve vervoerswijzen te bevorderen.

De NMBS zal een transparant tariefbeleid hanteren voor alle beveiligde fietsenstallingen.

De strategie **fiets van en naar het station** omvat de volgende elementen:

1) Fietsenstalling:

1.1) Fietsenstalling zonder toegangscontrole:

¹⁹ Dit budget omvat: technische expertise: bijwerken, duurzaam maken en aanpassen van de [openbare databank](#) om er de gegevens in verband met de herstelbaarheidsindex voor elektrische fietsen te centraliseren. Een analyse van de informatie die er zal worden opgeslagen zal het mogelijk maken om o.a. indicatoren te ontwikkelen.

- Algemene doelstelling: 164 000 fietsplaatsen tegen 2032 (+33 000 in vergelijking met 2025).
- Minimumcriterium per station: minstens 6 overdekte plaatsen die het mogelijk maken om het kader van de fiets vast te maken. Momenteel respecteren 537 stations van de 555 dit criterium (97 %).
- Investeringsprioriteiten:
 - o Niet-uitgeruste stations,
 - o Verzadigde parkings (bezettingsgraad > 80 %, rekening houdend met de modal shift wanneer de autoparking betalend wordt),
 - o Huidige slechte staat.
- Strategische benadering: mogelijkheid om het aanbod autoparkings te verminderen om meer fietsruimte vrij te maken.

1.2) Fietsenstalling met toegangscontrole

- 37 stations beschikken reeds over een beveiligde fietsenstalling, beheerd door de NMBS. Het is de bedoeling om te komen tot 100 NMBS-stations, uitgerust met beveiligde parking met toegangscontrole;
- De door de fietspunten beheerde parkings zullen geïntegreerd worden in het NMBS-aanbod: 11 bestaande parkings zullen geïntegreerd worden in het NMBS-aanbod.

2) Toegankelijkheid tot de perrons en de treinen:

- NMBS heeft tot doel om 176 stations op 555 toegankelijk te maken voor PBM en reizigers met de fiets, wat 67 % van de reizigers vertegenwoordigt.
- Deze stations zullen worden uitgerust met perrons op 76 cm + standaardliften type 3 (2,1m x 1,1m) of toegangshellingen;
- In de stations waar veel fietsers komen, voorziet NMBS in de installatie van fietsgoten naast de trappen. Er zal een actieplan worden ontwikkeld in 2026 rekening houdend met de behoeften van reizigers in de stations L en M.

3) Fietspunten

- In 34 stations zijn fietspunten aanwezig (september 2025). In 2025 werd een aanbesteding gelanceerd voor 44 potentiële stations. De uitrol is voorzien voor 2026 en de verwachtingen van de fietsers voor een dergelijke voorziening worden hierin geïntegreerd.

4) Deelfiets

- Het huidige aanbod omvat een samenwerking met Blue Mobility, waardoor Blue-Bikes-deelfietsen worden aangeboden in 123 stations (2.600 fietsen). In 2026 zal de NMBS haar nieuwe visie opstellen, waarmee de rol van de NMBS in het ecosysteem zal worden bepaald en de relevante partnerschappen zullen worden geïdentificeerd om het aanbod van deelfietsen te ondersteunen.

5) Preventie van fietsdiefstal

- NMBS zal samen met de steden/gemeenten en de lokale politie bewustmakingscampagnes voeren om mybike (vervanging van fietsgraves) te promoten,

- Ze zal ook via de NMBS-kanalen (website) over mybike communiceren,
- Bovendien verhoogt NMBS de veiligheid van de stations en de fietsparking via videobewaking: parkings uitgerust met camerabewaking, verbonden met de Security Operational Centers, de beelden worden ter beschikking gesteld van de politie.
- Een menselijke bewaking
 - o Aanwezigheid fietspunt in de grote stations in het midden van de fietsenstalling (gemakkelijke toegang voor fietsers);
 - o Fietsparkings ontworpen om de sociale controle te bevorderen;
 - o Securail en de Spoorwegpolitie zullen rondes doen.
- Ten slotte zal worden onderzocht of informatie over mybike op de parkeerplaatsen van grote stations zonder aanvullende financiële steun van de staat kan worden aangebracht.

Deze doelstellingen kunnen bij de *Mid Term review 2027* naar boven worden bijgesteld rekening houdend met [de resolutie](#) ter bevordering van het gecombineerd gebruik van de fiets en de trein.

Daarnaast zal NMBS het volgende analyseren:

- o de mogelijkheid om extra fietsenstallingen te creëren op ongebruikte terreinen van NMBS of Infrabel in de buurt van stations,
- o De mogelijkheden om fietstoerisme per trein verder te ontwikkelen, met name via de fietsuitstapjes die op haar website worden voorgesteld.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	NMBS zal de vijf punten van de fietsstrategie in en rond het station, zoals hierboven beschreven, implementeren.	Nihil ²⁰ .

5.1.7 De combinatie fiets/trein versterken (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

In 2025 stond NMBS op een gedeelde eerste plaats in de ranglijst van de European Cyclist Federation (Cyclists love trains) van de meest “fietsvriendelijke” spoorwegmaatschappijen. Om deze eerste plaats te behouden, moet de combinatie fiets-trein verder worden ontwikkeld.

De fietsdoelstellingen van NMBS voor de fiets in de trein van het openbaredienstcontract 2023-2032 en de doelstellingen van de minister van Mobiliteit zijn:

1) **Aanpassing van het rollend materieel:**

- Het aantal fietsplaatsen in de NMBS-vloot zal worden uitgebreid van 6600 (in 2025) naar 7800 plaatsen.
- Tegen 2030 zal elke MR30-trein minstens 8 fietsplaatsen bieden, met autonome toegang zonder obstakels:
 - o instappen op gelijk niveau vanaf een perron van 76 cm,
 - o speciale ruimte gescheiden van reizigers met beperkte mobiliteit.
- Aanpassing van bestaand rollend materieel (rijtuig i11B).

2) **Vervoer van een fiets in de trein:**

²⁰ Reeds voorzien in het openbaredienstcontract en in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van NMBS.

