Vlaams Parlement

886 (2015-2016) – Nr. 1
ingediend op 20 september 2016 (2015-2016)

Voorstel van resolutie

van Björn Rzoska

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

Dit voorstel van resolutie werd ingetrokken op 13 oktober 2017.

verzendcode: OPE

TOELICHTING

1. Hoog fietspotentieel in Vlaanderen

Op 29 januari 2014 werd in het Vlaams Parlement een resolutie[1] 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 4.5)) is dit potentieel sindsdien nog verbeterd:
– 81,78% van de Vlaamse gezinnen bezit minstens één fiets;
– 12% van het aantal verplaatsingen doen we in Vlaanderen met de fiets;
– voor woon-werkverkeer met een afstand kleiner of gelijk aan 5 km gaat 40,54% van de werknemers met de fiets, en slechts 38,69% met de wagen;
– 27,43% van de woon-schoolverplaatsingen gebeurt met de fiets;
– 47,2% van de Vlamingen fietst een of meerdere keren per week, 15,74% zelfs dagelijks.

Dat betekent dat de streefcijfers[2] die de Fietsersbond vooropstelt voor een modale verschuiving binnen het verkeer tegen 2020 reëel haalbaar zijn:
– aandeel fietsgebruik in totale modale split: 20%;
– aandeel fietsgebruik voor afstanden korter dan 5 km: 40%;
– aandeel fietsgebruik voor afstanden woon-werkverkeer korter dan 5 km: 45%;
– aandeel fietsgebruik voor afstanden woon-schoolverkeer korter dan 5 km: 50%.

Het fietsbezit ligt relatief hoog in Vlaanderen (bijna één fiets per inwoner). 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 4.5:

afstand	fiets	brom- of snorfiets
0 – 5 km	40,54%	2,33%
5,1 – 7,5 km	16,82%	2,3%
7,6 – 10 km	11,91%	1,02%
10,1 – 15 km	6,81%	/
15,1 – 20 km	2,82%	/
20,1 – 30 km	3,12%	/
30,1 – 50 km	/	/

[1] *Parl.St*. Vl.Parl. 2013-14, nr. 2251/3.
[2] 'Fair traffic: ruimte voor de fiets', memorandum 2014 – lange versie.

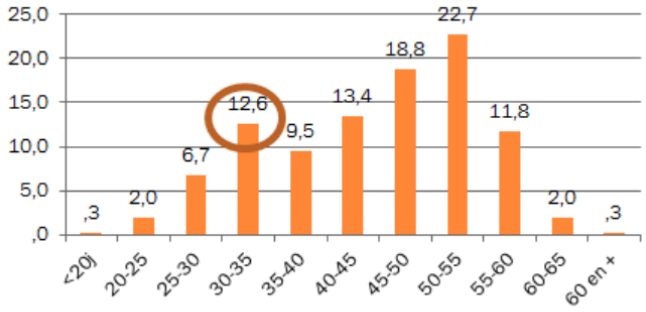
3. Nieuw potentieel elektrische fietsen

Volgens de eerste Fietsbarometer[3] 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.

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 procent van deze leeftijdsgroep is van plan om dit of volgend jaar zo een 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 geboekt worden op een afstand van 5 tot 15 kilometer van woning tot werk. Immers, een derde van de Vlaamse werknemers woont op een afstand van 5 tot 15 kilometer van zijn werkplaats. In die categorie pendelt 75% met de auto en slechts 9,6% met de fiets.

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

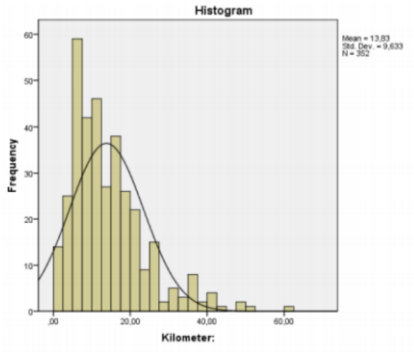


Bron: Mobiel 21 - enquête E-fietspotentieel maart-mei 2014

Mobiel 21 lanceerde dan ook een campagne[5] gericht op jongeren onder de veertig jaar om hen te overtuigen om ook voor de elektrische fiets te kiezen om naar het werk te gaan.

