

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

29 november 2025

ANTWOORD

**van het Benelux Comité van Ministers
op de aanbeveling met betrekking tot
het thema "Fietsbeleid"
(doc. 945/2)**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

29 novembre 2025

RÉPONSE

**du Comité de Ministres Benelux
à la recommandation relative
au thème "Politique cyclable"
(doc. 945/2)**

Inleidende paragrafen

1. Gemeenschappelijke uitgangspunten

Binnen de Benelux-samenwerking is fietsmobiliteit sinds jaren een prioriteit wat betreft duurzame mobiliteit. Concrete uitkomsten van de focus op het fietsbeleid zijn de Benelux Fietsroadmap en de Fietsdeclaratie. De Benelux-landen erkennen de fiets als een volwaardig vervoermiddel en benadrukken unaniem de brede maatschappelijke meerwaarde ervan – van gezondheid en milieu tot bereikbaarheid en levenskwaliteit. Verkeersveiligheid vormt een gedeelde prioriteit, met een duidelijke inzet op het principe van *Vision Zero* (0 dodelijke verkeersslachtoffers), waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar de bescherming van kwetsbare weggebruikers.

De Benelux-landen en regio's onderstrepen bovendien het belang van een datagedreven aanpak: het systematisch verzamelen en analyseren van data (bijv. met betrekking tot ongevallen) vormt er de basis voor gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen. Daarnaast groeit het bewustzijn binnen de Benelux-regio over de nood aan duidelijke en geharmoniseerde definities binnen het fietssegment, zoals voor bijv. speedpedelecs. Daarnaast wordt er op Benelux niveau binnen de Europese context ook toenadering gezocht tussen de fietsersbonden en sectororganisaties.

Fietsbeleid wordt tevens via de nauwe samenwerking met de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen gecoördineerd gezien de grensoverschrijdende uitdagingen, en kan worden verkend binnen de samenwerking met Haute-de-France.

2. Grensoverschrijdend fietsen

De nood aan naadloze fietsinfrastructuur die nationale grenzen overstijgt, wordt unaniem erkend. Er is een gezamenlijke ambitie om functionele en toeristische fietsroutes beter op elkaar aan te sluiten, onder meer door netwerken als RAVeL, EuroVelo en de fietssnelwegen met elkaar te verbinden. Dit vergt zowel infrastructurele investeringen als samenwerking rond bewegwijzering, onderhoud

Paragraphes introductifs

1. Principes communs

Pour la coopération Benelux, la mobilité cyclable représente depuis des années une priorité dans le cadre de la mobilité durable. Des résultats concrets tels que la Feuille de route Benelux pour le vélo et la Déclaration "vélo" en sont des exemples. Les pays du Benelux reconnaissent unanimement le vélo comme un mode de transport à part entière et soulignent sa valeur ajoutée sociétale – en matière de santé, d'environnement, d'accessibilité et de qualité de vie. La sécurité routière constitue une priorité partagée, avec une adhésion claire au principe de Vision Zéro (0 victime mortelle), en mettant l'accent sur la protection des usagers vulnérables.

Les pays et régions du Benelux insistent également sur l'importance d'une approche fondée sur les données: la collecte et l'analyse systématique de données (par exemple concernant des accidents) représentent des maillons essentiels pour l'élaboration de politiques ciblées en matière de sécurité routière. Il existe également une prise de conscience croissante de la nécessité de définitions claires et harmonisées dans le segment du vélo, comme pour les speed pedelecs. Par ailleurs, au niveau Benelux et dans le contexte européen, une convergence est recherchée entre les associations de cyclistes et les organisations sectorielles.

En outre, la politique cyclable est coordonnée avec le Land allemand de Rhénanie-du-Nord-Westphalie en raison des défis transfrontaliers et pourrait également être approfondie dans le cadre de la coopération avec la région des Hauts-de-France.

2. Cyclisme transfrontalier

La nécessité d'infrastructures cyclables continues au-delà des frontières nationales est unanimement reconnue. Une ambition commune vise à mieux connecter les itinéraires cyclables fonctionnels et touristiques, notamment en reliant les réseaux tels que RAVeL, EuroVelo et les autoroutes cyclables. Cette initiative requiert à la fois des investissements dans les infrastructures et une

en informatievoorziening. De Benelux-landen en regio's verwijzen expliciet naar hun samenwerking binnen de Benelux FietsRoadmap, waarin concrete acties worden gecoördineerd om grensoverschrijdend fietsen voor burgers én pendelaars eenvoudiger, veiliger en aantrekkelijker te maken. Zo is het secretariaat-generaal tevens waarnemer van het interreg-project om een 10 km lange fietsroute aan te bouwen tussen Aarlen en Luxemburg.

3. *Fietsdiefstalpreventie*

Het probleem van fietsdiefstal wordt in alle lidstaten als een ernstig obstakel voor de groei van fietsmobiliteit erkend. Zowel Nederland, Luxemburg als België zetten concrete stappen richting betere registratie- en opsporingssystemen. België en Luxemburg spreken hun steun uit voor het principe van een grensoverschrijdend registratiesysteem, geïnspireerd op het Belgische *MyBike*-model, dat toelaat fietsen centraal te registreren en terug te vinden. Nederland pleit daarbij voor interoperabiliteit tussen nationale systemen in plaats van één gecentraliseerde databank, zodat bestaande initiatieven kunnen worden gekoppeld. Binnen de Benelux wordt momenteel samen met de nationale contactpunten gewerkt aan een gezamenlijke standpunt rond fietsdiefstalpreventie.

Met het innemen van een eventuele gezamenlijke standpunt trachten de Benelux-landen samen met Noordrijn-Westfalen te erkennen dat fietsdiefstal in toenemende mate een grensoverschrijdend fenomeen is, waarbij georganiseerde netwerken gestolen fietsen systematisch verplaatsen tussen landen. De huidige versnippering van nationale registratiesystemen, met uiteenlopende serienummers en QR-codes, maakt het moeilijk om gestolen fietsen op te sporen en belemmert politieonderzoek over de grens. In reactie daarop werken België, Nederland, Luxemburg en NRW aan een gezamenlijke aanpak, gericht op interoperabiliteit tussen bestaande registers, zoals het Belgische *MyBike*, zodat eigendom en diefstalstatus grensoverschrijdend controleerbaar worden. De Benelux-landen verkennen tevens op welke wijze zij de samenwerking rond fietsdiefstalpreventie kunnen versterken binnen het kader van het bestaande Benelux-politieverdrag. Hiermee wilt de

coopération autour de la signalisation, de l'entretien et de l'information. Les pays et régions du Benelux renvoient explicitement à leur coopération dans le cadre de la Feuille de route Benelux "vélo", qui coordonne des actions concrètes afin de rendre le cyclisme transfrontalier plus simple, sûr et attrayant pour les citoyens et les navetteurs. Le Secrétariat général est par ailleurs observateur dans le projet Interreg visant à construire une piste cyclable de 10 km entre Arlon et Luxembourg.

3. *Prévention du vol de vélos*

Le vol de vélos est reconnu dans tous les États membres comme étant un obstacle majeur au développement de la mobilité cyclable. Les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique prennent des mesures concrètes en matière d'enregistrement et de traçabilité. La Belgique et le Luxembourg soutiennent le principe d'un système d'enregistrement transfrontalier, inspiré du modèle belge *MyBike*, permettant un enregistrement et une récupération centralisés. Les Pays-Bas plaident pour l'interopérabilité entre systèmes nationaux plutôt qu'une base de données centralisée, afin de relier les initiatives existantes.

Les pays Benelux travaillent actuellement, avec les points de contact nationaux, à une position commune sur la prévention du vol de vélos. Cette position viserait à reconnaître, avec la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, que le vol de vélos est un phénomène de plus en plus transfrontalier, marqué par l'action de réseaux organisés déplaçant systématiquement les vélos volés d'un pays à l'autre. La fragmentation actuelle des registres nationaux – avec des numéros de série et QR codes différents – rend difficile la traçabilité des vélos volés et entrave les enquêtes policières. En réponse, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la RNW développent une approche commune fondée sur l'interopérabilité des registres, comme *MyBike*, pour permettre la vérification transfrontalière du statut de propriété ou de vol. Les pays du Benelux vont également examiner comment renforcer la coopération en matière de prévention du vol de vélos dans le cadre du Traité de police

Benelux-NRW-samenwerking concrete stappen zetten om de mazen in het net te dichteren die fietsdieven vandaag exploiteren. Deze aanpak sluit nauw aan bij de Europese Verklaring over Fietsen, waarin de EU-lidstaten worden aangespoord om diefstalbestrijding als prioriteit te behandelen, inclusief het versterken van registratie, opsporing en samenwerking over de grenzen heen.

4. Slimme mobiliteit en digitalisering

De digitalisering van mobiliteit biedt nieuwe hefboomen voor de fietstransitie, en de meeste lidstaten ontwikkelen dan ook digitale toepassingen om fietsmobiliteit te ondersteunen. Denk aan routeplanners, mobiliteitsapps en MaaS-platforms die het gebruik van de fiets in combinatie met andere vervoersmodi vergemakkelijken. De Beneluxlanden en regio's wijzen in dit verband op het belang van robuuste en open databanken zoals *OpenStreetMap* als fundament voor slimme mobiliteitsdiensten. Vlaanderen, Brussel en Wallonië zetten daarnaast in op gezamenlijke initiatieven en platforms, zoals *fietssnelwegen.be*, dat gebruikers toelaat om grens- en gewestoverschrijdende routes eenvoudig te plannen en te gebruiken.

Repliek bevoegde ministeries

A. Wat de algemene uitgangspunten van het beleid betreft:

NEDERLAND

- A1: Nederland erkent dat de fiets bijzondere aandacht van het beleid verdient omwille van de positieve effecten van fietsen voor maatschappelijke uitdagingen. Op 25 april 2024 heeft het kabinet nog de *Uitvoeringsagenda Fiets* aangenomen¹. Dit document omschrijft de stappen welke IenW in samenwerking met belanghebbenden neemt om fiets verder te stimuleren,

Benelux existant. La coopération Benelux-RNW entend ainsi prendre des mesures concrètes pour combler les failles exploitées aujourd'hui par les voleurs de vélos. Cette approche s'aligne étroitement sur la Déclaration européenne relative au vélo, qui appelle les États membres à faire de la lutte contre le vol une priorité, notamment par un meilleur enregistrement, une détection accrue et une coopération transfrontalière.

4. Mobilité intelligente et numérisation

La numérisation de la mobilité constitue un levier important de la transition cyclable. La plupart des États membres développent des outils numériques pour soutenir la pratique du vélo: planificateurs d'itinéraires, applications de mobilité et plateformes MaaS (*Mobility as a Service*) qui facilitent la combinaison du vélo avec d'autres modes de transport. Les pays et régions Benelux soulignent l'importance de bases de données ouvertes et robustes comme *OpenStreetMap*, fondement de services de mobilité intelligents. La Flandre, Bruxelles et la Wallonie misent également sur des plateformes communes, comme *fietssnelwegen.be*, qui permettent aux usagers de planifier et d'utiliser facilement des trajets cyclables interrégionaux et transfrontaliers.

Réponse des ministères compétents

A. Concernant les principes généraux de la politique:

PAYS-BAS

- A1: Les Pays-Bas reconnaissent que le vélo mérite une attention particulière dans la politique en raison de son impact positif sur les défis sociétaux. Le 25 avril 2024, le gouvernement a adopté le "*Uitvoeringsagenda Fiets*" (Agenda de mise en œuvre vélo)¹. Ce document décrit les mesures prises par le ministère de l'Infrastructure et des voies navigables (IenW) en coopération avec les

¹ Zie: *IenW Uitvoeringsagenda Fiets | Rapport | Rijksoverheid.nl*

¹ Voir: *IenW Uitvoeringsagenda Fiets | Rapport | Rijksoverheid.nl*

ook in het licht van haar capaciteit om een positieve bijdrage te leveren aan maatschappelijke uitdagingen.

- A2: Nederland werkt samen met andere overheden om kennis en best practices uit te wisselen omtrent fietsbeleid. Zowel in Benelux verband als in EU-verband, en middels het ACTIVE programma ook met overheden buiten de EU. In Europa wordt er o.a. via de volgende gremia samengewerkt: *THE PEP EHTF Partnership on Healthy Active Mobility*; *UNECE Group of Experts on Cycling*; *Network of National Cycling Contact Points of the Commission*; *Expert Group on Urban Mobility* (EGUM).
- A3: De *UNECE Expert Group on Cycling* heeft aanbevelingen geschreven welke in de WP.5 zijn aangenomen². In deze aanbevelingen wordt opgeroepen om de terminologie omtrent fiets te vernieuwen, de bewegwijzering te uniformeren en er wordt een handleiding gedeeld voor het creëren van fietsnetwerken uit bestaande fietsinfrastructuur. Nederland heeft bijgedragen aan dit rapport en staat achter de bevindingen.
- A4: In Nederland werken de gezamenlijke overheden aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)³. Dit is net als *Vision Zero* een *safe system approach*. De nadruk ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. In het SPV zijn negen beleidsthema's gedefinieerd die structuur geven aan de belangrijkste

parties prenantes pour promouvoir davantage le vélo, compte tenu également de sa capacité à contribuer positivement aux défis sociétaux.

- A2: Les Pays-Bas collaborent avec d'autres gouvernements pour échanger des connaissances et des bonnes pratiques en matière de politique axée sur le vélo. Cette collaboration a lieu tant dans le contexte du Benelux que dans celui de l'UE, et par le biais du programme ACTIVE, également avec des gouvernements hors UE. En Europe, la coopération se fait notamment par le biais des enceintes suivantes: *THE PEP EHTF Partnership on Healthy Active Mobility*; *UNECE Group of Experts on Cycling*; *Network of National Cycling Contact Points of the Commission*; *Expert Group on Urban Mobility* (EGUM).
- A3: Le groupe d'experts de la CEE-ONU sur le cyclisme (*UNECE Expert Group on Cycling*) a rédigé des recommandations qui ont été adoptées par le WP.5². Ces recommandations préconisent de moderniser la terminologie relative au vélo, d'unifier la signalisation et de partager un manuel pour la création de réseaux cyclables à partir des infrastructures cyclables existantes. Les Pays-Bas ont contribué à l'élaboration de ce rapport et en soutiennent les conclusions.
- A4: Aux Pays-Bas, les différents ministères planchent sur la mise en œuvre du Plan stratégique pour la sécurité routière 2030 (*Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*) (SPV)³. À l'instar du plan "Vision Zéro", il s'agit d'une approche "*safe system approach*" (système sûr). L'accent est mis sur une approche proactive basée sur le risque plutôt que sur une approche réactive basée sur les accidents. Le Plan

² Zie: *ECE-TRANS-WP5-2024-04e.pdf* ([unece.org](https://www.unece.org))

³ Zie: *Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur* | Rapport | [Rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl)

² Voir: *ECE-TRANS-WP5-2024-04e.pdf* ([unece.org](https://www.unece.org))

³ Voir: *Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur* | Rapport | [Rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl)

verkeersveiligheidsthema's. Kwetsbare verkeersdeelnemers is daar één van.

In de aanbeveling gaat het over "Zero Vision". De juiste benaming is "Vision Zero".

LUXEMBURG

- Het Luxemburgse ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (hierna: het MMTP) ondersteunt de benadering dat het fietsbeleid een moderne en verantwoorde visie op de rol van de fiets in onze samenleving moet weergeven. Het is essentieel om te erkennen dat de fiets meer is dan alleen een vervoermiddel en grote positieve effecten heeft op klimaat, gezondheid, stadsplanning en economie. De inzet van de overheden om het fietsen te ondersteunen is daarom cruciaal. Daarnaast moet regionale en internationale samenwerking, zoals die tussen de Benelux-landen, helpen om het fietsbeleid te harmoniseren, wat essentieel is als we gemeenschappelijke uitdagingen willen aangaan. Wat betreft de definitie van de fiets is het belangrijk om deze te gelijk te trekken en hierbij rekening te houden met de technologische ontwikkelingen. De behoefte aan duidelijkere definities blijkt al uit de aanbevelingen met betrekking tot fatbikes. Bij deze type voertuig (de *fatbike*) is er momenteel weinig duidelijkheid wat betreft de technische kenmerken. In die zin is de term "ruime definitie" niet per se gepast. Het gaat immers niet noodzakelijk alleen om het opnemen van meer soorten voertuigen in één en dezelfde definitie, maar dit kan ook leiden tot nuances in de definities en de categorisering van voertuigen.
- Tot slot moet de veiligheid van fietsers, vooral van kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen, een prioriteit blijven dankzij ambitieuze maatregelen gebaseerd op de *Vision Zero*-doelstelling. De Luxemburgse regering is ervan overtuigd dat de enige doelstelling

stratégique pour la sécurité routière définit neuf thèmes stratégiques qui sous-tendent les principales thématiques de sécurité routière. Les usagers de la route vulnérables en font partie.

La recommandation évoque le concept de "Zero vision". Le nom correct est en fait "Vision Zero".

