

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

24 mei 2024

Het fietsbeleid

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN MOBILITEIT

UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW SASKIA KLUIT EN
DE HEER JEF VAN DEN BERGH

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

24 mai 2024

La politique cycliste

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ

PAR
MME SASKIA KLUIT ET
M. JEF VAN DEN BERGH

Dames en Heren,

Uw commissie heeft haar vergaderingen van 5 oktober 2022, 30 juni, 20 oktober en 15 december 2023 en 26 april en 24 mei 2024 gewijd aan het thema “Fietsbeleid”.

I. SITUERING

De plenaire vergadering van het Beneluxparlement hield op 17 juni 2022 een themadebat over “Fietsbeleid”, waarin de volgende personen werden gehoord:

— mevrouw Vivianne Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (Nederland);

— mevrouw Tanja Bruynseels, kabinetsdirecteur van de heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit (België);

— de heer Marco te Brömmelstroet, “Fietsprofessor” aan de Universiteit van Amsterdam.

Deze gedachtewisseling vormde een startpunt voor het aanvatten door de commissie van het thema “Fietsbeleid”, dat een belangrijker beleidsdomein wordt door de toename van het aantal fietsers en door de vele gunstige effecten die de fiets als vervoersmodus genereert voor het leefmilieu, de gezondheid en de mobiliteit.

II. HOORZITTING MET DE HEER BAS DE GEUS, PROFESSOR AAN DE UCL (5 OKTOBER 2022)

1. Inleidende uiteenzetting

De heer Bas de Geus poogt aan de hand van een aantal specifieke thema’s wetenschap en fietsbeleid met elkaar te verbinden. Zonder activistisch te willen zijn, beoogt hij wel zijn kennis naar de samenleving over te brengen om impact te genereren. Hij betreft in zijn uiteenzetting zowel zijn eigen onderzoek als dat van collega’s. De uiteenzetting bestaat uit twee delen: enerzijds een evaluatie van de effecten van fietsen voor de gezondheid, anderzijds een formulering van aanbevelingen voor het beleid. De spreker gaat zowel in op de gewone fiets als op de e-bike, maar behandelt niet de

Mesdames, Messieurs,

Votre commission a consacré ses réunions des 5 octobre 2022, 30 juin, 20 octobre, 15 décembre 2023 et des 26 avril et 24 mai 2024 à la thématique de la “Politique cycliste”.

I. CONTEXTE

Un débat thématique s’est tenu en séance plénière du Parlement Benelux sur la “Politique cycliste” le 17 juin 2022. Ont été entendus à cette occasion:

— Mme Vivianne Heijnen, Secrétaire d’État à l’Infrastructure et à la Gestion des eaux (Pays-Bas);

— Mme Tanja Bruynseels, directrice de cabinet de M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité (Belgique);

— M. Marco te Brömmelstroet, “professeur du cyclisme” à l’université d’Amsterdam.

Cet échange de vues a constitué pour la commission le point de départ de l’examen du thème de la “politique cycliste”, un domaine politique qui gagne en importance en raison de l’augmentation du nombre de cyclistes et des nombreux effets bénéfiques que le vélo en tant que mode de transport génère pour l’environnement, la santé et la mobilité.

II. AUDITION DE M. BAS DE GEUS, PROFESSEUR À L’UCL (5 OCTOBRE 2022)

1. Exposé introductif

M. Bas de Geus s’efforce de faire le lien entre la science et la politique cycliste à travers un certain nombre de thèmes spécifiques. Sans vouloir faire preuve d’activisme, il vise à partager ses connaissances avec la société pour générer un impact. Sa présentation traitera à la fois de ses propres recherches et de celles de ses collègues. L’exposé se composera de deux parties: une évaluation des effets du vélo sur la santé, d’une part, et la formulation de recommandations politiques, d’autre part. L’orateur parlera à la fois du vélo ordinaire et du vélo électrique, mais pas du vélo électrique rapide

speedpedelec, waarover immers nog maar weinig onderzoek werd gedaan.

De effecten voor de gezondheid

Op basis van cohorte- en interventiestudies kan de algemene vaststelling worden gemaakt dat utilitair fietsen (woon-werkverkeer, boodschappen doen, ...) een positieve impact op de gezondheid heeft:

- het reduceert de stress;
- het vermindert het risico op diabetes en hoge bloeddruk;
- het bevordert de spiervorming;
- het hart wordt er sterker en groter van en de longen worden efficiënter gebruikt;
- het gaat sneller dan wandelen;
- een fietser ziet de wereld met andere ogen;
- een fiets veroorzaakt geen geluidsvervuiling;
- een fiets verbrandt lichaamsvet;
- het psychologisch welbevinden is in het algemeen groter bij actieve reismodi;
- fietsers zijn minder vaak met ziekteverlof.

Fietsen is ook economisch gunstig: er hoeft geen geld aan brandstof te worden besteed, wat dan weer gunstig is voor het leefmilieu. Ook het dierenwelzijn vaart er wel bij. Er hoeft verder geen auto te worden aangekocht, er is geen belasting verschuldigd en er dient geen verzekering te worden afgesloten.

Veel van de genoemde voordelen zijn eveneens van toepassing op recreatief en sportief fietsen. Ook wie pas op latere leeftijd met fietsen begint, ondervindt nog gezondheidswinst in vergelijking met leeftijdgenoten die niet fietsen. Voor e-bikes, die steeds populairder worden, kunnen grotendeels

(speedelec), qui n'a fait l'objet que de très peu de recherches.

Effets sur la santé

Sur la base d'études de cohortes et d'interventions, on constate d'une manière générale que la pratique utilitaire du vélo (déplacements domicile-travail, courses, etc.) a un impact positif sur la santé:

- elle réduit le stress;
- elle réduit le risque de diabète et d'hypertension artérielle;
- elle favorise la formation des muscles;
- elle renforce le cœur et les poumons sont utilisés de manière plus efficace;
- elle est plus rapide que la marche;
- un cycliste voit le monde avec des yeux différents;
- le vélo ne provoque pas de pollution sonore;
- le vélo brûle les graisses corporelles;
- le bien-être psychologique est généralement plus élevé lors de l'utilisation de modes de déplacement actifs;
- les cyclistes sont moins souvent en congé de maladie.

Le vélo est également bénéfique sur le plan économique: il n'est pas nécessaire de dépenser de l'argent en carburant, ce qui est une bonne chose pour l'environnement. Le bien-être des animaux en bénéficie également. En outre, il dispense d'acheter une voiture, de payer des taxes et de souscrire une assurance.

Bon nombre des avantages susmentionnés s'appliquent également au cyclisme de loisir et au cyclisme sportif. Même les personnes qui commencent à faire du vélo plus tard dans leur vie en retirent des avantages pour leur santé par rapport à ceux qui ne font pas de vélo. Les

dezelfde conclusies worden getrokken: weliswaar neemt de intensiteit van de inspanning die de conditie bevordert af, maar de afstanden die met de fiets worden afgelegd en het aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen nemen er sterk door toe, waardoor de impact wel degelijk positief is.

Er zijn evenwel ook nadelen verbonden aan fietsen: een fietser loopt in het verkeer een risico op ongevallen, zowel door auto's als door ongeschikte infrastructuur en ongepast fietsgedrag, en hij kan vervuilde lucht inademen. Als het aantal fietsers toeneemt, wordt het risico op ongevallen verhoudingsgewijs kleiner, onder meer als gevolg van het "safety by numbers"-principe: doordat fietsers meer opvallend in het straatbeeld aanwezig zijn, wordt het gemotoriseerd verkeer voorzichtiger en neemt de kans dat een automobilist ook fietser is toe.

Het ongevalsrisico vormt een wezenlijk element voor de populariteit of impopulariteit van de fiets. Een fietser heeft geen carrosserie die hem beschermt, waardoor de gevolgen van een ongeval voor zijn gezondheid vaak groter zijn dan voor een automobilist. Het risico kan worden gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal ongevallen en de mate van blootstelling. Een fietser blijkt per afgelegde kilometer drie maal meer risico op een dodelijk ongeval te lopen dan een bestuurder of passagier in een auto. Als de blootstelling evenwel wordt berekend per minuut of per traject, dan is er geen aanzienlijk hoger risico. Leeftijd speelt ook een belangrijke rol: senioren lopen meer risico, zowel door hun minder vlotte motoriek als doordat ongevallen bij hen vaak grotere gevolgen voor de gezondheid hebben dan bij jongere fietsers.

Binnen België is het ongevalsrisico in het Vlaams Gewest kleiner dan in het Waals en (vooral) het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit strookt met het "safety by numbers"-principe; de recente toename van het aantal fietsers in Brussel kan dus een positieve impact hebben. Het aantal ongevallen met fysieke letsels is in Brussel ook gestegen, maar het fietsgebruik neemt verhoudingsgewijs evenveel toe.

mêmes conclusions peuvent être tirées pour les vélos électriques, qui deviennent de plus en plus populaires: bien que l'intensité de l'exercice qui favorise la forme physique soit moins important, ils augmentent considérablement les distances parcourues à vélo ainsi que la part du vélo dans le nombre total de trajets, de sorte que l'impact est bel et bien positif.

Cependant, le vélo présente également des inconvénients: un cycliste est exposé au risque d'accidents de la circulation, qu'il s'agisse de voitures ou d'infrastructures et de comportements inappropriés des cyclistes, et il peut être amené à respirer un air pollué. Plus le nombre de cyclistes augmente, plus le risque d'accident diminue, notamment en raison du principe de la "sécurité par le nombre": plus les cyclistes sont visibles dans la rue, plus le trafic motorisé se montre prudent et plus la probabilité qu'un automobiliste soit également un cycliste augmente.

Le risque d'accident est un élément essentiel de la popularité ou de l'impopularité du vélo. Le cycliste n'étant pas protégé par une carrosserie, les conséquences d'un accident sur le plan médical sont souvent plus importantes que pour un automobiliste. Le risque peut être défini comme le rapport entre le nombre d'accidents et le degré d'exposition. On constate qu'un cycliste est trois fois plus exposé à un accident mortel par kilomètre parcouru que le conducteur ou le passager d'une voiture. En revanche, si l'exposition est calculée par minute ou par trajet, le risque n'est pas significativement plus élevé. L'âge joue également un rôle important: les seniors sont plus exposés, à la fois en raison de leurs capacités motrices moindres et parce que les accidents ont tendance à avoir des conséquences médicales plus importantes dans leur cas que pour les cyclistes plus jeunes.

En Belgique, le risque d'accident est plus faible en région flamande qu'en région wallonne et (surtout) que dans la région de Bruxelles-Capitale. Ceci est conforme au principe de la "sécurité par le nombre"; l'augmentation récente du nombre de cyclistes à Bruxelles peut donc avoir un impact positif. Le nombre d'accidents corporels a également augmenté à Bruxelles, mais l'utilisation de la bicyclette augmente proportionnellement de la même manière.

Wat ongevallen met e-bikes betreft, is het onderzoek niet volledig eenduidig: zowel voor risico als voor ernst van de letsels kunnen nog geen duidelijke conclusies worden getrokken. In toekomstige onderzoek dienen bepaalde variabelen verder te worden onderzocht:

— hoe is het gebruik van de e-bike gespreid over de leeftijdscategorieën?

— hebben gebruikers van de e-bike specifieke sociaal-demografische kenmerken (onder meer geslacht en leeftijd)?

— zijn er meer ongevallen tussen e-bikes en gemotoriseerde weggebruikers of zijn er meer enkelvoudige ongevallen, waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn?

Luchtvervuiling is ook een belangrijk probleem, dat in rekening moet worden gebracht. Uit onderzoek blijkt dat een fietser op een zelfde traject 4 à 9 keer meer vervuilde luchtpartikels inademt dan een automobilist. Binnen in een auto is de lucht meer vervuild, maar de (niet-elektrische) fietser levert meer inspanningen dan de automobilist als hij zich voortbeweegt, waardoor hij meer vervuilde lucht inademt. De gebruiker van een e-bike doet minder inspanningen dan een gewone fietser, waardoor hij minder vervuilde lucht inademt; op het vlak van luchtvervuiling is de e-bike daardoor gezonder dan de gewone fiets. Dat verschil moet vooral worden weggewerkt door een verbetering van de luchtkwaliteit, met name door een vermindering van het aantal auto's (op fossiele brandstoffen).