De afstand van de pendelverplaatsing (enkel) 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.

[3] https://www.vab.be/nl/nieuws/2015/3/2/fietsbarometer2015.
[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 van 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 of motors) en die dus aangedreven worden door te trappen, maar die daarvoor wel gebruikmaken van elektrische trapondersteuning (ETO). Deze fietsen worden door Europa (richtlijn 2022/24/EC) gelijkgesteld met gewone fietsen als de assistentie-snelheid beperkt blijft tot 25 km/u en het vermogen tot 250 W.

Maar daarnaast zijn er nu ook 'snelle elektrische fietsen' ('speed pedelecs') ontwikkeld. Om met deze fietsen te rijden moet men ook nog steeds trappen. Maar de elektrische trapondersteuning kan bij deze fietsen tot 45 km/u gaan. Deze fietsen hebben doorgaans een continu vermogen van tussen de 250 en 750 W (maximum 1 kW). De ondersteuning is zodanig dat afhankelijk van de inspanning snelheden te bereiken zijn vergelijkbaar met die van de bromfiets, terwijl het voertuig een fiets is.

Met deze snelle elektrische fietsen kunnen wel grotere afstanden afgelegd worden, bijvoorbeeld in het woon-werkverkeer. Waar gewone elektrische fietsen bijzonder geschikt zijn om voor afstanden tot 15 km de concurrentie aan te gaan met de wagen, kunnen snelle elektrische fietsen dit ook voor langere afstanden, tot zelfs 50 kilometer. De onderzoeksgroep 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 volwassen (voor kinderen zestig minuten).

Dit wordt symbolisch voorgesteld in 'de bewegingspiramide' (hierna een afbeelding gebruikt door het Ministerie van Verkeer in Oostenrijk):

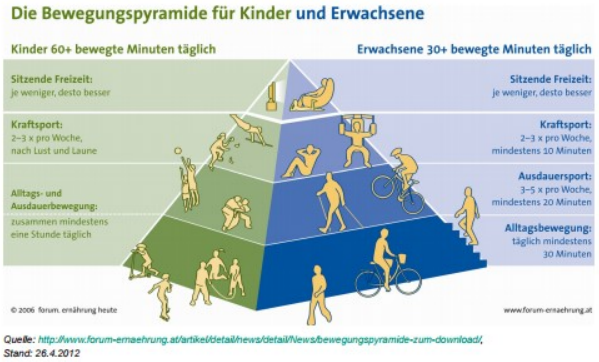
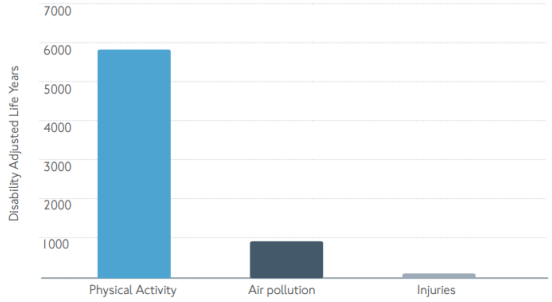


Abbildung 4: Bewegungs-pyramide für Kinder und Erwachsene.

In het verkeersactieplan van de stad Londen wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met de nood 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 (minder verkeersslachtoffers).

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



Fietsen kan de levensverwachting tot 2,5 jaar verlengen[7]: regelmatig fietsen vermindert het risico op hart- en vaataandoeningen, obesitas en diabetes. De positieve gezondheidsimpact van fietsen werd becijferd[8] 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

Wegverkeer was in 2012 in Vlaanderen goed voor bijna 14 miljoen ton CO_2-uitstoot (Vlaamse Milieumaatschappij). Het grote aandeel van het verkeer in de NO_2-emissie (VMM: 34%) is rechtstreeks te linken aan de dieselvoertuigen die tot drie keer meer NO_2 uitstoten dan benzinewagens. 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.

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.

7 KBC, economische berichten (2014): https://multimediafiles.kbcgroup.eu/uploadpdf/EB20140227n.pdf en http://fietsersbond.be/sites/default/files/economische%20evaluatie%20fiets%20NL%2020140530_%20(1).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).

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 slechts 12% van de verplaatsingskilometers in het woon-werkverkeer voor zijn rekening. Door dit aandeel op te trekken naar 25% ten koste van de autoverplaatsingen tegen 2020 wordt er 576.000 ton minder CO_2 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.