- In het kader van het nieuwe tariefaanbod dat in oktober 2025 werd ingevoerd, zal het effect van de variatie in de fietstoeslag tijdens piek- en daluren (5 euro tijdens piekuren en 3 euro tijdens daluren) worden onderzocht.
- Het gratis vervoer van vouwfietsen in de trein blijft gehandhaafd.

Deze doelstellingen kunnen bij de *Mid Term review 2027* naar boven worden bijgesteld. De fietscapaciteit kan bij revisies van het materieel worden verhoogd, ten koste van het aantal vrije plaatsen.

De geplande verbeteringen in termen van kwantiteit (toename van het aantal fietsplaatsen) en kwaliteit (nieuw rollend materieel) in de NMBS-vloot die fietsen vervoert, zullen de voorwaarden voor het vervoer van fietsen (vouw- en standaardfietsen) in de trein verbeteren en zo de intermodaliteit tussen fiets en trein vergemakkelijken. Deze verbetering vormt slechts een aanvulling op de algemene strategie van trein + fiets. Het zal niet mogelijk zijn dat alle fietsers hun fiets mee de trein in nemen

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Aanpassing van het rollend materieel. Analyse van de impact van de variatie in de fietstoeslag op basis van piek- en daluren.	Nihil ²¹ .

5.1.8 Een ambitieus Europees fietsbeleid ondersteunen via de Europese Verklaring over het gebruik van de fiets (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

Het Europees Parlement, de Raad en de Europese Commissie hebben op 3 april 2024, onder Belgisch voorzitterschap, de Europese verklaring over fietsen aangenomen.

Daarin wordt erkend dat de fiets één van de meest duurzame, toegankelijke, inclusieve, betaalbare en gezonde vervoers- en recreatiemiddelen is en een cruciale rol speelt in de Europese samenleving en economie.

De opvolging van de Europese verklaring over fietsen omvat de volgende drie elementen:

- Ondersteuning van de uitvoering van de EU-verklaring over fietsen op basis van de in België beschikbare gegevens,
- Deelname van België aan de door de Europese Commissie georganiseerde vergaderingen over de Europese verklaring over fietsen,
- Verslaggeving van de Europese vergaderingen aan de interfederale fietscommissie.

Minister Crucke zal enerzijds overleggen met het secretariaat-generaal van de Benelux en anderzijds met zijn Europese collega's op het gebied van fietsbeleid om een ambitieus Europees beleid te ondersteunen. Er zal ook overleg plaatsvinden met de *European Cyclist Federation* over de ontwikkeling van een mogelijke fietsstrategie op EU-niveau. We zullen rekening houden met relevante initiatieven op Benelux-niveau, zoals bijvoorbeeld de *position paper* over de bestrijding van fietsdiefstal.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
---------------------	--------	----------------

²¹ Reeds voorzien in het openbaardienstcontract en in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van NMBS.

2026-2029	De Europese verklaring over fietsen in België opvolgen door de uitvoering ervan te ondersteunen, deel te nemen aan Europese vergaderingen en verslag uit te brengen aan de interfederale fietscommissie. Met de <i>European Cyclist Federation</i> overleggen over de ontwikkeling van een fietsstrategie.	Intern budget beschikbaar van de FOD Mobiliteit & Vervoer
-----------	--	---

5.1.9 Het federale fietsbeleid coördineren via de FOD Mobiliteit & Vervoer (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft drie overlegorganen opgericht: de interfederale commissie voor de fiets en actieve mobiliteit (met de regionale fietsmanager), het coördinatiecomité mybike (met de gewesten) en de werkgroep fietsen langs het spoor (cfr. charter van 19 juni 2024). Deze werkgroepen en commissies brengen alle stakeholders voor elk betrokken domein samen. Deze drie organen zijn fora voor uitwisseling en coördinatie van zowel het fietsbeleid als de ontwikkeling van fietspaden langs spoorwegen en het fietsregistratiesysteem mybike. Deze coördinatievergaderingen vinden regelmatig plaats.

De FOD Mobiliteit en Vervoer versterkt zijn rol als drijvende kracht achter de coördinatie tussen de stakeholders op het gebied van fietsen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer ziet ook toe op de goede afstemming van het plan *Be Cyclist 2.0* met het andere federale beleid inzake duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Regelmatige overlegvergaderingen organiseren en coördineren tussen alle actoren van het fiets- en actieve mobiliteitsbeleid via drie organen: de interfederale fietscommissie, het coördinatiecomité mybike en de werkgroep fietspaden langs spoorwegen.	Intern budget beschikbaar van de FOD Mobiliteit & Vervoer.

5.2 Van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid

5.2.1 Statistieken en gegevens ontwikkelen over het gebruik van de fiets (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

Het onderwerp van het aanmaken van statistieken over mobiliteit wordt besproken binnen een werkgroep van het Interfederaal Instituut voor de Statistiek (geleid door het Federaal Planbureau), tussen de statistische overheden en de administraties die, zowel gewestelijk, als federaal, belast zijn met mobiliteit. Deze werkgroep heeft tot doel het aanmaken van statistieken rond mobiliteit beter te coördineren. Bovendien hebben verschillende thematische vergaderingen van de interfederale fietscommissie betrekking op statistieken. De FOD Mobiliteit en Vervoer produceert en analyseert gegevens over de fiets, grotendeels via eigen enquêtes. De volgende onderwerpen komen aan bod:

- Verplaatsingen per fiets: de federale enquête over verplaatsingen woonplaats-werkplaats vindt om de 3 jaar plaats en maakt het mogelijk de evolutie te meten van het gebruik van de fiets sinds 2005. Over de modaliteiten van de enquête wordt overlegd met de sociale partners (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en Nationale Arbeidsraad). De organisatie van de enquête wordt eveneens gecoördineerd met de Brusselse tegenhanger (Plan voor bedrijfsverplaatsingen) om dubbele werklust voor de werknemers te vermijden.
- Het gebruik van de fiets over het algemeen wordt jaarlijks geëvalueerd via de [enquête BeMob over de gebruikte vervoerswijzen in België](#). Deze enquêtes maken het mogelijk om informatie te ontvangen over de fietsen, zoals de genoemde voor- en nadelen van de fiets, de combinatie fiets/trein, ...;
- Het bezit van fietsen kan worden geschat aan de hand van enquêtes van Statbel of BeMob. Het doel is om een schatting te krijgen van het aantal fietsen, per soort fiets en per regio. Ook de aankoopintenties worden geëvalueerd en bezorgd aan de Belgian Cycling Valley.
- De derde editie van de belangrijkste cijfers over de fiets zal eveneens gepubliceerd worden.

