



Vlaams
Parlement

ingediend op **1253** (2016-2017) – Nr. 1
20 juli 2017 (2016-2017)

Voorstel van resolutie

van Björn Rzoska, Lies Jans, Martine Fournier, Mathias De Clercq,
Paul Van Miert en Dirk de Kort

betreffende het bevorderen van snel elektrisch fietsen
als alternatief in het woon-werkverkeer

TOELICHTING

1. Hoog fietspotentieel in Vlaanderen

Op 29 januari 2014 werd in het Vlaams Parlement een resolutie¹ goedgekeurd met voorstellen om de fiets als volwaardig transportmiddel te erkennen. Die resolutie willen de indieners met dit nieuwe voorstel van resolutie hernemen en actualiseren met bijzondere aandacht voor (snelle) elektrische fietsen.

In de resolutie van 2014 werd gewezen op het groot fietspotentieel in Vlaanderen. Op basis van de meest recente cijfers (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.1)) is dat potentieel sindsdien nog verbeterd:

- 81,19% van de Vlaamse gezinnen bezit minstens één fiets;
- 12,41% van het aantal verplaatsingen doen we in Vlaanderen met de fiets;
- voor woon-werkverkeer met een afstand kleiner dan of gelijk aan 5 km gaat 34,72% van de werknemers met de fiets, en 45,04% met de wagen;
- 28,87% van de woon-schoolverplaatsingen gebeurt met de fiets;
- 27,66% van de Vlamingen fietst een of meer keren per week, 16,93% zelfs dagelijks.

Het fietsbezit ligt relatief hoog in Vlaanderen (bijna één fiets per inwoner) en blijft stijgen. Toch vertaalt zich dat niet in een hoog fietsgebruik voor woon-werkverkeer.

In Nederland verloopt vandaag 25% van de woon-werkverplaatsingen met de fiets. Tot de jaren 70 liep het fietsgebruik in Vlaanderen en in Nederland gelijk. In Nederland werd de voorbije decennia veel meer geïnvesteerd in veilige fietsinfrastructuur en dat beleid wordt tot op de dag van vandaag voortgezet. Een 'fietscultuur' is dus maakbaar.

2. Fietsen naar het werk: afstand is bepalende factor

Het succes van de fiets als alternatief in het woon-werkverkeer is begrijpelijkerwijze sterk afhankelijk van de afstand, zoals blijkt uit OVG 5.1:²

afstand	fiets	brom- of snorfiets
0 – 5 km	34,72%	9%
5,1 – 7,5 km	21,92%	/
7,6 – 10 km	15,46%	1,28%
10,1 – 15 km	5,38%	1,14%
15,1 – 20 km	7,39%	1,83%
20,1 – 30 km	0,92%	/
30,1 – 50 km	/	/

3. Nieuw potentieel van elektrische fietsen

Volgens de eerste Fietsbarometer³ die de VAB (Vlaamse Automobilistenbond) vorig jaar uitbracht, gaat de elektrische fiets vooral in Vlaanderen een mooie toekomst tegemoet. 6% van de Vlaamse fietsers maakt er vandaag gebruik van. 22% van de Vlamingen geeft aan dat ze in de toekomst een elektrische fiets zal kopen.

¹ Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/3.

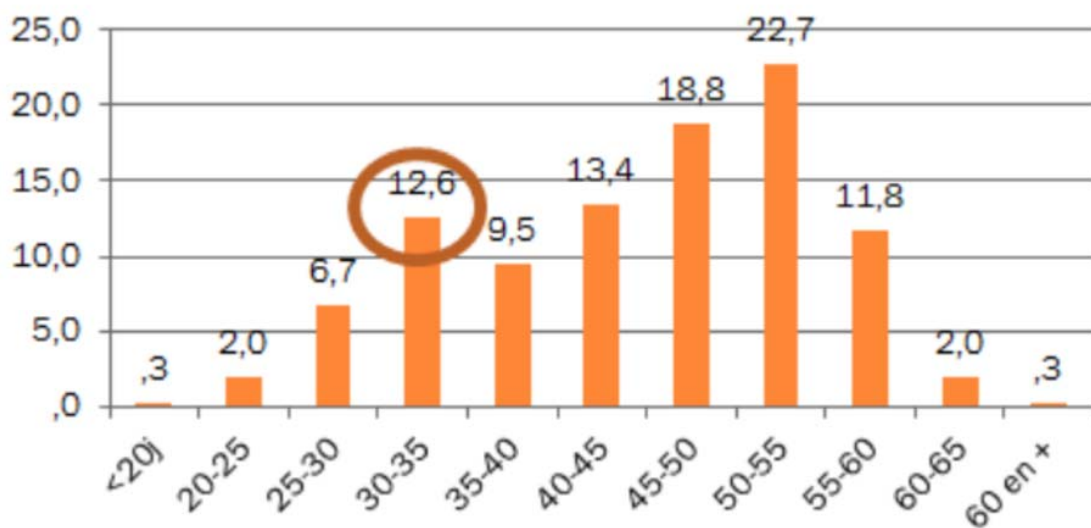
² OVG 5.1 – tabellenrapport, p. 170 – Tabel 141: Verdeling van personen (beroepsactieven) volgens afstand thuisadres – werkadres en hoofdvervoerswijze.