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 dit neer op 1100 euro besparing voor brandstofkosten per jaar. Het potentieel positief financieel 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.[9] 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 de locatie kan deze kost voor de werkgever hoog oplopen. Bijvoorbeeld 14 à 15 euro per dag per autopendelaar voor Brussel[10]. Op één autoparkeerplaats kunnen 10 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 naar het Nederlandse cijfer, ten koste van de auto, een maatschappelijke baat kan opleveren tot 1,7 miljard euro.[11] Onderzoek toonde aan dat een autokilometer 0,15 euro kost aan de maatschappij terwijl elke gefietste kilometer 0,16 euro opbrengt.[12]

---

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

[10] ZIJLSTRA, T., VANOUTRIVE, T. & VERHETSEL, A. (2014), Het mobiliteitsbudget: een verkenning, Steunpunt Goederen- en personenvervoer.

[11] KBC, economische berichten (2014): https://multimediafiles.kbcgroup.eu/uploadpdf/EB20140227n.pdf.

[12] 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).

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 436.549 fietsen verkocht (groot aandeel elektrische fietsen), ruim 30.000 meer dan in 2013 (+7,5%).[13] 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. Ruim zestig percent van de fietsenhandelaars gaf in 2012 meerverkoop aan voor de elektrische fietsen. Volgens 93% van de winkeliers zal die verkoop nog verder stijgen waardoor de elektrische fiets het product is met de grootste groeimarge binnen de fietsindustrie.[14] Bovendien is er binnen deze markt veel ruimte voor innovatie door creatieve ondernemers en voor lokale productie.[15]

6. Bijkomend beleid nodig om fietsen, elektrisch fietsen en snel elektrisch fietsen van woonst 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.

In het Vlaamse regeerakkoord worden belangrijke investeringen in fietsinfrastructuur in het vooruitzicht gesteld, met name een opvolger voor het Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI), dat in 2015 afliep. Meer dan de helft van de 513 projecten uit het laatste IFI werd niet gerealiseerd. Onderzoek van KBC gaf aan dat in 2014 nog maar een vierde van het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) van goede fietspaden werd voorzien.[16]

De Fietsersbond vraagt een bijkomende investering van 200 miljoen euro voor deze legislatuur. De bijkomende middelen moeten prioritair gaan naar belangrijke assen in het woon-werkverkeer: een fiets-GEN (GEN: Gewestelijk Expresnet) rond Brussel, Antwerpen en Gent. De helft van het bijkomende budget moet dienen voor een versnelde realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, want de realisatie ervan sleept al jaren aan. Een kwart van de middelen zou moeten gaan naar de realisatie van fietssnelwegen rond de overige centrumsteden.

Eind april 2016 stelde minister Weyts zijn eigen Fietsplan voor: een beleidsplan met de ambitie om de Vlamingen meer aan het fietsen te krijgen. Het Fietsplan focust op functionele verplaatsingen in het kader van woon-werkverkeer. Dat betekent dat de verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende fietsverbindingen op het BFF in congestiegevoelig gebeid de prioriteit krijgen. Tegen het einde van de legislatuur moet het budget voor fietsinvesteringen 100 miljoen euro per jaar bedragen.[17]

---

13 http://www.belga.be/nl/press-release/details-44851/?langpr=NL.
14 http://www.velofollies.be/.
15 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.
16 KBC, economische berichten (2014): https://multimediafiles.kbcgroup.eu/uploadpdf/EB20140227n.pdf.
17 Een tandje bij voor de fiets – een doelgericht Vlaams fietsplan (2016) http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1191656.

6.1.2. Opnieuw dynamiseren van het Pendelfonds

Specifiek voor het woon-werkverkeer verbond de Vlaamse Regering zich ertoe om het aandeel van de autoverplaatsingen terug te dringen naar 60% tegen 2020 (Pact 2020). Met het huidige besparingsbeleid zal deze doelstelling niet gehaald worden.

Het Pendelfonds werd door de Vlaamse Regering in het leven geroepen om bedrijven te ondersteunen om werk te maken van duurzaam woon-werkverkeer. Met het Pendelfonds werden 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 voor subsidies is meer dan driemaal zo groot dan het aantal toekenningen.[18] Tegelijkertijd nam het bedrag van de subsidie exponentieel af waardoor het fonds minder werknemers bereikte.