Uit het geheel van kosten-batenanalyses in verschillende regio's, waarin alle relevante factoren worden verwerkt en met elkaar worden vergeleken, kan de volgende algemene conclusie worden getrokken: fietsen is gezonder dan niet fietsen. Dergelijke omvattende kosten-batenanalyses werden nog niet uitgevoerd voor e-bikes, maar de statistische gegevens zijn ondertussen wel beschikbaar, waardoor zij in de nabije toekomst zullen kunnen worden uitgevoerd.

Aanbevelingen voor het beleid

De inhoud van aanbevelingen kan sterk verschillen per regio, met name door de verschillende

En ce qui concerne les accidents impliquant des vélos électriques, la recherche n'est pas tout à fait univoque: aucune conclusion claire ne peut encore être tirée en ce qui concerne le risque et la gravité des blessures. Les recherches futures devraient approfondir l'étude de certaines variables:

— comment l'utilisation du vélo électrique se répartit-elle entre les différents groupes d'âge?

— Les utilisateurs de vélos électriques présentent-ils des caractéristiques sociodémographiques spécifiques (notamment le sexe et l'âge)?

— Y a-t-il plus d'accidents entre les vélos électriques et les usagers de la route motorisés ou y a-t-il plus d'accidents isolés n'impliquant pas d'autres usagers de la route?

La pollution de l'air est également un problème majeur dont il faut tenir compte. Les recherches montrent qu'un cycliste inhale 4 à 9 fois plus de particules d'air pollué qu'un automobiliste pour un même trajet. L'air est plus pollué à l'intérieur d'une voiture mais le cycliste (vélo non électrique) fait plus d'efforts que l'automobiliste pour avancer, et inhale donc plus d'air pollué. L'utilisateur d'un vélo électrique fait moins d'efforts qu'un cycliste ordinaire et respire donc moins d'air pollué; en termes de pollution atmosphérique, le vélo électrique est donc plus sain que le vélo ordinaire. Le principal moyen de combler cet écart est d'améliorer la qualité de l'air, notamment en réduisant le nombre de voitures (fonctionnant avec des combustibles fossiles).

Des analyses coûts-bénéfices complètes menées dans différentes régions et intégrant et comparant tous les facteurs pertinents permettent de tirer la conclusion générale suivante: il est plus sain de faire du vélo que de ne pas en faire. De telles analyses coûts-bénéfices globales n'ont pas encore été réalisées pour les vélos électriques mais les données statistiques sont désormais disponibles, ce qui permettra de les réaliser dans un avenir proche.

Recommandations en matière politique

Le contenu des recommandations peut varier considérablement d'une région à l'autre,

plaats die de fiets in het geheel van de vervoersmodi in een bepaald gebied inneemt. De spreker beperkt zich tot algemene aanbevelingen, die in functie van de omstandigheden kunnen worden aangepast.

De veiligheid van fietsers moet worden vergroot, zowel ten gunste van wie nu al fietst als voor wie door een verbeterde veiligheid zou overwegen om te beginnen met fietsen. Een gevoel van onveiligheid is momenteel de voornaamste reden waarom personen verklaren niet te fietsen. Door een goed beleid kan het ongevalsrisico afnemen, maar kunnen letsels ook minder ernstig worden. Een beleid dat ervoor zorgt dat het aantal dodelijke slachtoffers afneemt, terwijl tegelijkertijd het aantal zwaargewonden toeneemt, is vanzelfsprekend geen goed beleid.

De heer de Geus formuleert de volgende aanbevelingen:

— beleidsaanpassingen moeten worden doorgevoerd op een voldoende grote schaal: het veiliger maken van enkele straten zonder aanpassingen aan nabijgelegen straten lost immers weinig op;

— in eerste instantie moet afgescheiden fietsinfrastructuur worden gecreëerd, wat zowel het ongevalsrisico als de inademing van vervuilde lucht vermindert;

— omdat gescheiden infrastructuur geen oplossing vormt voor de vele kruispunten, moet de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer worden verlaagd, bij voorkeur tot 30 kilometer per uur in de bebouwde kom.

Er zijn verschillende goede voorbeelden: Utrecht is een fietsparadijs, Barcelona heeft de zogenaamde “super blocks” (met strikte beperkingen voor de mobiliteit van auto’s), Brussel beweegt met “Good Move” geleidelijk in de goede richting, steden in het Verenigd Koninkrijk hebben een belangrijke omslag doorgemaakt. De implementatie van beleid vergt vaak veel tijd, maar het is belangrijk om stappen in de goede richting te zetten.

Naast maatschappelijke verantwoordelijkheid is er ook een individuele verantwoordelijkheid,

notamment en raison de la place différente qu’occupe le vélo dans l’ensemble des modes de transport dans une zone donnée. L’orateur se limitera à des recommandations générales, qui peuvent être adaptées en fonction des circonstances.

La sécurité des cyclistes doit être renforcée, tant au bénéfice de ceux qui pratiquent déjà le vélo que de ceux qui envisageraient de s’y mettre en raison précisément de l’amélioration de la sécurité. Le sentiment d’insécurité est actuellement la principale raison pour laquelle les gens décident de ne pas faire de vélo. Des politiques appropriées peuvent réduire les risques d’accident, mais aussi la gravité des blessures. Une politique qui garantit une diminution du nombre de morts alors que le nombre de blessés graves augmente, n’est évidemment pas une bonne politique.

M. de Geus formule les recommandations suivantes

— les ajustements politiques doivent être effectués à une échelle suffisamment large: rendre quelques rues plus sûres sans aménager les rues avoisinantes ne résout en effet pas grand-chose;

— avant tout, il conviendrait de mettre en place des infrastructures cyclables séparées afin de réduire à la fois le risque d’accident et l’inhalation d’air pollué;

— étant donné que les infrastructures séparées ne résolvent pas le problème des nombreuses intersections, la limite de vitesse du trafic motorisé devrait être abaissée, de préférence à 30 kilomètres par heure, dans les zones urbaines.

Il existe plusieurs exemples vertueux: Utrecht est un paradis pour les cyclistes, Barcelone possède ce que l’on appelle des “super blocs” (avec des restrictions strictes dans le domaine de la mobilité automobile), Bruxelles évolue progressivement dans la bonne direction avec le plan “Good Move”, et les villes du Royaume-Uni ont connu un revirement majeur. La mise en œuvre des politiques prend souvent du temps, mais il est important de faire des pas dans la bonne direction.

Outre la responsabilité sociale, il y a aussi la responsabilité individuelle, ce qui requiert de travailler

waardoor het nodig is om aan cultuur, opvattingen en gedrag van de bevolking te werken. De persoonlijke verantwoordelijkheid van fietsers is een heikel punt. Fluohesjes en helmen verminderen zeer duidelijk het aantal ongevallen en de ernst van ongevallen, maar de invoering van een verplichting wordt niet door iedereen aanvaard. Vanuit louter medisch standpunt is het verplichten van de fietshelm wenselijk, maar de spreker brengt ook andere elementen in rekening:

— automobilisten rijden dicht bij fietsers die een helm dragen, waardoor het ongevalsrisico toeneemt. De afstand die chauffeurs in acht nemen, wordt ook door andere factoren bepaald: het type auto, het geslacht van de fietser, de vraag of de fietser een politieagent is, ... De beïnvloeding van het gedrag van de automobilist is dus belangrijk;

— het fietsgebruik neemt in het algemeen niet af door een verplichte helmplicht;

— fietsers nemen niet meer risico's als zij een helm dragen, al wordt dit door een minderheid van de studies tegengesproken.

Een aangepast beleid is essentieel. Omdat in Nederland de fietsinfrastructuur al goed ontwikkeld is, kan daar de grootste winst worden behaald door een verlaging van de maximumsnelheid; daarnaast is er ook ruimte voor de bevordering van het fietsen bij personen met een migratieachtergrond. Omdat Wallonië en het Groothertogdom Luxemburg nog geen ontwikkelde fietscultuur hebben, moet daar eerst op gescheiden fietsinfrastructuur worden ingezet. Overal is er nog ruimte om de plaats voor auto's te beperken, wat op dit moment in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bewezen. De tendens naar steeds grotere en zwaardere auto's (onder meer SUV's) is ook zorgwekkend, zowel door de impact van een botsing als wegens het meer risicovolle rijgedrag van bestuurders van grote auto's.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Saskia Kluit, corapporteur, was directeur van de fietsersbond van Nederland en is lid

sur la culture, les conceptions et le comportement de la population. La responsabilité individuelle des cyclistes est une question épineuse. Les gilets fluorescents et les casques réduisent très clairement le nombre et la gravité des accidents mais l'instauration d'une obligation à cet égard n'est pas acceptée par tous. D'un point de vue purement médical, rendre le casque cycliste obligatoire est souhaitable, mais l'orateur prend également en compte d'autres éléments:

— les automobilistes roulent plus près des cyclistes casqués, ce qui augmente le risque d'accident. La distance observée par les automobilistes est également déterminée par d'autres facteurs: le type de voiture, le sexe du cycliste, la question de savoir si le cycliste est un agent de police, ... Les facteurs qui influent sur le comportement des automobilistes sont donc importants;

— d'une manière générale, l'utilisation de la bicyclette ne diminue pas en raison de l'obligation de porter un casque;

— les cyclistes ne prennent pas plus de risques lorsqu'ils portent un casque, bien que cela soit contredit par une minorité d'études.

Une politique appropriée est essentielle. Comme les Pays-Bas disposent déjà d'une infrastructure cycliste bien développée, c'est en abaissant la limite de vitesse que l'on obtiendra les meilleurs résultats; par ailleurs, il est possible de promouvoir le cyclisme auprès des personnes issues de l'immigration. La culture cycliste n'étant pas encore très développée en Wallonie et au Grand-Duché de Luxembourg, il faut principalement y miser sur des infrastructures cyclables distinctes. Il est partout possible d'encore limiter l'espace réservé aux voitures, comme le démontre actuellement la Région de Bruxelles-Capitale. La tendance à l'utilisation de voitures toujours plus grandes et plus lourdes (entre autres les SUV) est également préoccupante, tant en raison des conséquences d'une collision qu'en raison du comportement plus risqué adopté par les conducteurs de grosses voitures.

2. Questions et observations des membres

Mme Saskia Kluit, co-rapporteuse, a été directrice de la Fédération cycliste néerlandaise et est

van de Raad van Toezicht van het Nederlandse verkeersveiligheidsinstituut SWOV.

De veiligheid van fietsers wordt ook bevorderd door bijkomende voorwaarden aan fietsen op te leggen. Zo kan worden gedacht aan meer reflectoren, die vroeger verplicht waren op het spatbord en de trappers. Terwijl een fietser een hesje kan vergeten, is dat niet het geval voor de vaste uitrusting van een fiets, waardoor regels over de uitrusting doeltreffender zijn. Gedrag is belangrijk, maar de voertuigkwaliteit (naast de weginfrastructuur) kan dus ook voor meer vooruitgang op het vlak van veiligheid zorgen. Werd de impact op de veiligheid van een betere uitrusting van fietsen onderzocht?

Worden de normen voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie en de Europese Unie behaald voor fietsers?

De heer Bob van Pareren merkt op dat de afgescheiden fietspaden in Nederland mogen worden gebruikt door gewone fietsen, e-bikes en scooters, wat tot grote snelheidsverschillen op de fietspaden leidt. Is er nood aan een beleid dat daar conclusies uit trekt?

De heer Nicolas Parent merkt op dat er binnen het Waals Gewest op het vlak van fietsinfrastructuur grote verschillen bestaan. Zo is het centrum van een grote stad als Luik niet te vergelijken met een landelijk gebied. In het Gewest wordt vooral ingezet op praktische fietsroutes. Terwijl de heer de Geus stelt dat eerst werk moet worden gemaakt van de infrastructuur en pas daarna van een verlaging van de snelheid, is de spreker van oordeel dat er geen prioriteit tussen beide elementen moet zijn: als er bijvoorbeeld voor landelijke gebieden op korte termijn geen middelen zijn voor de aanleg van gescheiden fietspaden, dan kan een verlaging van de toegelaten maximumsnelheid wel reeds de veiligheid van fietsers bevorderen.

Heeft het feit dat auto's groter en zwaarder worden, vooral door de populariteit van SUV's, ervoor gezorgd dat de gevolgen van ongevallen voor fietsers ernstiger worden?

membre du conseil de surveillance de l'institut néerlandais de sécurité routière SWOV.

La sécurité des cyclistes est également renforcée par l'imposition aux bicyclettes de conditions supplémentaires. Il s'agit notamment de l'ajout de réflecteurs, qui étaient auparavant obligatoires sur le garde-boue et les pédales. S'il peut arriver à un cycliste d'oublier un gilet, il en va différemment des équipements fixes d'un vélo, ce qui renforce les règles en matière d'équipement. Si le comportement est important, la qualité de l'équipement des véhicules (autre que l'infrastructure routière) peut donc également permettre de réaliser des progrès dans le domaine de la sécurité. L'impact sur la sécurité d'un meilleur équipement des vélos a-t-il été étudié?