LUXEMBOURG

- Le Luxembourg soutient l'approche que la politique cyclable doit refléter une vision moderne et responsable du rôle du vélo dans notre société. Il est essentiel de reconnaître que le vélo, au-delà d'un simple moyen de transport, a des impacts positifs majeurs sur le climat, la santé, l'urbanisme, et l'économie. L'engagement des autorités publiques pour soutenir son usage est donc crucial. Par ailleurs, la coopération régionale et internationale, comme celle entre les pays du Benelux, doit permettre une harmonisation des politiques cyclables, essentielle pour relever les défis communs. En termes de définition de la bicyclette, il est important d'uniformiser celle-ci et de tenir compte des évolutions technologiques dans la définition. Le besoin de définitions plus claires se manifeste déjà dans les recommandations relatives aux *fatbikes*, ces vélos de longue distance dont les particularités techniques ne sont pas tout à fait claires. En ce sens, le terme de "définition large" n'est pas forcément approprié. Il ne s'agit en effet pas forcément uniquement d'intégrer plus de types de véhicules dans une même définition, mais cela peut également aboutir à des nuances dans les définitions et catégorisation des véhicules.
- Enfin, la sécurité des cyclistes, notamment des groupes vulnérables comme les enfants et les aînés, doit rester une priorité grâce à des mesures ambitieuses fondées sur l'objectif de "vision zéro". Le Gouvernement luxembourgeois est convaincu que le seul

van een geloofwaardig verkeersveiligheidsbeleid “*Vision Zero*” kan zijn, d.w.z. geen doden en zwaargewonden op onze wegen. De principes ervan zijn opgenomen in het nationale Verkeersveiligheidsplan 2024-2028, dat werd opgesteld door het MMTP en op 29 november 2024 door de Luxemburgse regeringsraad werd goedgekeurd. Samenvattend is het MMTP van mening dat deze algemene uitgangspunten een inclusief en duurzaam fietsbeleid voor iedereen ondersteunen.

WALLONIË

- Wallonië heeft op 1 juli 2022 het plan “*Wallonie Cyclable 2030*” aangenomen met als doel fietsen voor iedereen mogelijk, veilig en normaal te maken. Dit plan is het resultaat van overleg met talrijke partners, waaronder fietsverenigingen. Het bestaat uit vier parallel lopende onderdelen: Governance, Netwerken & Infrastructuur, Aanbieden van Diensten en Communicatie & Sensibilisering. Dit plan voorziet een gestructureerde aanpak van het fietsbeleid in Wallonië.
- Dit Actieplan bevat concrete maatregelen om de FAST 2030-visie te realiseren, die de fietsmodaliteit van 1% naar 5% tegen 2030 wil verhogen, en is een afgeleide van de Regionale Mobiliteitsstrategie (SRM). Deze strategie zet multimodaliteit, inclusief de fiets, centraal in beslissingen en actieplannen. Zowel voor personenvervoer als goederenvervoer is de fiets een hefboom voor duurzame mobiliteitsverandering. In het Plan worden de acties van de Gewestelijke Mobiliteitsstrategie dan ook nader uitgewerkt.
- Het plan is een regeringsinitiatief en wordt voornamelijk gedragen door Mobiliteit, maar behandelt ook verkeersveiligheid door

objectif d’une politique de sécurité routière crédible ne peut être que la “*Vision Zéro*”, c’est-à-dire zéro mort, zéro blessé grave sur nos routes. Les principes en sont repris dans le plan national “*Sécurité routière 2024- 2028*” élaboré par le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics et approuvé par le Conseil de Gouvernement luxembourgeois le 29 novembre 2024. Donc en guise de résumé, le Luxembourg est d’avis que ces principes généraux soutiennent une politique cyclable, inclusive et durable pour tous.

WALLONIE

- La Wallonie s’est dotée le 1^{er} juillet 2022 d’un plan Wallonie Cyclable 2030 ayant pour objectif de rendre la pratique du vélo possible, sûre et normale pour tout un chacun. Ce plan est le fruit d’une concertation avec de nombreux partenaires, dont les associations de cyclistes. Il se décline en quatre volets sur lesquels les travaux doivent avancer en parallèle (gouvernance, réseaux & infrastructures, offrir des services et communication & sensibilisation) et prévoit une approche structurée de la politique cyclable sur le territoire wallon.
- Ce plan d’actions propose des actions concrètes permettant de répondre aux objectifs de la vision FAST 2030 (qui vise à faire passer la part modale du vélo de 1 % à 5 % d’ici 2030) et de sa déclinaison en stratégie régionale de mobilité (SRM). Celle-ci met le système de la multimodalité, dont le vélo fait intégralement partie, au cœur des décisions et plans d’actions. Tant pour le volet “déplacement des personnes” que pour le volet “déplacement des marchandises”, le vélo est un des leviers pour assurer un changement durable de notre mobilité. Le plan précise donc les actions de la SRM.
- Il s’agit d’un plan gouvernemental. Même s’il est porté par la Mobilité, le plan aborde largement la question de la sécurité

aandacht voor kwalitatieve infrastructuur en de actieve rol van AWSR.

- Dit plan ondersteunt eveneens de doelstellingen van het Plan Lucht, Klimaat, Energie (PACE 2030), in het bijzonder de maatregel “Stimuleren van *modal shift*”. In maart 2022 heeft België, samen met de 192 leden van de VN, een resolutie aangenomen ter bevordering van fietsgebruik als maatregel tegen klimaatverandering.
- Het Actieplan versterkt het Gezondheidspreventieplan – horizon 2030 en in het bijzonder de pijler “Bevordering van gezonde levensstijlen en leefomgevingen”. Er loopt een studie om de rol van actieve mobiliteit binnen gezondheidsdoelstellingen te definiëren.

BRUSSEL

- Het Brusselse Gewestelijke Mobiliteitsplan (GMP) heeft als doelstelling dat tegen 2030 17% van de verplaatsingen met de fiets gebeurt. Samen met het OV en het stappen moet dit zorgen voor een modal shift, waarbij het aantal verplaatsingen met de auto in en rond het Gewest met een kwart moet dalen.
- Binnen dit GMP wordt gewerkt rond de focussen autoluwe buurten, netwerken, diensten, kennis, partnerships en sensibilisering, waarbij in elke focus specifieke acties rond fietsen zijn voorzien.
- In België is er een goede samenwerking tussen de verschillende overheden (federaal en de drie gewesten). Binnen de administratie is dit via een interfederale werkgroep fiets. Op politiek niveau is dit via een interministeriële conferentie waarop

routière, via une attention particulière aux aménagements de qualité mais aussi une participation active de l’AWSR.

- Ce plan soutient également les objectifs du Plan Air, Climat, Énergie (PACE 2030), et plus particulièrement la mesure phare “Encourager les transferts modaux”. La Belgique, comme les 192 membres de l’Assemblée générale de l’ONU, a adopté en mars 2022 par consensus une résolution destinée à favoriser le développement du vélo dans le monde afin de lutter contre le réchauffement climatique.
- Le plan d’actions renforce le Plan prévention de la santé – horizon 2030 et plus particulièrement l’axe “Promotion des modes de vie et des milieux de vie favorables à la santé”. Une étude est en cours pour définir comment utiliser au mieux la mobilité active afin de répondre aux objectifs du plan prévention santé.

BRUXELLES

- Le plan régional de mobilité de Bruxelles (PRM) vise à ce que 17 % des déplacements se fassent à vélo d’ici à 2030. Avec les transports publics et la marche, cela devrait assurer un transfert modal, réduisant d’un quart le nombre de déplacements en voiture dans et autour de la région.
- Dans le cadre de ce PRM, le travail s’articule autour des thèmes suivants: quartiers à faible circulation, réseaux, services, connaissances, partenariats et sensibilisation, chaque thème prévoyant des actions spécifiques en matière de vélo.
- En Belgique, il existe une bonne coopération entre les différentes autorités (fédérales et les trois régions). Au sein de l’administration, cela se fait par l’intermédiaire d’un groupe de travail interfédéral sur le vélo. Au niveau politique, cela se fait par

de vier ministers van mobiliteit onder meer fietsdossiers met elkaar bespreken.

- In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden de ongevalsgegevens op een systematische manier bijgehouden en gelokaliseerd. Ongevalse-gevoelige zones worden gecartografieerd en versneld aangepakt. Kwetsbare weggebruikers krijgen bij de priorisering van de projecten meer gewicht. Het Actieplan Verkeersveiligheid ambieert nul doden en zwaargewonden in het Gewest tegen 2030. Een radicale en efficiënte actie was het inrichten van een gebiedsdekkende zone 30 in 2021.

VLAANDEREN

- De Vlaamse overheid heeft twee grote doelstellingen geformuleerd voor het fietsbeleid: tegen 2040 gebeuren 30% van alle verplaatsingen op de fiets en tegen 2040 zijn er geen fietsdoden meer te betreuren. Die doelstellingen worden momenteel omgezet in een Masterplan Fiets (timing: december 2025). Dit Masterplan Fiets kijkt verder dan enkel deze legislatuur, maar bevat doelstellingen en acties tegen 2040. Op deze manier wordt een ambitieus beleid uitgewerkt over verschillende legislaturen heen en is er een garantie dat een doorgedreven fietsbeleid wordt verdergezet.

In het Masterplan Fiets nemen we daartoe acties en maatregelen op vanuit het eigen beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, die we versterken met maatregelen vanuit andere beleidsdomeinen om zo te komen tot een Vlaanderen breed gedragen Masterplan.

Hoewel de cijfers aantonen dat de modale share van de fiets de afgelopen jaren sterk toenam (cijfers Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2024:

le biais d'une conférence interministérielle où les quatre ministres de la Mobilité discutent, entre autres, des dossiers relatifs au vélo.

- Dans la Région de Bruxelles-Capitale, les données relatives aux accidents sont mises à jour et localisées de manière systématique. Les zones à risque d'accident seront cartographiées et traitées plus rapidement. Les usagers de la route vulnérables ont davantage de poids dans la priorisation des projets. Le plan d'action pour la sécurité routière vise à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves dans la Région d'ici à 2030. Une mesure radicale et efficace a consisté à établir une zone 30 à l'échelle de la région en 2021.

FLANDRE

- Le gouvernement flamand a formulé deux grands objectifs pour sa politique cyclable: d'ici 2040, 30 % de tous les déplacements devront se faire à vélo, et aucun décès de cycliste ne devra plus être déploré à cette date. Ces objectifs sont actuellement traduits dans un Plan directeur vélo (*Masterplan Fiets*) (timing: décembre 2025). Ce plan directeur s'inscrit au-delà de la législature actuelle et fixe des objectifs et des actions à l'horizon 2040. De cette manière, une politique ambitieuse est développée sur plusieurs législatures, garantissant la poursuite d'une politique cyclable cohérente et approfondie.

Dans ce Plan directeur vélo, nous intégrons des actions et des mesures relevant de notre propre domaine politique – la Mobilité et les Travaux publics – que nous renforçons par des mesures issues d'autres domaines politiques, afin d'aboutir à un plan directeur soutenu à l'échelle de toute la Flandre.

Bien que les chiffres montrent que la part modale du vélo a fortement augmenté ces dernières années (selon l'Enquête sur les comportements de déplacement

20% van alle verplaatsingen van maandag tot en met vrijdag op de fiets – 22,1% van alle woon-werkverplaatsingen op de fiets) is er alsnog veel potentieel voor de fiets op korte en middellange afstanden. Daarnaast zien we dat het relatieve risico op een fietsongeval afneemt, maar het absoluut aantal fietsslachtoffers onvoldoende daalt (77 fietstdoden in 2024).

- In het kader van constructieve samenwerking met andere beleidsniveaus maken we duidelijke afspraken tussen de Vlaamse overheid en de vijf provincies inzake uitvoering en opvolging van het fietsbeleid. Zo hebben de provincies duidelijke taken inzake de (coördinatie van) de aanleg en monitoring van de fietssnelwegen, de gezamenlijke opvolging en cofinanciering van fietsinfrastructuurprojecten van de lokale besturen binnen het Fietsfonds en het bundelen van fietsdata in een gezamenlijk platform.
- In België is er een goede samenwerking tussen de verschillende overheden (federaal en de drie gewesten). Binnen de administratie is dit via een interfederale werkgroep fiets. Op politiek niveau is dit via een interministeriële conferentie waarop de vier ministers van mobiliteit onder meer fietsdossiers met elkaar bespreken.
- Binnen het Vlaamse (en Belgische) fietsbeleid is er een ruime opvatting van het begrip “fiets”, waarbij de *speedpedelec* vaak gelijkgesteld wordt aan een fiets, bijvoorbeeld bij het gebruik van het fietspad of jaagpad, recht op fietsvergoeding, etc.
- In Vlaanderen worden de ongevalsgegevens op een systematische manier bijgehouden en gelokaliseerd. Daarnaast vond in 2023 ook een diepteonderzoek plaats rond de oorzaak van fietsongevallen, met bijzondere aandacht voor ongevallen met *speedpedelecs*. In het kader van een vision zero is er een verkeersveiligheidsplan in

en Flandre 2024: 20 % de tous les déplacements du lundi au vendredi se font à vélo – 22,1 % de tous les trajets domicile-travail à vélo), le potentiel du vélo reste important pour les courtes et moyennes distances. Par ailleurs, même si le risque relatif d'accident à vélo diminue, le nombre absolu de victimes cyclistes ne baisse pas suffisamment (77 cyclistes tués en 2024).

- Dans le cadre d'une coopération constructive avec les autres niveaux de pouvoir, des accords clairs sont établis entre le gouvernement flamand et les cinq provinces concernant la mise en œuvre et le suivi de la politique cyclable. Ainsi, les provinces ont des missions bien définies, notamment en matière de coordination de la réalisation et du suivi des autoroutes cyclables, du suivi conjoint et du cofinancement des projets d'infrastructures cyclables des autorités locales dans le cadre du Fonds vélo, ainsi que de la centralisation des données cyclables au sein d'une plateforme commune.
- En Belgique, il existe une bonne coopération entre les différentes autorités (fédérales et les trois régions). Au sein de l'administration, cela se fait par l'intermédiaire d'un groupe de travail interfédéral sur le vélo. Au niveau politique, cela se fait par le biais d'une conférence interministérielle où les quatre ministres de la Mobilité discutent, entre autres, des dossiers relatifs au vélo.
- Dans la politique cycliste flamande (et belge), la notion de “vélo” est interprétée au sens large, le *speedelec* étant souvent assimilé à un vélo, par exemple en ce qui concerne l'utilisation de la piste cyclable ou du chemin de halage, le droit à un indemnité “vélo”, etc.
- En Flandre, les données relatives aux accidents sont mises à jour et localisées de manière systématique. En outre, une étude approfondie a également été menée en 2023 sur la cause des accidents de vélo, avec une attention particulière pour les accidents impliquant des *speedelecs*. Dans le cadre d'une vision “zéro”, il existe en

Vlaanderen, dat deze legislatuur een update zal krijgen. De VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) ontvangt jaarlijks subsidies van Vlaanderen voor fietseducatie bij kinderen, ouderen en bestuurders van speedpedelecs.

B. Wat de bevordering van slimme mobiliteit betreft:

NEDERLAND

- B1: In Nederland is er een groeiend besef van de noodzaak om de mobiliteit te verduurzamen. De combinatie van beleidsmaatregelen, subsidies, samenwerking met de industrie en het stimuleren van innovaties draagt bij aan de verdere evolutie richting duurzame mobiliteit. Voor de fiets bestaat in Nederland een samenwerkingsverband van overheden en maatschappelijke organisaties genaamd "Tour de Force". De *Tour de Force* heeft o.a. een praktijkgerichte kennisagenda, gericht op kennis die relevant is voor met name gemeenten en provincies. Veel praktijkgerichte kennisontwikkeling en verspreiding loopt via het CROW. Daarnaast doet ook het, aan het ministerie van IenW verbonden, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid veel onderzoek op fietsgerelateerde onderwerpen. Op het gebied van verkeersveiligheid doet het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) veel onderzoek naar fietsveiligheid gerelateerde onderwerpen.
- B2: Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het verder ontwikkelen van een digitaal ecosysteem dat fietsen aantrekkelijker maakt voor een breed publiek, bijvoorbeeld door zaken als fietsdetectie bij verkeerslichten. Het bevorderen van duurzame, efficiënte en veilige mobiliteit via digitalisering draagt bij aan het vergroten van het fietsgebruik

Flandre un plan de sécurité routière qui sera mis à jour au cours de la prochaine législature. La VSV (Fondation flamande pour la sécurité routière) reçoit chaque année des subventions de la Flandre pour l'éducation cycliste des enfants, des personnes âgées et des conducteurs de speedelecs.

B. Concernant la promotion de la mobilité intelligente:

PAYS-BAS

- B1: Aux Pays-Bas, la sensibilisation relative à la nécessité de rendre la mobilité plus durable progresse. La combinaison de mesures politiques, de subventions, de coopération avec l'industrie et de promotion des innovations contribue à faire progresser la mobilité durable. En ce qui concerne le vélo, il existe aux Pays-Bas un partenariat entre les pouvoirs publics et les organisations de la société civile appelé "Tour de Force". L'initiative "Tour de Force" propose notamment un programme de connaissances pratiques, axé sur les connaissances pertinentes pour les communes et les provinces en particulier. Une grande partie du développement et de la diffusion des connaissances pratiques se fait par l'intermédiaire de CROW. En outre, le "Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid", lié au ministère de l'Infrastructure et des Voies navigables, effectue également de nombreuses recherches sur des sujets liés au vélo. Dans le domaine de la sécurité routière, le SWOV (Institut de recherche scientifique sur la sécurité routière) effectue de nombreuses recherches sur des sujets liés à la sécurité des cyclistes.
- B2: Le ministère des Infrastructures et des Voies navigables s'efforce de développer un écosystème numérique qui rend le vélo plus attrayant pour un large public, par exemple par l'intermédiaire de la détection des vélos aux feux de circulation. La promotion d'une mobilité durable, efficace et sûre grâce à la numérisation permet d'accroître le recours au vélo et d'améliorer

en het verbeteren van de algehele mobiliteit in stedelijke gebieden. Een voorbeeld hiervan is integratie van fietsmobiliteit in *Mobility-as-a-Service* (MaaS)-platforms. MaaS is een concept waarbij verschillende vormen van mobiliteit (zoals openbaar vervoer, deelauto's, taxi's, en fietsen) worden geïntegreerd in één platform.