Om een fietsstrategie te kunnen ontwikkelen, is het noodzakelijk om de evolutie van het fietsgebruik, de trends en de fietssector op te volgen via eigen enquêtes van de FOD Mobiliteit en Vervoer, in goede samenwerking met de gewestelijke enquêtes.

Het regelmatig volgen van de evolutie van het fietsgebruik, en met name van de elektrificatie ervan, is een waardevolle hulp bij de ontwikkeling van het fietsbeleid, zowel voor de publieke als voor de private sector. De evaluatie van de projectoproepen [“Cycling to work”](#) en [“Shift your mobility”](#), in 2023 gelanceerd door de federale regering zijn eveneens een interessante gegevensbron om enerzijds de kosten/resultaten van de ondersteunde projecten te meten en, anderzijds, de impact van de *modal shift* veroorzaakt door deze projectoproepen.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Regelmatig gegevens over het fietsgebruik in België verzamelen, analyseren en publiceren via federale enquêtes en BeMob om trends, waaronder elektrificatie, te volgen en zo de fietsstrategie te sturen.	Intern budget beschikbaar van de FOD Mobiliteit en Vervoer

5.2.2 Een register aanmaken van de installaties van zachte mobiliteit voor de federale sites beheerd door de Regie der Gebouwen (Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Vanessa Matz)

Momenteel beschikt de Regie der Gebouwen niet over een register van voorzieningen voor zachte mobiliteit op de sites die zij beheert. De komende jaren zal een register worden opgesteld, afhankelijk van de beschikbare middelen, om de voorzieningen voor actieve mobiliteit in kaart te brengen (fietsenstallingen voor het personeel, gereserveerde plaatsen voor bakfietsen, parkeerplaatsen voor steps, kluisjes, douches, bezoekersparking, deelfietsen, enz.).

Dankzij dit register krijgt de Regie der Gebouwen een overzicht van de voorzieningen die op alle (door haar beheerde) locaties aanwezig zijn en die zij in overeenstemming met de wetgeving kan brengen om zachte mobiliteit toegankelijker te maken voor de gebruikers van de locaties.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
---------------------	--------	----------------

2028	Een register opstellen van voorzieningen voor zachte mobiliteit op alle federale sites die door de Regie der Gebouwen worden beheerd, om hun conformiteit en gebruiksgemak te verbeteren.	Intern budget beschikbaar van de Regie
------	---	--

5.2.3 Het gebruik van de fiets bevorderen voor federale ambtenaren (Eerste Minister, Bart De Wever; Minister van Buitenlandse Zaken, Maxime Prévot; Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Ambtenarenzaken, Vanessa Matz)

Verschillende FOD's voorzien in verschillende maatregelen om het fietsgebruik te vergemakkelijken, zowel voor hun personeel als voor bezoekers die met de fiets komen, zoals:

- beveiligde fietsenstallingen voorzien voor externe bezoekers (sollicitanten, ambtenaren en externen die tests komen afleggen...) voor het gebouw (extra fietsenrekken) en in het gebouw (garage) van het WTC III (FOD BOSA);
- De aankoop of huur van gewone en elektrische fietsen om naar werkvergaderingen te kunnen gaan (FOD Buitenlandse Zaken);
- Opleidingen organiseren om zich meer op hun gemak te voelen bij het fietsen in het verkeer zal deze actieve zachte mobiliteit nog meer bevorderen. (FOD Buitenlandse Zaken);
- De aankoop van beveiligde lockers voor 10-12 vouwfietsen in de ontvangsthal van het gebouw, zodat fietsers hun fiets veilig kunnen stallen (FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg);
- Het gebruik van de fiets door de medewerkers van de Kancelarij bevorderen door middel van een interne bewustmakingscampagne en de evaluatie van concrete maatregelen, zoals het vergroten van het aantal fietsenstallingen;
- Een tweede enquête organiseren onder de federale personeelsleden over de behoeften op het gebied van fietsvoorzieningen (binnen het Openbaar Ambt).

Via deze maatregelen voert de federale overheid een mobiliteitsbeleid in dat het fietsen door haar personeel bevordert en geeft zij het goede voorbeeld op dit gebied.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Concrete maatregelen nemen om het gebruik van de fiets door federale ambtenaren en bezoekers te vergemakkelijken en te bevorderen, door de infrastructuur te verbeteren en uitrusting en opleidingen aan te bieden	Intern budget beschikbaar van de FOD's.

5.2.4 Het gebruik van de fiets in alle veiligheid vanaf jonge leeftijd ondersteunen (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

In België blijft verkeersveiligheid een nationale prioriteit. Kwetsbare weggebruikers (en met name kinderen) blijven dagelijks blootgesteld aan risico's op weg naar school, in woonwijken of tijdens hun vrijetijdsverplaatsingen. Ondanks de vooruitgang die is geboekt dankzij de aanleg van fietspaden en bewustmakingscampagnes, zijn er nog steeds aanzienlijke inspanningen nodig om

elk kind het fundamentele recht op veilig vervoer te garanderen. Daarom is het ook belangrijk om rekening te houden met de toepassing van de kindernorm, zodat de openbare ruimte zo wordt ontworpen dat een kind van 8 jaar zich zelfstandig en veilig kan verplaatsen.

Het project Kidical Mass Belgium heeft als doel zijn impact in heel België te consolideren en uit te breiden in goede samenwerking met de gewesten door een nieuwe gestructureerde focus op verkeersveiligheid in te voeren. Dit met als doel kinderen van 3 tot 12 jaar, vergezeld van hun families, bewust te maken van en voor te lichten over verkeersveiligheid op het hele Belgische grondgebied. De activiteiten zijn ontworpen om leuk en inclusief te zijn en verankerd in het dagelijks leven van de gemeenten en steden, in overeenstemming met de richtlijnen van het federaal verkeersveiligheidsplan en de visie van Be Cyclist.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026	De verkeersveiligheid voor kinderen in België verbeteren door de Kidical Mass-beweging te versterken en de kindernorm toe te passen om een veilige en toegankelijke openbare ruimte in het kader van de doelstellingen “All For Zero” te creëren.	+/- 100.000 EUR

VEILIGHEIDSMATREGELEN

5.2.5 Het mybike-systeem uitbreiden naar Europees niveau en het aantal geregistreerde fietsen in België verhogen door de toegang ervan te vergemakkelijken (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke; Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin)

Met het oog op onze ambitie voor 2040 (zie hierboven) waren er in januari 2026 al meer dan 158.000 fietsen in het mybike register opgenomen. We moeten het aantal registraties verhogen om de veiligheid te verbeteren.