Les normes de qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la santé et de l'Union européenne sont-elles respectées pour les cyclistes?

M. Bob van Pareren fait observer qu'aux Pays-Bas, les pistes cyclables séparées peuvent être empruntées par des vélos ordinaires, des vélos électriques et des scooters, ce qui y entraîne de grandes différences de vitesse. Faut-il mettre en place une politique qui tire des conclusions de cette situation?

M. Nicolas Parent indique qu'il existe de grandes différences en Région wallonne en matière d'infrastructures cyclables. Ainsi, le centre d'une grande ville comme Liège n'est pas comparable à une zone rurale. Dans la Région, l'accent est mis sur les itinéraires cyclables pratiques. *M. de Geus* estime qu'il faut d'abord travailler sur les infrastructures et ensuite seulement sur la réduction de la vitesse mais l'orateur pense qu'il ne faut pas établir de priorité entre ces deux éléments: si, par exemple, il n'y a pas à court terme de fonds pour la construction de pistes cyclables séparées en zones rurales, une réduction de la vitesse maximale autorisée peut déjà améliorer la sécurité des cyclistes.

Le fait que les voitures soient de plus en plus grandes et de plus en plus lourdes, en particulier en raison de la popularité des SUV, s'est-il traduit par une aggravation des conséquences des accidents pour les cyclistes?

De heer Jef Van den Bergh, corapporteur, stelt dat in eerste instantie wordt gestreefd naar het geven van gescheiden ruimte op de openbare weg aan verschillende weggebruikers. Dat principe komt onder druk door de toename van het aantal types van voortbewegingstoestellen, zeker als alle types van het fietspad gebruik kunnen maken: gewone fietsen, e-bikes, speedpedelecs, e-steps, bakfietsen, scooters, driewielers, rollerblades, ... De afbakening van de verschillende soorten voertuigen wordt daardoor ook vager. Men kan daaruit afleiden dat we moeten evolueren naar meer vermenging van de verkeersmodi, terwijl investeringen in fietspaden nochtans ook in veel gevallen een duidelijke meerwaarde hebben. Hoe kunnen we beide uitgangspunten verzoenen?

De her Yves Evrard, voorzitter, vraagt of de tendens om, in een streven naar energiebesparing, de verlichting van de openbare ruimte af te bouwen een negatieve impact heeft op de veiligheid van fietsers.

3. Antwoorden van de genodigde

De heer Bas de Geus stelt dat een combinatie van maatregelen tot een optimale veiligheid kan leiden. De goede uitrusting van de fiets, met inbegrip van reflectoren die de zichtbaarheid verhogen, is belangrijk en moet ook worden gecontroleerd. Er bestaat trouwens een interessant systeem dat het zadel van een fiets doet zakken bij het remmen: zo is het eenvoudiger om zijn voet op de grond te zetten bij rood licht of een hindernis.

Een ander element is het aanleren van goede gewoonten, zoals de manier waarop men op de fiets stapt (die is verschillend in Nederland en België). Mentale stress bij het fietsen blijkt een van de grootste risico's te zijn, wat noopt tot de keuze van personen voor trajecten waarop zij minder stress ervaren. Wie niet op jonge leeftijd heeft leren fietsen en/of in het verleden weinig fysiek actief is geweest, moet zijn ervaring geleidelijk opbouwen, liefst in een rustige verkeersomgeving. Het luisteren naar muziek tijdens het fietsen veroorzaakt eveneens een bijkomend risico. Naast de definiëring van veilig gedrag moet ook werk worden gemaakt van de beïnvloeding en handhaving van gewenst gedrag in de praktijk.

M. Jef Van den Bergh, co-rapporteur, précise que l'objectif majeur est de réserver sur les voies publiques un espace distinct aux différents usagers de la route. Ce principe est mis à mal par l'augmentation du nombre de types d'engins de déplacement, surtout si tous peuvent emprunter les pistes cyclables: vélos ordinaires, vélos électriques, speedelecs, e-steps, vélos-cargos, scooters, tricycles, rollers, ... La démarcation entre les différents types de véhicules devient de ce fait également plus floue. On peut en déduire qu'il faut évoluer vers mixité accrue des modes de déplacement alors même que, dans de nombreux cas, les investissements dans les pistes cyclables ont aussi une valeur ajoutée manifeste. Comment concilier ces deux principes?

M. Yves Evrard, président, demande si la tendance à réduire l'éclairage dans les espaces publics dans un souci d'économie d'énergie a un impact négatif sur la sécurité des cyclistes.

3. Réponses de l'orateur invité

M. Bas de Geus est d'avis qu'une combinaison de mesures peut conduire à une sécurité optimale. Un équipement adéquat pour les vélos, avec entre autres des réflecteurs qui accroissent la visibilité, est important et devrait également faire l'objet de contrôles. Il existe d'ailleurs un système intéressant qui permet d'abaisser la selle d'un vélo lors du freinage: il est ainsi plus facile de poser le pied au sol au feu rouge ou devant un obstacle.

Un autre élément est l'apprentissage de bonnes habitudes, comme la façon d'enfourcher le vélo (qui est différente aux Pays-Bas et en Belgique). Le stress mental lié à la pratique du vélo semble être l'un des risques les plus importants, ce qui incite les usagers à choisir des itinéraires où ils ressentent moins de stress. Les personnes qui n'ont pas appris à faire du vélo à un âge précoce et/ou qui ont été peu actives physiquement dans le passé devraient acquérir progressivement de l'expérience, de préférence dans un environnement de circulation calme. Écouter de la musique en faisant du vélo génère également des risques supplémentaires. Outre un comportement sûr, il faut s'employer à influencer et à faire respecter des comportements appropriés dans la pratique.

Uit onderzoek blijkt dat ongevallen met e-bikes gemiddeld ernstigere letsels veroorzaken dan ongevallen met gewone fietsen.

De luchtkwaliteit vertoont binnen de Europese Unie grote verschillen, waardoor geen algemene conclusies kunnen worden getrokken over de door fietsers ingeademde lucht. Wel blijkt uit het geheel van het onderzoek dat de gunstige gezondheidseffecten van lichaamsbeweging belangrijker zijn dan de gezondheidsschade door het inademen van vervuilde lucht.

Er zijn inderdaad meer vervoersmodi dan vroeger. Gewone fietsers op oudere leeftijd verklaren bang te zijn voor snelle fietsers, in het bijzonder speedpedelecs. Een aangepast gedrag kan een groot deel van de oplossing aanreiken; zo zouden speedpedelecs in druk gebied hun snelheid moeten verlagen om het snelheidsverschil met andere weggebruikers te beperken.

De spreker bevestigt dat de uitrol van goede fietsinfrastructuur in gebieden met weinig fietstraditie een werk van lange duur is, mogelijk wel 20 jaar. Het is zeker een goed idee om nu al van elke bebouwde kom een zone 30 te maken omdat dit op korte termijn tot meer veiligheid voor fietsers leidt. Er is trouwens geen reden om te denken dat er geen plaats is voor de fiets in heuvelachtig gebied in Wallonië en elders, zeker in het licht van de toegenomen populariteit van de e-bike.

Onderzoek heeft aangetoond dat grote en zware auto's ongevallen met ernstigere letsels veroorzaken dan kleine wagens. Die vaststelling heeft verschillende oorzaken: de hoogte van de auto (die de zichtbaarheid van kleine fietsen vermindert), de impact op een ander deel van het lichaam (waardoor de kans op het raken van het hoofd en andere vitale organen groter is), het gewicht van de auto's, ...

Ook elektrische auto's vormen een toenemend probleem. Doordat die wagens weinig geluid voortbrengen, horen fietsers ze niet naderen. Eigenlijk zouden deze auto's een of ander automatisch

Les recherches montrent qu'en moyenne, les accidents impliquant des vélos électriques causent des blessures plus graves que les accidents impliquant des vélos ordinaires.

La qualité de l'air varie considérablement au sein de l'Union européenne, de sorte qu'il n'est pas possible de tirer des conclusions générales concernant l'air inhalé par les cyclistes. Toutefois, l'ensemble des recherches montre que les effets bénéfiques de l'activité physique sur la santé l'emportent sur les dommages causés par l'inhalation d'un air pollué.

Il est exact que les modes de transport sont plus nombreux qu'auparavant. Les cyclistes ordinaires d'un certain âge déclarent craindre les cyclistes utilisant des engins rapides, en particulier des speedelecs. Une grande partie de la solution peut venir d'un comportement adapté; ainsi, les speedelecs devraient modérer leur vitesse dans les zones encombrées pour réduire la différence de vitesse avec les autres usagers de la route.

L'orateur confirme que la mise en place d'une bonne infrastructure cycliste dans des zones où la tradition cycliste est peu répandue est un travail de longue haleine qui peut prendre jusqu'à 20 ans. Faire de chaque agglomération une zone 30 dès à présent est certainement une bonne idée, car cela débouchera sur une meilleure sécurité pour les cyclistes à court terme. Il n'y a par ailleurs aucune raison de penser qu'il n'y a pas de place pour les vélos dans les zones vallonnées de Wallonie et d'ailleurs, particulièrement à la lumière de la popularité croissante des vélos électriques.

Des recherches ont montré que, lors d'accidents, les voitures lourdes et de grande taille provoquent des blessures plus graves que les petites voitures. Cette constatation repose sur plusieurs éléments: la hauteur de la voiture (qui réduit la visibilité dans le cas des petits vélos), l'impact sur une autre partie du corps (qui risque davantage de toucher la tête et d'autres organes vitaux), le poids des voitures, ...

Les voitures électriques constituent également un problème croissant. Comme elles produisent peu de bruit, les cyclistes ne les entendent pas approcher. En fait, ces voitures devraient produire

geluid moeten voortbrengen, in het bijzonder als er andere weggebruikers in de omgeving zijn.

Het aantal ongevallen is groter bij duisternis, dus in veiligheidsopzicht is het niet wenselijk om de verlichting te doven. Ook bij regen neemt het risico toe door een grotere remafstand, een verminderde zichtbaarheid en de vaststelling dat automobilisten onder meer door hun ruitenwissers minder op de omgeving letten.

III. HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGERS VAN PRODUCENTEN VAN FIETSEN EN LICHTE ELEKTRISCHE VOERTUIGEN (30 JUNI 2023)

A. Inleidende uiteenzettingen

1. *Mevrouw Annick Roetyneck (LEVA-EU, Europese federatie van de sector van lichte elektrische voertuigen)*

Mevrouw Annick Roetyneck stelt vast dat de hoorzitting kadert binnen het thema “Fietsbeleid”. Zij merkt evenwel op dat de wereld van de lichte mobiliteit al lang niet meer alleen bestaat uit fietsen (met of zonder elektrische ondersteuning). Er is vandaag een ruim aanbod aan lichte elektrische voertuigen (LEV's): elektrische steps, fietsen, bromfietsen en motorfietsen, maar ook micro-auto's. Bovendien blijft het aanbod gestaag groeien. Met elk nieuw soort voertuig dat op de weg komt, proberen de Europese lidstaten die nieuwe types in de “oude”, bestaande wettelijke categorieën te duwen. Dat leidt tot rampzalige situaties, waarbij lidstaten niet alleen hun eigen nieuwe verkeersregels, maar vaak ook nationale technische regels ontwikkelen.

De spreker geeft het voorbeeld van bedrijven die elektrische steps produceren: zij moeten momenteel 24 verschillende voertuigen voor de EU-markt produceren, terwijl de interne markt van de Europese Unie al 30 jaar bestaat en goederen er dus vrij zouden moeten kunnen circuleren. Tot op heden verbiedt Nederland nog altijd het gebruik van elektrische steps op de openbare weg. Binnenkort zal dat weliswaar veranderen, maar het Nederlandse LEV-kader zal de 25ste set aan

une sorte de son automatique, particulièrement à l'approche d'autres usagers de la route.

Les taux d'accidents étant plus élevés dans l'obscurité, il n'est pas souhaitable, au regard de la sécurité, de réduire l'éclairage. Le risque augmente également par temps de pluie, en raison de l'augmentation de la distance de freinage, de la réduction de la visibilité et du fait que les automobilistes sont moins attentifs à leur environnement en raison, entre autres, des mouvements des essuie-glaces.