- B3: Sinds 2022 zijn de fietspaden opgenomen in het Nationaal Wegenbestand. Recreatieve Routenetwerken voor wandelen en fietsen zijn vastgelegd in de *Routedatabank* die beheerd worden door belangenorganisaties als Fietsplatform en Wandelnet. De fietsersbond heeft een fietsrouteplanner ontwikkeld die met hulp van actieve vrijwilligers up to date blijft. Routes kunnen als gps-bestand in bijvoorbeeld Google Maps ingevoerd worden. De Routeplanner van de Fietsersbond is waarschijnlijk de meest complete en up to date planner.
- B4: Voor Nederland is het invoeren van een fietsregistratiesysteem zoals *MyBike* op dit moment geen optie. De Dienst Wegverkeer (RDW) voert in Nederland namelijk al een fietsdiefstalregister. De RDW heeft recent echter wel een uitvoeringstoets uitgevoerd voor de uitbreiding van het register door het vooraf registreren van verzekerde fietsen. Dat is een stap die relatief snel te zetten is. Begin 2025 moet hierover politieke besluitvorming plaatsvinden. In de toekomst kan het register verder uitgebreid worden. Nederland vindt één grensoverschrijdend register daarvoor geen werkbaar idee, maar het koppelen van de nationale registers wel. Bijvoorbeeld door een internationaal portaal bovenop nationale registers te maken zodat o.a. nationale politiediensten gegevens over fietsdiefstallen kunnen uitwisselen.

la mobilité globale dans les zones urbaines. Un exemple est l'intégration de la mobilité cycliste dans les plateformes de mobilité en tant que service (MaaS). MaaS est un concept qui intègre différentes formes de mobilité (telles que les transports en commun, les voitures partagées, les taxis et les vélos) dans une plateforme unique.

- B3: Depuis 2022, les pistes cyclables sont incluses dans la base de données des routes nationales (*Nationaal Wegenbestand*). Les réseaux d'itinéraires récréatifs (*Recreatieve Routenetwerken*) pour piétons et cyclistes sont enregistrés dans la base de données des itinéraires gérée par des groupes de défense des intérêts tels que *Fietsplatform* et *Wandelnet*. La fédération cycliste (*fietsersbond*) a mis au point un planificateur d'itinéraires cyclables qui est tenu à jour avec l'aide de bénévoles actifs. Les itinéraires peuvent être saisis sous forme de fichiers GPS dans Google Maps, par exemple. Le planificateur d'itinéraire (*Routeplanner*) du *Fietsersbond* est probablement le planificateur le plus complet et le plus à jour.
- B4: Aux Pays-Bas, l'introduction d'un système d'enregistrement des vélos tel que *MyBike* n'est pas une option pour le moment. En effet, le Service des transports routiers (RDW) gère déjà un registre des vols de vélos aux Pays-Bas. Toutefois, le RDW a récemment effectué un test de mise en œuvre pour élargir le registre en préenregistrant les vélos assurés. Cette initiative peut être mise en œuvre relativement rapidement. Les décisions politiques à ce sujet sont attendues pour le début de l'année 2025. À l'avenir, le registre pourra être élargi. Les Pays-Bas ne pensent pas qu'un registre transfrontalier unique soit une idée réalisable à cet égard, mais le couplage des registres nationaux pourrait être envisagé. Par exemple, en créant un portail international faitier à partir des registres nationaux afin que les services de police nationaux, entre autres, puissent partager des données sur les vols de vélos.

LUXEMBURG

- Luxemburg zet zich actief in voor de bevordering van duurzame mobiliteit, met de nadruk op de uitbouw van het fietsnetwerk en transparante informatie hierover. In plaats van zich te richten op de belangrijkste GPS-aanbieders, zouden de Benelux-landen gezamenlijk hun schouders kunnen zetten onder het ondersteunen van de verschillende routeplanners die al gebruikmaken van krachtige databanken zoals *OpenStreetMap* en het bevorderen van hun zichtbaarheid. Luxemburg steunt ook het idee van een grensoverschrijdend centraal fietsregister, geïnspireerd op het Belgische *MyBike*-project, om diefstal effectief te bestrijden en de teruggave van gestolen fietsen te vergemakkelijken. De vraag is wie zo'n register beheert. In Luxemburg wordt een dergelijk register beheerd door de nationale politie. Een andere manier zou kunnen zijn om fietsverkopers te vragen hun klanten aan te moedigen hun fiets te registreren in een centraal register zodra de fiets is gekocht, zoals Decathlon al doet in Frankrijk.

FEDERAAL BELGIË

- Het thema fietsdiefstal is ter sprake gekomen tijdens vergaderingen om opvolging te geven aan de Europese Fietsverklaring, waaraan de Commissie en de nationale contactpunten voor de fiets deelnemen.
- Fietsdiefstal is daar één van de gesprekstema's. Frankrijk heeft een overzicht gegeven van de verschillende fietsregistratiesystemen die al in Europa bestaan. En dat met de ondersteuning van België opdat het *MyBike*-systeem in de toekomst zou kunnen worden ingekanteld in een Europees systeem.

LUXEMBOURG

- Le Luxembourg s'engage activement à promouvoir une mobilité durable en mettant l'accent sur le développement du réseau cyclable et la transparence des informations y relatives. Plutôt que de cibler les principaux fournisseurs de GPS, les efforts communs du Benelux pourraient se concentrer sur l'appui des différents planificateurs d'itinéraires qui aujourd'hui déjà se basent sur des bases de données performantes tel que "*OpenStreetMap*" et la promotion de leur visibilité. En outre, le Luxembourg soutient l'idée d'un registre central transfrontalier des vélos, inspiré du projet belge "*MyBike*", pour lutter efficacement contre le vol et faciliter la restitution des vélos volés. La question qui se pose, qui gère un tel registre ? De côté luxembourgeois, un tel registre est géré par la police nationale. Une autre piste dans ce contexte pourrait constituer à demander aux vendeurs de bicyclettes d'encourager leur clientèle d'enregistrer leurs vélos dans un registre central dès l'achat de la bicyclette, tel que l'enseigne Decathlon le fait déjà actuellement en France.

BELGIQUE FÉDÉRALE

- La question du vol de vélo est abordée lors des réunions de suivi de la déclaration européenne Vélo qui regroupe la Commission et les points de contacts vélo nationaux.
- Le vol de vélos est un des sujets de discussion. La France a fourni un aperçu des différents systèmes d'immatriculation des vélos qui existent déjà en Europe. Et ce, avec le soutien de la Belgique, afin que le système *MyBike* puisse à l'avenir être intégré dans un système européen.

WALLONIË

- Maatregel 3.1.2 van het actieplan voorziet in de monitoring en evaluatie van het fietsbeleid om de evolutie van het fietsgebruik te kunnen volgen en de ingevoerde maatregelen aan te passen ten behoeve van de veiligheid van de gebruikers. Met name is het de bedoeling om beter zicht te krijgen op het kwalitatief niveau van het fietsgebruik om de factoren boven tafel te krijgen die een invloed hebben op het gebruik van de fiets. Daartoe is een waarnemingscentrum van de actieve modi opgericht en zijn drie studies deze laatste drie jaren gelanceerd:
 - o Uitwerken van methodes om informatie en methodieken in te zamelen om het gebruik van actieve modi in Wallonië in kaart te brengen⁴;
 - o Naar een actieve en inclusieve mobiliteit in Wallonië: kwalitatieve analyse van de praktijken en het fietsgebruik door vrouwen⁵;
 - o Studie Gezondheid/Actieve Mobiliteit. (nog aan de gang)

BRUSSEL

- Net als Vlaanderen is het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest partner van de website fietssnelwegen.be (cyclostrades.be), een initiatief van de 5 provincies. Deze website geeft de ligging van fietssnelwegen weer en bevat eveneens een routeplanner zodat de burger zijn of haar route kan bepalen waarbij max. gebruik wordt gemaakt van fietssnelwegen. Bij fietssnelwegen die nog niet ingericht zijn, wordt zo veel mogelijk een alternatieve route aanbevolen.
- De *Mobility As A Service*-app Floya integreert deelfietsen in zijn aanbod, en ook een begin van routeplanner (die in een later stadium zal worden verbeterd).

⁴ Zie: *Élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie - Iweps*

⁵ Zie: *vers une mobilité active et inclusive en Wallonie : analyse qualitative des pratiques et usages de femmes - Iweps*

WALLONIE

- La mesure 3.1.2 du plan d'actions prévoit d'assurer le monitoring et l'évaluation de la politique cyclable afin de permettre d'évaluer l'évolution de la pratique du vélo, d'adapter les mesures mises en place au regard de la sécurité des usagers. Il est notamment prévu de mieux connaître l'usage du vélo au niveau qualitatif afin de suivre les facteurs qui influencent l'usage du vélo. Pour se faire, un observatoire des modes actifs a été mis en place et trois études lancées ces trois dernières années:
 - o Élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie⁴;
 - o Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie: analyse qualitative des pratiques et usages de femmes⁵ ;
 - o Étude Santé/Mobilité active. (en cours)

BRUXELLES

- Comme la Flandre, la région de Bruxelles-capitale est partenaire du site web *fietssnelwegen.be* (cyclostrades.be), une initiative des cinq provinces flamandes. Ce site web indique l'emplacement des cyclostrades et comprend également un planificateur d'itinéraires permettant aux citoyens de déterminer leur itinéraire en utilisant le maximum de cyclostrades. Pour les cyclostrades qui ne sont pas encore aménagées, un itinéraire alternatif est recommandé dans la mesure du possible.
- L'application de *Mobility As A Service* Floya intègre des vélos partagés dans son offre, ainsi qu'un début de planificateur d'itinéraires (qui sera amélioré ultérieurement).

⁴ Voir: *Élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie - Iweps*

⁵ Voir: *vers une mobilité active et inclusive en Wallonie : analyse qualitative des pratiques et usages de femmes - Iweps*

VLAANDEREN

- Om het fietsbeleid binnen de lokale besturen te ondersteunen en te versterken is de inbreng vanuit het kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen essentieel. Via de kennisbank (kennisdeling *best practices*), de studiedagen en lerende netwerken, de onderzoeksprogramma's en medeorganisatie van het Fietsforum, krijgen lokale besturen de nodige incentives aangereikt om samen met de Vlaamse overheid en andere stakeholders versterkt in te zetten op de doelstellingen zoals omschreven in het Regeerakkoord en het Masterplan Fiets (in opmaak).
- Met de Leerstoel Fiets willen de Vlaamse overheid en de UGent het ambitieuze Vlaamse fietsbeleid versterken met academische kennis en inzichten. De Leerstoel Fiets ging op 1 december 2023 van start binnen de vakgroep Geografie van de faculteit Wetenschappen van de UGent en zal drie jaar lopen.
- Om het verkeer veiliger, vlotter, duurzamer en comfortabeler te maken voor alle weggebruikers werkt *Mobilidata* innovatieve, technologische verkeersoplossingen uit. In samenspraak met verschillende onderzoekers en ontwikkelaars bepaalde *Mobilidata* 5 categorieën met in totaal 31 verkeersoplossingen. Dataverzameling en -deling vormt hier de basis voor een tweerichtingscommunicatie tussen intelligente weginfrastructuur en weggebruiker. Het gebruik van ivri's (intelligente verkeersregelinstallaties) om fietsers te detecteren en prioriteren wordt verder uitgerold. *Sway* is de innovatieve app voor fietsers en voetgangers.
- Vlaanderen is ook partner van de website fietssnelwegen.be, een initiatief van de 5 provincies. Deze website geeft de ligging van fietssnelwegen weer en bevat eveneens een routeplanner zodat de burger zijn

FLANDRE

- Afin de soutenir et de renforcer la politique cyclable au sein des administrations locales, la contribution du centre d'expertise *Fietsberaad Vlaanderen* est essentielle. Grâce à la banque de connaissances (partage de bonnes pratiques), aux journées d'étude et réseaux d'apprentissage, aux programmes de recherche et à la co-organisation du *Fietsforum*, les autorités locales reçoivent les incitations nécessaires pour collaborer avec le gouvernement flamand et d'autres parties prenantes, en vue de renforcer les objectifs définis dans l'accord de gouvernement et le Plan directeur vélo (en cours d'élaboration).
- Avec la Chaire Vélo (*Leerstoel Fiets*), le gouvernement flamand et l'Université de Gand (*UGent*) souhaitent renforcer la politique cyclable ambitieuse de la Flandre grâce à des connaissances et analyses académiques. La Chaire Vélo a débuté le 1^{er} décembre 2023 au sein du département de Géographie de la Faculté des Sciences de l'*UGent* et se déroulera sur une période de trois ans.
- Afin de rendre la circulation plus sûre, fluide, durable et confortable pour tous les usagers de la route, *Mobilidata* développe des solutions de mobilité innovantes et technologiques. En concertation avec divers chercheurs et développeurs, *Mobilidata* a défini 5 catégories regroupant un total de 31 solutions de mobilité. La collecte et le partage de données constituent la base d'une communication bidirectionnelle entre les infrastructures routières intelligentes et les usagers. L'utilisation des feux de signalisation intelligents (IVRI) pour détecter et prioriser les cyclistes est en cours d'extension. *Sway* est l'application innovante destinée aux cyclistes et aux piétons.
- La Flandre est également partenaire du site web fietssnelwegen.be, une initiative des cinq provinces flamandes. Ce site web indique l'emplacement des cyclostrades et comprend également un planificateur

of haar route kan bepalen waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van fietssnelwegen. Tot op heden eindigen de fietssnelwegen steeds bij de grens, dus hier is potentieel om dit verder uit te breiden met aansluitingen op fietssnelwegen in de buurlanden of aangrenzende gewesten.

C. Wat het grensoverschrijdend fietsen betreft:

NEDERLAND

- C1: Dit is in lijn met de FietsRoadmap die gelanceerd is in 2022 met de Beneluxlanden en Noordrijn-Westfalen.
- C1: Onduidelijk waarom de Baltische staten worden genoemd. Daar is geen grensoverschrijdend fietsverkeer mee mogelijk.
- C2: In grensregio's werken nationale en decentrale overheden samen om een goed aaneengeschakeld fietsnetwerk te ontwikkelen. Dit omvat de afstemming van fietspaden, het verbeteren van bewegwijzering en het delen van gegevens over fietsveiligheid. In lijn met de FietsRoadmap van de Benelux werkt ook het Benelux Secretariaat-Generaal om grensoverschrijdende samenwerking te bevorderen.
- C3: In Nederland wordt gewerkt aan een landelijk netwerk van doorfietsroutes. Deze routes zijn erop gericht om snel en zonder barrières te kunnen fietsen tussen steden en kernen. Het Rijk stimuleert de aanleg van doorfietsroutes met cofinanciering.

In Nederland zijn daarnaast voor recreatieve fietsers landelijke fietsknooppuntennetwerken (LF-routes) die een samenhangend fietsroutenetwerk vormen, met duidelijke bewegwijzering en goed aangegeven knooppunten waar fietsers van route

d'itinéraires permettant aux citoyens de déterminer leur itinéraire en utilisant le maximum de cyclostrades. Jusqu'à présent, les cyclostrades se terminent toujours à la frontière. Il est donc possible d'élargir ce service en le reliant aux autoroutes cyclables des pays voisins ou des régions limitrophes.

C. Concernant le cyclisme transfrontalier:

PAYS-BAS

- C1: Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la feuille de route Vélo lancée en 2022 avec les pays du Benelux et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie.
- C1: Nous ne savons pas exactement pourquoi les États baltes sont mentionnés. En effet, il n'y a pas de circulation transfrontalière de vélos avec ces pays.
- C2: Dans les régions frontalières, les pouvoirs publics nationaux et décentralisés collaborent pour développer un réseau cyclable bien connecté. Il s'agit notamment de relier les différentes pistes cyclables, d'améliorer la signalisation routière et de partager des données sur la sécurité des cyclistes. Conformément à la feuille de route Vélo du Benelux, le Secrétariat général Benelux s'efforce également de promouvoir la coopération transfrontalière.
- C3: Un réseau national de pistes cyclables ininterrompues est en cours de construction aux Pays-Bas. Ces itinéraires visent à permettre aux cyclistes de circuler rapidement et sans obstacle entre les villages et les villes. L'État encourage la construction de ce genre de pistes cyclables par le biais de cofinancement.

En outre, pour les cyclistes amateurs aux Pays-Bas, les "*landelijke fietsknooppuntennetwerken*" (réseaux nationaux de pistes cyclables) (LF-routes) forment un réseau cohérent de pistes cyclables, munies d'une signalisation claire et d'intersections bien

kunnen wisselen. Deze routes zijn vaak ook gekoppeld aan regionale en lokale netwerken, zodat fietsers eenvoudig lange ritten kunnen plannen zonder dat ze verdwalen.

- C4: zie C2.
- C5: Nederland erkent het belang van het faciliteren van grensoverschrijdend gebruik van deelfietsen en decentrale overheden werken samen met partners in de Benelux en Noordrijn-Westfalen⁶.