³ <https://www.vab.be/nl/nieuws/2015/3/2/fietsbarometer2015>.

De 65-plussers zijn met 18% momenteel sterk vertegenwoordigd onder de gebruikers van de elektrische fiets, maar ook bij de leeftijdsgroep van 40 tot 64 wordt er heel wat elektrisch gefietst. Vooral in die laatste leeftijdscategorie zal het gebruik van de elektrische fiets sterk toenemen in de komende jaren. Ongeveer 18% van die leeftijdsgroep is van plan om dit of volgend jaar zo'n fiets aan te schaffen. Meestal zal de fiets dan gebruikt worden om naar het werk te pendelen.

Mobiel 21 voerde in 2015 een studie uit naar het e-fietspotentieel.⁴ Zij komen tot het besluit dat voor elektrische fietsen de grootste winst nog kan worden geboekt op een afstand van 5 tot 15 kilometer van woning tot werk. Een derde van de Vlaamse werknemers woont immers op een afstand van 5 tot 15 kilometer van zijn werkplaats. In die categorie pendelt 75% met de auto en maar 9,6% met de fiets.

Mobiel 21 deed een bevraging bij 369 mensen die met een elektrische fiets naar hun werk rijden. Daaruit blijkt dat de meeste e-fietsende pendelaars ouder zijn dan 40 jaar.



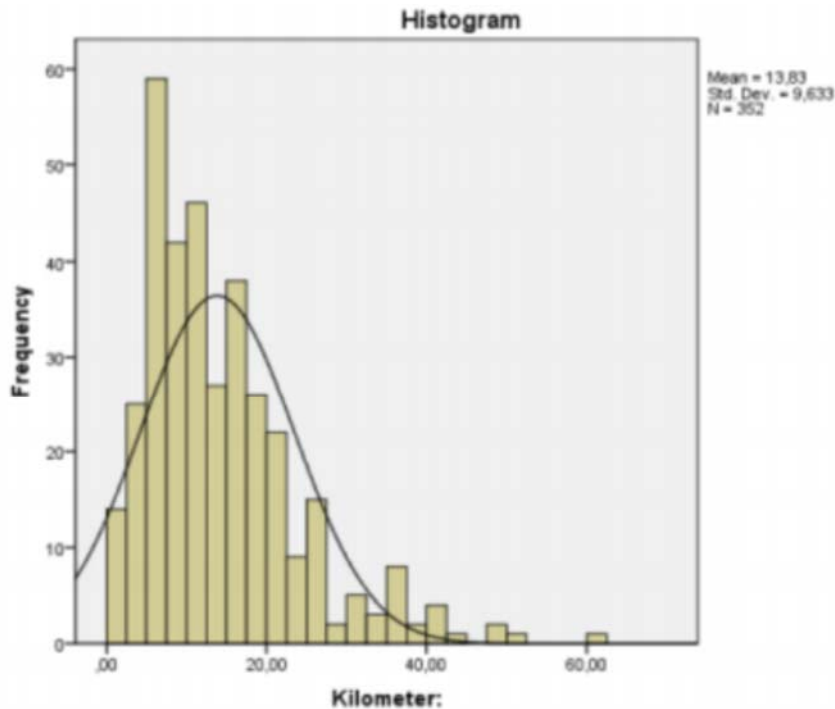
Bron: Mobiel 21 - enquête E-fietspotentieel maart-mei 2014

Mobiel 21 lanceerde dan ook een campagne⁵, gericht op jongeren onder de 40 jaar, om hen ervan te overtuigen ook voor de elektrische fiets te kiezen om naar het werk te gaan.

De afstand van de pendelverplaatsing (enkele rit) voor mensen die het hele traject fietsen bedraagt gemiddeld 13,9 km en varieert van 1 km tot wel 60 km. De helft van de trajecten is 12 km of minder.

⁴ <http://www.mobiel21.be/sites/default/files/Het%20e-fietspotentieel%20-%20aanbevelingen%20voor%20beleid%20en%20bedrijven.pdf>.

⁵ <http://www.nooitmeerfile.be/>.



Bron: Mobiel 21 - enquête E-fietspotentieel maart-mei 2014

Uit de bevraging van Mobiel 21 bleek dat bijna de helft (45,8%) van de e-fietsers vroeger met de wagen naar het werk reed. Bovendien bleek uit het onderzoek dat bijna alle werknemers die voor hun woon-werkverplaatsing op de elektrische fiets waren overgestapt, bijzonder tevreden waren.