III. AUDITION DE REPRÉSENTANTS DE FABRICANTS DE VÉLOS ET DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES LÉGERS (30 JUIN 2023)

A. Exposés introductifs

1. *Mme Annick Roetyneck (LEVA-EU, Fédération européenne de l'industrie des véhicules électriques légers)*

Mme Annick Roetyneck observe que l'audition s'inscrit dans le cadre du thème de la “Politique cycliste”. Elle relève toutefois que le monde de la mobilité légère ne se limite plus depuis longtemps à la bicyclette (avec ou sans assistance électrique). Il existe aujourd'hui une large gamme de véhicules électriques légers (LEV): scooters électriques, bicyclettes, cyclomoteurs, motos et micro-voitures. La gamme ne cesse en outre de s'élargir. Chaque fois qu'un nouveau type de véhicule arrive sur les routes, les États membres de l'Union européenne s'efforcent de les insérer parmi les “anciennes” catégories légales existantes. Cela mène à des situations désastreuses, les États membres définissant non seulement leurs propres nouvelles règles de circulation mais développant souvent aussi des règles techniques nationales.

L'oratrice cite l'exemple d'entreprises produisant des steps électriques: elles doivent actuellement produire 24 véhicules différents pour le marché de l'UE, alors que le marché intérieur de l'Union européenne a été mis en place il y a 30 ans et que les marchandises devraient donc pouvoir y circuler librement. À ce jour, les Pays-Bas interdisent toujours l'utilisation des steps électriques sur la voie publique. Cela devrait changer sous peu mais le cadre LEV néerlandais donnera lieu à

ationale technische regels opleveren (25 en niet 27, omdat België en Frankrijk, als enige lidstaten, geen nationale technische regels hebben).

De spreekster kent vooral de Belgische en Nederlandse situatie goed. Zij is van oordeel dat België de beste leerling van de Europese klas is inzake adequate regels voor LEV's. Nederland daarentegen is allicht één van de slechtste, of zelfs de slechtste leerling van de klas. België erkent op het vlak van technische regelgeving dat de Europese geharmoniseerde wetgeving van toepassing is, zonder meer: Verordening 168/2013 voor LEV's in de L-categorie en de Machinerichtlijn voor elektrische steps, zelf-balancerende voertuigen en elektrische (cargo)fietsen van 25 km/u en 250W. België heeft aan dat Europese technische kader geen verdere nationale vereisten toegevoegd. Bovendien worden alle LEV's, met inbegrip van elektrische steps, hoverboards, monowheels en andere zelf-balancerende voertuigen, op de openbare weg toegelaten. Een belangrijke vaststelling is dat er, voor zover bekend, in België niet meer LEV-ongevallen zijn dan in andere lidstaten.

België heeft wel aanpassingen in de wegcode doorgevoerd om het gebruik van deze lichte voertuigen te faciliteren. Aan de basis van die aanpassingen ligt een fundamenteel en uiterst belangrijk principe: kinetische energie, die het resultaat is van de combinatie van het gewicht en de snelheid van voertuigen. Die kinetische energie bepaalt of en hoe veilig het is om voertuigen samen op de weg te laten circuleren. Een SUV en een speedpedelec samen op een weg waar 50 km/u mag worden gereden, is bijvoorbeeld geen veilige combinatie.

De speedpedelec is wellicht het beste voorbeeld van het degelijke Belgische beleid op het vlak van LEV's. De speedpedelec is in de Belgische wegcode gedifferentieerd van de klassieke bromfietsen door, naast de twee bestaande categorieën (25 en 45 km/u), een nieuwe klasse "P" voor speedpedelecs in te voeren. Dat was nodig omdat de karakteristieken van speedpedelecs zeer verschillend zijn van klassieke bromfietsen. Zij zijn niet alleen lichter, zij rijden ook trager. Er zijn grosso modo

la 25e série de règles techniques nationales (25 et non 27, car la Belgique et la France sont les seuls États membres à ne pas s'être dotés de règles techniques nationales).

L'oratrice connaît particulièrement bien les situations belge et néerlandaise. Elle considère que la Belgique est le meilleur élève de la classe européenne pour ce qui est des règles appropriées pour les LEV. Les Pays-Bas, en revanche, sont sans doute l'un des plus mauvais, sinon le plus mauvais élève de la classe. En ce qui concerne les réglementations techniques, la Belgique reconnaît l'application pure et simple de la législation européenne harmonisée: le règlement 168/2013 pour les LEV de catégorie L et la directive Machines pour les scooters électriques, les véhicules à équilibrage automatique et les vélos (cargo) électriques de 250W et pouvant circuler à 25 km/h. La Belgique n'a pas ajouté d'autres critères nationaux à ce cadre technique européen. En outre, tous les LEV, y compris les scooters électriques, les hoverboards, les monoroues et autres véhicules à équilibrage automatique sont autorisés sur les voies publiques. Il est important de noter qu'à notre connaissance, il n'y a pas davantage d'accidents impliquant des LEV en Belgique que dans d'autres États membres.

La Belgique a toutefois procédé à des aménagements du code de la route pour faciliter l'utilisation de ces véhicules légers. Ces aménagements reposent sur un principe fondamental et extrêmement important: l'énergie cinétique, qui résulte de la combinaison du poids et de la vitesse des véhicules. C'est cette énergie cinétique qui détermine si - et dans quelle mesure - les véhicules peuvent circuler ensemble sur la route en toute sécurité. Par exemple, un SUV et un speedelec circulant ensemble sur une voirie où la vitesse autorisée est de 50 km/h n'est pas une combinaison sûre.

Le speedelec est peut-être la meilleure illustration de la bonne politique de la Belgique en matière de LEV. Le code de la route belge différencie le speedelec des cyclomoteurs conventionnels en instaurant une nouvelle classe "P" pour les speedelecs, en plus des deux catégories existantes (25 et 45 km/h). Cette mesure était nécessaire car les caractéristiques des speedelecs sont très différentes de celles des cyclomoteurs classiques. Non seulement ils sont plus légers, mais ils roulent aussi

twee soorten speedpedelecs: de ene groep haalt een kruissnelheid van 30 tot 35 km/u, de andere 40 tot 42 km/u. Geen enkele speedpedelec is in staat om constant 45 km/u te rijden. Als een speedpedelec van het fietspad wordt verbannen en ertoe wordt verplicht om op de weg te rijden, komen de bestuurders niet alleen in een bijzonder onaangename, maar bovenal gevaarlijke verkeerssituatie terecht. De speedpedelec rijdt dan naast/tussen auto's, bestel- en vrachtwagens die veel groter en zwaarder zijn en veel sneller (kunnen) rijden. Bovendien lokt die situatie heel vaak agressieve reacties uit van autobestuurders en vrachtchauffeurs, die niet begrijpen waarom dat voertuig, dat in hun ogen een fiets is, het fietspad niet gebruikt.

België heeft een verkeersreglement voor speedpedelecs uitgewerkt op basis van het genoemde verschil in kinetische energie. Als de snelheidslimiet 50 km/u of meer is, dan moet de speedpedelec op het fietspad rijden. Als de limiet 30 km/u is, dan hebben bestuurders van een speedpedelec de keuze tussen fietspad en rijbaan, met dien verstande dat ook zij de maximumsnelheid van 30 km/u moeten respecteren.

België heeft dit verkeersbeleid aangevuld met bijzonder interessante randvoorwaarden, zoals aantrekkelijke leasingmogelijkheden en een belastingvrije fietsvergoeding tot € 0,27 per km. Het nettoresultaat van dat beleid is dat België de absolute koploper in de verkoop en het gebruik van speedpedelecs is. Zowat alle speedpedelecs worden gebruikt voor woon-werkverkeer. Er is nog één verbeterpunt: aan een speedpedelec mag geen trailer voor het vervoer van kinderen worden gekoppeld. Dat verplicht veel ouders ertoe om één voertuig (vaak een auto) te gebruiken voor het woon-schoolverkeer en voor het woon-werkverkeer op een speedpedelec over te stappen. Ouders met een speedpedelec zijn er ongetwijfeld toe in staat om op een verantwoorde manier hun kinderen te vervoeren. Daarom vraagt de sector expliciet aan België dat deze wettelijke belemmering wordt opgeheven.

plus lentement. Il existe grosso modo deux types de speedelecs: l'un atteint une vitesse de croisière de 30 à 35 km/h, l'autre de 40 à 42 km/h. Aucun speedelec ne peut rouler à une vitesse supérieure à celle d'un cyclomoteur classique. Aucun speedelec ne peut rouler en permanence à 45 km/h. Si un speedelec est exclu de la piste cyclable et doit circuler sur la route, leur conducteur se retrouve dans une situation non seulement particulièrement désagréable, mais surtout dangereuse. Le speedelec est amené à circuler à côté/entre des voitures, des camionnettes et des camions qui sont beaucoup plus grands et plus lourds et qui (peuvent) rouler beaucoup plus vite. Cette situation suscite par ailleurs très souvent des réactions agressives de la part des automobilistes et des chauffeurs de poids lourds, qui ne comprennent pas pourquoi ce véhicule, qui est à leurs yeux un vélo, n'emprunte pas la piste cyclable.

La Belgique a mis au point pour les speedelecs une réglementation de la circulation basée sur la différence d'énergie cinétique susmentionnée. Si la limite de vitesse est de 50 km/h ou plus, le speedelec doit rouler sur la piste cyclable. Si elle est de 30 km/h, les conducteurs de speedelecs ont le choix entre la piste cyclable et la chaussée, étant entendu qu'ils doivent eux aussi respecter la limite de 30 km/h.

La Belgique a complété cette politique de circulation par des conditions annexes particulièrement intéressantes, telles que des options de leasing attrayantes et une indemnité vélo exonérée d'impôt pouvant atteindre 0,27 euro par kilomètre. Le résultat net de cette politique est que la Belgique est le leader absolu en matière de vente et d'utilisation de speedelecs. La quasi-totalité des speedelecs sont utilisés pour les trajets domicile-travail. Il reste un point à améliorer: un speedelec ne peut pas tracter de remorque pour le transport d'enfants, ce qui oblige de nombreux parents à utiliser un seul véhicule (souvent une voiture) pour les trajets domicile-travail et à passer à un speedelec pour les trajets domicile-travail. Les parents possédant un speedelec sont à mêmes, à n'en pas douter, de transporter leurs enfants de manière responsable. C'est pourquoi le secteur demande explicitement à la Belgique de supprimer cet obstacle légal.

Nederland draait momenteel nog altijd met pilootprojecten en persoonlijke ontheffingen. Dat laatste is een bizar systeem, waarin individuen toelating kunnen krijgen om hun speedpedelec op het fietspad te gebruiken op voorwaarde dat zij een uitgebreide administratieve procedure doorlopen. Dat is een bijzondere en vreemde wettelijke kronkel, die in België ongetwijfeld tot massale burgerlijke ongehoorzaamheid zou leiden. De spreekster doet aan de Nederlandse en Luxemburgse beleidsmakers daarom een warme oproep om het Belgische voorbeeld te volgen, niet alleen op het vlak van speedpedelecs, maar voor alle LEV's, in het bijzonder omdat het Belgische, zogenaamd liberale beleid op het eerste gezicht geen negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

LEVA-EU, de federatie van de sector van lichte elektrische voertuigen, heeft in 2022 een onderzoek aangevraagd bij het Duitse onderzoeksinstituut DLR (*Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt*) naar het potentieel van LEV's in de strijd tegen klimaatverandering. Op basis van een theoretisch model heeft DLR berekend hoeveel autoritten in Duitsland zouden kunnen worden vervangen door LEV-ritten met gebruik van bestaande, lichte voertuigen, en hoeveel emissiebesparing dat zou opleveren. De resultaten waren verbluffend: 77 % van alle autoritten had evengoed met een LEV kunnen worden uitgevoerd. Dat zou theoretisch resulteren in een besparing van 44 % CO₂-uitstoot. Gemiddeld kan voor de ritten waarvoor LEV's auto's vervangen 88 % van de uitstoot worden bespaard; daarbij worden zowel auto's met een verbrandingsmotor als auto's met een elektrische motor in de vergelijking betrokken.