LUXEMBURG

- Luxemburg, met een groeiend aantal grenswerkers van nu meer dan 160.000, is er vast van overtuigd dat de infrastructuur voor fietsers niet mag stoppen bij de landsgrenzen. Het creëren van grensoverschrijdende routes is essentieel om fietsen over de grenzen heen aan te moedigen en duurzame mobiliteit in de Grande Région te bevorderen. Enkele grensoverschrijdende projecten worden besproken onder D). Voor het beheer van deelfietsen zijn de gemeentelijke overheden of lokale verenigingen bevoegd, niet de nationale overheid.

WALLONIË

- Wallonië werkt samen met zijn gewestelijke en nationale burens in het kader van de uitrol van de RAVeL-netwerken, doorfietsroutes en EuroVelo.
- In Vlaanderen is zowel een functioneel als een toeristisch fietsroutenetwerk beschikbaar. Er wordt met de omliggende regio's en buurlanden afgestemd om deze routenetwerken ook grensoverschrijdend op elkaar te laten aansluiten.

⁶ Zie: JAARVERSLAG_2019_-_DEF_002.pdf

marquées permettant aux cyclistes de changer d'itinéraire. Bien souvent, ces pistes sont également reliées aux réseaux régionaux et locaux, ce qui permet aux cyclistes de planifier facilement de longues balades à vélo sans se perdre.

- C4: voir C2.
- C5: Les Pays-Bas reconnaissent l'importance de faciliter l'utilisation transfrontalière des vélos partagés et les pouvoirs publics décentralisés coopèrent dans ce cadre avec des partenaires du Benelux et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie⁶.

LUXEMBOURG

- Le Luxembourg, avec son nombre croissant de frontaliers, dépassant aujourd'hui 160.000 travailleurs, soutient fermement que les infrastructures pour cyclistes ne doivent pas s'arrêter aux frontières nationales. La création d'itinéraires transfrontaliers est essentielle pour encourager la pratique du vélo au-delà des frontières et promouvoir une mobilité durable dans la Grande Région. Quelques projets transfrontaliers sont évoqués sous le chapitre D). Concernant le vélo partagé, sa gestion relève de la compétence d'autorités communales ou d'associations locales, et non de l'État.

WALLONIE

- La Wallonie travaille avec ses voisins régionaux et nationaux dans le cadre du développement des réseaux RAVeL, cyclostrades, EuroVélo.
- En Flandre, il existe un réseau de pistes cyclables fonctionnel de même qu'un réseau de pistes cyclables touristique. Il y a une coordination avec les régions voisines et les pays limitrophes, afin de relier ces réseaux par-delà les frontières.

⁶ Voir : JAARVERSLAG_2019_-_DEF_002.pdf

- Zie ook hierboven rond de website fietssnelwegen.be

BRUSSEL

- Naast de intergewestelijke samenwerking rond fietssnelwegen/cyclostrades (zie hierboven) werd in 2023 ook het knooppuntennetwerk ingericht dat naadloos aansluit bij de netwerken in het omringende Vlaanderen. Ook de Euroveloroute 5 werd in het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest bewegwijzerd. De functionele routes van het Gewestelijk fietsroutenetwerk werden eveneens afgestemd op de Vlaamse functionele routes.
- Een samenwerking met Beliris (de federale overheid) en Vlaanderen (via zijn agentschap de Werkvennootschap die werkt rond de Grote Ring), zorgt voor een samenhang van de ingrepen, om doodlopende infrastructuur te vermijden.

VLAANDEREN

- In Vlaanderen is zowel een functioneel als een toeristisch fietsroutenetwerk beschikbaar. Er wordt met de omringende regio's en buurlanden afgestemd om deze routenetwerken ook grensoverschrijdend op elkaar te laten aansluiten.
- In opvolging van de Vlaams-Nederlandse Top van 1 april 2025 werken Vlaanderen en Nederland samen aan de afstemming van de fietssnelwegen, respectievelijk doorfietsroutes tussen Vlaanderen en Nederland. De beide ministeries, betrokken provincies, Fietsersbonden en Fietsberaad Vlaanderen maakten op een startoverleg concrete werkafspraken om dit verder uit te bouwen.

- Voir aussi le site web fietssnelwegen.be

BRUXELLES

- Outre la coopération interrégionale sur les cyclostrades (voir ci-dessus), le réseau des points-nœuds, qui se rattache parfaitement aux réseaux flamands tout autour, a également été introduit en 2023. L'Euroveloroute 5 a également été balisée dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les itinéraires fonctionnels du réseau régional de pistes cyclables ont également été coordonnés avec les itinéraires fonctionnels flamands.
- Une collaboration avec Beliris (autorités fédérales) et la Flandre (par l'intermédiaire de son agence, De Werkvennootschap, qui travaille autour du Grand Ring), assure la cohérence des interventions afin d'éviter les infrastructures discontinues.

FLANDRE

- En Flandre, un réseau cyclable fonctionnel et touristique est disponible. Des concertations sont menées avec les régions voisines et les pays limitrophes afin de garantir que ces réseaux s'emboîtent également au-delà des frontières.
- Suite au Sommet flamand-néerlandais du 1^{er} avril 2025, la Flandre et les Pays-Bas collaborent pour harmoniser les autoroutes cyclables, c'est-à-dire les routes continues pour cyclistes entre la Flandre et les Pays-Bas. Les deux ministères, les provinces concernées, les associations de cyclistes et le Fietsberaad Vlaanderen ont établi, lors d'une réunion de lancement, des accords de travail concrets pour poursuivre le développement de ce réseau.

D. Wat de gezamenlijke aanpak naar hogere overheden toe betreft:

NEDERLAND

- D1: De Staatssecretaris van I&W heeft toegezegd zich in te zetten om financiering voor grensoverschrijdende fietsinfra mogelijk te houden in het volgende Interreg programma, wat onderdeel is van het EFRO-fonds⁷.
- D2: Dit is in lijn met de European Declaration on Cycling, Chapter VI⁸, die Nederland ondertekent heeft. Er wordt nog onderzocht in hoeverre Nederland actief kan pleiten voor een Europees industrieel beleid met een bijzondere focus op de fietsindustrie.
- D3: Er is geen specifiek beleid op fietsbatterijen, Nederland richt zich in brede zin op het versterken van haar en de Europese autonomie op het gebied van batterijtechnologie.

Nederland erkent het belang van het versterken van de Europese autonomie op het gebied van batterijtechnologie, een sleuteltechnologie voor de energie- en mobiliteitstransitie. De Rijksoverheid heeft de Nederlandse Batterijstrategie⁹ opgezet waarin verschillende departementen en andere overheidsorganisaties samenwerken.

LUXEMBURG

- De Luxemburgse nationale overheid neemt verder deel aan tal van projecten voor fietsers die medegefinancierd worden door Interreg en gericht zijn op het creëren van

⁷ Zie: Kamerbrief toezegging grensoverschrijdende fietsinfrastructuur.

⁸ Zie: *European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf* (europa.eu)

⁹ Zie: Kamerbrief over voortgang strategische aanpak batterijen 2023 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

D. Concernant l'approche conjointe envers les autorités supérieures:

PAYS-BAS

- D1: Le Secrétaire d'État à l'Infrastructure et à la gestion des Voies navigables s'est engagé à faire en sorte que le financement des infrastructures cyclables transfrontalières reste possible dans le cadre du prochain programme Interreg, qui fait partie du Fonds européen de développement régional (FEDER)⁷.
- D2: Ceci est conforme à la Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo, chapitre VI⁸, que les Pays-Bas ont signée. La question de savoir dans quelle mesure les Pays-Bas peuvent plaider activement en faveur d'une politique industrielle européenne axée sur l'industrie du cyclisme est encore à l'étude.
- D3: Il n'existe pas de politique spécifique concernant les batteries de vélos, mais les Pays-Bas s'attachent à renforcer leur autonomie et celle de l'Europe dans le domaine de la technologie des batteries.

Les Pays-Bas reconnaissent l'importance de renforcer l'autonomie européenne dans le domaine de la technologie des batteries, une technologie clé pour la transition énergétique et la mobilité. Le gouvernement a mis en place la stratégie néerlandaise en matière de batteries (*Nederlandse Batterijstrategie*)⁹, dans le cadre de laquelle différents départements et d'autres organisations gouvernementales travaillent ensemble.

LUXEMBOURG

- L'État luxembourgeois continue de participer à de nombreux projets pour cyclistes cofinancés par Interreg et visant à créer des itinéraires cyclables transfrontaliers

⁷ Voir : Kamerbrief toezegging grensoverschrijdende fietsinfrastructuur.

⁸ Voir : *European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf* (europa.eu)

⁹ Voir : Kamerbrief over voortgang strategische aanpak batterijen 2023 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

veilige grensoverschrijdende fietsroutes. Voorbeelden hiervan zijn de verbinding van Russange (FR) naar Belval (LU), de verbinding van Aarlen (BE) naar Windhof (LU) en de grensoverschrijdende voetgangers-fietsroute van 28 km tussen stations in België, Frankrijk en Luxemburg (Messancy, Athus, Longwy, Pétange en Rodange). Luxemburg heeft geen fietsindustrie en zijn steun voor het bevorderen van “Europese strategische autonomie op het vlak van batterijtechnologie” kan slechts minimaal zijn.

WALLONIË

- Wallonië is betrokken in verschillende INTERREG-projecten, met name voor de aanleg van een doorfietsroute Aarlen – Steinfort – Luxemburg, of nog fietsverbindingen van het type AITIMI (Ardennen Fietsroutes Mobiliteit Infrastructuur) of Ardenne cyclo, zowel als in het INTERREG VI-project van de Eurometropool van fietsverbindingen tussen Rijsel, Moeskroen en Kortrijk.
- In samenwerking met Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft Wallonië de PNRR-financiering (herstellen veerkrachtplan) binnengehaald voor de aanleg van 2 transgewestelijke doorfietsroutes die Wallonië aan Brussel-Hoofdstad verbinden via Vlaanderen: de doorfietsroute E411-N4 die Louvain-la-Neuve met Waver – Overijse en Brussel (F204 – C204) verbindt, en de doorfietsroute N275 (doortrekking van de C205-F205).
- Nog andere projecten liggen op tafel maar de budgetprogrammeringen moeten nog worden bevestigd.

VLAANDEREN

- Vlaanderen heeft reeds een uitgebreide ervaring inzake projecten die gefinancierd werden met EFRO-middelen. Het betrof hier de aanleg van kunstwerken (fietsbruggen/fietstunnels) op fietssnelwegen. De

sécurisés. A titre d'exemple, on peut citer le raccord de Russange (F) à Belval (L), le raccord d'Arlon (B) au Windhof (L) ou encore l'itinéraire cyclo-piéton transfrontalier de 28 km entre les gares du territoire belgo-franco-luxembourgeois (Messancy, Athus, Longwy, Pétange et Rodange). En ce qui concerne l'industrie du vélo, le Luxembourg n'en possède pas et son soutien en matière de promotion de “l'autonomie stratégique européenne en matière de technologie des batteries” ne saurait être que marginal.

WALLONIE

- La Wallonie est impliquée dans plusieurs projets INTERREG, notamment la réalisation d'une cyclostrade Arlon – Steinfort – Luxembourg, ou des projets de liaisons cyclables de type AITIMI ou Ardenne cyclo, ainsi que dans le projet INTERREG VI de l'Eurométropole de liaisons cyclables entre Lille, Mouscron et Courtrai.
- En collaboration avec la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale, la Wallonie a le financement PNRR pour la réalisation de 2 cyclostrades transrégionales connectant la Wallonie à Bruxelles-Capitale en passant par la Flandre: la cyclostrade E411-N4 connectant Louvain-la-Neuve à Wavre – Overijse et Bruxelles (F204 – C204), et la cyclostrade de la N275 (continuité de la C205-F205).
- D'autres projets sont également sur la table mais les programmations budgétaires doivent être confirmées.

FLANDRE

- La Flandre a déjà une grande expérience des projets financés par les fonds FEDER. Il s'agissait ici de la construction d'ouvrages d'art (ponts et tunnels cyclables) sur les cyclostrades. L'expérience peut être

ervaring kan met andere regio's en landen uitgewisseld worden om hen te ondersteunen bij dergelijke projectoproepen of om een gezamenlijke oproep uit te werken voor grensoverschrijdende kunstwerken of fietsinfrastructuur (bvb in het kader van de grensoverschrijdende fietssnelwegen/doorfietsroutes tussen VL en NL – cfr supra).

BRUSSEL

- In het verleden deed het Brussels Hoofdstedelijk-Gewest reeds een beroep op EFRO-middelen voor het aanleggen van fietsinfrastructuur. Ook de middelen van het relancefonds worden hiervoor ingezet.

E. Wat de gezamenlijke aanpak naar gedecentraliseerde overheden toe betreft:

NEDERLAND

- In het algemeen, zie *Tour de Force*.¹⁰
- E1: Nederland zet zich in om een nationaal ondersteuningsprogramma op te zetten om de urban nodes te ondersteunen bij het maken van de SUMP's. Een belangrijk onderdeel van dit programma is kennisdeling.
- E2: Overheden nemen verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren op plaatsen met intens fietsverkeer, met name binnen bebouwde kommen, om de gezondheid van fietsers te beschermen en het risico op schadelijke gevolgen van vervuilde lucht te verminderen. Veel steden implementeren milieuzones of zero-emissie zones (ZEZ) waar voertuigen die boven een bepaalde uitstootnorm vallen, niet mogen rijden. Dit zorgt ervoor dat er minder vervuilde voertuigen in de binnenstad komen, wat direct bijdraagt aan een schonere lucht voor fietsers en andere weggebruikers. In algemene zin is voor de verbetering van de luchtkwaliteit in 2020 het Schone Lucht

¹⁰ Zie: *Tour de Force*

partagée avec d'autres régions et pays afin de les soutenir dans de tels appels à projets ou d'élaborer un appel conjoint pour des ouvrages d'art ou des infrastructures cyclables transfrontaliers (par exemple, dans le cadre des autoroutes cyclables transfrontalières / routes continues pour cyclistes entre la Flandre et les Pays-Bas – cf. supra).

BRUXELLES

- La Région de Bruxelles-Capitale a déjà utilisé par le passé des fonds FEDER pour aménager des infrastructures cyclables. Les ressources du fonds pour la relance sont également utilisées à cette fin.

E. Concernant l'approche conjointe envers les pouvoirs publics décentralisés:

PAYS-BAS

- En général, voir: *Tour de Force*.¹⁰
- E1: Les Pays-Bas se sont engagés à mettre en place un programme de soutien national pour aider les nœuds urbains à réaliser les PMUD. Le partage des connaissances représente un élément essentiel de ce programme.
- E2: Les pouvoirs publics prennent diverses mesures pour améliorer la qualité de l'air dans les endroits où le trafic cycliste est intense, en particulier dans les agglomérations, afin de protéger la santé des cyclistes et de réduire le risque d'effets néfastes de l'air pollué. De nombreuses villes mettent en place des zones environnementales ou des zones à zéro émission (ZEZ) interdisant la circulation des véhicules dépassant une certaine norme en matière d'émissions. Cela entraîne une réduction du nombre de véhicules polluants dans le centre-ville, contribuant ainsi directement à assainir l'air pour les cyclistes et les autres usagers de la route. D'une manière générale,

¹⁰ Zie: *Tour de Force*

Akkoord afgesloten. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Inmiddels hebben alle 12 provincies en meer dan 100 gemeenten het akkoord getekend.

- E3: In Nederland werken wegbeheerders zoveel mogelijk volgens de richtlijnen van kennisplatform CROW. Zo zijn er diverse richtlijnen opgesteld om een kruispunt veilig in te richten. De richtlijnen hebben geen wettelijke status. Mits goed onderbouwd kunnen wegbeheerders hiervan afwijken. Een aantal van deze kruispuntmaatregelen wordt vanuit het Nederlandse Rijk financieel ondersteund via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid¹¹.
- E4: De nationale overheid investeert gezamenlijk met decentrale overheden in uitbreiding van fietsparkeerplaatsen bij belangrijke stations en OV-hubs. Dit gebeurt op veel treinstations, tram- en busstations, waar fietsenrekken, fietsenstallingen en fietsenparkeergebouwen worden toegevoegd om te voldoen aan de groeiende vraag naar veilige fietsparkeerplekken. Bij drukke stations wordt vaak gekozen voor ondergrondse of overdekte fietsenstallingen die beschermd zijn tegen weersomstandigheden en die fietsen ook beter beveiligen tegen diefstal. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets¹² wordt onder ambitie 1 aangegeven dat het doel is om alle stations in Nederland van een goede fietsenstalling te voorzien.

un accord relatif à l'air pur (*Schone Lucht Akkoord*) a été conclu en 2020. Il s'agit d'un accord entre l'État, les provinces et un grand nombre de communes. Ensemble, les parties participantes visent à obtenir un gain de santé d'au moins 50 % à l'horizon 2030 par rapport à 2016. Entre-temps, les 12 provinces et plus de 100 communes ont signé l'accord.