4. Snelle elektrische fietsen zorgen voor extra potentieel

Intussen zijn er al verschillende soorten elektrische fietsen op de markt. We gebruiken de term elektrische fiets (of pedelec) in dit voorstel van resolutie voor fietsen die niet autonoom kunnen rijden (dus geen snor- of bromfietsen en motorfietsen) en die dus aangedreven worden door te trappen, maar die daarvoor wel gebruikmaken van elektrische trapondersteuning (ETO). Die fietsen worden in de Belgische wegcode gelijkgesteld met gewone fietsen als de assistentiesnelheid beperkt blijft tot 25 km/u en het vermogen tot 250 W.

Maar daarnaast zijn er nu ook snelle elektrische fietsen (speedpedelecs) ontwikkeld. Die fietsen hebben een elektrische trapondersteuning tot 45 km/u. Doorgaans hebben die fietsen een continu maximumvermogen van tussen de 250 W en 750 W (maximum 4 kW). De ondersteuning is van dien aard dat, afhankelijk van de inspanning, snelheden kunnen worden bereikt die vergelijkbaar zijn met die van een bromfiets, terwijl het voertuig wordt voortbewogen door middel van pedalen en dus eerder een soort fiets is.

Met die snelle elektrische fietsen kunnen wel grotere afstanden afgelegd worden, bijvoorbeeld in het woon-werkverkeer. Terwijl gewone elektrische fietsen bijzonder geschikt zijn om voor afstanden tot 15 km de concurrentie aan te gaan met de wagen, kunnen snelle elektrische fietsen dat ook voor langere afstanden, tot zelfs 50 kilometer. De onderzoeksgroep Energie en Automatisering (E&A) van de KU Leuven is dat nu met een groep van proefpersonen aan het uittesten.

5. Voordelen van elektrisch fietsen

5.1. Goed voor de gezondheid

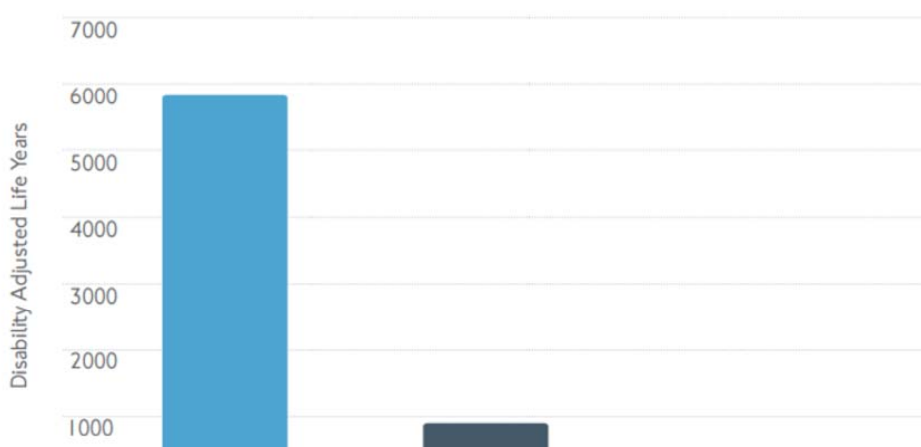
Gebrek aan beweging is een groot probleem voor de volksgezondheid. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie is dertig minuten beweging per dag het absolute minimum voor volwassenen (voor kinderen zestig minuten).

Die behoefte aan beweging wordt symbolisch voorgesteld in een bewegingspiramide. Hieronder staat een afbeelding van de bewegingspiramide die het Ministerie van Verkeer in Oostenrijk gebruikt.



In het verkeersactieplan van de stad Londen wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met de behoefte aan meer fysieke activiteit voor de mensen van Londen.⁶ Door werk te maken van een modale verschuiving naar meer fietsen en meer wandelen (de actieve verkeersmodi) kan een grote gezondheidswinst geboekt worden, vooral door het opdrijven van de fysieke activiteit. Het effect van het aanmoedigen van meer bewegen is veel groter dan het tweede positieve effect, dat van minder luchtvervuiling, of het derde positieve effect, namelijk minder verkeersslachtoffers.

Figure 4: Years of healthy life gained each year by Londoners following implementation of the Mayor's Transport Strategy



⁶ Mayor of London, 'Improving the Health of Londoners. Transport Action Plan' – <http://content.tfl.gov.uk/improving-the-health-of-londoners-transport-action-plan.pdf>.

Fietsen kan de levensverwachting tot 2,5 jaar verlengen⁷: regelmatig fietsen vermindert het risico op hart- en vaatandoeningen, obesitas en diabetes. De positieve gezondheidsimpact van fietsen werd becijferd⁸ op 0,741 euro aan vermeden gezondheidskosten per km. Voor de gemiddelde woon-werkafstand van 17 km brengt dat op jaarbasis 6425 euro op.