Er zal een koppeling met het computersysteem van de politie (Focus) worden gecreëerd, zodat de politieagent op straat direct kan controleren van wie de fiets is. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de toename van het aantal diefstallen van batterijen, met name door de mogelijkheid te onderzoeken om deze apart op police-on-web te melden om hierover cijfergegevens te verkrijgen.

Bovendien vereist Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2023 betreffende batterijen en batterijafval een digitaal batterijpaspoort voor bepaalde categorieën batterijen, zoals die van elektrische fietsen die na 18 februari 2027 op de Europese markt worden gebracht. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal onderzoeken hoe de QR-code en de gegevens van het productpaspoort kunnen worden gekoppeld aan de QR-code en de gegevens van mybike.

Om het fietsregister uit te breiden, zal de mogelijkheid worden ingevoerd om databanken te koppelen aan bedrijven die al over een fietsregister beschikken, inclusief stickers. Ook zal worden onderzocht of er samenwerking mogelijk is met verzekeringsmaatschappijen door registratie in mybike voor verzekerde fietsen aan te moedigen. Er zal voor worden gezorgd dat fietsverkopers

bij de verkoop van een fiets mybike-flyers kunnen uitdelen. Ook zal worden onderzocht of nieuwe fietsen automatisch in het mybike-systeem kunnen worden geregistreerd.

Aangezien gestolen fietsen vaak niet in België blijven, zal ook worden onderzocht of het mogelijk is om een koppeling te maken met het fietsregister van Frankrijk en om op het niveau van de Benelux samen te werken (zie position paper van 4 november 2025) met Noordrijn-Westfalen en Hauts-de-France. Bijvoorbeeld met het nog op te richten register van alle verzekerde fietsen in Nederland of met het register van door de politie gemerkte fietsen in Luxemburg. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal, in goede samenwerking met de *European Cyclist Federation* (ECF), actief meewerken aan de mogelijkheid om een Europees fietsregistratiesysteem op te zetten dat de verschillende nationale initiatieven in Europa samenbrengt.

Een efficiënt fietsregistratiesysteem zal een beter beeld geven van het aantal gestolen en teruggevonden fietsen en, in de toekomst misschien ook, van het aantal fietsen in België. We stellen vast dat 14,5 % van de teruggevonden fietsen in mybike was geregistreerd, terwijl dit percentage voor fietsen die niet in mybike waren geregistreerd slechts 4 % bedraagt. Voor veel mensen is fietsdiefstal een van de meest irritante en voorkomende vormen van criminaliteit. Dit fenomeen ontmoedigt mensen vaak om weer te gaan fietsen. Preventie via de sticker en samenwerking met de politie, die in het mybike-systeem zijn geïntegreerd, zijn essentieel om fietsdiefstal tegen te gaan. We hopen het aantal diefstallen te verminderen, betere cijfers te krijgen over aangiften van diefstal en meer teruggevonden fietsen aan hun eigenaars te kunnen teruggeven.

Het aantal fietsen in België wordt geschat op 8,5 miljoen. Het doel is om het mybike-register verder uit te breiden, zodat tegen 2040 50 % van alle fietsen in België daarin zijn geregistreerd.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Het mybike-platform verder uitbreiden en koppelen aan de registers van de politie en verzekeringsmaatschappijen en aan internationale registers om fietsdiefstal te voorkomen en het aantal teruggevonden fietsen te verhogen.	De kosten worden verdeeld overeenkomstig het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot oprichting van het Centraal Fietsregister.

5.2.6 De strijd tegen fietsdiefstal versterken, meer bepaald via de kadernota over geïntegreerde veiligheid (Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin)

De ambitie – zowel op federaal als op regionaal niveau – om de strijd tegen fietsdiefstal op te voeren, is opgenomen in de nieuwe versie van de kadernota integrale veiligheid.

De Kadernota Integrale Veiligheid (KIV) vormt een strategisch beleid en een referentiekader voor alle actoren die vanwege hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden of hun maatschappelijke doelstellingen kunnen bijdragen aan een doeltreffende veiligheidsaanpak. De KIV is, met andere

woorden, een beleidsdocument dat bindend is voor de hele federale regering en de regeringen van de deelstaten, elk voor wat hen betreft en binnen de grenzen van hun eigen bevoegdheden. Op basis van de kadernota wordt onder meer het nationale veiligheidsplan door de federale politie opgesteld. Deze nota vormt een strategisch beleid en een referentiekader voor alle actoren die vanwege hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden of hun maatschappelijke doelstellingen kunnen bijdragen aan een doeltreffende veiligheidsaanpak. Ook de lokale veiligheidsplannen van de politiegebieden zijn vaak gebaseerd op de inhoud van de geldende KIV.

De nieuwe KIV wordt momenteel opgesteld en zal vanaf het eerste kwartaal van 2026 van kracht worden.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2028	Integratie van de federale en regionale ambitie om fietsdiefstal te bestrijden in de nieuwe versie van de kadernota integrale veiligheid.	Geen budgettaire impact

5.2.7 Het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe fietspolitiebrigades (Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, Bernard Quintin)

De federale regering heeft in haar regeerakkoord bepaald dat zij de fusie van lokale politiezones wil aanmoedigen om een efficiënter beleid en een betere toewijzing van personeel en middelen te waarborgen. De middelen die dankzij deze efficiëntie-inspanningen vrijkomen, zullen worden geherinvesteerd in het veiligheidsbeleid, met name in de versterking van de fietspatrouilles en andere vormen van buurtpolitie.