Dit onderzoek toont duidelijk aan dat het inperken of bemoeilijken van het gebruik van LEV's als gevolg heeft dat een belangrijk middel om emissies te vermijden ongebruikt blijft. Vandaag zet het beleid, zowel vanuit de EU als in de lidstaten, bijna unilateraal in op het elektrificeren van het bestaande autoconcept. Niet de Europese of de nationale overheden, maar wel de steden zijn de drijvende kracht om autogebruik aan banden te leggen ten behoeve van de lucht- en levenskwaliteit voor hun burgers. De steden zijn evenzeer de drijvende kracht achter het aanmoedigen van het gebruik van LEV's, terwijl Europese en nationale

Actuellement, les Pays-Bas sont encore dans l'expectative concernant des projets pilotes et des exemptions personnelles. Pour ce qui est de ces dernières, il s'agit d'un système bizarre dans lequel des personnes individuelles peuvent obtenir la permission d'utiliser leur speedelec sur les pistes cyclables à condition de se soumettre à une procédure administrative étendue. Il s'agit d'une curiosité légale qui susciterait sans aucun doute une désobéissance civile massive en Belgique. L'oratrice lance donc un vibrant appel aux décideurs néerlandais et luxembourgeois pour qu'ils suivent l'exemple belge, non seulement pour les speedelecs mais aussi pour tous les LEV, d'autant qu'à première vue, la politique réputée libérale de la Belgique n'a pas d'impact négatif sur la sécurité routière.

LEVA-EU, la fédération de l'industrie des véhicules électriques légers, a demandé en 2022 à l'institut de recherche allemand DLR (*Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt*) de réaliser une étude sur le potentiel des LEV dans la lutte contre le changement climatique. Sur la base d'un modèle théorique, le DLR a calculé le nombre de trajets en voiture qui pourraient être remplacés en Allemagne par des trajets en LEV au moyen de véhicules légers existants, ainsi que les réductions d'émissions qui en résulteraient. Les résultats sont étonnants: 77 % de tous les trajets en voiture auraient pu être effectués de la même manière avec un LEV. En théorie, cela permettrait une réduction de 44 % des émissions de CO₂. En moyenne, 88 % des émissions peuvent être économisées pour les trajets où des LEV remplacent les voitures; la comparaison englobe tout à la fois les voitures à moteur à combustion et les voitures électriques.

Cette étude montre clairement que limiter ou compliquer l'utilisation des LEV a pour effet de ne pas utiliser un outil important pour réduire les émissions. Aujourd'hui, les politiques mises en œuvre dans l'UE comme dans les États membres misent pour ainsi dire unilatéralement sur l'électrification du concept existant de la voiture. Ce ne sont pas les autorités européennes ou nationales mais bien les villes qui sont les moteurs de la réduction de l'usage de la voiture pour le bien de l'air que respirent les citoyens et la qualité de vie de ces derniers. Les villes sont également la force motrice qui pousse à utiliser les LEV, alors que autorités

overheden in het beste geval onverschillig zijn en in het slechtste geval LEV's tegenwerken.

Zo geeft Duitsland subsidies aan elektrische SUV's, maar onzegt het micro-(brom)auto's in de categorieën L5, L6 en L7 financiële ondersteuning. Ondanks alle pluspunten van het Belgische beleid zijn er ook in dat land nog een paar belangrijke lacunes. Terwijl wie een elektrische motorfiets of een drie- of vierwieler die maximum 45 km/u kan rijden aanschaft, 15 % belastingvermindering geniet, bestaat er geen enkele regeling voor elektrische bromfietsen, terwijl er dringend behoefte is aan de vervanging van stinkende, lawaaierige bromfietsen met verbrandingsmotoren. Drie- of vierwieler die meer dan 45 km/u halen, krijgen evenmin financiële of fiscale aanmoediging, terwijl zij wel degelijk een duurzaam alternatief zijn voor de steeds zwaarder wordende auto's. De genoemde DLR-studie toont overduidelijk aan dat we niet alleen elektrisch, maar ook veel lichter moeten gaan rijden. En dat zal op geen enkele manier afbreuk doen aan ons comfort of aan ons rijplezier, integendeel zelfs: in het project 365SNEL, gefinancierd door het departement Omgeving van de Vlaamse overheid, is gebleken dat de speedpedelec-testrijders punctualiteit en rijplezier als belangrijkste voordelen van hun voertuig aanmerken.

Om alle genoemde redenen is het belangrijk dat de lidstaten LEV's erkennen en faciliteren door een gepaste verkeerswetgeving. Het is contraproductief om de wetgeving voor LEV's uitsluitend te baseren op de constructiesnelheid van het voertuig. Die les heeft de klassieke bromfiets ons al heel lang geleden geleerd, terwijl wij het allemaal volkomen normaal vinden dat auto's met een constructiesnelheid tot 180 km/u zich aan snelheidslimieten op de weg houden. Dat principe dient dringend te worden doorgetrokken naar elektrische fietsen, cargofietsen, steps, brom- en motorfietsen, micro-auto's, enz. Laat die voertuigen eenvoudigweg daar rijden waar zij aan min of meer dezelfde snelheid de weg met andere voertuigen kunnen delen. Verban LEV's niet van het fietspad omdat het fietspad te druk is. Verlaag in die gevallen de snelheidslimiet op de rijbaan, stel een snelheidslimiet in op het fietspad of neem beide maatregelen. Als een fietspad te druk

européennes et nationales font au mieux preuve d'indifférence ou, au pire, contrecarrent les LEV.

L'Allemagne, par exemple, accorde des subventions pour les SUV électriques mais refuse de soutenir financièrement les micro-voitures (cyclomoteurs) dans les catégories L5, L6 et L7. Malgré tous les avantages de la politique menée en Belgique, on observe également des lacunes importantes dans ce pays. Alors que l'achat d'une moto électrique ou d'un véhicule à trois ou quatre roues pouvant circuler jusqu'à 45 km/h donne lieu à une réduction fiscale de 15 %, il n'existe aucun programme pour les cyclomoteurs électriques, alors qu'il est urgent de remplacer les cyclomoteurs bruyants et malodorants équipés de moteurs à combustion. Les véhicules à trois ou quatre roues qui dépassent les 45 km/h ne font pas non plus l'objet d'un encouragement financier ou fiscal, alors qu'ils constituent une alternative durable aux voitures de plus en plus lourdes. L'étude du DLR mentionnée montre clairement que nous devons commencer à utiliser des véhicules non seulement électriques mais aussi beaucoup plus légers. Et cela ne nuira en rien à notre confort ou à notre plaisir de conduire, bien au contraire: dans le cadre du projet 365SNEL, financé par le département de l'Environnement du gouvernement flamand, il a été constaté que les usagers de speedelecs citent la ponctualité et le plaisir de conduire comme les principaux avantages de leur véhicule.

Pour toutes ces raisons, il est important que les États membres reconnaissent et facilitent l'utilisation des LEV par le biais d'une législation appropriée en matière de circulation. Il est contre-productif de fonder la législation relative aux LEV uniquement sur la vitesse pouvant être atteinte lors de la conception du véhicule. Le cyclomoteur classique nous a enseigné cette leçon il y a belle lurette, alors que nous considérons tous qu'il est parfaitement normal que les voitures pouvant atteindre une vitesse de 180 km/h respectent les limitations de vitesse sur la route. Il est urgent d'étendre ce principe aux vélos électriques, aux vélos-cargos, aux scooters, aux cyclomoteurs, aux motos, aux micro-voitures, etc. Permettons à ces véhicules de rouler là où ils peuvent partager la route avec d'autres véhicules en circulant à une vitesse plus ou moins égale. N'interdisons pas aux LEV l'accès aux pistes cyclables sous prétexte qu'elles sont trop

is, dan betekent dit dat de bestaande infrastructuur niet langer voldoet aan de nieuwe vraag. Bijgevolg moet er meer aanbod komen: meer fietspaden, bredere fietspaden, meer fietsstraten, meer zones van 30 of zelfs 20 km/u, meer voetgangerszones, ...

De spreekster formuleert ten overstaan van de overheden een warme oproep om zich te onthouden van de invoering van technische regels voor LEV's, zoals Nederland wel van plan is. Als reactie op het ongeval met een elektrische bolderkar op 20 september 2018 worden elektrische cargo-fietsen, elektrische steps en zelf-balancerende voertuigen met stuur, die niet vergelijkbaar zijn met de elektrische bolderkar, binnenkort in Nederland onderworpen aan een specifieke technische keuring. Dat is niet alleen een regelrechte ramp voor de verduurzaming van de mobiliteit in Nederland, het vooropgestelde LEV-kader is ook in strijd met de Machinerichtlijn en met Richtlijn 2015/1535. Het resulteert bovendien in inconsistente nationale regelgeving. Dat is het standpunt van LEVA-EU, van verschillende Nederlandse organisaties, zoals DOET, Han LEV-Kenniscentrum, International Cargobike Festival en Legaal Rijden. In plaats van 25 nationale technische regels hebben LEV's dringend een eigen Europees technisch kader nodig. Verordening 168/2013 en de Machinerichtlijn werden niet opgesteld voor LEV's en zijn er dan ook niet geschikt voor.

LEV-bedrijven worstelen op vele manieren met de huidige technische reglementering, die kafkaïens is. De spreekster beperkt zich tot één concreet voorbeeld: speedpedelecs. Volgens Verordening 168/2013 zijn dat L1e-B-bromfietsen en moeten zij in de typegoedkeuring een emissietest ondergaan, terwijl zij vanzelfsprekend geen uitstoot genereren. De Europese Unie maakt in dit dossier echt geen goede beurt.

In 2020, nu meer dan drie jaar geleden, voerde TRL (*Transport Research Laboratory*) in dit domein een onderzoek uit in opdracht van de Europese Commissie. De conclusie van het

fréquentées. Dans ce cas, réduisons la vitesse sur la chaussée, fixons une limitation de vitesse sur les pistes cyclables ou prenons les deux mesures. Si une piste cyclable est trop fréquentée, cela signifie que l'infrastructure existante ne répond plus à la nouvelle demande. Il faut donc augmenter l'offre: plus de pistes cyclables, des pistes cyclables plus larges, plus de rues cyclables, plus de zones 30 voire 20 km/h, plus de zones piétonnes, ...

L'oratrice lance un vibrant appel aux pouvoirs publics pour qu'ils s'abstiennent d'instaurer des règles techniques pour les LEV, comme les Pays-Bas prévoient de le faire. En réaction à l'accident survenu le 20 septembre 2018 avec une charrette électrique automotrice, les vélos-cargos électriques, les scooters électriques et les véhicules à équilibrage automatique avec guidon, qui ne sont pas comparables à la charrette, seront prochainement soumis à un contrôle technique spécifique aux Pays-Bas. C'est non seulement dramatique dans la perspective d'une mobilité plus durable aux Pays-Bas mais le cadre LEV envisagé est en outre contraire à directive Machines et la directive 2015/1535. Cela se traduit en outre par des réglementations nationales incohérentes. C'est la position de LEVA-EU, de plusieurs organisations néerlandaises, telles que DOET, Han LEV Knowledge Centre, International Cargobike Festival et Legaal Rijden. Plutôt que de 25 réglementations techniques nationales, les LEV ont besoin de toute urgence de leur propre cadre technique européen. Le règlement 168/2013 et la directive Machines n'ont pas été rédigés pour les LEV et ne sont donc pas appropriés.

L'industrie des LEV est confrontée à de nombreuses difficultés avec les kafkaïennes réglementations techniques actuelles. L'oratrice s'en tiendra à un exemple concret, celui des speedelecs. Selon le règlement 168/2013, il s'agit de cyclomoteurs L1e-B qui doivent être soumis à un test d'émissions lors de l'homologation, alors qu'ils ne génèrent très clairement pas d'émissions du tout. L'attitude de l'Union européenne laisse vraiment à désirer dans ce dossier.

En 2020, il y a maintenant plus de trois ans, le TRL (*Transport Research Laboratory*) a mené une étude dans ce domaine à la demande de la Commission européenne. La conclusion de

onderzoeksinstituut was duidelijk: technische regelgeving buiten de Machinerichtlijn en Verordening 168/2013 zou voldoen aan de behoeften van de LEV-industrie. TRL concludeert: “Naar onze mening zou dit nieuwe systeem voor de regulering en goedkeuring van LEV’s de flexibiliteit bieden die nodig is om innovatie in deze snel evoluerende sector te ondersteunen, terwijl de technische normen en de verkeersveiligheid gevrijwaard blijven.”