5.2. Goed voor het milieu

Het Vlaams Parlement is van mening dat ook Vlaanderen zijn bijdrage moet leveren aan het afremmen van de opwarming van de aarde. Als een goede huisvader moeten we zorg dragen voor het Vlaanderen van morgen en overmorgen. Het is ondertussen voor nagenoeg iedereen duidelijk dat zonder enige inspanning van mensen en bedrijven, de uitstoot van broeikasgassen alleen maar zal blijven stijgen. Er is immers nog nooit zoveel CO₂ (koolstofdioxide) in onze lucht geweest als vandaag.⁹

Het Vlaams Parlement vraagt daarom aan de Vlaamse Regering om in het domein Mobiliteit de omslag naar een nieuw mobiliteitssysteem in te zetten en een beleid te voeren waardoor de fiets, het openbaar en collectief vervoer, en alternatieven zoals autodelen een effectief, aantrekkelijk, efficiënt en snel alternatief zijn voor de privéwagen.¹⁰

Wegverkeer was in 2014 in Vlaanderen goed voor 15,6 ton CO₂-uitstoot. Het grote aandeel van het verkeer in de NO₂- en roetuitstoot (volgens de Vlaamse Milieumaatschappij respectievelijk 36% en 34%) kan rechtstreeks in verband worden gebracht met de dieselveertuigen, die tot drie keer meer NO₂ uitstoten dan benzinevoertuigen. De concentraties van stikstofdioxiden overschrijden de Europese grenswaarde die in 2015 van kracht werd. Het verkeer is in Vlaanderen verantwoordelijk voor 15% van de uitstoot van fijn stof.

Om de klimaatdoelstellingen te realiseren is een verschuiving (modal shift) van de auto naar duurzame vervoersmiddelen nodig. De laatste jaren stagneert het aandeel van verplaatsingen met openbaar vervoer. De fiets neemt maar 12% van de verplaatsingskilometers in het woon-werkverkeer voor zijn rekening. Door dat aandeel tegen 2020 op te trekken naar bijvoorbeeld 25% ten koste van de autoverplaatsingen, wordt er 576.000 ton minder CO₂ uitgestoten.

5.3. Vlot – soms zelfs sneller

Met de fiets ben je vaak sneller op je bestemming dan met de auto, vooral tijdens de spits. Je ontsnapt aan files en de zoektocht naar een parkeerplaats. Uit de bevraging van Mobiel 21 bij 369 e-fietspendelaars bleek dat een vierde van de voormalige autopendelaars met een e-fiets even snel (9%) of zelfs sneller (16%) op zijn bestemming aankwam dan met de wagen. Ook in het routecoachproject dat Mobiel 21 uitvoerde in Leuven bleek dat de fiets gemakkelijk sneller is dan de auto voor verplaatsingen tot 12 km. De helft van de woon-werkafstanden in Vlaanderen ligt onder de 12 km.

⁷ KBC, economische berichten (2014): <https://multimediafiles.kbcgroup.eu/uploadpdf/EB20140227n.pdf>.

⁸ Gössling, S. & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics* 113: 106-113 (http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/transport_transitions_in_copenhagen_418na1_en.pdf).

⁹ Klimaatresolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/1) – Vlaams Parlement, 23 november 2016, p. 2.

¹⁰ Klimaatresolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/1) – Vlaams Parlement, 23 november 2016, p. 9.

5.4. Goed voor je portemonnee

Wie voor zijn woon-werktraject overstapt van de auto naar de fiets zal dit onmiddellijk in zijn portemonnee voelen door het wegvallen van de kosten voor brandstof en eventueel de parkeerkosten. Voor een gemiddeld woon-werktraject komt dat neer op een jaarlijkse besparing van 1100 euro op brandstofkosten. Het positieve financiële effect kan nog groter zijn als wordt overwogen om een auto weg te doen waardoor ook alle vaste autokosten wegvallen en er bijvoorbeeld wordt overgeschakeld naar een deelauto voor occasionele ritten.

Voor bedrijven zijn er ook positieve financiële effecten te meten van meer fietsgebruik onder de werknemers. Het ziekteverzuim ligt lager en de productiviteit hoger. Bij een stijging van het fietsgebruik in woon-werkverkeer met 1% bespaart de overheid jaarlijks 27 miljoen euro op ziekteverzuim omdat fietsers vitaler en gezonder zijn.¹¹ Fietsers komen bovendien ook minder vaak te laat aan op het werk en dragen bij tot een duurzaam imago van het bedrijf. Bij fietsers valt de vaste kostprijs voor een autoparkeerplaats voor de werkgevers ook weg. Gratis parkeren op het werk is doorgaans de norm in Vlaanderen. Naargelang van de locatie kunnen die kosten voor de werkgever hoog oplopen: in Brussel bijvoorbeeld betaalt een werkgever 14 à 15 euro per dag per autependelaar¹². Op één autoparkeerplaats kunnen tien fietsen gestald worden.