Het Pendelfonds kan opnieuw gaan werken met een tweejaarlijkse oproep en het budget van de beginjaren (2007-2008): gemiddeld 7,6 miljoen euro toegekende subsidie per jaar. Op die manier kunnen er opnieuw 5 tot 7 keer meer werknemers bereikt worden. Daarnaast moeten de criteria van het Pendelfonds zo aangepast worden dat fietsprojecten in de afweging zwaarder doorwegen dan andere projecten. Bovendien moet voor bedrijven onder de 250 werknemers voor fietsprojecten niet de 50-50 maar 60-40 subsidieregel (overheid-bedrijf) gelden, dit om ook kleine kmo's te bereiken.[19]

Onder fietsprojecten verstaan we het beschikbaar stellen van (elektrische) bedrijfsfietsen, voorzien in grote en veilige fietsenstallingen, fietsonderhoud, opfrisruimte (douches, kleedkamers, lockers enzovoort), laadpunten voor elektrische fietsen, sensibiliseringsacties enzovoort.

6.2. Specifieke maatregelen voor elektrische en snelle elektrische fietsen[20]

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

6.2.1. Vlaams impulsprogramma (snel) (elektrisch) 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 gebruik van elektrische fietsen en zeker in verband met het aantal ongevallen met elektrische fietsen. In die zin dient ook het Vademecum Fietsvoorzieningen voortdurend aangepast te worden aan de nieuwe modellen van elektrische of snelle fietsen die op de markt komen.

In het kader van het Vlaams Mobiliteitsplan en het Fietsplan kan in een apart luik of deelprogramma voorzien worden rond (snel) elektrisch fietsen. Via samenwerkingsovereenkomst VI (aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur langs

[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.

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

gewestwegen) moet ook in voldoende middelen voorzien worden voor steun aan lokale investeringen in e-fietsinfrastructuur of de herinrichting van (fiets)wegen met het oog op (snel) elektrisch fietsen. Daarnaast kan de Vlaamse overheid ook in middelen voorzien voor de aanpassing van lokale wegen aan e-fietsen, de uitrol van laadinfrastructuur, de bouw van buurtfietsgarages, extra beveiligde stallingen enzovoort.

Alle specifieke beleidspunten ter bevordering van elektrisch fietsen worden gebundeld in een Vlaams Impulsprogramma (snel) elektrisch fietsen.

6.2.2. Fietspaden, fietssnelwegen en elektrische fietssnelwegen

Om veilig fietsen te verzekeren, dient de fietsinfrastructuur zo goed mogelijk aangepast te 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 (fiets-o-strades) of zelfs elektrische fietssnelwegen (voorbehouden voor elektrische fietsen en bromfietsen) voorzien worden.[23]


Verkeersbord D 10


Verkeersbord D9


Verkeersbord D7



Veel fietspaden dienen aangepast te worden om dubbel gebruik (gewoon en elektrisch fietsen) mogelijk te maken. Fietssnelwegen dienen dan weer zo ingericht te worden dat ook snel elektrisch fietsen veilig kan en 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

Het snelheidsregime op zowel gemeente- als gewestwegen kan best (zoals de Fietsersbond vraagt) rekening houden met de aanwezigheid of de kwaliteit van fietspaden op die wegen (het 30/50/70-principe):
1° op wegen zonder fietspaden is 30 km/u toegelaten;
2° op wegen met een verhoogd aanliggend fietspad is 50 km/u toegelaten;
3° enkel op wegen met een vrijliggend en conform fietspad is 70 km/u toegelaten.

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 nood 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 (geen indicatie van extra risico). Maar over snel elektrisch fietsen kan nu nog geen uitspraak gedaan worden. Wel weten we dat motors sinds jaar en dag zowat de zwaarste risicocategorie vormen in het verkeer. Audits van fietsroutes moeten uitdrukkelijk rekening houden met snellere fietsen.

[22] Zo dient ook rekening te worden gehouden met bakfietsmodellen al dan niet met elektrische trapondersteuning of driewielers.
[23] Zoals de 'electric freeway' ZO Amsterdam – Almere.

Ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer (auto's, motors, vrachtwagens, bussen 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. Specifieke maatregelen (bijvoorbeeld rechtsaf door rood) worden opnieuw onderzocht, rekening houdend met snellere elektrische fietsen.

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. Buurtfietsgarages (naar Utrechts model), beveiligde fietsenstallingen of fietsboxen dienen voorzien te worden. Het Vlaamse Gewest kan gemeenten hierbij ondersteunen.

Daarnaast dient voorzien te worden in laadpunten (bij voorkeur op hernieuwbare energie) aan busknooppunten, alle treinstations, in woonwijken en aan werkplaatsen. Ook hiervoor kan het Vlaamse Gewest gemeenten steunen.

6.2.6. Ondersteuning aankoop – huur

De aankoopprijs is een grote drempel om over te stappen naar een elektrische fiets.[24]

De indieners nemen een reeks voorstellen over van de Fietsersbond.

Om fietsen van woonst naar werk aan te moedigen, is de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfsfietsen van belang (deze aftrek kan verhoogd worden, bijvoorbeeld van nu 120% naar 200%). Voor fietsende werknemers kan in een RSZ-vermindering (RSZ: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid) voorzien worden per dag en per werknemer die met de fiets naar het werk komt. De fietsvergoeding kan verplicht en veralgemeend worden. Dat dient federaal geregeld te 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. Daarnaast kan gewerkt worden met een subsidie voor alle werknemers die zich een elektrische fiets aanschaffen voor woon-werkverkeer.

Idealiter zal er snel een mobiliteitsbudget ingevoerd worden en kan (snel) (elektrisch) fietsen van woonst naar werk in dat kader gestimuleerd worden.

Ten slotte kunnen ook meer elektrische deelfietsen ter beschikking gesteld worden. Antwerpen, Gent, Leuven en Hasselt experimenteerden reeds met een 'e-bluebike'-systeem via het Vlaams Proeftuinplatform voor elektrische voertuigen.

[24] http://www.nooitmeerfile.be/.

6.2.7. Erkenning fietsen

De erkenning van de fietsen is Europese en federale bevoegdheid.

Europese verordening 168/2013/EU voorziet in volgende categorieën:
– klassieke elektrische fietsen met ETO tot 25 km/u en 250 W: (nog steeds) vrijgesteld van typegoedkeuring;
– L1e-B (bromfietsen op twee wielen): tweewielers met een maximumsnelheid van 45 km/u en een maximaal continu vermogen van 4 kW;
– L3e (motorfietsen) tweewielers die niet voldoen aan criteria voor L1e-A of -B.

Voor de elektrische fietsen resulteert dit in de volgende indeling:

SOORT E-FIETS	TOPSNELHEID*	CATALOGATIE
Pedelec 25[1]	25 km/u max 250watt	Fiets
Speed Pedelec 45	45 km/u Max 4000watt	Bromfiets klasse B[2]
Speed Pedelec +45	+45 km/u	Motorfiets

Federaal minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, wil de Europese verordening (168/2013/EU) omzetten in Belgisch recht, door in volgende categorieën te voorzien:
1° fietsen met een vermogen kleiner dan 1 kW en een maximumsnelheid van 25 km/u; deze fietsen zouden gelijkgesteld worden met gewone fietsen, zonder ETO, maar zouden verboden zijn voor minzestienjarigen;
2° fietsen met een vermogen tussen de 1 en 4 kW en een maximale assistentiesnelheid tot 45 km/u; deze fietsen zouden volledig gelijkgesteld worden aan een bromfiets klasse B;
3° fietsen met een maximumassistentiesnelheid hoger dan 45 km/u; deze zouden als motorfiets beschouwd worden.

Dat schept een groot probleem voor juist de categorie van de nieuwe snelle elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 45 km/u en een vermogen van maximaal 1 kW. Die worden ingedeeld als bromfietsen klasse A, waardoor ze aan veel striktere toelatingsvoorwaarden onderworpen worden. Dat is geen goed idee. Het kan zelfs de ontplooiing van elektrische fietsen sterk belemmeren. De regelgeving die sinds 1 oktober 2016 van kracht is, maakt dat de snelle elektrische fiets als een nieuwe categorie van bromfiets wordt omschreven. Het was beter geweest als de speed pedelec als een aparte categorie werd opgenomen, echter niet als een nieuwe categorie bromfiets, maar als een nieuwe categorie fiets. Door in een aparte categorie te voorzien, kunnen er aparte regels gelden, maar blijven de basisvoordelen in de wetgeving voor fietsers, zoals de fietsvergoeding, ook voor de snelle elektrische fiets geldig.