Wij ondersteunen de ontwikkeling van meer fietspatrouilles door de politie en meer politiezones met fietsbrigades, in overleg met de Vaste Commissie van de Lokale Politie (VCLP).

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	De fietspatrouilles in het kader van de nabijheidspolitie verhogen.	Geen budgettaire impact

5.2.8 De wetgeving rond de Code van de openbare weg opvolgen om deze fietsvriendelijker te maken, rekening houdend met de studies die Vias over dit onderwerp heeft uitgevoerd (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

De studies van Vias die voorzien zijn in het kader van de overeenkomst met de Staat (bijv. omgeving van autonoom voertuigen, veiligheid van fietsers, speedpedelecs, enz.) zullen deze wetgevingsmonitoring voeden.

De interfederale fietscommissie brengt de institutionele actoren (de fietsmanagers van de drie gewesten en de federale overheid, evenals de dienst Verkeersreglementering van de DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit & Vervoer) en de verenigingen en kenniscentra samen die actief zijn op het domein van de fiets (Fietsersbond, Avello, Fietsberaad

Vlaanderen, Pro Velo en de Belgian cycle logistics federation). Er liggen al enkele, niet-volledige verzoeken op tafel, namelijk:

- De regel “zich zoveel mogelijk rechts houden” van de weg herformuleren (art.9 §2);
- Meer expliciete formulering van de regel over de berijdbaarheid van de openbare weg (art. 9, §6)
- Nadenken over de markering van fietspaden;
- Nadenken over de maximale lengte/breedte van de fiets (bijv. tuktuks);
- Nadenken over het neerzetten van de voet bij het passeren van een STOP-bord;
- Nadenken over het gebruik van busbanen (F17) door speedpedelecs;
- Nadenken over het toestaan van bromfietsen A op fietspaden;
- Nadenken over de harmonisatie van de regels voor speedpedelecs;
- Nadenken over groepen fietsers.

In het kader van de interfederale fietscommissie zullen deze punten worden besproken en geformuleerd in de interfederale werkgroep gewijd aan de Code van de openbare weg, die op initiatief van de Dienst Verkeersreglementering van FOD Mobiliteit & Vervoer is opgericht. Na deze analyses stelt de interfederale fietscommissie aanbevelingen op om veilig fietsen te bevorderen aan de vier ministers die lid zijn van de Interministeriële Conferentie Mobiliteit (ICM).

De minister van Mobiliteit kan Vias ook vragen om een wetenschappelijke objectivering van de verschillende wijzigingen in de code van de openbare weg. De overeenkomst tussen de Belgische staat en Vias zal overigens rekening houden met de ambities van het plan *Be Cyclist 2.0* in het kader van zijn onderzoeksprogramma.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Aanbevelingen formuleren om onduidelijkheden in de verkeersregels weg te nemen en zo een veilig en consistent fietsgedrag te bevorderen, rekening houdend met de aangehaalde punten (regels, markeringen, breedtes, speedpedelecs, enz.).	Intern budget beschikbaar van de FOD Mobiliteit en Vervoer

5.2.9 Het op de markt brengen van niet-conforme fietsen, zoals sommige fatbikes, controleren (Minister van Economie, David Clarinval, Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

Het regeerakkoord vermeldt dat de reglementering in verband met fatbikes²² op punt moet worden gezet. Niet-conforme fatbikes kunnen een probleem vormen omdat ze niet voldoen aan de wettelijke technische en veiligheidsnormen, wat kan leiden tot risico's voor de verkeersveiligheid en de handhaving van de regelgeving.

Daarom zullen de bevoegde administraties, op basis van de resultaten van de eerste controles die de FOD Mobiliteit in 2025 heeft uitgevoerd, een inspectiecampagne lanceren in het kader van het markttoezicht op deze voertuigen. Deze inspectiecampagne zal worden uitgevoerd bij de dealers, gezien de opkomst van fatbikes die niet altijd zijn gehomologeerd conform de geldende technische voorschriften. Het doel is dat alle vervoersmiddelen voldoen aan de regels van de code van de openbare weg.

²² Een fatbike is een mountainbike die zich onderscheidt door zijn extra grote banden.

2026-2029	Sensibiliseren voor de voordelen van de fiets voor de gezondheid via de IMC Gezondheid (IKW Preventie).	Geen budgettaire impact
-----------	---	-------------------------

5.3 Van de fiets een hefboom voor onze economie maken

MAATREGELEN ROND FIETSLOGISTIEK

5.3.1 De ontwikkeling ondersteunen van de fietslogistiek door clausules van nuluitstoot op te nemen in de federale overheidsopdrachten (Minister van Overheidsmodernisering, belast met Ambtenarenzaken, Vanessa Matz)

De federale administratie sluit jaarlijks meer dan 20.000 overheidsopdrachten voor de levering van goederen, diensten en de uitvoering van werken. In dit kader zal de FOD BOSA de invoering van clausules voor nuluitstoot in de bijzondere lastenboeken onderzoeken.

Daartoe wordt de volgende methodologie voorgesteld:

- 1) Identificatie van de werken/diensten en leveringen waarvoor dit een meerwaarde zou zijn (BOSA/FIDO/SFA);
- 2) Uitwerking van een context en voorstel van clausules per categorie (Wanneer gebruiken? Hoe gebruiken? Waar in het lastenboek?) (BOSA/FIDO);
- 3) Herlezing vanuit het oogpunt van rechtszekerheid door BOSA;
- 4) Presentatie en publicatie van de clausules (clausulebibliotheek in e-Procurement, website van BOSA).

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Evenredige en relevante clausules ter bevordering van nuluitstoot opnemen in lastenboeken, door de betrokken markten te identificeren en juridisch gevalideerde modellen te publiceren.	Geen budgettaire impact

5.3.2 Overleg organiseren binnen de taskforce e-commerce tussen de handelsfederaties (Comeos, UNIZO, BeCom, enz.) en de federatie voor fietslogistiek (BCLF) met als doel duurzame e-commerce te versterken (Minister van Digitaal, Vanessa Matz; Minister van Economische Zaken, David Clarinval; Minister van Consumentenbescherming, Rob Beenders)

In 2024 heeft 76,08 % van de Belgen online aankopen gedaan (FOD Economie). In datzelfde jaar werden bijna 5,2 miljoen pakketten geleverd via fietslogistiek (BCLF, 2025). De sector kent een exponentiële groei en biedt een eerlijke en duurzame oplossing voor de *first* en *last* mile in stedelijke omgevingen.