De algemene maatschappelijke impact van het verschuiven van autoverplaatsingen naar fietsverplaatsingen is enorm. KBC berekende dat een toename van het aandeel fietskilometers in het Vlaamse verkeer tot het Nederlandse cijfer, ten koste van de auto, een maatschappelijke baat kan opleveren tot 1,7 miljard euro.¹³ Onderzoek toonde aan dat een autokilometer 0,15 euro kost aan de maatschappij terwijl elke gefietste kilometer 0,16 euro opbrengt.¹⁴ Voor Vlaanderen berekenden de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en Transport & Mobility Leuven (TML) een marginale gezondheidsbaat van 0,116 euro per gefietste kilometer.¹⁵

5.5. Goed voor de economie, goed voor duurzame jobs

De elektrische fiets kan een echte game changer zijn. Vorig jaar zijn in België in totaal ruim 475.000 fietsen verkocht (+7,5%), ruim 25.000 meer dan in 2015.¹⁶ Bijna 40% van de in 2016 verkochte fietsen zijn elektrische fietsen.

De elektrische fiets zorgt ook voor een positieve economische impact, omdat de fietseconomie sterk lokaal verankerd is. De kleinhandel is goed voor 70% van de omzet van fietsenverkoop. Bovendien is er binnen die markt veel ruimte voor innovatie door creatieve ondernemers en voor lokale productie.¹⁷

¹¹ <https://www.raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/cb1e45eb-e401-4b1e-9e3b-31a42036fd7c>.

¹² Zijlstra, T., Vanoutrive, T. & Verhetsel, A. (2014), Het mobiliteitsbudget: een verkenning, Steunpunt Goederen- en personenvervoer.

¹³ KBC, Economische berichten (2014): <https://multimediafiles.kbcgroup.eu/uploadpdf/EB20140227n.pdf>.

¹⁴ Gössling, S. & Choi, A.S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics* 113: 106-113 (http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/transport_transitions_in_copenhagen_418na1_en.pdf).

¹⁵ Vlaamse Milieumaatschappij en Transport Mobility Leuven (2010), Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen – Eindrapport, p. 155 (http://www.milieurapport.be/Upload/main/0_onderzoeksrapporten/2012/MIRA_Externe_Kosten_Transport_TW.pdf).

¹⁶ <http://www.belga.be/nl/press-release/details-44851/?langpr=NL>.

¹⁷ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/247188/Unlocking-new-opportunities-jobs-in-green-and-health-transport-Eng.pdf en <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>.

6. Bijkomend beleid nodig om fietsen, elektrisch fietsen en snel elektrisch fietsen van woning naar werk aan te moedigen

6.1. Fietsen aanmoedigen

6.1.1. Investeren in fietsinfrastructuur

In januari 2014 keurde het Vlaams Parlement een resolutie goed met een reeks van maatregelen om van de fiets een volwaardig transportmiddel te maken en dus ook een volwaardig alternatief voor de wagen. Een van de belangrijkste maatregelen was en is investeren in meer en betere infrastructuur. Hopelijk worden ook de lokale besturen er daardoor toe aangespoord om verder te gaan met het realiseren van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) op hun grondgebied. Onderzoek van KBC gaf immers aan dat in 2014 nog maar een vierde van dat BFF van goede fietspaden werd voorzien.

Tegen het einde van de legislatuur plant het Werkplan Mobiliteit van 14 februari 2017 een totale investering van 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. In het Fietsinvesteringsprogramma van 26 april 2017 worden bij die bedragen ook concrete projecten geplaatst voor 2017, met doorkijk naar 2019.

6.1.2. Ondersteuning van projecten die de modal shift ondersteunen

Specifiek voor het woon-werkverkeer ging de Vlaamse Regering de verbintenis aan om het aandeel van de autoverplaatsingen terug te dringen naar 60% tegen 2020 (Pact 2020). Ze riep daartoe het Pendelfonds in het leven, dat bedrijven ondersteunt die werk willen maken van duurzaam woon-werkverkeer. Met het Pendelfonds zijn op projectniveau goede resultaten geboekt. Het gebruik van de fiets steeg over alle projecten heen met 6%.

Op globale schaal heeft het Pendelfonds nog niet de beoogde modal shift teweeggebracht. De interesse van bedrijven is de laatste jaren sterk toegenomen: de vraag naar subsidies is meer dan driemaal zo groot dan het aantal toekenningen.¹⁸

Het Pendelfonds gaat opnieuw werken met een (half)jaarlijkse oproep en het budget van de beginjaren (2007-2008): gemiddeld 7,6 miljoen euro toegekende subsidie per jaar. Op die manier kunnen er opnieuw vijf tot zeven keer meer werknemers bereikt worden. Daarnaast moeten de criteria van het Pendelfonds zo aangepast worden dat elke oproep thematisch gekaderd kan worden. Zo is het mogelijk om bij volgende thematische oproepen fietsprojecten in de afweging zwaarder te laten doorwegen dan andere projecten. Bovendien moeten fietsprojecten van bedrijven met minder dan 250 werknemers voor 40% door het bedrijf en voor 60% door de overheid bekostigd worden, in plaats van de 50%-regel die vandaag van toepassing is voor alle initiatieven. Op die manier kunnen ook kmo's bereikt worden.¹⁹

Onder fietsprojecten verstaan we: (elektrische) bedrijfsfietsen beschikbaar stellen en zorgen voor grote en veilige fietsstallingen, fietsonderhoud, opfrisruimte (douches, kleedkamers, lockers enzovoort), laadpunten voor elektrische fietsen, sensibiliseringsacties enzovoort.