- E3: Aux Pays-Bas, les gestionnaires de routes suivent autant que possible les lignes directrices de la plateforme de connaissances CROW. Ainsi, plusieurs lignes directrices ont été élaborées pour concevoir une intersection de manière parfaitement sécurisée. Les lignes directrices n'ont pas de statut légal. Les gestionnaires de routes peuvent déroger à ces lignes directrices moyennant une bonne justification. Un certain nombre de ces mesures relatives aux intersections sont financées par l'État néerlandais dans le cadre du programme "Investeringsimpuls Verkeersveiligheid".¹¹
- E4: Le gouvernement investit conjointement avec les pouvoirs publics décentralisés dans l'augmentation du nombre de places de stationnement pour vélos dans les gares principales et les hubs de transport en commun. Cette initiative est mise en place dans de nombreuses gares ferroviaires, de tramway et de bus, où des supports pour vélos, des abris pour vélos et des bâtiments de stationnement pour vélos sont ajoutés pour répondre à la demande croissante d'espaces de stationnement sécurisés pour les vélos. Dans les gares très fréquentées, les autorités optent souvent pour des parkings à vélos souterrains ou couverts, qui sont protégés des intempéries et protègent mieux les vélos contre le vol. Le "Nationaal Toekomstbeeld Fiets"¹² (Vision d'avenir nationale en matière de vélo) indique, dans son ambition 1, que l'objectif est de doter toutes les gares des Pays-Bas de bons parkings pour les vélos.

¹¹ Zie: Home | *Investeringsimpuls Verkeersveiligheid*

¹² Zie: Kamerbrief over Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25 | Kamerstuk | [Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl)

¹¹ Zie: Home | *Investeringsimpuls Verkeersveiligheid*

¹² Zie: Kamerbrief over Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25 | Kamerstuk | [Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl)

LUXEMBURG

- De gemeenten zijn bevoegd voor het invoeren van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's). Hoewel de Luxemburgse nationale overheid geen SUMP's ontwikkelt, kan ze wel gebruikmaken van de analyses en *good practices* van plannen die in de Benelux-landen zijn opgesteld om haar eigen regionale mobiliteitsplannen te verrijken.
- Met betrekking tot maatregelen om de luchtkwaliteit in gebieden met veel fietsverkeer te verbeteren, moet worden benadrukt dat niet alleen fietsers, maar ook voetgangers hierbij gebaat zijn. Het zou daarom gepast zijn om voetgangers in de tekst op te nemen om een meer globale en inclusieve benadering van stadsplanning en duurzame mobiliteit te hanteren.
- Wat het beheer van verkeerslichten betreft, zou een betere inrichting het fietsen zeker veiliger en aantrekkelijker kunnen maken, maar dit is ook de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheden in de grote agglomeraties. Fietsparkeren blijft overigens een nationale prioriteit, zoals blijkt uit het feit dat stations en overstappunten systematisch zijn uitgerust met beveiligde kooien, in Luxemburg "Bikeboxes" genoemd.

FEDERAAL BELGIË

- Wat de faciliteiten voor reizigers met een fiets betreft biedt de NMBS, binnen de mogelijkheden van het beschikbare rollend materieel, de nodige ruimte voor vouwfietsen en gewone fietsen en zorgt ze ervoor dat ze vlot mee aan boord kunnen worden genomen waarbij de toegang wordt vergemakkelijkt door signaletica aan de buitenzijde en binnenin de trein. Ze verbindt zich er ook toe de fietscapaciteit in de loop van het openbaredienstcontract verder uit te breiden (cf. infra).

LUXEMBOURG

- La mise en place de Plans de Mobilité Urbaine Durable (SUMP) relève de la compétence des communes. Bien que l'État luxembourgeois ne développe pas de SUMP, il peut néanmoins s'appuyer sur les analyses et bonnes pratiques issues des plans réalisés dans le Benelux pour enrichir ses propres plans de mobilité régionaux.
- En ce qui concerne les mesures visant à améliorer la qualité de l'air dans les zones à fort trafic cycliste, il convient de souligner qu'elles ne bénéficient pas uniquement aux cyclistes, mais également aux piétons. Il serait donc pertinent d'inclure les piétons dans la formulation du texte afin d'adopter une approche plus globale et inclusive en matière d'aménagement urbain et de mobilité durable.
- Concernant la gestion des feux de circulation, un meilleur aménagement pourrait certainement améliorer la sécurité et l'attractivité des déplacements à vélo, mais cette responsabilité incombe également aux autorités communales des principales agglomérations. Par ailleurs, le stationnement pour vélos reste une priorité nationale, comme en témoigne l'équipement systématique des gares et pôles d'échanges en cages sécurisées, appelées "Bikebox" au Luxembourg.

BELGIQUE FÉDÉRALE

- Concernant les facilités pour ceux qui voyagent avec leur vélo, la SNCB prévoit, dans la mesure des possibilités du matériel roulant disponible, l'espace nécessaire pour les vélos pliants et les vélos classiques et veille à ce qu'ils puissent être aisément embarqués à bord, en facilitant l'accès par une signalisation à l'extérieur et à l'intérieur du train. Elle s'engage également à continuer à développer la capacité de transport de vélos au cours du contrat de service public (cf. ci-dessous). Les vélos pliants

Vouwfietsen die niet veel plaats innemen, kunnen gratis worden meegenomen.

- Wat de ontwikkeling van intermodale oplossingen en gecentraliseerde ticketing betreft wordt prioriteit gegeven aan de verkoop van producten die het parkeren in het station mogelijk maken (auto en fiets), vervoerbewijzen van andere openbaarvervoersoperatoren en, al naargelang de mogelijkheden, aan andere vervoersdiensten die beschikbaar zijn in het station (bv. deelvervoersmiddelen).
- Het openbaredienstcontract van de NMBS voorziet ook in een prestatie-indicator “Aantal parkeerplaatsen fietsen en auto’s”. Voor deze indicator zijn streefwaarden (horizon 2027 en 2032) opgenomen, net als jaarlijkse progressiewaarden die moeten gerespecteerd worden. Respecteert de NMBS deze doelstellingen niet, dient zij een malus te betalen, doet zij beter dan de vooropgestelde doelstelling krijgt zij een bonus.
- Hieronder vind je de meest recente informatie (en een zicht op de doelstellingen voor de komende jaren) wat betreft de indicator “parking fietsen”. De indicator geeft een beeld van de meting van het aantal parkeerplaatsen voor fietsen dat door de NMBS wordt beheerd. Het betreft een indicator die jaarlijks aan de FOD MV overgemaakt.¹³

peu encombrants peuvent être embarqués gratuitement.

- Pour ce qui est du développement de solutions intermodales et de billetterie centralisée, la priorité est donnée à la vente de produits permettant le stationnement à la gare (voiture et vélo), de titres de transport d’autres opérateurs de transport public et, selon les possibilités, d’autres services de transport disponibles à la gare (par exemple, des moyens de transport partagés).
- Le contrat de service public de la SNCB prévoit également un indicateur de performance “nombre de places de stationnement pour vélos et voitures”. Des valeurs cibles (horizon 2027 et 2032) sont incluses pour cet indicateur, de même que les valeurs de progression annuelle à observer. Si la SNCB ne respecte pas ces objectifs, elle doit payer un malus ; si elle fait mieux que l’objectif fixé, elle reçoit un bonus.
- Vous trouverez ci-dessous les dernières informations (et un aperçu des objectifs pour les années à venir) concernant l’indicateur “stationnement pour vélos”. L’indicateur montre la mesure du nombre de places de stationnement pour vélos gérées par la SNCB. Il s’agit d’un indicateur transmis annuellement au SPF Mobilité et Transports.¹³

Indicator “Aantal parkeerplaatsen voor fietsen (#)”	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Bovenwaarde (waarde erboven geeft recht op bonus)					130.725	131.775	137.025	142.275	147.525
Progressiewaarde					124.500	125.500	130.500	135.500	140.500
Bodemwaarde (waarde hieronder betekent het betalen van een malus)					118.275	119.225	123.975	128.725	133.475
Resultaat indicator	106.987	108.753	112.709	124.117	126.777				

- De NMBS voorziet 164.000 fietsparkingplaatsen in 2032, dit zijn 40.000 meer

- La SNCB prévoit 164.000 places de stationnement pour vélos en 2032, soit 40.000

¹³ Het resultaat voor het jaar 2024 is intussen ook voorhanden, nl. 127.868 parkeerplaatsen voor fietsen.

¹³ Le résultat pour l’année 2024 est désormais également disponible, à savoir 127.868 places de stationnement pour vélos.

sinds eind 2022. Tegen 2032 zullen 100% van alle Belgische station zullen minimum 6 fietsplaatsen hebben en 100 stations een aanbod hebben van beveiligde fietsparking naast de fietsparkings met vrije toegang.

WALLONIË

- E2: Eén van de doelstellingen van de Duurzame Stedelijke Mobiliteitsplannen en andere mobiliteitsplannen is om de overlast te verminderen (en dus de luchtvervuiling) die te wijten is aan de mobiliteit.
- E3: Er is momenteel geen systematische regulering met betrekking tot de fietsers op de gewestwegen. De regulering hangt vaak samen met de geometrie. Toch tracht de Waalse Overheidsdienst (met name voor de projecten inzake doorfietsroutes) in de meeste gevallen prioriteit te geven aan de fietsers zonder dat deze daarom moeten vragen (fietsen in alle rust indien het fietspad parallel aan de hoofdweg ligt, fietsdoorgang systematisch toegestaan voor kruising met een weg, ...). Vanzelfsprekend, indien een verplaatsing van de fietsers niet cyclisch is voorzien om verschillende redenen (afwezigheid van compatibele voertuigen, ...) dan is er een drukknop. Voor de fietsen op de weg, gelet op de moeilijkheid om de fietsen te detecteren via inductielussen, ziet de Overheidsdienst Wallonië er over het algemeen op toe bewegingsdetectoren (radars) te voorzien of detecties per camera om het risico "om tegengehouden te worden" aan het rode licht te verminderen. Daarentegen is het vrij zeldzaam dat men fases heeft waarin alle fietsen of alle actieve modi door mogen om de risico's op conflicten met de afdraaiende voertuigen te verminderen en dat om verschillende redenen (algemene capaciteit van het kruispunt maar ook verhoging van de wachttijden van de actieve gebruikers).

de plus que le nombre disponible fin 2022. D'ici 2032, 100 % des gares ferroviaires belges disposeront d'au moins six places de stationnement pour vélos, et cent gares proposeront des parkings à vélos sécurisés en plus des parkings à vélos en libre accès.

WALLONIE

- E2: un des objectifs des PMUD et autres plans de mobilité que la Wallonie met en place, est en effet de réduire les nuisances (et donc la pollution de l'air) dues à la mobilité.
- E3: il n'y a actuellement pas de régulation systématique concernant les cyclistes sur les voiries régionales. La régulation dépend souvent de la géométrie. Cependant, dans la plupart des cas, le SPW essaye (notamment pour les projets de cyclostrades), de donner systématiquement la priorité aux cyclistes sans que ceux-ci doivent en faire la demande (passage au vert si parallèle à l'axe principal, traversées cyclables autorisées systématiquement avec les transversales ...). Bien entendu, si un mouvement cycliste n'est pas autorisé cycliquement pour diverses raisons (absence de véhicules compatibles ...), un bouton poussoir est prévu. Pour les vélos en voirie, vu la difficulté de détecter les vélos via des boucles inductives, le SPW veille en général à prévoir des détecteurs de mouvement (radars) ou des détections par caméra pour limiter le risque de "blocage" au feu rouge. Il est par contre assez rare d'avoir des phases tous vélos ou tous modes actifs afin de limiter les risques de conflits avec les véhicules qui tournent, et ce, pour plusieurs raisons (capacité générale du carrefour mais aussi augmentation du temps d'attente des usagers actifs).

- Wallonië is in contact met de NMBS om het aanbod fietsstallingen in de stations aan te passen. Er zijn investeringen gebeurd:
 - o via een gewestelijk trekkingsrecht van het Gemeentelijk Investeringsplan voor Actieve Mobiliteit en Intermodaliteit waarvoor alle gemeenten van Wallonië kwaliteitsvolle parkings kunnen aanleggen;
 - o via de operator TEC, kunnen de gemeenten fietsstallingen inrichten aan de bushaltes, met een subsidie van 80% van de kostprijs (100% voor een expressbus). Uit eigen initiatief zorgt de TEC zelf ook voor de uitrusting van een deel van zijn bushaltes.

BRUSSEL

- Het Brusselse SUMP (het GMP “*Good Move*”) werd bekroond met een Europese SUMP-award in 2020. Brussel werkt in Europees verband samen met andere steden rond kennisdeling en onder andere specifieke werkgroepen rond fietsen.
- Fietsers beschikken in Brussel over een Gewestelijk Fietsrouten netwerk (GFR) dat werd uitgetekend om de drukke verkeersaders te vermijden; meer algemeen zorgde de invoering van een LEZ vanaf 2018 voor een algemene verbetering van de luchtkwaliteit. Op de drukste aders daalde de concentratie NO₂ met 30%.
- Brussel Mobiliteit is bezig met alle verkeerslichten binnen het Gewest aan te sluiten op een centrale computer en probeert systematisch de conflicten tussen gebruikers weg te werken.
- In 2020 werd een *Masterplan* fietsparkeeren goedgekeurd, dat de behoeften qua fietsparking in kaart bracht voor de verschillende types verplaatsingen en bestemmingen. Het Brusselse Parkeeragentschap ontfermt zich over het uitrollen en beheren

- La Wallonie est en contact avec la SNCB afin d’adapter l’offre en stationnement vélo dans les gares. Des investissements sont réalisés dans les lieux d’intermodalité:
 - o via un droit de tirage régional “Plan d’Investissement Mobilité active et Intermodalité (PIMACI)” pour lequel l’ensemble des communes de Wallonie peuvent créer des parkings vélo de qualité;
 - o via l’opérateur TEC, les communes peuvent installer du stationnement vélo aux arrêts de bus, avec un subside de 80 % du coût (100 % au niveau d’une ligne express). D’initiative, le TEC équipe aussi lui-même une partie de ses arrêts de bus.

BRUXELLES

- Le PMUD de Bruxelles (le plan régional de mobilité “*Good Move*”) a reçu un prix européen (European SUMP award) en 2020. Dans le cadre européen, Bruxelles coopère avec d’autres villes autour du partage de connaissances et, entre autres, au sein de groupes de travail spécifiques sur le vélo.
- À Bruxelles, les cyclistes disposent d’un réseau d’itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui a été conçu pour éviter les artères très fréquentées ; plus généralement, l’introduction d’une LEZ à partir de 2018 a permis une amélioration globale de la qualité de l’air. Sur les artères les plus fréquentées, la concentration de dioxyde d’azote a diminué de 30 %.
- Bruxelles Mobilité est en train de connecter tous les feux de circulation de la Région à un ordinateur central et tente d’éliminer systématiquement les conflits entre les usagers.
- Un *Masterplan* stationnement vélo a été adopté en 2020, qui identifie les besoins en stationnement pour vélos pour les différents types de déplacements et de destinations. L’Agence bruxelloise du stationnement s’occupe de déployer et de gérer des

van bewaakte stallingen op strategische plaatsen en woonwijken.

parkings surveillés dans des endroits stratégiques et des zones résidentielles.

VLAANDEREN

- Kennis over duurzame stedelijke mobiliteitsplannen wordt gedeeld via het kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid werkt aan de uitrol van conflictvrije verkeerslichten in Vlaanderen.
- De uitrol van Hoppinpunten in Vlaanderen is volop bezig. Op deze Hoppinpunten wordt sterk ingezet op de overstap tussen diverse vervoersmodi, inclusief deelfietsen. Veilige fietsenstallingen maken er deel van uit.
- Aan halteplaatsen van De Lijn en (in samenwerking met andere overheden) de NMBS wordt het aanbod aan fietsenstallingen uitgebreid.

F. Wat de verkeersregels betreft:

NEDERLAND

- F1: Snelheid in het verkeer is een van de beleidsthema's binnen het SPV. Gemeenten kunnen als verantwoordelijke wegbeheerders binnen de bebouwde kom gebruik maken van hulpmiddelen rond snelheden en het veilig en uniform inrichten van infrastructuur. Zo is er een Afwegingskader 30 km/u¹⁴ en biedt het Rijk financiële ondersteuning aan gemeenten voor infrastructurele maatregelen op wegen binnen de bebouwde kom, zoals een geloofwaardige inrichting van 30 km/u wegen, via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.
- F2: Veilige infrastructuur is een van de beleidsthema's binnen het SPV. Met de

FLANDRE

- Les connaissances sur les plans de mobilité urbaine durable sont partagées via le centre d'expertise *Fietsberaad Vlaanderen*.
- L'Agence des routes et de la circulation du gouvernement flamand travaille à la mise en place de feux de circulation "sans conflit" en Flandre.
- Le déploiement des *Hoppinpunten* en Flandre est en cours. Ces points de correspondance mettent fortement l'accent sur le transfert entre différents modes de transport, y compris les vélos partagés. Des parkings sécurisés pour vélos en font partie intégrante.
- Aux arrêts de De Lijn et, en collaboration avec d'autres autorités, de la SNCB, l'offre de parkings pour vélos est élargie.

F. Concernant les règles de circulation:

PAYS-BAS

- F1: La vitesse dans le trafic est l'un des thèmes stratégiques au sein du SPV. Les communes, en tant gestionnaires des routes responsables dans les agglomérations, peuvent utiliser des outils relatifs aux vitesses et la conception sûre et uniforme des infrastructures. Ainsi, il existe un cadre d'évaluation 30 km/h¹⁴ et le gouvernement propose un soutien financier aux communes pour des mesures d'infrastructure sur les routes dans les agglomérations, telles qu'une conception crédible des routes à 30 km/h, par le biais du "Investeringsimpuls Verkeersveiligheid".
- F2: La sécurité des infrastructures est l'un des thèmes stratégiques du SPV.