De Europese Commissie kreeg dit advies al in 2020, maar blijft een verder initiatief, ondanks de herhaalde verzoeken, voor zich uitschuiven. Eén direct gevolg van dit uitstelgedrag is dat aan miljoenen mensen met een fysieke beperking in de EU de toegang tot bijvoorbeeld elektrische fietsen worden ontzegd. Ongeveer 87 miljoen mensen in de EU hebben één of andere fysieke beperking. Als kan worden aangenomen dat het bij vele miljoenen onder hen gaat om een bewegingshandicap, om overgewicht of om hartklachten, dan kunnen die personen misschien wel pedaleren, maar niet noodzakelijk continu. Zij hebben dan een fiets nodig die voorzien is van een knop of een gashendel, waardoor de motor het, indien nodig, volledig kan overnemen. Het is echter zo dat alleen elektrische fietsen met een motor die werkt op voorwaarde dat de bestuurder zelf trapt uitgesloten zijn van Verordening 168/2013. Fietsen die een combinatie bieden van trappen en voortbeweging door de motor moeten worden goedgekeurd binnen het kader van een typegoedkeuring, maar dat blijkt in de realiteit onmogelijk te zijn. Het is niet logisch dat twee fietsen met exact dezelfde kinetische energie aan twee totaal verschillende wettelijke kaders worden onderworpen. Bijgevolg is er op dit ogenblik geen enkele L1e-A “gemotoriseerd” rijwiel (een elektrische fiets die niet uitsluitend op pedaalassistentie werkt) op de markt en ontzegt manifest slechte wetgeving fietsplezier aan miljoenen Europeanen. Dit is dus alweer een dossier waarin de Europese Unie geen goede beurt maakt.

De spreekster maakt dan ook van de gelegenheid gebruik om het Beneluxparlement ertoe op te roepen om in dit dossier een pioniersrol te spelen en de Europese Commissie actief aan te moedigen

l’institut de recherche était claire: une réglementation technique en dehors de la directive Machines et du règlement 168/2013 répondrait aux besoins de l’industrie des LEV. TRL a conclu que ce nouveau système de réglementation et d’homologation des LEV offrirait la flexibilité nécessaire pour soutenir l’innovation dans ce secteur en évolution rapide, tout en préservant les normes techniques et la sécurité routière.

La Commission européenne a reçu cet avis en 2020, mais continue de repousser toute nouvelle initiative malgré des demandes répétées. L’une des conséquences directes de ces attermoissements est par exemple que des millions de personnes handicapées dans l’UE se voient refuser l’accès aux vélos électriques. Quelque 87 millions de personnes dans l’UE souffrent d’une forme ou d’une autre de handicap physique. Si l’on considère que plusieurs millions d’entre elles souffrent d’un handicap physique, d’une surcharge pondérale ou de problèmes cardiaques, ces personnes peuvent pédaler, mais pas nécessairement de manière continue. Elles auront alors besoin d’une bicyclette équipée d’un bouton ou d’un accélérateur qui, au besoin, permet au moteur de prendre complètement le relais. Toutefois, seuls les vélos électriques dont le moteur fonctionne à condition que le cycliste pédale lui-même sont exclus du champ d’application du règlement n° 168/2013. Les vélos qui offrent une combinaison de pédalage et de propulsion par le moteur devraient être homologués dans le cadre d’une homologation type, mais cela s’avère impossible dans la réalité. Il n’est pas logique que deux bicyclettes générant exactement la même énergie cinétique soient soumises à deux cadres juridiques complètement différents. Par conséquent, aucun vélo “motorisé” L1e-A (vélo électrique ne fonctionnant pas uniquement avec l’assistance au pédalage) n’est actuellement sur le marché et une législation inopportune prive très clairement des millions d’Européens du plaisir de pédaler. Voilà donc un dossier de plus où l’action de l’Union européenne laisse à désirer.

L’oratrice saisit donc l’occasion pour demander au Parlement du Benelux de jouer dans ce dossier un rôle de précurseur et d’encourager activement la Commission européenne à s’atteler sans plus

om zonder verder uitstel werk te maken van een technische LEV-Verordening. LEVA-EU heeft alvast een blauwdruk klaar.

2. De heer Jacques Lovell (Cycling Industries Europe, Europese federatie van de fietssector)

De heer Jacques Lovell verwijst naar eerdere werkzaamheden van de commissie, waaruit duidelijk blijkt dat de fiets een doeltreffende oplossing kan bieden voor grote maatschappelijke uitdagingen. Waar meer gefietst wordt, verloopt het stadsvervoer immers sneller, dalen de uitgaven voor gezondheidszorg per hoofd van de bevolking, vermindert de uitstoot door het verkeer aanzienlijk, wordt brandstof bespaard en bloeit de economie.

Hoe kan de productie van fietsen net even duurzaam worden gemaakt als het gebruik ervan? Hoe kan Europa efficiënter, duurzamer en veiliger worden bevoorrad? Cycling Industries Europe is ervan overtuigd dat een beslissend moment is aangebroken inzake fietspraktijk en gerelateerd beleid. Sinds de zo goed als unaniem in februari 2023 aangenomen oproep van het Europees Parlement voor een Europese fietsstrategie, wordt de fietsindustrie betrokken bij een gestructureerde en regelmatige dialoog met de Europese Commissie in het kader van een "Transitietraject" industrieel beleid. Tevens ondersteunt Cycling Industries Europe ook de campagne van het "Europees jaar van de fiets 2024" en de door de Benelux-landen geïnitieerde Europese Fietsverklaring.

De fietsproductie in Europa opvoeren vergt effectieve stimuleringsmaatregelen om een wereldwijde industrie en toeleveringsketen dichterbij de plaats te brengen waar de producten worden gebruikt door consumenten en een groeiend aantal bedrijven uit verschillende sectoren (toerisme, logistiek, handel, ...). Het mobiliteitsbeleid waarbij de fiets een volwaardige vervoersmodus wordt, moet worden geconsolideerd, versterkt en versneld want het speelt een essentiële rol in de ondersteuning van de toekomstige groei.

Met het transitiepad naar mobiliteit in het verschiet, dringt de federatie die spreker vertegenwoordigt er bij de Europese Commissie en de lidstaten op aan om de vruchten van het fietsbeleid

tarder à la confection d'un règlement technique LEV. LEVA-EU dispose déjà d'un plan d'action.

2. M. Jacques Lovell (Cycling Industries Europe, Fédération européenne du cycle)

M. Jacques Lovell a salué les travaux antécédents de la commission, qui reconnaissent que le vélo apporte des solutions efficaces à des défis sociétaux majeurs. Là où l'on utilise davantage le vélo, les transports urbains sont plus rapides, les dépenses de santé publique par habitant sont moins élevées, les émissions dues aux transports sont considérablement réduites, le carburant est économisé et l'économie prospère.

Comment peut-on faire en sorte que la production de vélos soit aussi durable que leur utilisation? Comment peut-on approvisionner l'Europe de manière plus efficace, plus durable et plus sûre? *Cycling Industries Europe* estime que nous avons atteint un moment décisif pour le cyclisme et les politiques qui y sont liées. Suite à l'appel quasi-unanime du Parlement européen en faveur d'une stratégie européenne pour le cyclisme, adopté en février 2023, l'industrie du cyclisme est désormais engagée dans un dialogue structuré et régulier avec la Commission européenne dans le cadre de la politique industrielle phare "Transition pathway". *Cycling Industries Europe* soutient par ailleurs la campagne "2024, année européenne du vélo" et la Déclaration européenne du vélo initiée par le pays du Benelux.

Produire plus de vélos en Europe implique la mise en place d'incitations efficaces pour rapprocher une industrie et une chaîne d'approvisionnement mondiales de l'endroit où ses produits sont utilisés, par les consommateurs ainsi que par un nombre croissant d'entreprises dans plusieurs secteurs, dont le tourisme, la logistique et le commerce. Les politiques de mobilité qui font du vélo un mode de transport à part entière doivent être consolidées, renforcées et accélérées, car elles seront essentielles pour soutenir la croissance future.

Avec la voie de la transition vers la mobilité, la fédération représentée par l'orateur demande instamment à la Commission européenne et aux États membres de récolter les bénéfices du vélo et

te plukken en het industrieel ondersteuningsbeleid, de structuren en de financieringsprogramma's aan te wenden om een sterkere, meer veerkrachtige, digitale en duurzame fietsindustrie in Europa tot stand te brengen. De sector heeft politieke steun nodig om volledig operationeel te zijn, en wel op basis van drie hefboomen:

1. **Consolideren:** de fietsindustrie heeft een stabiel en voorspelbaar regelgevend kader en moet de garantie hebben dat het bestaande mobiliteitsbeleid met toenemende ambitie wordt uitgevoerd;

2. **Bouwen:** het industriebeleid van de EU moet gericht zijn op het fietsecosysteem om het "Made in Europe" aan te moedigen en te zorgen voor een gelijk speelveld binnen het mobiliteitsecosysteem;

3. **Transformeren:** de wereldwijde toeleveringsketen moet transparanter, efficiënter, veiliger en samenwerkingsgerichter worden om te voldoen aan de regelgeving en om marktfalen te voorkomen.

Spreker licht deze drie elementen nader toe.

1. Consolideren

Spreker ziet het transitietraject inzake mobiliteit (Mobility Transition Pathway) van de Europese Commissie als een cruciaal initiatief met het oog op het creëren en transformeren van de fietsindustrie. Tevens moet worden gewezen op wat aan de basis ligt van de groei van de fietsindustrie. Essentiële voorwaarden voor een succesvol transitietraject zijn het handhaven van een stabiel en voorspelbaar regelgevend kader, evenals een verbintenis op lange termijn op Europees, nationaal en lokaal niveau ter ondersteuning en ontwikkeling van het beleid dat de fietspraktijk aantrekkelijk en toegankelijk maakt.

— Zorgen voor een voorspelbaar en stabiel regelgevend kader in de nabije toekomst

Om de fietsindustrie in Europa in stand te houden en te doen groeien, is een stabiel en voorspelbaar

de canaliseren van zijn politieke steun, zijn structuren en zijn programma's van financiering naar de bouw van een sterkere, meer veerkrachtige, digitale en duurzame fietsindustrie in Europa. Le secteur a besoin d'un soutien politique pour être pleinement opérationnel, sur la base de trois leviers:

1. **Consolider:** l'industrie du vélo a besoin d'un cadre réglementaire stable et prévisible ainsi qu'une certitude que les politiques de mobilité existantes seront poursuivies avec une ambition croissante;

2. **Construire:** les politiques industrielles de l'UE doivent être orientées vers l'écosystème du cyclisme afin d'encourager le "Made in Europe" et de garantir des conditions équitables au sein de l'écosystème de la mobilité;

3. **Transformer:** la chaîne d'approvisionnement mondiale doit devenir plus transparente, plus efficace, plus sûre et plus collaborative afin de répondre aux exigences réglementaires et d'éviter les défaillances du marché.

L'orateur explique de façon plus approfondie ces trois leviers.

1. Consolider

L'orateur considère le "Parcours de transition vers la mobilité de la Commission européenne" (*Mobility Transition Pathway*) comme une initiative cruciale qui contribuera avant tout à construire et à transformer l'industrie du cyclisme, mais il est essentiel de souligner l'importance des éléments constitutifs qui ont soutenu la croissance du cyclisme jusqu'à présent. Maintenir un cadre réglementaire stable et prévisible, ainsi qu'un engagement à long terme aux niveaux européen, national et local pour soutenir et développer les politiques qui rendent le vélo attrayant et accessible, sont les conditions préalables essentielles à la réussite de la voie de transition.

— Garantir un cadre réglementaire prévisible et stable dans un avenir proche

Pour faire maintenir et croître l'industrie du cyclisme en Europe, il faut un cadre réglementaire

regelgevend kader nodig, met realistische termijnen voor de industrie. Om de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het fietsgebruik te vrijwaren, blijft het van fundamenteel belang om zowel elektrische als gewone fietsen niet te onderwerpen aan de goedkeuringsprocedures die gelden voor motorvoertuigen. In China geassembleerde fietsen moeten onderworpen blijven aan antidumpingmaatregelen om de Europese industrie te beschermen tegen oneerlijke handelspraktijken.

— Snellere transformatie van mobiliteit en stedelijke omgeving

Onze dagelijkse gewoonten en onze steden veranderen snel dankzij het mobiliteitsbeleid dat gezondheid, luchtkwaliteit, welzijn en efficiënte verplaatsing met de fiets prioritair stelt. Deze vooruitgang moet worden geconsolideerd en versneld door te zorgen voor een veilige en beveiligde fietsinfrastructuur (gescheiden fietspaden, specifieke zones met aangepaste snelheidslimieten, enz.), veilige stallingsmogelijkheden in een geschikte omgeving (fietsendiefstal), het wegwerken van belemmeringen voor het fietsgebruik (veiligheidsproblemen, gebrek aan geschikte infrastructuur, bewustmaking, enz.)

