



Vlaams
Parlement

ingediend op **1253** (2016-2017) – Nr. 3
27 oktober 2017 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder

over het 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

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 1253** (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendement

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 19 oktober 2017 het 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.

1. Toelichting

Björn Rzoska licht het voorstel toe. De opmars van de snelle elektrische fiets maakt nodig dat de Vlaamse overheid er rekening mee houdt. De laatste VRIND-indicatoren (VRIND: Vlaamse Regionale Indicatoren) over de afstand tussen woon- en werkplaats leren dat hij een oplossing kan bieden voor het woon-werkverkeer. Onderzoek leert dat afstanden van 10 tot 50 kilometer kunnen gehaald worden, al denkt hij zelf dat 30 à 35 kilometer voor de meeste mensen het kantelpunt zal zijn. Na een uur wordt immers de irritatiedrempel bereikt op weg naar het werk. Het lid vat samen dat Vlaanderen deze opportuniteit voor de modal shift niet mag missen.

De voordelen worden opgesomd in de toelichting bij het voorstel. Zij hebben onder meer te maken met gezondheid, economie en het vermijden van maatschappelijke kosten.

De indieners vragen op grond daarvan aan de Vlaamse Regering extra investeringen in fietsinfrastructuur (voortbouwend op de resolutie van 29 januari 2014, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/3), inzet op het Pendelfonds als stimulans voor de modal shift, aandacht voor snel elektrisch fietsen in het Vlaams Mobiliteitsplan en in het Vlaams Fietsbeleidsplan, voldoende middelen voor e-infrastructuur in het licht van de verschillende snelheden, de aanpassing van het vademecum fietsinfrastructuur, versnelde (ondersteuning van de) aanpassing van lokale fietsinfrastructuur, laadinfrastructuur en veilige stallingen. Andere vragen betreffen verkeersveiligheid: de maximumsnelheid (afhankelijk van de aanwezigheid en de kwaliteit van fietspaden) en de ontvlechting van het verkeersnet.

Een aantal vragen zijn aan anderen gericht, Europa en de Federale Regering, die al voor een fietsvergoeding voor speed pedelecs zorgde, wat een goede zaak is. Verder wordt een duidelijk kader voor de keuring gevraagd en tot slot ook rapportage over de uitvoering van de maatregelen in het kader van het Vlaams Fietsbeleidsplan. De spreker besluit dat het Vlaams Parlement met wat voorligt kan vooroplopen in aan de gang zijnde evoluties.

2. Bespreking

Mathias De Clercq onderstreept de constructieve samenwerking over de grens tussen meerderheid en oppositie heen. Het is goed dat het voorstel van resolutie de opkomst van elektrisch fietsen erkent, de verdere ontwikkeling ervan ondersteunt en structureel verankert in het mobiliteitsbeleid. Hij bepleit dat nieuwe regelgeving de elektrische fiets als alternatief voor woon-werkverkeer stimuleert. Belangrijk voor combimobiliteit is ook dat het aandringt op voldoende laadinfrastructuur op multimodale knooppunten, evenals goed beveiligde stallingen. Tot slot past het perfect in de wens om de fietscultuur te versterken en de omslag te maken van louter recreatief gebruik naar woon-werkverkeer.

Ook *Lies Jans* dankt de eerste indiener voor zijn initiatief. Zij bevestigt dat steeds meer wordt gefietst. Naast de bekende voordelen zijn er echter nog knelpunten, waarvan haar fractie de fietsinfrastructuur erg belangrijk vindt, met name de verdere uitrol van fietssnelwegen voor woon-werkverkeer. Verder zijn aangepaste normen nodig in het Vademecum Fietsvoorzieningen en moet het Pendelfonds de nodige middelen reserveren voor projecten in het kader van de snelle

elektrische fiets. Daarnaast moeten zo veel mogelijk ontvlochten netwerken uitgebouwd worden om conflicten te vermijden. Ook aangepaste fietsenstallingen zijn volgens haar geen bijkomstigheid. Tot slot wijst ze nog op het specifieke probleem van erkenning en homologatie. De indieners zijn er voorstander van dat men technisch en fiscaal de lijn van de fiets blijft volgen en niet die van de bromfiets.

Volgens *Martine Fournier* hoeft men niemand nog te overtuigen van het succes van de elektrische fiets en zijn potentieel in het woon-werkverkeer. Voor haar fractie moet dat volop ondersteund worden door alle overheden en zij is dan ook heel tevreden met het voorliggende initiatief.

Het is niet verwonderlijk dat het voorstel veel oog heeft voor bijkomende infrastructuur, want onderzoek toont aan dat een goede infrastructuur het fietsgebruik doet toenemen. Het verslag van het Rekenhof over het bovenlokale fietsroutenetwerk noemt zij een wake-upcall (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/1). Er moet dan ook zeker een tandje bij gestoken worden in de investeringen en haar fractie hoopt dat de minister zijn ambitie van 100 miljoen euro waarmaakt. Dat sommige investeringen op lokale wegen voortaan voor 100% subsidieerbaar zijn, is alvast een goede zaak, evenals de geplande subsidie voor de aanleg van ongelijkvloers kruisende fietsinfrastructuur.