¹⁴ Zie: Afwegingskader 30 km/h | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹⁴ Zie: Afwegingskader 30 km/h | Rapport | Rijksoverheid.nl

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid worden decentrale overheden financieel ondersteund bij het nemen van infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van een veilige fietsinfrastructuur. Voor de afweging van een veilige maximumsnelheid kunnen gemeenten gebruik maken van het Afwegingskader 30 km/u. Decentrale overheden die willen handhaven via flitspalen kunnen hiervoor een aanvraag doen bij het OM.

- F3: In Nederland mogen fietsers met zijn tweeën naast elkaar fietsen, mits geen hinder wordt veroorzaakt voor andere verkeersdeelnemers.
- F4: Dit is in lijn met de Benelux Fiets-Roadmap. Het Benelux-secretariaat geeft aan een dialoog op te willen zetten met spoorwegondernemingen om praktische problemen en mogelijke verbeteringen te bespreken.
- F5: Nederland erkent het potentieel van speedpedelecs.
- F6: Nederland heeft regels voor de speedpedelec opgesteld¹⁵.

LUXEMBURG

- In 2023 presenteerde het MMTP (*Ministère de la mobilité et des travaux publics*) nieuwe ministeriële richtlijnen die de aanbevelingen bundelen die van toepassing zijn op het afremmen van het verkeer binnen de bebouwde kom.¹⁶ Verkeersafremming binnen de bebouwde kom wordt bereikt met een reeks maatregelen die zijn bedoeld om de snelheid en het volume van het gemotoriseerd verkeer op een bepaalde locatie te verminderen, terwijl burgers voor korte trajecten aantrekkelijke alternatieven voor de auto worden aangeboden. Het doel is

Grâce au programme “Investeringsimpuls Verkeersveiligheid”, les pouvoirs publics décentralisés reçoivent un soutien financier pour des mesures d’infrastructure, telles que la construction d’infrastructures cyclables sûres. Lorsqu’elles envisagent de fixer une limite de vitesse sûre, les communes peuvent s’appuyer sur le cadre de référence (Afwegingskader) de 30 km/h. Les pouvoirs publics décentralisés qui souhaitent contrôler le respect des règles au moyen de radars peuvent s’adresser au Ministère public à cette fin.

- F3: Aux Pays-Bas, les cyclistes sont autorisés à rouler deux par deux côte à côte, à condition de ne pas gêner les autres usagers de la route.
- F4: Ceci est conforme à la feuille de route Vélo du Benelux. Le Secrétariat général du Benelux souhaite établir un dialogue avec les entreprises ferroviaires afin de discuter des problèmes pratiques et des améliorations possibles.
- F5: Les Pays-Bas reconnaissent le potentiel des speedpedelecs.
- F6: Les Pays-Bas ont établi des règles pour le speedpedelec¹⁵.

LUXEMBOURG

- En 2023, le MMTP (Ministère de la mobilité et des travaux publics) a présenté les nouvelles lignes directrices ministérielles regroupant les recommandations applicables en matière d’apaisement de la circulation à l’intérieur des agglomérations.¹⁶ L’apaisement de la circulation à l’intérieur des agglomérations sera atteint par le biais de la mise en œuvre d’un ensemble de mesures visant à réduire la vitesse et le volume du trafic motorisé à un certain endroit, tout en offrant aux citoyens et citoyennes des alternatives attractives à

¹⁵ Zie: *Regels voor speedpedelecs* | Voertuigen op de weg | Rijksoverheid.nl

¹⁶ Zie: www.apaisement.lu

¹⁵ Zie: *Regels voor speedpedelecs* | Voertuigen op de weg | Rijksoverheid.nl

¹⁶ Voir: <http://www.apaisement.lu>

om de verkeersveiligheid te verbeteren, mensen aan te moedigen om te stappen en te fietsen en uitnodigende openbare ruimten te creëren, en zulks niet alleen in “gebieden met een ontwikkelde fiets- en wandelcultuur”. Daarom wordt voorgesteld deze verwijzing te schrappen.

- Bovendien is het niet helemaal logisch om de snelheid van één vervoersmiddel te beperken op plaatsen waar vaak verschillende weggebruikers aanwezig zijn. Daarom wordt voorgesteld om de bepalingen met betrekking tot gemotoriseerd verkeer onder F.1. ook te schrappen en alleen de uniformering van kruisingen mee te nemen.
- Bovendien is het MMTP van mening dat de bewoording “indien nodig” en de limiet van 30 km/u onder F.1. en F.2. overbodig zijn. Nu het doel is om de maximumsnelheid te verlagen, zou dit dus steeds nodig zijn. Zones of weggedeelten met lagere snelheden kunnen dan, afhankelijk van de omstandigheden, worden beperkt tot 30 km/u of 20 km/u (althans in Luxemburg).
- Luxemburg steunt het principe van geharmoniseerde regels tussen de Benelux-landen. Denk bijvoorbeeld aan fietsers die in groep rijden.
- Luxemburg vernieuwt ook voortdurend zijn rollend materieel om treinen te vervangen die niet veel fietsplaatsen hebben. In Luxemburg is het zelfs in de spits niet verboden om je fiets mee te nemen. Uniforme regels zijn daarom niet noodzakelijkerwijs op hun plaats, aangezien elk land vrij is om meer te doen als het dat wil. Daarom wordt voorgesteld om in plaats daarvan te verwijzen naar gemeenschappelijke minimumnormen.
- Aangezien het standpunt van Luxemburg over *speedpedelecs* en hun rol nog wordt uitgewerkt, kan punt F.5. als dusdanig niet worden meegenomen. Aangezien

l’utilisation de la voiture pour des trajets de courte distance. L’objectif est d’améliorer ainsi la sécurité routière, de favoriser la marche à pied, les déplacements à vélo et de créer des espaces publics accueillants, et ceci pas seulement dans “les régions où la culture de la bicyclette et de la marche est développée”. Il est donc proposé de supprimer cette mention.

- De plus, il n’est pas tout à fait cohérent de limiter la vitesse d’un seul mode de transport dans des endroits qui sont souvent fréquentés par différents usagers de la route. Il est donc proposé de supprimer également les dispositions relatives au trafic motorisé sous F1 et de se limiter à l’uniformisation des intersections.
- Par ailleurs, le MMTP considère que la mention “au besoin” et la limitation à 30 km/h dans les sous-chapitres F1 et F2 sont superflues. En effet, l’objectif étant de réduire la vitesse maximale autorisée, il y aurait donc toujours un besoin. Les zones ou tronçons de route à vitesse abaissée peuvent alors être limités, selon les circonstances, à 30 km/h ou 20 km/h (du moins au Luxembourg).
- Le Luxembourg soutient le principe de règles harmonisées entre pays du Benelux. Cela peut inclure p.ex. la circulation des cyclistes en groupe.
- Le Luxembourg vise également par le renouvellement permanent de son matériel roulant de remplacer les trains qui ne disposent pas beaucoup d’emplacements de vélos. Au Luxembourg, même aux heures de pointe, il n’est pas interdit d’embarquer son vélo. Des règles uniformes ne sont donc pas forcément de mise chaque pays étant libre de faire plus s’il le souhaite. Il est donc proposé de mentionner plutôt des standards minimaux communs.
- La position du Luxembourg sur les *speedpedelecs* et leur rôle étant en cours d’élaboration le point F.5 ne peut actuellement pas être inclus tel quel. Les conditions

de infrastructuuromstandigheden in Luxemburg fundamenteel verschillen van die in Vlaanderen en Nederland, kunnen de rol en de plaats van de *speedpedelec*, vooral waar het gaat om het gelijktijdig gebruik door voetgangers en fietsers van een groot deel van de fietsinfrastructuur in het Groothertogdom, maar moeilijk dezelfde zijn. Daarom wordt voorgesteld dat we ons beperken tot het punt met betrekking tot het streven naar heldere definities met het oog op meer gelijklopende regels (F.6.).

FEDERAAL BELGIË

- F3: De verkeersregels voor de fietsers in groep zijn overgenomen in artikel 43. In dit stadium lijkt het ons moeilijk deze regels te harmoniseren.¹⁷
- F6: In België vallen de *speedpedelecs* onder de categorie van de “bromfietsen klasse P”. Daar waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u, kunnen de gebruikers van *speedpedelecs* vrij kiezen om te rijden op de weg of op het fietspad (behalve wanneer het fietspad is aangeduid met een bord D10). Op locaties waar de snelheidsbeperking hoger ligt dan 50 km/u moeten de *speedpedelecs* het fietspad gebruiken. De *speedpedelecs* zijn gehouden de snelheidsbeperking van 30 km/u te respecteren.
- Op technisch niveau (homologatie) zijn de regels reeds geharmoniseerd. Toch zouden de verkeersregels ook meer geharmoniseerd moeten worden.

WALLONIË

- Wallonië geeft opleidingen en adviezen aan de wegbeheerders en aan de lokale verantwoordelijken die het wensen om te komen tot verkeersluwe verkeersstromen in de straten en wijken via

infrastructurelles étant fondamentalement différentes au Luxembourg qu’en Flandre ou aux Pays-Bas, le rôle et la place du *speedpedelec*, particulier en ce qui concerne la cohabitation entre piétons et cyclistes qui prévaut sur une grande partie des infrastructures cyclables au Grand-Duché, ne peut que difficilement être le même. Il est donc suggéré de se limiter au point visant à œuvrer en faveur de définitions claires en vue de règles plus uniformes (F.6.).

BELGIQUE FÉDÉRALE

- F3: Les règles de circulation pour les cyclistes en groupes sont reprises à l’article 43.¹⁷
- F6: En Belgique, les *speedelecs* entrent dans la catégorie des “cyclomoteurs classe P”. Là où la vitesse est limitée à 50 km/h, les utilisateurs de *speedelecs* peuvent librement choisir de circuler sur la chaussée ou sur la piste cyclable (sauf si la piste cyclable est indiquée par un panneau D10). Aux endroits où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, les *speedelecs* doivent emprunter la piste cyclable. Les *speedelecs* sont tenus de respecter les limitations de vitesse à 30 km/h.
- Au niveau technique (homologation), les règles sont déjà harmonisées. Cependant, les règles de circulation devraient elles aussi être plus harmonisées.

WALLONIE

- La Wallonie forme et conseille les gestionnaires de voiries et les responsables locaux qui le souhaitent à mettre en place une circulation apaisée dans les rues et

¹⁷ Zie: Code de la route

¹⁷ Zie: Code de la route

een operationele ondersteuning ((inter) gemeentelijk Mobiliteitsplan, Stedelijk Mobiliteitsplan,...), het ter beschikking stellen van strategische documenten.¹⁸

- Wallonië steunt de gemeenten financieel via verschillende gewestelijke steunregelingen waaronder een gewestelijk trekkingsrecht van het Gemeentelijk Investeringsplan voor Actieve Mobiliteit en Intermodaliteit waardoor alle gemeenten van Wallonië onder meer inrichtingen kunnen aanleggen om de wijken verkeersluw te maken.

BRUSSEL

- Het volledige Gewest werd in 2021 een “Stad 30”, met uitzondering van enkele grotere assen.
- Voor de inrichting van kruispunten werden twee specifieke vademecums opgesteld, rond klassieke kruispunten enerzijds en rotondes anderzijds.
- In Brussel werd een handboek opgesteld “de Juiste Fietsinfrastructuur op de Juiste Plek” dat een houvast biedt aan de wegbeheerders in het Gewest bij de keuze van fietsinrichtingen. Hierbij werd een beroep gedaan op expertise uit Nederland en Brusselse stakeholders.
- Een verkennende studie naar de plaats van de *Speed Pedelec* in stedelijk gebied werd uitgevoerd.

¹⁸ Zie: (N°42 : *Une circulation apaisée dans les villes et villages, cematheque_0052.pdf, cematheque_0051.pdf, cematheque_0054.pdf...*) en een technische ondersteuning (Zie: site van Sécuritéthèque, technische referentiesite ten behoeve van de beheerders, waarin het belang en de regels voor de invoering van de zone 30 (<https://securitheque.wallonie.be/trajectoire-vitesse/gerer-la-vitesse/amenagements-specifiques/zones-amenagements-specifiques/circulation-apaisee-la-zone-30>) Verkeersluw verkeer – Zone 30) worden gepresenteerd, maar ook de overige typen van inrichting die wijken en straten verkeersluwer maken zoals ontmoetingszones of voetgangerszones. Tegelijkertijd beschikt Sécuritéthèque over een *volledig dossier over de fietsinrichtingen* (afmetingen, keuze van de inrichting gelet op de verschillende criteria, specifieke fiches voor de verschillende categorieën van inrichting, beheer van kruispunten, ...).

quartiers via un soutien opérationnel (P(I) CM, PUM...), la mise à disposition de documents stratégiques.¹⁸

- La Wallonie soutient financièrement les communes via diverses aides régionales dont un droit de tirage régional “Plan d’investissement mobilité active et intermodalité (PIMACI)” permettant à l’ensemble des communes de Wallonie de mettre en place, entre autres, des aménagements permettant d’apaiser les quartiers.

BRUXELLES

- L’ensemble de la Région est devenu une “Ville 30” en 2021, à l’exception de quelques axes plus importants.
- Deux vademécums spécifiques ont été élaborés pour l’aménagement des carrefours, autour des carrefours classiques d’une part et des ronds-points d’autre part.
- À Bruxelles, un “Guide du bon aménagement au bon endroit” a été élaboré pour orienter les gestionnaires d’infrastructure de la Région dans le choix des aménagements cyclables. Pour ce faire, il a été fait appel à l’expertise des parties prenantes des Pays-Bas et de Bruxelles.
- Une étude exploratoire sur la place du *speedelec* dans les zones urbaines a été menée.

¹⁸ Voir : (N°42 : *Une circulation apaisée dans les villes et villages, cematheque_0052.pdf, cematheque_0051.pdf, cematheque_0054.pdf...*) et un soutien technique (Voir : site de la Sécuritéthèque, site technique de référence à l’attention des gestionnaires, qui présente l’intérêt et les règles de la mise en place de zones 30 (“<https://securitheque.wallonie.be/trajectoire-vitesse/gerer-la-vitesse/amenagements-specifiques/zones-amenagements-specifiques/circulation-apaisee-la-zone-30#a22a94f8-5f4d-4964-aaf5-3bf3c6743599>” Circulation apaisée – La zone 30) mais aussi des autres types d’aménagement permettant d’apaiser quartiers et rues comme les zones de rencontre ou les zones piétonnes. En parallèle, la Sécuritéthèque dispose d’un *dossier complet sur les aménagements cyclables* (dimensionnement, choix de l’aménagement en regard de divers critères, fiches spécifiques pour les différentes catégories d’aménagement, gestion des croisements...).

VLAANDEREN

- Snelheid binnen de bebouwde kom is de bevoegdheid van de lokale besturen (steden en gemeenten). In tal van steden in Vlaanderen wordt de zone 30 verder uitgebreid, al dan niet tot de hele bebouwde kom.
- Binnen het Vlaamse (en Belgische) fietsbeleid is er een ruime opvatting van het begrip “fiets”, waarbij de speedpedelec vaak gelijkgesteld wordt aan een fiets, bijvoorbeeld bij het gebruik van het fietspad of jaagpad, recht op fietsvergoeding, etc. Inzake de snelle technologische ontwikkeling vond eerder ook een Benelux rondetafelgesprek plaats over de rol, uitdagingen en plaats van de speedpedelec in het fietsbeleid.
- In Vlaanderen wordt sterk ingezet op aanleg van veilige fietsinfrastructuur door de infrastructuur aan te leggen volgens de richtlijnen van het Vademecum fietsvoorzieningen. Ook voor de subsidiëring van fietsinfrastructuur gelden de richtlijnen van het Vademecum. Het Vademecum fietsvoorzieningen werd opgemaakt door het Agentschap Wegen en Verkeer en Fietsberaad Vlaanderen in overleg met stakeholders en in ondersteuning van CROW, zodat ook de Nederlandse ervaring binnen dit document wordt gecapteerd.

G. Wat de technische voorschriften voor fietsen betreft:

NEDERLAND

- G1: Indien een dergelijke analyse wordt uitgevoerd, zal Nederland de wet- en regelgeving omtrent de verplichte uitrusting van fietsen in Nederland delen.
- G2: Nederland heeft hier een aanpak op ontwikkeld die momenteel wordt uitgevoerd. De aanpak behelst onder andere

FLANDRE

- La vitesse en agglomération relève de la compétence des autorités locales (villes et communes). Dans de nombreuses villes de Flandre, la zone 30 est progressivement étendue, parfois à l'ensemble de l'agglomération.
- Dans la politique cyclable flamande (et belge), la notion de “vélo” est interprétée de manière large, le speedpedelec étant souvent assimilé à un vélo, par exemple pour l'usage des pistes cyclables ou des chemins de halage, le droit à l'indemnité vélo, etc. Concernant l'évolution technologique rapide, une table ronde Benelux sur le rôle, les défis et la place du speedelec dans la politique cycliste a également eu lieu précédemment.
- La Flandre mise énormément sur l'aménagement d'infrastructures cyclables sûres en construisant des infrastructures conformes aux lignes directrices du vademécum sur les aménagements cyclables. Les lignes directrices du vademécum s'appliquent également au financement des infrastructures cyclables. Le vademécum sur les aménagements cyclables a été élaboré par l'Agence des Routes et de la Circulation (*Agentschap Wegen en Verkeer*) et le *Fietsberaad Vlaanderen*, en concertation avec les parties prenantes et en soutien à CROW, de sorte que l'expérience néerlandaise est également prise en compte dans ce document.