— Ontwikkeling van door de EU geïntegreerde, gecoördineerde en ondersteunde nationale fietsstrategieën

Politieke, technische en financiële steun van de EU is nodig om de inspanningen van de lidstaten die een nationale fietsstrategie hebben aangenomen te ondersteunen en om de lidstaten die dat nog niet hebben gedaan ertoe aan te moedigen. Coördinatie tussen de nationale strategieën is essentieel om het fietsen op Europees niveau te bevorderen. De samenwerking en coördinatie tussen landen kunnen uitmonden in projecten zoals EuroVelo (fietspaden op Europese schaal die meerdere lidstaten doorkruisen) en bijdragen tot de uitwisseling van goede praktijken tussen landen.

2. Bouwen

Europa is een leider in de assemblage van elektrische en conventionele fietsen, fietsverkoop en

stable, prévisible et avec des échéances réalistes vis-à-vis l'industrie. L'exclusion du vélo, tant électrique que "musculaire", des procédures d'homologation qui s'appliquent aux véhicules motorisés reste fondamentale pour préserver l'attractivité et l'accessibilité du vélo. Les mesures antidumping sur les vélos assemblés en Chine doivent être maintenues afin de préserver l'industrie européenne de pratiques commerciales déloyales.

— Accélérer la transformation de la mobilité et du monde urbain

Nos habitudes quotidiennes et nos villes se transforment rapidement grâce à des politiques de mobilité qui privilégient la santé, la qualité de l'air, le bien-être et un transit efficace grâce à l'usage du vélo. Ces avancées doivent être consolidées et accélérées: déployer des infrastructures cyclables sûres et sécurisées (i.e. des pistes cyclables séparées, des zones spécifiques avec une limite de vitesse modifiée, etc.), garantir des stationnements sécurisés dans un environnement adapté (i.e. contre le vol de vélo), s'attaquer aux freins persistants à l'usage du vélo (i.e. l'atteinte à la sécurité, la manque d'infrastructure adapté, des politiques de sensibilisation, etc.).

— Développer des stratégies nationales pour le vélo intégrées, coordonnées et soutenues par l'UE

Un soutien politique, technique et financier de l'UE est nécessaire pour appuyer les efforts des États membres qui ont adopté une stratégie nationale en matière de cyclisme et pour encourager les États membres qui en sont encore dépourvus d'en élaborer une. Une coordination entre ces stratégies nationales est primordiale pour faire avancer le cyclisme à l'échelle européenne. Cette coopération et coordination entre pays peut mener à des projets tel qu'EuroVelo, des pistes cyclables à l'échelle européenne traversant plusieurs pays membres, et peut favoriser un partage des bonnes pratiques entre pays.

2. Construire

Aujourd'hui, l'Europe est un *leader* pour l'assemblage de vélos électriques et conventionnels, la

fietsgerelateerde diensten, maar blijft grotendeels afhankelijk van de buitenlandse handel voor de levering van allerlei onderdelen. Toch merken we een geleidelijke toename van de Europese productie van onderdelen, met een echte interesse bij Europese fietsmerken voor het inkorten van toeleveringsketens om de productie duurzamer en veerkrachtiger te maken. Europa beschikt over het nodige potentieel om een belangrijke exporteur van elektrische fietsen te worden.

Spreker denkt dat het opbouwen van een kritische massa in de Europese fietsindustrie een eerste stap is naar een meer aantrekkelijke en concurrerende productie van onderdelen in Europa. Verdere groei van de Europese productie is echter afhankelijk van het kanaliseren van de steun via het EU-industriebeleid met het oog op de groei van de fietsindustrie via bestaande financieringsmechanismen en -structuren ter ondersteuning van onderzoek, innovatie, vaardigheden en investeringen. De ontwikkeling van industriële concurrentieclusters en -pools om research, innovatie, bevoegdheden en investeringen gericht op de fiets en de zachte mobiliteit te ondersteunen, is essentieel om een kritische massa tot stand te brengen, leemtes inzake bevoegdheden op te vullen en op basis van de financieringsmogelijkheden van de EU een complex weefsel van start-ups en KMO's tot stand te brengen.

— Het Europese fietsecosysteem ontwikkelen en synergieën creëren met alle betrokken ecosystemen

Fietsen raakt aan een veelheid van sectoren, waaronder toerisme, detailhandel en bouw. De ontwikkeling van de Europese fietsindustrie kan in Europa tegen 2030 mogelijk 1 à 2 miljoen fietsgerelateerde banen creëren. Bijna de helft van deze verwachte nieuwe banen zijn gekoppeld aan de toeristische sector, en ongeveer 250.000 nieuwe banen kunnen worden gecreëerd rond fietslogistiek.

vente de vélos et les services liés au cyclisme, mais elle reste largement dépendante du commerce extérieur pour l'approvisionnement de nombreux composants. Nous observons néanmoins une augmentation progressive de la production de composants en Europe, avec un véritable intérêt parmi les marques de vélos européennes pour raccourcir les chaînes d'approvisionnement afin de rendre la production plus durable et résiliente. Il existe également un potentiel pour que l'Europe devienne l'un des principaux exportateurs de vélos électriques.

L'orateur pense que la constitution d'une masse critique dans l'industrie européenne du cyclisme est une première étape pour rendre la production de composants européens plus intéressante et plus compétitive. Cependant, la poursuite de la croissance de la production européenne dépend de la canalisation du soutien de la politique industrielle de l'UE vers la croissance du cyclisme par le biais des mécanismes et structures de financement existants pour soutenir la recherche, l'innovation, les compétences et l'investissement. Le développement de "clusters" et pôles de compétitivité industriels portés sur le vélo et les mobilités douces est essentiel pour générer une masse critique, combler les lacunes en matière de compétences et mettre en relation un tissu complexe de start-ups et de PME avec les possibilités de financement de l'UE.

— Développer l'écosystème cycliste européen et créer des synergies avec tous les écosystèmes concernés

Le cyclisme touche à une multitude de secteurs, notamment le tourisme, la vente au détail ainsi que la construction. En développant l'industrie cycliste européenne, il sera possible d'observer une augmentation de 1 million à 2 millions d'emplois liés au cyclisme en Europe en 2030. Près de la moitié de ces nouveaux emplois anticipés sont liés au secteur du tourisme et environ 250 000 nouveaux emplois peuvent être créés autour de la cyclo-logistique.

— In Europa een kritische massa opbouwen om industriële herlocalisering via een clusterbeleid te versnellen

De ontwikkeling van de fietsindustrie in Europa is gelinkt aan de oprichting en ontwikkeling van clusters (concurrentiepools), zoals “*Portugal Bike Value*” of “*Flanders Bike Valley*”. Het opzetten van gespecialiseerde structuren om bedrijven aan te trekken, een sector lokaal te versterken en/of de dialoog met de academische wereld te vergemakkelijken, werkt het concurrentievermogen, de samenwerking, de innovatie en de toegang tot industrieel ondersteuningsbeleid in de hand. Dankzij deze aanpak is Portugal Europa’s grootste fietsproducent geworden. Er moet ook worden gewezen op het nut van clusters voor professionele omscholing, d.w.z. het heroriënteren van de expertise van een stagnerende of afnemende industrie met vaardigheden die overgedragen kunnen worden naar de fietsindustrie.

— Benutten van EU-financieringsprogramma’s voor onderzoek, investeringen en vaardigheden

De EU, de lidstaten en de regio’s beschikken over tal van financierings- en steunprogramma’s voor fundamenteel en toegepast onderzoek, concurrerende investeringen, innovatiesteun, ontwikkeling van beroepsvaardigheden en steun aan KMO’s. Deze financieringsprogramma’s moeten beter worden afgestemd op de fietsindustrie. Versterking van de Europese fietsindustrie vereist onder meer geschoolde en bevoegde arbeidskrachten, automatisering van productieprocessen, productieve investeringen en samenwerkingsprojecten (bijvoorbeeld rond het ontwikkelen, delen en gebruiken van door fietsgebruikers gegenereerde gegevens).

3. Transformeren

De digitalisering van de industrie en de leveringszekerheid van strategische onderdelen en grondstoffen zijn essentieel voor een efficiëntere, veerkrachtigere, duurzamere en circulaire toeleveringsketen in de fietsindustrie.

— Construire une masse critique en Europe pour accélérer la relocalisation industrielle grâce à une politique de *clusters*

Le développement de l’industrie du cyclisme en Europe compte sur la création et le développement de *clusters* (ou pôles de compétitivité), à l’image de “*Portugal Bike Value*” ou “*Flanders Bike Valley*”. La mise en place de structures spécialisées pour attirer les entreprises, renforcer une filière sur le plan local et/ou faciliter le dialogue avec le monde académique soutient la compétitivité, la collaboration, l’innovation et l’accès aux politiques de soutien industriel. C’est notamment grâce à une telle approche que le Portugal est devenu le premier pays producteur de vélos en Europe. Il est également important de noter l’utilité des clusters vis-à-vis la reconversion professionnelle, c’est-à-dire réorienter l’expertise d’une industrie stagnante ou en déclin avec des compétences transférables, vers l’industrie du vélo.

— Mobiliser des programmes de financement de l’UE exploitables pour la recherche, l’investissement et les compétences

L’UE, les États membres et les régions sont dotés de nombreux programmes de financement et de soutien en matière de recherche fondamentale et appliquée, d’investissements compétitifs, de soutien à l’innovation, de développement de compétences professionnelles ou encore d’aide aux PME. Il importe de mieux orienter ces programmes de financement vers l’industrie du vélo. Le renforcement de l’industrie européenne du vélo nécessite entre autres une main d’œuvre qualifiée et compétente, l’automatisation de processus de fabrication, des investissements productifs et des projets collaboratifs (par exemple autour du développement, du partage et de l’utilisation de données générées par les utilisateurs de vélo).

3. Transformer

La numérisation de l’industrie ainsi que la sécurité de l’approvisionnement en composants stratégiques et en matières premières sont la clé d’une chaîne d’approvisionnement plus efficace, résiliente, durable et circulaire dans l’industrie du cyclisme.

De ontwikkeling van een industriële dataruimte is essentieel om te voldoen aan de toekomstige regelgeving en om de activiteiten in een complexe wereldwijde toeleveringsketen te stroomlijnen. De vereisten voor productpaspoorten in het kader van de EU-batterijverordening vormen een grote uitdaging, maar bieden ook de kans om binnen de sector een bredere samenwerking op gang te brengen rond het digitaliseringsproces. De productie van e-bike batterijen houdt ook een risico op marktfalen in, omdat de fietsindustrie met ‘zware’ industrieën zal moeten concurreren voor de voorziening van kritieke grondstoffen.

— De ontwikkeling van een “digitale scharnier”¹ voor de fietsindustrie ondersteunen

Het is van vitaal belang om te digitaliseren en het digitale luik op te nemen in de fietsindustrie. De industrie moet immers voldoen aan de Europese regelgeving, zoals de verplichting inzake productpaspoorten voor batterijen, wat een verschuiving naar digitale technologie vereist. Met digitale paspoorten kunnen onderdelen worden opgevolgd in hun parcours doorheen de toeleveringsketen, maar ook tijdens en na het eerste gebruik. Spreker is van mening dat deze digitale tools ertoe kunnen bijdragen de activiteiten in de toeleveringsketen te stroomlijnen, defecten nauwkeurig op te sporen, de transparantie tussen economische spelers en richting de regelgevende instanties te vergroten, circulaire praktijken te vergemakkelijken en consumenten van nog betere informatie te voorzien.

— Een knelpunt inzake batterijen voorkomen bij de elektrificatie van fietsen

Elektrische fietsen hebben een enorm potentieel en maken een aanzienlijke groei door. Daarom moeten problemen met betrekking tot de levering van batterijen absoluut worden voorkomen. Enerzijds zijn voor de productie van batterijen grondstoffen nodig die op de lange termijn niet onuitputtelijk zijn en waarvoor de vraag in 2035 wereldwijd 40 keer hoger zou kunnen liggen, namelijk omwille van

¹ Digital Backbone

Le développement d’un espace de données industrielles est essentiel pour assurer la conformité avec les règles à venir et pour rationaliser les opérations à travers une chaîne d’approvisionnement mondiale complexe. Les exigences en matière de passeport d’un produit prévues par le règlement de l’UE sur les batteries représentent un défi majeur, mais offrent également l’occasion de lancer une collaboration plus large au sein de l’industrie autour du processus de numérisation. La production de batteries pour vélos électriques risque également d’entraîner une défaillance du marché car l’industrie du cyclisme sera en concurrence avec des industries “lourdes” pour l’obtention de matières premières critiques.