In het kader van online aankopen en in overeenstemming met het regeerakkoord zullen e-commercebedrijven, in overleg met de sector, worden aangemoedigd om de milieu-impact en de gevolgen voor de mobiliteit als gevolg van de snelle groei van de online handelsstromen te beheersen. Fietslogistiek vormt in dit opzicht een relevant antwoord op de uitdagingen van het

koolstofarm maken van de e-commerce, terwijl consumenten tegelijkertijd kunnen beschikken over duidelijke en transparante informatie over de vervoerswijze die wordt gebruikt voor de levering van hun pakket.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Overleg tussen de handelsfederaties (Comeos, UNIZO, BeCom, enz.) en de federatie voor fietslogistiek (BCLF) met als doel duurzame e-commerce te bevorderen, met name door consumenten beter te informeren over de vervoerswijze die bij online aankopen wordt gebruikt	Geen budgettaire impact

5.3.3 Een tweede studie uitvoeren over de fietseconomie (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

De resultaten van de studie over de fietseconomie tonen het potentieel van deze economische sector in België aan (zie hieronder).

Een eerste studie over de fietseconomie in België, uitgevoerd voor de FOD Mobiliteit en Vervoer, toonde aan dat de fietseconomie in 2022 een netto toegevoegde waarde van 951 miljoen euro had en 17.434 voltijdse equivalenten (VTE) tewerkstelde.

Een tweede studie met zowel een kwantitatief als een kwalitatief luik zal worden uitgevoerd op Belgisch niveau, zodat de groei van de sector vergelijkend kan worden gevolgd, in het licht van de studies die in de Benelux-landen zijn uitgevoerd. Deze studie zal worden gebruikt voor de Belgian Cycling Valley.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2027	Een tweede diepgaande studie (kwantitatief en kwalitatief) uitvoeren over de fietseconomie op Belgisch niveau.	+/- 100.000 euro ²³

5.3.4 Een Belgian Cycling Valley oprichten (Minister van Mobiliteit, Jean-Luc Crucke)

Momenteel bestaat er geen forum voor de fietsindustrie (fabrikanten, verkopers, wederverkopers, fietsmakers, onderzoekscentra ...) dat de verzoeken/aanbevelingen van de fietsindustrie en fietsmakers aan de autoriteiten kan doorgeven, in tegenstelling tot andere transportsectoren.

Fietsmakers en fabrikanten van fietsen of accessoires zijn echter wel vertegenwoordigd in twee fora:

- De groep "Bicycle and accessoires" (onder de koepel van Agoria)
- Traxio fiets, samengesteld uit twee sectoren van de fiets: de detailhandel en de groothandel (invoerders, producenten, leasingbedrijven).

²³ Dit bedrag hangt af of de studie wordt uitgevoerd op het niveau van de Benelux

In het kader van de steun van de federale regering ter promotie van de fiets, zal een “**Belgian Cycling Valley**” worden opgericht. Dit forum zal alle betrokken actoren samenbrengen die interesse hebben om deel te nemen aan dit debat (Traxio, groep “Bicycle and accessories”, BCLF, BCA, enz.). De samenstelling van dit forum zal worden bepaald op basis van de overwegingen van de sector in september en november 2025, die aan de federale minister van Mobiliteit zullen worden voorgelegd.

Het forum zal tot taak hebben om, met de steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer, aanbevelingen (voorstellen voor maatregelen) te doen aan de overheid om de fietssector in België te versterken en concurrentiëler en duurzamer te maken.

In november 2025 heeft een tweede brainstormsessie van de sector, georganiseerd door Traxio, geleid tot 8 concrete aanbevelingen die de minister van Mobiliteit tijdens deze legislatuur wil implementeren:

1. De fiets betaalbaar maken voor iedereen (zie punt 5.1.5 en 5.1.6)
2. Media-aandacht vragen voor en bewustwording creëren rond de risico's van de aankoop van fietsen van slechte kwaliteit of die niet aan de normen voldoen (zie punt 5.1.8).
3. Een database aanmaken met onder meer cijfers over de verkoop, productie en diefstal van fietsen.
4. Een testcentrum oprichten: innovatie en technische expertise.
5. Een kwalitatieve en kwantitatieve cartografie van het fietsecosysteem opstellen.
6. Op basis van de resultaten van de cartografie gemeenschappelijke doelstellingen vastleggen.
7. Oprichting van een Belgische fietsambassade (met het oog op Belgian Cycling Alliance), die onder meer tot taak heeft de deelname van Belgische bedrijven uit de fietssector aan internationale evenementen zoals beurzen en conferenties te coördineren en de Belgische fiets in het buitenland te promoten.

Op basis van deze aanbevelingen en de ambitie van de Belgische fietsindustrie om tegen 2040 tot de drie wereldleiders te behoren, vormt de Belgian Cycling Valley een bevoorrecht forum om van gedachten te wisselen over de werking van de markt en te overleggen over de evolutie van de regelgeving, teneinde een constructieve dialoog tussen alle betrokken actoren te bevorderen.

Jaar van uitvoering	Acties	Geraamd budget
2026-2029	Invoering van het forum over de fietsindustrie. 2 fora van de fietsindustrie per jaar organiseren.	+/- 15.000 euro

6 GOVERNANCE VAN HET PLAN *BE CYCLIST 2.0*

Een regelmatige en coherente communicatie is essentieel om de burgers ertoe aan te zetten om vaker de fiets te gebruiken. Het gaat niet enkel om het verstrekken van informatie, maar ook om het geven van het goede voorbeeld en het promoten van een positief imago van de fiets.

De federale regering en haar ministers verbinden zich ertoe om het goede voorbeeld te geven, door het gebruik van de fiets te integreren in de praktijk en dit in hun acties naar voren te brengen. Dit zal de geloofwaardigheid van de boodschap versterken en aantonen dat het beleid en de praktijk hand in hand gaan.