G. Concernant les prescriptions techniques pour les vélos:

PAYS-BAS

- G1: Si cette analyse est réalisée, les Pays-Bas partageront les lois et des règlements existants sur l'équipement obligatoire des vélos aux Pays-Bas.
- G2: Les Pays-Bas ont élaboré une approche à cet égard, qui est actuellement mise en œuvre. Cette approche comprend

markttoezicht, verkeershandhaving en communicatie naar de weggebruikers.

- G3: Nederland pleit voor een geharmoniseerd Europees kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs), waaronder fietsen met trapondersteuning. Nederland werkt verder samen met de Benelux aan een aanbeveling voor verkeersveiligheidsmaatregelen voor LEVs. Het Directiecomité Verkeer en Vervoer van de Benelux heeft op 4 november 2024 zijn steun uitgesproken voor verdere werkzaamheden rond een aanbeveling over het gebruik van LEVs in functie van de verkeersveiligheid.

LUXEMBURG

- G2: Het MMTP plaatst vraagtekens bij de relevantie en formulering van punt G.2. Volgens de huidige wetgeving in Luxemburg is elke fiets die ondersteuning blijft geven bij een snelheid van meer dan 25 km/u de facto een bromfiets, met alle bijbehorende regels (verplichte registratie, verplichte helm, enz.). Dit staat los van het feit of het al dan niet een *fatbike* of zelfs een *speedpedelec* betreft. In Luxemburg is het een overtreding om met een fiets met elektrische trapondersteuning met een snelheid van meer dan 25 km/u op een fietspad te rijden, net als het niet laten registreren van een dergelijk voertuig.
- Is de elektrische trapondersteuning evenwel beperkt tot 25 km/u en is de motor niet groter dan 250 W, dan wordt deze fiets met elektrische trapondersteuning gelijkgesteld met een klassieke fiets, ongeacht of het al dan niet een *fatbike* betreft. Dit punt moet daarom anders worden verwoord of worden geschrapt. Er moet ook aan worden herinnerd dat dit een overlap is met, en zelfs haaks staat op punt A.3, dat streeft naar een “brede” definitie van de fiets.

la surveillance du marché, le contrôle du trafic et la communication avec les usagers de la route.

- G3: Les Pays-Bas plaident pour un cadre européen harmonisé pour les véhicules légers électriques (LEV), y compris les vélos à assistance électrique. Les Pays-Bas collaborent également avec le Benelux à l'élaboration d'une recommandation relative aux mesures de sécurité routière pour les véhicules légers électriques. Le 4 novembre 2024, le Comité de direction Benelux Communications et Transport a exprimé son soutien à la poursuite des travaux sur une recommandation relative à l'utilisation des véhicules légers électriques en fonction de la sécurité routière.

LUXEMBOURG

- G2: Le MMTP s'interroge sur la pertinence et la formulation du point G.2. Selon la législation actuelle au Luxembourg, tout vélo qui continue à fournir une assistance à une vitesse supérieure à 25 km/h est de fait un cyclomoteur avec les règles qui en découlent (obligation d'immatriculation, casque obligatoire, etc.). Cela est indépendant du fait qu'il s'agisse d'un *fatbike*, voire un *speedpedelec*, ou non. Au Luxembourg, la conduite sur des pistes cyclables avec un vélo équipé d'une assistance électrique qui dépasse les 25 km/h est considéré comme infraction, tout comme le défaut d'immatriculation pour un tel véhicule.
- En revanche, si l'assistance électrique est limitée à 25 km/h et que le moteur ne dépasse pas 250 W, il s'agit d'un vélo à assistance électrique et il est assimilé au vélo classique, qu'il s'agisse d'un *fatbike* ou non. Ce point serait donc à reformuler ou à supprimer. À rappeler également qu'il y a là une redondance, voire une contradiction, avec le point A.3 visant une définition “large” de la bicyclette.

- Een punt dat zou kunnen worden toegevoegd is het niet toestaan van de verkoop van fietsen met trapondersteuning tot meer dan 25 km/u zonder dat deze geregistreerd zijn.

FEDERAAL BELGIË

- G2: Het lijkt ons inderdaad zinvol de categorisering van dit type voertuig te herzien maar ook na te denken over de uitrol van een universeel homologatiekader (ten minste op EU-niveau) voor de voortbewegings toestellen en *Personal Mobility Devices*. In de studie¹⁹ die door FKA TRL op verzoek van de EC is uitgevoerd wordt aanbevolen om een dergelijk (Europees) homologatiekader uit te werken met technische vereisten die onder meer op “*anti tampering*” zien. Het ligt nu op de weg van de Commissie om te reageren op de aanbevelingen van de studie die ze in opdracht heeft gegeven. Wij geven dus veeleer de voorkeur aan de goedkeuring van deze nieuwe normen op Europees veeleer dan op Benelux-niveau. Naast een eventuele concurrentievervalsing die dat met zich zou kunnen brengen, beschikken wij niet over voldoende expertise om deze technische voorschriften uit te werken zonder de ondersteuning van al onze Europese collega's.

WALLONIË

- De voorstellen van de Benelux hebben betrekking op normen inzake de kwaliteit van een product, wat valt onder de bevoegdheid van het federale niveau;
- Pilot “vrachtfiets” (fiets met een aanhangwagen van een maximale breedte van 1,20 meter bedoeld voor goederenvervoer) dat loopt sinds 3 jaar en daarover is een specifieke regelgeving in Wallonië opgesteld.

- Éventuellement un point à ajouter pourrait être de ne pas permettre la vente de cycles assistant au-delà de 25km/h sans qu'ils soient immatriculés.

BELGIQUE FÉDÉRALE

- G2: Il nous semble en effet opportun de revoir la classification de ce type de véhicules mais aussi de réfléchir au développement d'un cadre d'homologation universel (au minimum européen) pour les engins de déplacements et *Personal Mobility Devices*. L'étude¹⁹ menée par FKA TRL à la demande de la CE recommande de créer un tel cadre d'homologation (européen) avec des exigences techniques portant notamment sur “*l'anti tampering*”. Il revient maintenant à la Commission de réagir aux recommandations de l'étude qu'elle a commanditée. Nous privilégions donc plutôt l'adoption de ces nouvelles normes au niveau européen plutôt qu'au niveau Benelux. Outre l'éventuelle distorsion de concurrence que cela pourrait entraîner, nous ne disposons pas d'une expertise suffisante pour élaborer ces prescriptions techniques sans le soutien de tous nos collègues européens.

WALLONIE

- Les propositions du Benelux portent sur des normes relatives à la qualité d'un produit, ce qui relève de la compétence du fédéral;
- Projet pilote “Vélo cargo” (bicyclette munie d'une remorque d'une largeur maximum de 1,20 mètre destinée au transport des marchandises) en cours depuis trois ans et faisant l'objet d'une législation régionale spécifique.

¹⁹ Zie: FKA TRL studie van de Europese Commissie

¹⁹ Voir: FKA TRL étude (Commission Européenne)

BRUSSEL

- Na het proefproject van 2 jaar om bredere fietsaanhangwagens toe te laten ten behoeve van de fietslogistiek, werd deze bredere last opgenomen in het Gewestelijke wetgeving, die vanaf september 2026 in voege treedt.

VLAANDEREN

- Er liep een proefproject de voorbije 2 jaar om bredere fietsaanhangwagens toe te laten in het kader van fietslogistiek. Dit proefproject is verlengd tot en met 2027 en wordt geëvalueerd samen met het nieuwe proefproject Fietslogistiek XXL binnen VIL, het Vlaams Instituut voor de Logistiek.
- G2: Zoals Luxemburg aangeeft: er is geen 1 op 1-relatie tussen wattage/snelheid en “vorm” van de fiets. Anders te formuleren dus.

H. Wat aanpassingen aan de weginfrastructuur betreft:

NEDERLAND

- H2: Dit is een afweging die de wegbeheerders lokaal maken.
- H3: Deze aanbeveling is niet helder. Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met geharmoniseerde signalisatie.
- H4: Dit is een afweging die de wegbeheerders lokaal maken.

LUXEMBURG

- H1: Dit punt is het belangrijkste voor Luxemburg, omdat het gericht is op de veiligheid en het comfort van fietsers door te

BRUXELLES

- Après le projet pilote de deux ans visant à autoriser des remorques vélo plus larges au profit de la cyclo-logistique, cette charge plus large a été incluse dans la législation régionale, qui prend effet à partir de septembre 2026.

FLANDRE

- Un projet pilote a été déployé ces deux dernières années pour permettre l'utilisation de remorques vélo plus larges dans le cadre de la cyclo-logistique. Ce projet pilote est prolongé jusqu'en 2027 et est évalué en même temps que le nouveau projet pilote *Fietslogistiek XXL* au sein du VIL, l'Institut flamand pour la logistique.
- G2: Comme le souligne le Luxembourg, il n'existe pas de relation directe 1 :1 entre la puissance/vitesse et la “forme” du vélo. La formulation doit donc être adaptée autrement.

H. Concernant les modifications de l'infrastructure routière:

PAYS-BAS

- H2: Il s'agit d'une considération que les gestionnaires des routes prennent en compte au niveau local.
- H3: Cette recommandation n'est pas claire. Nous ne comprenons pas très bien ce qui est entendu par “signalisation harmonisée”.
- H4: Il s'agit d'une considération que les gestionnaires des routes prennent en compte au niveau local.

LUXEMBOURG

- H1: Ce point est le plus important pour le Luxembourg, car il met l'accent sur la sécurité et le confort des cyclistes en prévoyant

voorzien in gescheiden infrastructuur waar het gemotoriseerd verkeer sneller rijdt dan 30 km/u. Deze maatregel is essentieel om het gebruik van de fiets als dagelijks vervoermiddel voor alle leeftijdsgroepen aan te moedigen. Er wordt echter voorgesteld de formulering als volgt te wijzigen: "... in zones waar het volume gemotoriseerd verkeer te groot is om de gelijktijdige aanwezigheid van de fiets toe te staan of waar sneller dan 30 km/u mag worden gereden". Indien het verkeersvolume hoog is, betekent een maximumsnelheid van 30 km/u immers niet dat er geen fietsinfrastructuur nodig is.

- H3: Het doel is zeker lovenswaardig, maar het lijkt moeilijk om te streven naar volledig identieke bewegwijzering. Temeer omdat de algemene regels voor bewegwijzering worden geregeld d.m.v. internationale overeenkomsten en over het algemeen worden nageleefd voor fietsbewegwijzering. Het valt echter niet te ontkennen dat bepaalde verschillen, bijvoorbeeld bij de bewegwijzering van oversteekplaatsen, tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.
- H4: Dit punt is primair de verantwoordelijkheid van gemeenten in grote stedelijke agglomeraties, aangezien zij verantwoordelijk zijn voor het regelen van de verkeerslichten. Hun rol is daarom essentieel om conflicten tussen de verschillende weggebruikers te voorkomen en het verkeer vlot en veilig te laten doorstromen.

WALLONIË

- De regels voor de verkeerstekens vallen onder de federale bevoegdheid. De wegcode evolueert naar de code voor de openbare weg en de nieuwe verkeersborden zijn die van het Verdrag van Wenen.
- *Sécurithèque*²⁰ beschikt over een volledig dossier over fietsinrichtingen (afmetingen, keuze voor de inrichting afhankelijk van verschillende criteria, specifieke fiches voor

²⁰ Zie: <https://securitheque.wallonie.be/dossiers-thematiques/dossier-thematique-les-cyclistes>

des infrastructures séparées lorsque la circulation motorisée dépasse 30 km/h. Cette mesure est essentielle pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien pour toutes les catégories d'âge. Il est toutefois proposé de modifier la formulation comme suit: "... dans les zones où le volume de trafic motorisé est trop élevé pour permettre une cohabitation avec les vélos ou où il est autorisé à rouler à plus de 30 km/h". En effet si le volume de trafic est élevé, une vitesse maximale de 30 km/h ne permet pas pour autant de se passer d'infrastructure cyclable.

- H3: L'objectif du point H.3 est certes louable mais il semble difficile d'avoir comme objectif une signalisation totalement identique. Ce d'autant plus que les règles générales de la signalisation sont régies par les conventions internationales et sont globalement respectées pour la signalisation cyclable. Il est néanmoins indéniable que certaines différences, p.ex. dans la signalisation des traversées de chaussée, peuvent conduire à des situations dangereuses.
- H4: Ce point relève principalement de la responsabilité des communes dans les grandes agglomérations, car ce sont elles qui gèrent la régulation des feux de circulation. Leur rôle est donc essentiel pour éviter les conflits entre les différents usagers de la route et assurer une circulation fluide et sécurisée.

WALLONIE

- Les règles de signalisation sont de compétence fédérale. Le code de la route évolue vers le code de la voie publique et les nouveaux signaux sont ceux de la convention de Vienne.
- La *Sécurithèque*²⁰ dispose d'un dossier complet sur les aménagements cyclables (dimensionnement, choix de l'aménagement en regard de divers critères, fiches

²⁰ Voir: <https://securitheque.wallonie.be/dossiers-thematiques/dossier-thematique-les-cyclistes>

de verschillende categorieën van inrichting, beheer van kruisingen, ...). Snelheid is niet het enige criterium om de fietsstromen en gemotoriseerde stromen van elkaar te scheiden. Het verkeer is ook een belangrijk element om mee rekening te houden in de hiërarchie van het fietsnetwerk. De implementatie van het verkeersplan moet ook worden aangegrepen om het doorgaand verkeer door de wijk te verminderen. Het gemengd verkeer moet inderdaad mogelijk blijven omdat het technisch en financieel niet haalbaar is een afscheiden fietspad aan te leggen voor alle wegen waar snelheden van meer dan 30 km/u zijn toegestaan.

- Over de verkeerslichten bestaat er een specifieke analyse in samenhang met de lokale situatie en de vastgestelde doelstellingen waarbij is ingespeeld op de verzadiging van de kruispunten en waarbij de lichten vaak worden gebruikt voor complexe en vaak verzadigde kruispunten.

BRUSSEL

- Zie ook hierboven het handboek “Juiste Infrastructuur op de Juiste Plek”
- Tijdens de coronaperiode en daarna zette het BHG sterk in op de snelle herinrichting van de wegen en creëerde zo bijna 70 km nieuwe fietspaden, meestal met lichte ingrepen. Onder andere om budgettaire redenen is er de ambitie om ook de volgende jaren te blijven inzetten op deze werkwijze naast de meer klassieke heraanlegprojecten.
- Brussel neemt deel aan de federale werkgroep rond harmonisering van de wegmarkering.

VLAANDEREN

- Zie hierboven rond het Vademecum fietsvoorzieningen.

spécifiques pour les différentes catégories d'aménagement, gestion des croisements...). La vitesse n'est pas le seul critère à prendre en considération pour séparer les flux cyclables et motorisés. Le trafic est également un élément important à prendre en compte, tout comme la hiérarchie du réseau cyclable. La mise en œuvre de plans de circulation doit également être prise en compte pour diminuer le transit à travers le quartier. La mixité doit en effet rester possible car, techniquement et financièrement, il n'est pas possible d'envisager une séparation pour toutes les voiries dont les vitesses pratiquées sont supérieures à 30 km/h.

- Les feux de circulation font l'objet d'une analyse spécifique en regard des contextes et des objectifs définis tout en prenant en compte la saturation des carrefours, les feux étant souvent utilisés pour des carrefours complexes et souvent saturés.

BRUXELLES

- Voir également ci-dessus le Guide du bon aménagement au bon endroit.
- Au cours de la période corona et par la suite, la RBC a mis l'accent sur le réaménagement rapide des routes, créant près de 70 km de nouvelles pistes cyclables, la plupart du temps avec des interventions légères. Entre autres pour des raisons budgétaires, l'ambition est de poursuivre dans les prochaines années cette approche, en complément des projets de réaménagement plus classiques.
- Bruxelles participe au groupe de travail fédéral sur l'harmonisation du marquage routier.

FLANDRE

- Voir également ci-dessus au sujet du vademecum sur les aménagements cyclables.

- Vanuit Vlaanderen wordt jaarlijks sterk geïnvesteerd in veilige fietsinfrastructuur. Voor de aanleg van fietsinfrastructuur wordt jaarlijks gemiddeld 300 miljoen euro per jaar uitgetrokken binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. We zullen nog meer de focus leggen op die fietsinfrastructuurprojecten die de hoogste meerwaarde hebben inzake fietspotentieel, verkeersveiligheid en optimalisatie van de huidige toestand. Met het oog daarop werd in 2025 een *Masterplan* Fietsinfrastructuur op de rails gezet door het Agentschap Wegen en Verkeer & het Departement MOW. De uitgewerkte methodiek wordt uitgetest in de vervoerregio's Kempen en Kortrijk. Op basis daarvan zal de methodiek al dan niet aangepast of verfijnd worden en in 2026 uitgerold over alle VVR's. De prioritaire fietsverbindingen die resulteren uit dit Masterplan zullen later hun vertaling krijgen in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma).

I. Wat diefstalpreventie betreft:

NEDERLAND

- Zie B4.

LUXEMBURG

- Luxemburg is niet gekant tegen de uitbreiding van het *MyBike*-fietsregistratieproject naar de gehele Benelux. In Luxemburg kun je momenteel je fiets bij de politie laten registreren.