Vlaanderen dient sterk aan te dringen op een herziening van de nieuwe wetgeving, anders wordt een stimulerend beleid voor de snelle elektrische fiets bijzonder omslachtig en moeilijk.

Björn RZOSKA

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– vraagt de Vlaamse Regering:
  1° in uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord en de resolutie van 2 januari 2014 (*Parl.St*. Vl.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;
  2° het Pendelfonds te blijven inzetten voor het bereiken van een modal shift naar meer fietsverplaatsingen in het woon-werkverkeer, onder meer door het gericht steunen van fietsprojecten van bedrijven;
  3° naast generieke maatregelen die alle fietsverkeer ten goede komt, ook werk te maken van specifieke maatregelen om (snel) elektrisch fietsen aan te moedigen, in het bijzonder (snel) elektrisch fietsen van woonst naar werk;
  4° daartoe een apart programma snel elektrisch fietsen te ontwikkelen samen met het Fietsberaad;
  5° daarbij in het kader van het Vlaams Mobiliteitsplan en het Fietsplan in een apart luik of deelprogramma te voorzien rond (snel) elektrisch fietsen;
  6° via samenwerkingsovereenkomst VI (aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen) in voldoende middelen te voorzien voor steun aan investeringen op gewestwegen in e-fietsinfrastructuur of de herinrichting van (fiets)wegen met het oog op (snel) elektrisch fietsen;
  7° daarnaast ook in middelen te voorzien om lokale besturen te ondersteunen voor de aanpassing van lokale wegen aan (snelle) elektrische fietsen, de uitrol van laadinfrastructuur, de bouw van buurtfietsgarages, extra beveiligde stallingen enzovoort;
  8° werk te maken van een duidelijke regelgeving op het vlak van toegelaten maximum- en eventueel ook minimumsnelheden op fietspaden, fietssnelwegen of elektrische fietssnelwegen;
  9° bij de bepaling van het snelheidsregime voor gemotoriseerd verkeer op autowegen rekening te houden met de aanwezigheid of kwaliteit van fietspaden op die wegen;
  10° 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 zoveel mogelijk conflictvrije fietswegen, veilige kruispunten en aangepaste verkeerslichten;
  11° extra steun te bieden aan het tot stand komen van beveiligde fietsenstallingen en voldoende laadinfrastructuur, zodat hierdoor belemmeringen voor het veelvuldig gebruik van elektrische fietsen worden weggenomen;
  12° bedrijven te steunen die (elektrische) bedrijfsfietsen aanbieden of leasen als alternatief voor bedrijfs(lease)wagens en in premies te voorzien voor de aankoop van (snelle) elektrische fietsen voor het woon-werkverkeer;

13° er bij de Federale Regering (of Europa) op aan te dringen:
   a) snelle elektrische fietsen als een aparte categorie te erkennen zodat ze niet als bromfietsen maar nog altijd als fietsen behandeld worden;
   b) in de verdere regelgeving rond de plaats van de (snelle) elektrische fiets op de weg de voordelen van dit vervoersmiddel voor ogen te houden in de verduurzaming van het woon-werkverkeer;
   c) te voorkomen dat bijkomende regelgeving het gebruik van de (snelle) elektrische fiets als belangrijk alternatief voor woon-werkverkeer ontmoedigt;
   d) fietsen van woonst naar werk aan te moedigen, bijvoorbeeld door de fiscale aftrek van (elektrische) bedrijfsfietsen te verhogen, de RSZ-bijdrage voor fietsende werknemers te verminderen per dag en per werknemer die met de fiets naar het werk komt en door de fietsvergoeding te verplichten en te veralgemenen;

14° over de uitvoering van deze maatregelen ter bevordering van fietsen, elektrisch en snel elektrisch fietsen in het kader van het woon-werkverkeer, regelmatig te rapporteren aan het Vlaams Parlement.

Björn RZOSKA