¹⁸ <http://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/Mobiliteitsverslag%20MORA%202013.pdf>.

¹⁹ <http://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/Mobiliteitsverslag%20MORA%202013.pdf>.

6.2. Specifieke maatregelen voor elektrische en snelle elektrische fietsen²⁰

Naast generieke maatregelen die alle fietsverkeer ten goede komen, zijn ook specifieke maatregelen nodig om elektrisch fietsen aan te moedigen, in het bijzonder elektrisch fietsen tussen woning en werk.

6.2.1. *Infrastructuur op maat van (snelle) (elektrische) fietsen*²¹

Via het Fietsberaad wordt informatie verzameld over (snel) elektrisch fietsen. Om een doelgericht e-fietsbeleid te voeren, is het nodig om voldoende te monitoren en data te verzamelen met betrekking tot het bezit en (veilig) gebruik van elektrische fietsen, en zeker in verband met het aantal ongevallen met elektrische fietsen. In die zin moet ook het Vademecum Fietsvoorzieningen voortdurend aangepast worden aan de nieuwe modellen van elektrische of snelle fietsen die op de markt komen.

Daarnaast kan de Vlaamse overheid ook middelen uittrekken voor de aanpassing van lokale fietsinfrastructuur aan e-fietsen, de uitrol van laadinfrastructuur, de bouw van buurtfietsgarages en extra beveiligde stallingen enzovoort.

6.2.2. *Fietspaden, fietssnelwegen en elektrische fietssnelwegen*

Om veilig fietsen te verzekeren, moet de fietsinfrastructuur zo goed mogelijk aangepast zijn aan de snelheid, het vermogen en de grootte/breedte van de fietsen die er gebruik van maken.²²

Naast fietsstroken en fietspaden kunnen fietssnelwegen (fietsostrades), of zelfs op lange termijn elektrische fietssnelwegen (alleen voor elektrische fietsen en bromfietsen), aangelegd worden.²³

²⁰ Met dank aan de input van prof dr. Jan Capelle en ing. Bram Rotthier van de onderzoeksgroep E&A van de KU Leuven, Technologicampus Gent.

²¹ De aanduiding (snel) (elektrisch) slaat zowel op gewone elektrische fietsen, snelle elektrische fietsen, als snelle niet-elektrische fietsen zoals bepaalde ligfietsen of racefietsen.

²² Zo moet ook rekening worden gehouden met bakfietsmodellen, al dan niet met elektrische trapondersteuning, of driewielers.

²³ Zoals de 'electric freeway' ZO Amsterdam – Almere.



Verkeersbord D10



Verkeersbord D9



Verkeersbord D7



Veel fietspaden moeten aangepast worden om dubbel gebruik (gewoon en elektrisch fietsen) mogelijk te maken. Fietsssnelwegen moeten dan weer zo ingericht worden dat ook snel elektrisch fietsen veilig kan, zonder de andere fietsers te hinderen. Naar Deens model kan er een onderscheid gemaakt worden tussen 'conversation lanes' en 'speed lanes'.

6.2.3. *Maximumsnelheid voor automobilisten*

Voor de veiligheid van de fietsers kan het snelheidsregime op zowel gemeentel- als gewestwegen het best rekening houden met de aanwezigheid of de kwaliteit van fietspaden op die wegen. Buiten de bebouwde kom is de standaardsnelheid 70 km/u. Ideaal horen daar vrijliggende en conforme fietspaden bij. Bij aanliggende of ontbrekende fietspaden, belangrijke aantallen fietsers of hoge bebouwingdichtheid is een maximumsnelheid van 50 km/u aangewezen. Dat verhoogt ook de leesbaarheid van de wegen voor alle weggebruikers.

6.2.4. *Ontvlechting van het fiets- en autonetwerk*

Fietsen moet zo veilig mogelijk kunnen. Elektrische fietsen en zeker snelle elektrische fietsen plaatsen het verkeersveiligheidsbeleid voor nieuwe uitdagingen. Er is behoefte aan een sluitende registratie van fietsongevallen en vooral een goede monitoring van het aantal verkeersslachtoffers bij elektrisch fietsen. De eerste bevraging van VAB was eerder geruststellend: er bleek geen indicatie van extra risico bij dat soort fietsers. Maar over snel elektrisch fietsen kan nu nog geen uit-

spraak gedaan worden. Wel weten we dat motorfietsers sinds jaar en dag zowat de zwaarste risicocategorie vormen in het verkeer. Audits van fietsroutes moeten uitdrukkelijk rekening houden met snellere fietsen. Ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer (auto's, motorfietsen, vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen enzovoort) blijven elektrische fietsers kwetsbare weggebruikers.