VLAANDEREN

- Een samenwerking tussen de verschillende Belgische overheden is momenteel lopende in het kader van het project *MyBike*, een

- Chaque année, la Flandre investit massivement dans des infrastructures cyclables sûres. En moyenne, 300 millions d'euros sont alloués chaque année à l'aménagement d'infrastructures cyclables dans le cadre du domaine politique Mobilité et Travaux publics. Nous mettrons encore davantage l'accent sur les projets d'infrastructures cyclables qui offrent la plus grande valeur ajoutée en termes de potentiel cyclable, de sécurité routière et d'optimisation de la situation actuelle. Dans cette optique, un *Masterplan* pour les infrastructures cyclables a été lancé en 2025 par l'Agence des Routes et de la Circulation (*Agentschap Wegen en Verkeer*) et le Département MOW. La méthodologie élaborée est actuellement testée dans les régions de transport de la Campine et de Courtrai. Sur la base de ces tests, la méthode sera, si nécessaire, adaptée ou affinée, puis déployée en 2026 dans l'ensemble des régions de transport flamandes (VVR). Les liaisons cyclables prioritaires issues de ce Masterplan seront ensuite intégrées dans le Programme d'investissement intégré (GIP- *Geïntegreerd Investeringsprogramma*).

I. Concernant la prévention des vols:

PAYS-BAS

- Voir B4.

LUXEMBOURG

- Le Luxembourg ne s'oppose pas à étendre le projet d'enregistrement des vélos "*MyBike*" sur tout le Benelux. Au Luxembourg, il existe actuellement la possibilité d'enregistrer son vélo auprès de la police.

FLANDRE

- Une coopération entre les différentes autorités belges est actuellement en cours dans le cadre du projet *MyBike*, un système

uniform fietsregistratiesysteem ter preventie van fietsdiefstal en de bevordering van duurzame mobiliteit. De ervaringen omtrent dit systeem werden ook al gedeeld op Benelux-niveau met als doel te bekijken hoe dit systeem verder uitgebreid kan worden.

d'enregistrement uniforme des vélos visant à prévenir le vol de vélos et à promouvoir la mobilité durable. Les expériences relatives à ce système ont également déjà été partagées au niveau du Benelux dans le but de voir comment il peut être développé davantage.

BRUSSEL

- Het fietsregistratiesysteem *MyBike*, een onderdeel van het Brusselse fietsdiefstactieplan werd nationaal gelanceerd. Op internationale congressen (*Velo-City*) werd dit systeem ook gepitcht om een verdere uitbreiding te onderzoeken.

BRUXELLES

- Le système d'enregistrement des vélos *MyBike*, qui fait partie du plan d'action bruxellois de lutte contre le vol de vélos, a été lancé à l'échelle nationale. Ce système a également été présenté lors de congrès internationaux (*Velo-City*), afin d'explorer les possibilités d'expansion.

J. Wat het industrieel beleid betreft:

J. Concernant la politique industrielle:

NEDERLAND

- J1: Harmonisatie en standaardisatie voor fietsen en fietsonderdelen vindt al vele jaren plaats, zowel op nationaal als op Europees niveau. In Nederland speelt het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) hierbij een belangrijke rol (NEN-normen) en op Europees niveau is er het European Commity for Standardisation (CEN-normen). Het NNI heeft een NEN-werkgroep fiets waarin onder meer de fietsfabrikanten vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep verzorgt ook de input voor de Europese normering. Zie ook G3.
- J2: Nederland erkent het belang van een sterke fietsindustrie binnen de Europese Unie en de Benelux-regio. Nederland heeft geen specifiek beleid om clusters in de fietsindustrie te ondersteunen.
- J3: Het is onduidelijk wat de rol van de Benelux is op dit vlak. Wat is de ambitie van het parlement?

PAYS-BAS

- J1: L'harmonisation et la normalisation des vélos et des pièces de vélos sont en cours depuis de nombreuses années, tant au niveau national qu'eupéen. Aux Pays-Bas, l'Institut néerlandais de normalisation (NNI) joue un rôle important dans ce domaine (normes NEN) et, au niveau eupéen, le Comité eupéen de normalisation (normes CEN). Le NNI dispose d'un groupe de travail sur les vélos dans lequel les fabricants de vélos sont représentés, entre autres. Ce groupe de travail fournit également une contribution pour la normalisation eupéenne. Voir aussi G3.
- J2: Les Pays-Bas reconnaissent l'importance d'une industrie cycliste forte au sein de l'Union eupéenne et de la région du Benelux. Les Pays-Bas n'ont pas de politique spécifique pour soutenir les clusters dans l'industrie du cyclisme.
- J3: Le rôle du Benelux dans ce domaine n'est pas clair. Quelle est l'ambition du parlement?

LUXEMBURG

- Omdat Luxemburg geen “fietsindustrie” heeft, heeft het weinig te maken met dit hoofdstuk.

WALLONIË

- In 2024 heeft de Vereniging zonder Winstoogmerk Ressources de opdracht gekregen van het Waals Gewest om de coördinatie van de activiteiten gelieerd aan fietsherstellingen te verbeteren. Daartoe heeft deze vereniging zonder winstoogmerk:
 - o Een inventaris gemaakt van de 371 vaste fietsherstellocaties opgesplitst in 4 typen:
 - professionele en op het gebied van (voor de sociale economie) inclusieve werkplaatsen (RESSOURCES);
 - klassieke professionele en inclusieve fietsherstelwerkplaatsen;
 - Burgerparticipatieve werkplaatsen;
 - Na-verkoop diensten van de fietswinkels.
 - o Een inventaris gemaakt van de verschillende opleidingen inzake fietsmechaniek. Deze inventaris zal dienen als basis om:
 - Bijkomende vaardigheden in kaart te brengen die in de bestaande opleidingen dienen te worden opgenomen zodat rekening kan worden gehouden met de specifieke kenmerken voor de inclusieve reparatie.
 - Een voorstel uit te werken voor een referentiewerk voor de opleidingen voor de fietsherstelplaatsen voor burgers/repair cafés die vervolgens zal worden voorgelegd voor herlezing en herwerking aan de actieve leden van dit type organisatie. Een vergadering is gepland in februari en dan zal onder meer dit voorstel voor een referentiewerk voorgesteld worden en besproken kunnen worden.

LUXEMBOURG

- Ne disposant d’aucune “industrie vélo”, le Luxembourg est peu concerné par ce chapitre.

WALLONIE

- En 2024, l’ASBL Ressources a été mandatée par la Région wallonne pour améliorer la coordination des activités liées à la réparation des vélos. Pour ce faire, l’ASBL a:
 - o Réalisé une cartographie des 371 lieux fixes de réparation répartis en quatre types:
 - les ateliers de réparation professionnels et inclusifs en économie sociale (RESSOURCES);
 - les ateliers de réparation professionnels et inclusifs conventionnels;
 - les ateliers participatifs citoyens;
 - les services après-vente des vélocistes.
 - o Réalisé un travail de recensement des différentes formations en mécanique des cycles. Ce travail de recensement doit servir de base pour:
 - Définir les compétences supplémentaires qui devraient être incluses dans les formations existantes afin que celles-ci prennent en compte les spécificités de la réparation inclusive.
 - Faire une proposition de référentiel de formation pour les ateliers de réparation citoyens/repair cafés qui sera ensuite soumise à relecture et retravail par les membres actifs dans ce type d’organisation. Une réunion prévue en février sera l’occasion, entre autres, de présenter et challenger cette proposition de référentiel.

BRUSSEL

- Binnen Hub.brussels werd een *cluster* van Brusselse fietsproducenten opgericht (SUGG, Ahooga, ...).
- Het project Be.circular ondersteunt ondermeer een project rond herconditionering van fietsbatterijen.

VLAANDEREN

- De fietsindustrie wordt o.a. via het Fietsforum nauw betrokken bij de verdere uitbouw van het fietsbeleid. Met sectororganisatie Traxio wordt op regelmatige basis bilateraal overleg gehouden.

K. Wat de bewustmaking en de promotie van de fiets en de veiligheid voor fietsers betreft:

NEDERLAND

- Zie Kamerbrief over Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25.²¹ Hierin wordt benoemd dat Nederland inzet op fietsen voor iedereen.
- K1: In Nederland bestaan er meerdere beleidsprogramma's waarbij er wordt gericht op verschillende doelgroepen die niet of nauwelijks fietsen. Denk hierbij aan Doortrappen²², waarbij samen met ketenpartners wordt gericht op ouderen, vooral om hen te laten blijven fietsen. Ook neemt Nederland deel aan CityDeal – Fietsen voor Iedereen²³, waarbij met name wordt gericht op burgers in achterstandswijken. Anderzijds is er de campagne "Kort Ritje?"

²¹ Zie: Kamerbrief over Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.

²² Zie: Doortrappen: veiliger fietsen tot je 100ste | Fiets | Rijksoverheid.nl

²³ Zie: Dealtekst City Deal Fietsen voor Iedereen 9 oktober 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl

BRUXELLES

- Au sein de Hub.brussels, un *cluster* de fabricants de vélos bruxellois a été créé (SUGG, Ahooga, etc.).
- Le projet Be.circular soutient, entre autres, un projet sur le reconditionnement des batteries de vélos.

FLANDRE

- L'industrie du vélo est étroitement associée au développement continu de la politique cyclable, notamment par le biais du Fietsforum. Des concertations bilatérales régulières sont également organisées avec l'organisation sectorielle Traxio.

K. Concernant la sensibilisation et la promotion du vélo et de la sécurité des cyclistes:

PAYS-BAS

- Voir *Kamerbrief*²¹ Ce texte précise que les Pays-Bas s'engagent en faveur du cyclisme pour tous.
- K1: Aux Pays-Bas, il existe plusieurs programmes stratégiques ciblant différents groupes cibles qui ne font que peu, voire pas du tout de vélo. Nous pouvons ainsi citer l'exemple de "Doortrappen"²², qui s'adresse aux personnes âgées avec des partenaires de la chaîne, notamment pour les inciter à continuer à faire du vélo. Les Pays-Bas participent également au programme "CityDeal - Fietsen voor Iedereen"²³, qui cible particulièrement les citoyens des

²¹ Voir: Kamerbrief over Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.

²² Voir: Doortrappen: veiliger fietsen tot je 100ste | Fiets | Rijksoverheid.nl

²³ Voir: Dealtekst City Deal Fietsen voor Iedereen 9 oktober 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Da's zo gefietst!"²⁴, waarbij specifieke doelgroepen worden aangespoord om ook voor korte ritjes de fiets te pakken.

- K2: Nederland zet middels verschillende campagnes in op veilig weggedrag²⁵. Voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm is een campagne in ontwikkeling.
- K3: Snelheid in het verkeer is een van de beleidsthema's binnen het SPV. In Nederland zijn geen wettelijke bepalingen ten aanzien van een inhaalafstand of een inhaalverbod in bepaalde fietsstraten. De CROW-richtlijnen voor de inrichting van fietsstraten gaan uit van een profiel waarbij er voldoende ruimte is voor een veilige inhaalmanoeuvre tussen automobilisten en fietsers.

LUXEMBURG

- Het MMTP steunt de voorstellen onder K. Met betrekking tot punt K.3. moet erop worden gewezen dat in Luxemburg de afstand die automobilisten ten opzichte van fietsers moeten bewaren, uniform is vastgesteld op 1,5 meter binnen en buiten de bebouwde kom. Het document zou geen voorbeelden mogen bevatten die niet overal geldig zijn.

WALLONIË

- In het kader van het Waalse Fietsactieplan 2030 zijn "sensibilisering en communicatie" opgenomen in Deel 4 van het Plan. De laatste jaren zijn diverse acties opgezet door Mobiliteit om het gebruik van de fiets in Wallonië te stimuleren (nieuwe website, Facebook-pagina,

quartiers défavorisés. Par ailleurs, il y a également la campagne "Kort ritje ? Da's zo gefietst !" ²⁴, incitant des groupes cibles spécifiques à prendre le vélo, même pour de courts trajets.

- K2: Les Pays-Bas se sont engagés à promouvoir un comportement routier sûr par le biais de diverses campagnes²⁵. Une campagne visant à promouvoir le port volontaire de casques de vélo est en cours de développement.
- K3: La vitesse dans le trafic est l'un des thèmes stratégiques au sein du SPV. Il n'existe pas de dispositions légales aux Pays-Bas concernant une distance de dépassement ou une interdiction de dépassement dans certaines rues cyclables. Les lignes directrices CROW pour l'aménagement des rues cyclables se basent sur un profil laissant suffisamment d'espace aux automobilistes et aux cyclistes pour se dépasser en toute sécurité.

LUXEMBOURG

- Le MMTP soutient les propositions faites sous K. En ce qui concerne le point K.3., il y lieu de préciser qu'au Luxembourg la distance à respecter par les automobilistes vis-à-vis des cyclistes est uniformément fixée à 1,50m dans les agglomérations et en dehors de celles-ci. Le document ne devrait pas contenir d'exemples qui ne sont pas valables partout.

WALLONIE

- Dans le cadre du plan d'action Wallonie cyclable 2030, la sensibilisation et la communication sont reprises dans le Volet 4 du plan. Ces dernières années, diverses actions ont été mises en place par la Mobilité pour promouvoir l'usage du vélo en Wallonie (nouveau site internet, page

²⁴ Zie: Start van nieuwe campagne: "Kort ritje? Da's zo gefietst" | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl

²⁵ Zie: Kom veilig thuis

²⁴ Voir: Lancement d'une nouvelle campagne: "Kort ritje? Da's zo gefietst" | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl

²⁵ Voir: Kom veilig thuis

communicatiecampagnes, colloquia, aanwezigheid op stands, deelneming en ondersteuning voor het opzetten van fietsbeurzen, ...).

- Het Waalse Gewest ondersteunt ook verschillende verenigingen zonder winstoogmerk om communicatie- en sensibiliseringsprojecten op te zetten, waarmee heel specifieke projecten in de verf kunnen worden gezet (bijv.: Fietsbrevet)
- In Wallonië worden regelmatig campagnes van het Waals Agentschap voor Verkeersveiligheid georganiseerd om goed gedrag aan te moedigen, zowel van de fietsers zelf als in de omgang met fietsers

BRUSSEL

- De voorbije jaren liep de campagne “Bike for Brussels” met jaarlijkse campagnes rond specifieke doelgroepen (vrouwen, studenten...) en thema's (fietsverlichting, routekeuze...)
- De invoering van de bovengenoemde “Stad 30” ging gepaard met een brede bewustmakingscampagne naar alle weggebruikers, en wordt verder opgevolgd met een punctuele herinrichting van wegen.
- Het project “Vélo Solidaire” stelt fietsen ter beschikking van verenigingen die met groepen werken die weinig of geen affiniteit hebben met fietsen.
- Een benchmarkstudie die het nieuwe fietsdeelsysteem in Brussel moet helpen uitkiezen, focust op de beschikbaarheid van deelfietsen in de armste wijken van Brussel, waar fietsparkeren en fietsbezit een nijpend probleem is.

Facebook, campagnes de communication, colloques, animation de stand, participation et soutien pour la mise en place de salons liés au vélo...).

- La Région wallonne soutient aussi diverses ABSL pour mener des projets de communication et sensibilisation permettant de mettre en avant des projets bien spécifiques (ex: Brevet du cycliste).
- En Wallonie, des campagnes mises en place par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière sont régulièrement organisées pour encourager les bons comportements, tant de la part des cyclistes qu'envers ceux-ci.

BRUXELLES

- Ces dernières années, la campagne “Bike for Brussels” s'est déclinée en campagnes annuelles autour de groupes cibles (femmes, étudiants, etc.) et de thématiques spécifiques (éclairage des vélos, choix d'itinéraire, etc.).
- L'introduction de la “Ville 30” susmentionnée s'est accompagnée d'une vaste campagne de sensibilisation de tous les usagers de la route, et a été suivie de réaménagements ponctuels des routes.
- Le projet “Vélo Solidaire” met des vélos à la disposition d'associations travaillant avec des groupes n'ayant pas ou peu d'affinités avec le vélo.
- Une analyse comparative pour aider à choisir le nouveau système de vélos partagés à Bruxelles se concentre sur la disponibilité des vélos partagés dans les quartiers les plus pauvres de Bruxelles, où le stationnement et la possession de vélos est un problème criant.

VLAANDEREN

- In Vlaanderen vinden geregeld campagnes plaats om het fietsen te stimuleren en verkeersveilig gedrag te stimuleren.^{26 27}
- Deze campagnes richten zich tot specifiek fietsers en algemeen alle weggebruikers. Zo loopt in het najaar van 2025 de campagne “Jouw snelheid, mijn veiligheid”.
- Specifieke doelgroepen worden o.a. via het initiatief Fietsschool.be aangezet tot meer en veiliger fietsgebruik. De Fietsschool leert mensen fietsen, traint fietslesgevers en ondersteunt lokaal fietsinitiatieven van steden, gemeenten en organisaties.

FLANDRE

- En Flandre, des campagnes sont régulièrement organisées pour promouvoir le vélo et encourager les comportements sûrs en termes de sécurité routière.^{26 27}
- Ces campagnes s’adressent à la fois aux cyclistes spécifiquement et, de manière générale, à tous les usagers de la route. Ainsi, à l’automne 2025, la campagne “Ta vitesse, ma sécurité” sera lancée.
- Des groupes cibles spécifiques sont notamment incités à utiliser davantage et plus sûrement le vélo via l’initiative Fietsschool.be. La Fietsschool apprend à faire du vélo, forme les enseignants de cours de vélo et soutient les initiatives cyclables locales des villes, communes et organisations.

²⁶ Zie: <https://helmopfluotop.vsv.be/>

²⁷ Zie: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/veilig-fiets-t-het-langst-praktische-gids>

²⁶ Voir: <https://helmopfluotop.vsv.be/>

²⁷ Voir: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/veilig-fiets-t-het-langst-praktische-gids>