Ondertussen gebeurt 8% van de fietsongevallen met elektrische fietsen, zodat ook het veiligheidsaspect de nodige aandacht verdient, waarbij zij aangepaste infrastructuur voor snelle fietsen en de maximumsnelheid vermeldt. Tot slot dringt CD&V aan op een snelle regeling van de homologatie, waarvoor de federale overheid de normen moet opstellen en de gewestelijke overheid de procedure.

De fractie van *Joris Vandenbroucke* beaamt het enorme potentieel van de snelle elektrische fiets als duurzaam alternatief voor de auto, in het bijzonder voor korte afstanden van 5 tot 10 kilometer, waarvoor de meesten nu nog steeds in de auto stappen. Op de toelichting van het initiatief heeft hij dan ook weinig aan te merken, en ook de aanbevelingen aan de Vlaamse Regering zijn pertinent.

Hij is wel ontgoocheld dat niet alle fracties werd gevraagd een positieve bijdrage te leveren, waardoor de kans is gemist het initiatief kamerbreed te maken. Het lid levert daarom een constructieve bijdrage in de vorm van een amendement (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1253/2). Het voorstel van resolutie blijft immers vrijblijvend doordat het vergeet te vragen om extra middelen.

Het klopt dat minister Weyts een recordbudget beloofde, maar dat noemt hij ten onrechte magisch want het is niet zoveel meer dan dat van 98,8 miljoen euro uit 2012. Het bedrag strookt ook niet met de ambitie die het voorliggende voorstel beschrijft. De resultaten blijven dan ook uit. In 2009 had de fiets nog een marktaandeel van 13,5% in het algemene, Vlaamse verplaatsingsgedrag, maar dat is teruggeslagen tot 11,3%. Men is in feite achteruitgeboerd. Ook het Rekenhof bevestigt in het eerder genoemd rapport dat de afwerking van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk nog meerdere decennia zal vergen met het huidige investeringstempo. Dat is onaanvaardbaar.

Daarom stelt het lid in zijn amendement voor om extra te investeren in de infrastructuur, meer bepaald door een deel van de extra inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens, die vandaag volledig worden aangewend voor weginfrastructuur, te oormerken voor fietsinfrastructuur. Daarmee komt hij ook tegemoet aan het MORA-advies (MORA: Mobiliteitsraad van Vlaanderen) om de opbrengsten te investeren in het volledige vervoersysteem. Hij merkt daarbij

op dat ook degenen die geen alternatief hebben voor de auto erbij gebaat zijn dat zo snel mogelijk werk wordt gemaakt van de fiets als volwaardig alternatief.

Lies Jans antwoordt dat de minister de eerste is die een fietsbeleidsplan heeft uitgeschreven. Zij gaat niet mee in het verhaal van oormerken. Volgens haar is de afspraak dat de opbrengst naar weginfrastructuur gaat, en fietsinfrastructuur maakt daar deel van uit. Haar fractie steunt het amendement dan ook niet.

Björn Rzoska waardeert dat Joris Vandenbroucke de inhoud van het voorstel steunt. Hij verwierpt het amendement niet, maar zal zich onthouden. Uiteindelijk koppelt men immers zeer veel aan de opbrengst van de kilometerheffing. De versnelde investering in fietsinfrastructuur zal ook ambitieuzer moeten zijn dan een stukje van die opbrengst.

Joris Vandenbroucke repliceert dat dit al de derde minister op rij is die een fietsbeleidsplan neerlegt. Blijft bovendien het feit dat het zogenaamde recordbedrag niet veel hoger is dan dat uit 2012 en slechts 10% hoger dan de gemiddelde jaarlijkse investering, hoewel het totale budget voor Mobiliteit met minstens 30% is gestegen. Daarvan wordt dus minder voor fiets- dan weginfrastructuur ingezet, rekent hij voor. Als men wat voorligt effectief wil waarmaken, is extra geld nodig. Dat Björn Rzoska nog ambitieuzer is om meer dan een gedeelte van de heffing aan fietsinfrastructuur te besteden, staat niet in het voorstel.

Hij spreekt pertinent tegen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing vanzelf in fietspaden wordt geïnvesteerd. Op een schriftelijke vraag van hem antwoordde de minister dat het bedrag enkel wordt aangewend voor het hoofdwegennet. Er zal dus geen cent geïnvesteerd worden in iets anders dan autosnelwegen, concludeert het lid. Hij herinnert ook nogmaals aan het genoemde MORA-advies, waarin ervoor gepleit wordt dat het aan alle weggebruikers ten goede komt.

3. Stemming

Het amendement nr. 1, voorgesteld door Joris Vandenbroucke, wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 1 onthouding.

Het voorstel van resolutie betreffende het bevorderen van snel elektrisch fietsen als alternatief in het woon-werkverkeer wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER,
verslaggever