Dat maakt het nog belangrijker om de principes van een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid naar Zweeds of Nederlands model (dat streeft naar zero slachtoffers) consequent toe te passen. Dat wil concreet zeggen dat sterkere en kwetsbare weggebruikers gescheiden worden en dat zoveel mogelijk gekozen wordt voor conflictvrije fietspaden waar fietsers met verschillende snelheden gebruik van kunnen maken. Vooral de inrichting van kruispunten is belangrijk. Er wordt gezorgd voor verkeerslichtenbeïnvloeding of ongelijkvloerse kruisingen op belangrijke fietsassen.

6.2.5. *Fietsenstallingen*

Het voorzien in voldoende stallingen voor elektrische fietsen is ook een nieuwe opgave. Elektrische fietsen zijn duur en lopen meer risico om gestolen te worden. Een bewegwijzerd fietsparkeerroutesysteem kan een grote hulp zijn. Er moet gezorgd worden voor buurtfietsgarages (naar Utrechts model), beveiligde fietsenstallingen of fietsboxen. Het Vlaamse Gewest kan gemeenten daarbij ondersteunen. Er kan het best worden ingespeeld op de technologie die in steeds meer fietsen aanwezig is. Ook chips die leesbaar zijn door systemen voor automatische nummerplaatherkenning (ANPR) zijn aan te bevelen.

Daarnaast moet gezorgd worden voor laadpunten (bij voorkeur op hernieuwbare energie) bij busknooppunten, alle treinstations, in woonwijken en aan werkplaatsen. Ook daarvoor kan het Vlaamse Gewest gemeenten ondersteunen.

Het is van belang dat de al bestaande binnen- en buitenlandse kennis en ervaring daarvoor voor de gemeenten ontsloten wordt.

6.2.6. *Ondersteuning van gebruik*

Om fietsen tussen woning en werk aan te moedigen, is de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfsfietsen van belang. De fietsvergoeding kan verplicht en veralgemeend worden. Dat moet federaal geregeld worden.

Op Vlaams niveau kunnen bedrijven, zeker kmo's die bedrijfsfietsen aanbieden als alternatief voor bedrijfswagens, via het Pendelfonds gesteund worden. Ook het leasen van elektrische fietsen kan gesteund worden als alternatief voor lease(bedrijfs)wagens.

Ten slotte kunnen ook meer elektrische deelfietsen ter beschikking gesteld worden. Antwerpen, Gent, Leuven en Hasselt hebben al met een 'e-blue-bike'-systeem geëxperimenteerd via het Vlaams Proeftuinplatform voor elektrische voertuigen.

6.2.7. *Erkenning en homologatie van fietsen*

De erkenning van de fietsen is een Europese en federale bevoegdheid.

Europese verordening 168/2013/EU voorziet in de volgende categorieën:

- L1e-A: gemotoriseerde rijwielen – met assistentie tot 25 km/u met als hoofddoel trapondersteuning. Maximaal continu vermogen is 1 kW. Gewone elektrische fietsen met trapondersteuning tot 25 km/u en een maximaal vermogen van 250 W vallen buiten deze richtlijn en zijn daardoor vrijgesteld van deze typegoedkeuring. Ze worden beschouwd als gewone fietsen;

- L1e-B (bromfietsen op twee wielen): tweewielers met een maximumsnelheid van 45 km/u en een maximaal continu vermogen van 4 kW. De speedpedelec en de bromfietsen klasse A en B vallen onder deze categorie;
- L3e (motorfietsen): tweewielers die niet voldoen aan criteria voor L1e-A of -B.

Federaal minister van Mobiliteit François Bellot heeft de bovenstaande Europese categorieën uit de Europese verordening (168/2013/EU) overgenomen in de Belgische wegcode. Voor de elektrische fietsen resulteert dat in de volgende indeling:

Soort e-fiets	Maximum assistentie-snelheid	Belgische categorisatie in de wegcode
Pedelec	25 km/u – max. 250 W	Rijwiel (gelijkgesteld met fiets)
Gemotoriseerd rijwiel	25 km/u – max. 1000 W	Rijwiel (gelijkgesteld met fiets, behalve minimumleeftijd)
Speedpedelec	45 km/u – max. 4000 W	Bromfiets klasse Speedpedelec

De zesde staatshervorming maakte de deelstaten bevoegd voor de homologatie van voertuigen. Homologatie is de erkenning dat een voertuig voldoet aan de technisch geldende vereisten. Die erkenning is niet alleen verplicht voor voertuigen van professionele producenten, maar ook voor sterk aangepaste voertuigen, voertuigen die het resultaat zijn van huisvlijt of unieke voertuigen 'op maat'.

Vlaanderen heeft het al bestaande systeem voor homologatie van auto's, brom- en motorfietsen, en vrachtwagens grotendeels overgenomen.