Be Cyclist 2.0 moet trouwens een echte impuls geven aan de initiatieven die het gebruik en de verkoop van fietsen bevorderen. Aangezien er op federaal niveau nog talrijke mogelijkheden bestaan om verder te gaan dan *Be Cyclist 2021-2024*, beschikt elke minister over specifieke hefboomen op zijn/haar bevoegdheidsdomein om fietsen aan te moedigen, ofwel via mobiliteit, fiscale stimuli, gezondheid, infrastructuurprojecten in de stations of sensibiliseringscampagnes.

Dankzij deze overlegde aanpak zal de federale regering niet enkel kunnen sensibiliseren, maar ook structureel kunnen bijdragen aan een modal shift naar een duurzamere mobiliteit.

De opvolging van het plan *Be Cyclist 2.0* zal gebeuren via een tussentijdse evaluatie in 2027 en een eindevaluatie in 2029 vóór het einde van de legislatuur.

De tussentijdse evaluatie zal het volgende bevatten:

- Een evaluatie van elk van de maatregelen van de betrokken FOD's op basis van kleurcodes;
- Een externe evaluatie door de externe stakeholders. Deze evaluatie zal gebeuren via een ad hoc interfederale fietscommissie.

Om te zorgen voor de uitvoering van de maatregelen zal deze tussentijdse evaluatie worden voorgelegd aan de ministers die belast zijn met de maatregelen.

De eindevaluatie zal in 2029 plaatsvinden, in aanwezigheid van alle stakeholders (vertegenwoordigers van de gebruikers, steden en gemeenten, sociale partners, ...). Hieruit zullen aanbevelingen voortkomen voor toekomstige verbeteringen.

Na de eindevaluatie van 2029 zal de FOD Mobiliteit & Vervoer een opvolging waarborgen van de maatregelen *Be Cyclist 2.0* die nog niet werden voltooid in 2029.

7 BIJLAGEN

7.1 Bijlage 1: Lijst van de maatregelen per strategische as

	Maatregel	Betrokken ministers	Timing	Geraamd budget
As 1: Van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift				
1.1	Een btw-verlaging budgetteren voor de aankoop of aanpassing van een fiets voor personen met een beperking gezien het huidige belastingstelsel voor motorvoertuigen	Jambon	2027	Te budgetteren
1.2	Evaluatie van de fietsleasing voor leden van de federale overheid en analyse van een uitbreiding van de fietsleasing naar alle medewerkers van de Federale Politie, Rechterlijke Orde en Defensie	Matz Francken Verlinden Quintin	2026- 2029	Geen budgettaire impact
1.3	De veralgemening bestuderen van de fietsleasing in alle paritaire (sub)comités, in samenwerking met de sociale partners	Clarival Crucke	2028	Geen budgettaire impact
1.4	De mogelijkheid bestuderen om een sociale fietsleasing in te voeren voor werknemers met een laag inkomen	Crucke	2027	Geen budgettaire impact
1.5	Een herstelbaarheidsindex invoeren voor fietsen met elektrische ondersteuning	Crucke	2027	+/- 30.000€
1.6	Het gebruik van de fiets van en naar het station versterken	Crucke	2026- 2029	Voorzien in het meerjareninvesteringsplan van NMBS
1.7	De combinatie fiets/trein versterken	Crucke	2026- 2029	Voorzien in het meerjareninvesteringsplan van NMBS

1.8	Een ambitieus Europees fietsbeleid ondersteunen via de Europese Verklaring over het gebruik van de fiets	Crucke	2026-2029	Intern budget beschikbaar bij de FOD Mobiliteit & Vervoer
1.9	Het federale fietsbeleid coördineren via de FOD Mobiliteit & Vervoer	Crucke	2026-2029	Intern budget beschikbaar bij de FOD Mobiliteit & Vervoer
As 2: Van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid				
2.1	Een register aanmaken van de installaties van zachte mobiliteit voor de federale sites beheerd door de Regie der Gebouwen	Matz	2028	Intern budget van de Regie
2.2	Statistieken en gegevens ontwikkelen over het gebruik van de fiets	Crucke	2026-2029	Intern budget van de FOD Mobiliteit & Vervoer
2.3	Het gebruik van de fiets bevorderen voor federale ambtenaren (parking, sensibilisering, register van de uitrusting, ...)	De Wever Matz Prévot	2026-2029	Intern budget beschikbaar van de betrokken FOD's
2.4	Het veilig gebruik ondersteunen van de fiets vanaf jonge leeftijd	Crucke	2026	+/- 100.000€
2.5	Het systeem mybike uitbreiden op Europees niveau en het aantal in België geregistreerde fietsen verhogen door de toegang ertoe te vereenvoudigen	Crucke Quintin	2026-2029	Voorzien in het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de gefedereerde entiteiten tot invoering van een Centraal Fietsregister
2.6	De strijd tegen fietsdiefstal versterken, meer bepaald via de kadernota over geïntegreerde veiligheid	Quintin	2026-2028	Geen budgettaire impact
2.7	Het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe fietspolitiebrigades	Quintin	2026-2029	Geen budgettaire impact
2.8	De code van de openbare weg opvolgen om deze	Crucke	2026-2029	Intern budget beschikbaar bij de FOD Mobiliteit &

	fietsvriendelijker te maken, rekening houdend met de studies die Vias over dit onderwerp heeft uitgevoerd			Vervoer en van de FOD Economie
2.9	Het op de markt brengen van niet-conforme fietsen, zoals sommige fatbikes, controleren	Clarival Crucke	2026- 2029	Intern budget beschikbaar bij de FOD Mobiliteit & Vervoer en van de FOD Economie
2.10	Overleg organiseren tussen de gefedereerde entiteiten, teneinde uit te wisselen over de voordelen van de fiets voor de gezondheid	Vandenbroucke Crucke	2026- 2029	Geen budgettaire impact
As 3: Van de fiets een hefboom voor onze economie maken.				
3.1.	De ontwikkeling ondersteunen van de fietslogistiek door clausules van nuluitstoot op te nemen in de federale overheidsopdrachten	Matz	2026- 2029	Geen budgettaire impact
3.2	Overleg organiseren binnen de taskforce e-commerce tussen de handelsfederaties (Comeos, UNIZO, BeCom, enz.) en de federatie voor fietslogistiek (BCLF) met als doel duurzame e-commerce te bevorderen	Matz Clarival Beenders	2026- 2029	Geen budgettaire impact
3.3	Een tweede studie uitvoeren over de economie van de fiets in België	Crucke	2027	+/- 100.000€
3.4	Een Belgian Cycle Valley creëren	Crucke	2026	+/- 15.000€