Ook snelle elektrische fietsen hebben een homologatie nodig omdat ze onder de categorie L1e-B vallen. Vandaag bestaat er geen (privé-)instantie in Vlaanderen die de homologatie van speedpedelecs en andere licht elektrische voertuigen uitvoert. Het is al voorgevallen dat mensen met een vraag om homologatie van hun speedpedelec naar autokeuringscentra werden gestuurd. Het hoeft geen betoog dat ze bij die centra zeer verbaasd reageerden.

Voor de homologatie van hun speedpedelec kunnen eigenaars uitwijken naar het buitenland, veelal naar Nederland of Duitsland. Een in een ander EU-lidstaat verkregen homologatie is immers ook geldig in Vlaanderen. Voor professionele producenten is dat een optie, al is dat zeker niet eenvoudig. Voor mensen die zelf een 'gepersonaliseerde elektrische fiets' bouwen is dat nog moeilijker en werkt het zeer drempelverhogend.

Vlaanderen moet sterk aandringen op een herziening van de nieuwe wetgeving, anders wordt een stimulerend beleid voor de snelle elektrische fiets bijzonder omslachtig en moeilijk.

Björn RZOSKA
Lies JANS
Martine FOURNIER
Mathias DE CLERCQ
Paul VAN MIERT
Dirk DE KORT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering:

- ter uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord en de resolutie van 2 januari 2014 (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/3), waarin het Vlaams Parlement vroeg om de fiets als volwaardig transportmiddel te beschouwen, extra te investeren in fietsinfrastructuur, zeker met het oog op het woon-werkverkeer, en ervoor te zorgen dat het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zo snel mogelijk gerealiseerd wordt;
- het Pendelfonds te blijven inzetten als stimulans voor een modal shift naar meer fietsverplaatsingen in het woon-werkverkeer, onder meer door het gericht steunen van fietsprojecten van bedrijven;
- naast generieke maatregelen die alle fietsverkeer ten goede komen, ook werk te maken van specifieke maatregelen om (snel) elektrisch fietsen aan te moedigen, in het bijzonder (snel) elektrisch fietsen tussen de woning en het werk, waarbij:
 - 1° zowel in het Vlaams Mobiliteitsplan als in het Vlaams Fietsbeleidsplan specifieke aandacht gaat naar de mogelijkheden en de behoeften van (snel) elektrisch fietsen;
 - 2° via samenwerkingsovereenkomst VI (aanleg over verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen) voldoende middelen worden uitgetrokken voor e-fietsinfrastructuur of de herinrichting van (fiets)snelwegen met het oog op (snel) elektrisch fietsen;
 - 3° ontwerprichtlijnen voor snel elektrisch fietsen in het Vademecum Fietsvoorzieningen worden uitgewerkt;
- via het Fietsfonds ook middelen uit te trekken om lokale besturen te ondersteunen bij de aanpassing van lokale fietsinfrastructuur aan (snelle) elektrische fietsen;
- ter ondersteuning van de combimobiliteit te zoeken naar steunmaatregelen voor onder meer de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische fietsen en de bouw van buurtfietsgarages en extra beveiligde stallingen en fietsboxen ter hoogte van mobiliteitsknopen;
- de huidige regeling inzake maximumsnelheden op fietsinfrastructuur tegen het licht te houden en afhankelijk van de noodzaak die regeling aan te passen en te verduidelijken;
- bij de bepaling van het snelheidsregime voor gemotoriseerd verkeer rekening te houden met de aanwezigheid of kwaliteit van fietspaden op die wegen;
- in het verkeersveiligheidsbeleid te kiezen voor een ontvlechting van het auto- en fietsverkeersnet, en inzonderheid rekening te houden met (snelle) elektrische fietsen, de risico's goed te monitoren, audits van alle soorten fietswegen uit te voeren en zo nodig extra maatregelen te treffen om snelle elektrische fietsers extra te beschermen door te voorzien in zo veel mogelijk conflictvrije fietswegen, veilige kruispunten en aangepaste verkeerslichten;

- er bij de Federale Regering (of Europa) op aan te dringen dat:
 - 1° in de verdere regelgeving rond de plaats van de (snelle) elektrische fiets op de weg, rekening wordt gehouden met de voordelen van dat vervoersmiddel in de verduurzaming van het woon-werkverkeer;
 - 2° bijkomende regelgeving het gebruik van de (snelle) elektrische fiets als belangrijk alternatief voor woon-werkverkeer niet ontmoedigt;
- een duidelijk, transparant en algemeen bekend kader te scheppen met het oog op de individuele keuring van (snelle) elektrische fietsen waarvoor geen gelijkvormigheidsattest kan worden voorgelegd;
- over de uitvoering van de maatregelen ter bevordering van fietsen, elektrisch fietsen en snel elektrisch fietsen in het kader van het woon-werkverkeer, regelmatig te rapporteren aan het Vlaams Parlement, in het kader van de geplande rapportering over de uitvoering van het Vlaams Fietsbeleidsplan.

Björn RZOSKA
Lies JANS
Martine FOURNIER
Mathias DE CLERCQ
Paul VAN MIERT
Dirk DE KORT