7.2 Bijlage 2: Stand van zaken van de maatregelen van het plan Be Cyclist 2.0 die nog niet werden voltooid in 2023-2025

In september 2025 zag de uitvoering van de maatregelen er als volgt uit::

- **1.3. Maatregelen nemen tegen de verkoop van gestolen fietsen (FOD Justitie)**

Het doorverkopen van ‘tweedehands’ fietsen op straat, rommelmarkten of vlooiemarkten (voornamelijk in stedelijke gebieden) of via digitale platforms is problematisch. Daarom dachten wij dat het interessant zou zijn om te weten of de invoering van het platform mybike hier iets aan zou kunnen veranderen.

De maatregelen kon niet worden ingevoerd omwille van de laattijdige uitrol van het platform mybike (april 2024).

- **Maatregel 1.12: een toegankelijkheidsfiche opstellen voor elk militair kwartier (Defensie)**

Het opstellen van de toegankelijkheidsfiche is opgenomen in de richtlijn “Ecomobiliteit” van Defensie en valt onder de verantwoordelijkheid van de lokale kwartiercommandant, die hiervoor een verantwoordelijke kan aanduiden. Tot op heden werden er voor 39 kwartieren fiches opgesteld die centraal werden geregistreerd. Defensie zal deze inspanning verderzetten, overeenkomstig de vermelde richtlijn.

- **Maatregel 1.14: Rekening houden met de toegang voor fietsers bij de bouw van nieuwe militaire kwartieren (Defensie)**

De toegankelijkheid voor fietsers is een criterium dat systematisch in aanmerking wordt genomen bij bouwprojecten van nieuwe militaire kwartieren. Bovendien wordt het aspect mobiliteit geïntegreerd in GRO, een referentiekader voor duurzame ontwikkeling, toegepast bij bouwprojecten.

De grote infrastructuurprojecten die volgens de methode “Design & Build” worden uitgevoerd, integreren deze vereiste vanaf de ontwerpfase. Voor kleinere projecten zorgt een analyse via de masterplannen ervoor dat de specifieke noden die moeten worden geïntegreerd, geïdentificeerd worden.

- **Maatregel 2.8: Een studie lanceren per militair kwartier om de installatie van laadpalen voor elektrische fietsen te overwegen (Defensie)**

De vraag over de installatie van laadpalen voor elektrische fietsen wordt regelmatig geanalyseerd binnen de bevoegde diensten. Tot voor kort voorzag het geldende beleid niet in laadmogelijkheden in of nabij fietsenstallingen, hoofdzakelijk om redenen van brandveiligheid. Het personeel mocht de batterijen enkel onder toezicht opladen.

Het beleid evolueert echter: er werd beslist om de nieuwe fietsenstallingen uit te rusten met standaard stopcontacten, waardoor opladen toegankelijker wordt en tegelijkertijd aan de veiligheidsnormen wordt voldaan. Een update van de infrastructuurrichtlijnen wordt voorbereid om deze nieuwe koers officieel vast te leggen.

- **Maatregel 2.9: De fietsdimensie beter integreren in de gebouwen die beheerd worden door de Regie der Gebouwen.**

In 2024 werden, bij de Regie der Gebouwen, oude fietsrekken vervangen door zes elementen in U-vorm en werd er voorzien in twee fietsrekken voor cargofietsen en longtailfietsen. De fietsenparking werd eveneens verfraaid met een groot display en de toegang tot de parking werd beter beveiligd met een digitaal slot en camerabewaking.

Wat de rest van het patrimonium betreft dat wordt beheerd door de Regie, voert de Regie der Gebouwen maatregelen in die tot doel hebben de zachte mobiliteit aan te moedigen volgens normen (zie bijlage) die gebaseerd zijn op de gewestelijke regels en de goede praktijken voor nieuwe gebouwen en belangrijke renovaties van gebouwen. Deze normen worden aangepast aan elk nieuw project, in functie van de plaats en de doelstelling ervan.

Momenteel beschikt de Regie der Gebouwen niet over een register van voorzieningen voor zachte mobiliteit op de sites die zij beheert. De komende jaren zal er een register worden opgesteld, in functie van de beschikbare middelen.

- **Maatregel 3.14: Een mobiliteitsuitdaging lanceren binnen de Regie der Gebouwen**

Deze maatregel werd in 2023 gesloten met, onder andere, een test van verplaatsingen met de fiets gedurende 3 weken voor trajecten woonplaats-werkplaats van de medewerkers met verschillende soorten fietsen en met een begeleid bezoek aan Brussel met de fiets tijdens de week van de mobiliteit.

In 2024 werd een opleiding gegeven over de goede praktijken rond het ontwerp van een fietsenstalling bedoeld voor de ontwerpers bij de Regie der Gebouwen.

- **Maatregel 3.5 in verband met de communicatie over de verplichte verzekering voor bepaalde fietsen**

Er bestaat een pagina die gewijd is aan de vraag van de verplichte verzekering voor elektrische fietsen. [Verplichte verzekering voor elektrische fietsen | FOD Economie](#). Er bevindt zich eveneens een link naar onze site op de site van de [FOD Mobiliteit](#).

- **Maatregel 3.6 in verband met de communicatie over de wettelijke garantie en de verplichtingen tot herstelling**

De site [ConsumerConnect](#) bestaat sinds maart 2024. Onder de voorgestelde pagina's, merken we op [Garantie op herstellingen en wisselstukken | FOD Economie | Consumer Connect](#)

- **Maatregel 4.5: op de site van de FOD Economie de informatie centraliseren rond de steun aan de Kleine en Middelgrote Ondernemingen (kmo's) in verband met de ecologische transitie, met daarbij ook de steun in verband met duurzame mobiliteit**

De informatie wordt rechtstreeks opgenomen op de site van de FOD Economie, op het volgende adres: <https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/duurzame-economie/steun-voor-ecologische/maatregelen-voor-duurzame>