— Soutenir la mise en place d’une “charnière numérique”¹ pour l’industrie du cyclisme

Il est primordial d’enclencher la numérisation et d’inclure l’aspect digital dans l’industrie du cyclisme. En effet, l’industrie doit se conformer aux réglementations européennes, par exemple à l’obligation de création de passeports de produits pour les batteries, ce qui nécessite un tournant vers le numérique. Les passeports numériques permettent de suivre les composants tout au long de leur parcours dans la chaîne d’approvisionnement ainsi que pendant et après leur première utilisation. L’orateur estime que ces outils numériques permettent de rationaliser les opérations le long de la chaîne d’approvisionnement, d’identifier avec précision des défaillances, de renforcer la transparence entre les acteurs économiques et envers les autorités réglementaires, de faciliter des pratiques circulaires ou d’encore mieux informer les consommateurs.

— Prévenir un goulot d’étranglement au niveau des batteries dans le cadre de l’électrification du cyclisme

Les vélos électriques présentent un potentiel énorme et connaissent une importante croissance. Il est donc essentiel de prévenir des difficultés potentielles liées à l’approvisionnement en matière de batteries. D’une part, la production de batteries requiert des matières premières, tarissables à long terme et pour lesquelles la demande mondiale pourrait être multipliée par 40 d’ici 2035,

¹ Digital Backbone

de elektrificatie van zwaardere mobiliteitsvormen. Anderzijds houdt het gebrek aan industriële projecten om Europa te voorzien van eigen industriële structuren voor het produceren van batterijen voor zachte mobiliteit een groot risico in ten aanzien van strategische afhankelijkheden.

— Een wereldwijde toeleveringsketen rationaliseren en nader brengen om deze duurzamer en meer circulair te maken

Het genereren en delen van niet-concurrerende industriële gegevens tussen de verschillende economische spelers van de fietsindustrie, zal het onder andere mogelijk maken om de concurrentie te rationaliseren, leveranciers van onderdelen en grondstoffen beter te identificeren, processen die CO₂ en vervuilende stoffen uitstoten te verbeteren en initiatieven inzake circulaire economie te faciliteren (bijvoorbeeld identificatie van inzamelpunten, gegevens over teruggenomen gebruikte onderdelen, aandeel gerecycleerde materialen in nieuwe onderdelen).

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Alexander van Hattem stelt vast dat de sprekers vragen om subsidies voor de uitbouw van clusters voor e-bikes en andere lichte elektrische voertuigen omdat die voertuigen daardoor beter op de kaart kunnen worden gezet en er zo werkgelegenheid kan worden gecreëerd. Is die opmerking niet strijdig met het ook aangehaalde streven naar meer robotisering, die tot de vernietiging van jobs leidt? Als jobs verdwijnen door een toenemende automatisering, zijn subsidies dan wel wenselijk?

Mevrouw Roetynck laakt enerzijds de technische regels voor voertuigen die in Nederland bestaan, maar vraagt anderzijds ook om nieuwe verkeersregels. Zal er in haar optiek dan geen verschuiving van de regeldruk zijn in plaats een afname van regels? Zijn technische regels niet nodig om ongevallen, zoals die met een elektrische bolderkar, te vermijden?

Er moet ook nog ruimte overblijven voor auto's, die in bepaalde gevallen (bijvoorbeeld voor het

notamment à cause de l'électrification de modes de mobilités plus lourds. D'autre part, l'absence aujourd'hui de projets industriels visant à doter l'Europe de ses propres structures industrielles pour la production de batteries destinées à la mobilité douce présente un risque important en matière de dépendances stratégiques.

— Rationaliser et rapprocher une chaîne d'approvisionnement mondiale pour la rendre plus durable et circulaire

La génération et le partage de données industrielles non-compétitives entre les divers acteurs économiques qui constituent la filière vélo permettra, entre autres, de rationaliser la concurrence, de mieux identifier les fournisseurs de composants et matières premières, d'améliorer les processus sources d'émission de CO₂ et de polluants, ou encore de faciliter des démarches d'économie circulaire (par exemple l'identification des points de collecte, les données sur les pièces usagées reprises, la part de matériaux recyclés dans de nouveaux composants).

B. Questions et observations des membres

M. *Alexander van Hattem* observe que les intervenants demandent des subventions pour le développement de clusters pour les vélos électriques et autres véhicules électriques légers, au motif que cela augmenterait la popularité de ces véhicules et créerait des emplois. Cette demande n'est-elle pas en contradiction avec l'appel à une robotisation accrue qui conduit à la destruction d'emplois? Si des emplois disparaissent en raison de l'automatisation croissante, l'octroi de subventions est-il souhaitable?

Mme Roetynck dénonce d'une part les règles techniques applicables aux véhicules aux Pays-Bas, mais demande d'autre part de nouvelles règles de circulation. Ne craint-elle dès lors pas un déplacement de la pression découlant des règles plutôt qu'une diminution? Des règles techniques ne sont-elles pas nécessaires pour éviter des accidents comme celui dans lequel a été impliquée une charrette électrique?

Il faut aussi laisser de la place aux voitures qui, dans certains cas, sont le moyen de transport

vervoer van grote voorwerpen) het meest geschikte vervoermiddel zijn.

Mevrouw Saskia Kluit, corapporteur, stelt dat een zogenaamde “fiets met gashendel”, waarbij de gebruiker elektrische ondersteuning krijgt als hij niet trapt, niet vergelijkbaar is met een e-bike. De risico’s zijn verschillend. Het is beter om aangepaste technische regels op te leggen voor verschillende types van voertuigen, eerder dan het toenemend gebruik van e-bikes te ontmoedigen door er verkeersregels aan op te leggen die niet aan e-bikes aangepast zijn.

De slechte ervaring in Nederland met scooters toont het aan: er zijn grote verkeersongevallen met dit type van voertuigen geweest, mede omdat ze vaak worden opgedreven. Nieuwe verkeersregels zullen op dit vlak niet alles oplossen en dus blijven verschillende technische regels nodig. De spreker stelt vast dat deze scooters vandaag in de steden rondrijden (ze worden vaak “fat bikes” genoemd), terwijl zij niet aan de technische regels voldoen en dus niet van de openbare weg gebruik mogen maken. Zij ondermijnen ook het draagvlak voor lichte elektrische voertuigen, terwijl die LEV’s wel een belangrijke rol kunnen spelen in de verduurzaming. Wat kan ondernomen worden om die evolutie tegen te gaan?

Het bestaan van verschillende snelheden op het fietspad zorgt voor problemen. De praktijk wijst uit dat maximumsnelheden op het fietspad niet kunnen worden gehandhaafd, mede doordat de betrokken voertuigen geen nummerplaat hebben. Als bepaalde tweewielers van de rijbaan moeten gebruik maken, ontstaan er dan weer conflicten met de zwaardere en snellere auto’s. Die situatie remt de ontwikkeling van LEV’s.

Doorgedreven robotisering kan een bedreiging voor de werkgelegenheid zijn.

Wat kan de toegevoegde waarde van de vorming van nieuwe clusters zijn in het licht van de vaststelling dat Nederland nu al de grootste fietsindustrie ter wereld heeft?

le plus approprié (par exemple pour le transport d’objets de grande taille).

Mme Saskia Kluit, co-rapporteuse, estime qu’une bicyclette équipée d’un accélérateur, où l’utilisateur bénéficie d’une assistance électrique lorsqu’il ne pédale pas, n’est pas comparable à une bicyclette électrique. Les risques sont différents. Il est préférable d’imposer des règles techniques adaptées aux différents types de véhicules, plutôt que de décourager l’utilisation croissante des vélos électriques en leur imposant des règles de circulation qui ne leur sont pas adaptées.

La mauvaise expérience vécue aux Pays-Bas avec les scooters le montre: ce type de véhicule a été à l’origine de graves accidents de la route, en partie parce qu’ils sont souvent trafiqués. De nouvelles règles de circulation ne résoudront pas tout à cet égard et des règles techniques distinctes resteront donc nécessaires. L’oratrice constate que ces scooters circulent aujourd’hui dans les villes (ils sont souvent appelés “fat bikes”), alors même qu’ils ne satisfont pas aux règles techniques et qu’ils ne sont donc pas autorisés à circuler sur la voie publique. Ils savent également l’adhésion en faveur des véhicules électriques légers, bien que ces LEV puissent jouer un rôle important au regard de la durabilité. Que peut-on faire pour contrer cette évolution?

La circulation à des vitesses différentes sur les pistes cyclables est source des problèmes. La pratique montre que le respect des limitations de vitesse sur les pistes cyclables ne peut pas être contrôlé, notamment parce que les véhicules concernés ne sont pas munis d’une plaque d’immatriculation. L’obligation pour certains deux-roues d’emprunter la chaussée génère des conflits avec les voitures qui sont plus lourdes et plus rapides. Cette situation freine le développement des LEV.

La robotisation poussée pourrait être une menace pour l’emploi.

Quelle peut être la valeur ajoutée de la formation de nouveaux clusters, sachant que les Pays-Bas possèdent déjà la plus grande industrie du vélo au monde?

De heer Derk Jan Eppink merkt op dat in het jaar 2022 in Nederland 291 fietsers in een verkeersongeval om het leven zijn gekomen. Het gaat om de grootste stijging van het aantal dodelijke slachtoffers sinds 1996. De introductie van allerlei nieuwe verkeersmodi met verschillen in snelheid heeft nieuwe risico's gecreëerd. Zo is het voor automobilisten moeilijker geworden om de snelheid van fietsen in te schatten, door de mix van gewone fietsen, elektrische fietsen, (elektrische) bakfietsen en speedpedelecs in het verkeer. Ook worden fietsen regelmatig opgevoerd en is het verkeer van tweewielers drukker geworden. In een stad als Brussel creëren e-steps bovendien belangrijke nieuwe risico's, mede omdat de gebruikers weinig geneigd blijken te zijn om de geldende verkeersregels na te leven.

Hoe beoordelen de sprekers de impact van LEV's op de evolutie van de verkeersveiligheid? Het is een feit dat de infrastructuur van fietspaden veel moeilijker kan worden uitgebreid dan de snelheden van de voertuigen. Handhaving van maximumsnelheden op het fietspad blijkt ook een schier onmogelijke opdracht te zijn.

Het is niet eenvoudig om verkeersregels te handhaven voor tweewielers die geen nummerplaat hebben en dus niet door automatische systemen kunnen worden herkend.

De grootste groep van slachtoffers vormen de senioren, met name weggebruikers boven de leeftijd van 75 jaar. Zijn de sprekers voorstander van een helmverplichting om de gevolgen van ongevallen te beperken?

C. Antwoorden van de genodigden

Mevrouw Annick Roetyneck handhaaft haar stelling dat nieuwe en specifieke technische vereisten, zoals die in Nederland bestaan, onnodig en contraproductief zijn. De elektrische bolderkar, waarmee een belangrijk ongeval heeft plaatsgevonden, kan niet zomaar worden vergeleken met andere LEV's; bovendien werd de oorzaak van het bewuste ongeval vooralsnog niet geïdentificeerd. De bestaande Machinerichtlijn van de Europese Unie kan volstaan, nieuwe typegoedkeuringen

M. Derk Jan Eppink indiqueert qu'en 2022, 291 cyclistes ont été tués dans des accidents de la route aux Pays-Bas. Il s'agit de la plus forte augmentation du nombre de tués depuis 1996. L'introduction de toutes sortes de nouveaux modes de circulation avec des vitesses différentes est à l'origine de nouveaux risques. Ainsi, en raison de la présence simultanée dans la circulation de vélos ordinaires, de vélos électriques, de vélos-cargos (électriques) et de speedelecs, il est devenu plus difficile pour les automobilistes d'estimer la vitesse des vélos. En outre, des vélos sont souvent trafiqués et la circulation des deux-roues est devenue plus dense. Par ailleurs, dans une ville comme Bruxelles, les e-steps génèrent de nouveaux risques importants, en partie parce que les utilisateurs semblent peu enclins à respecter les règles de circulation en vigueur.

Comment les orateurs évaluent-ils l'impact des LEV sur l'évolution de la sécurité routière? Il est un fait qu'il est beaucoup plus difficile de développer l'infrastructure des pistes cyclables que la vitesse des véhicules. Il s'avère également quasi impossible de faire respecter les limitations de vitesse sur les pistes cyclables.

Il n'est pas facile de faire respecter les règles de circulation par les deux-roues qui ne sont en effet pas munis d'une plaque d'immatriculation et ne peuvent donc pas être reconnus par les systèmes automatiques.

Les victimes les plus nombreuses sont les personnes âgées, en particulier les usagers de la route de plus de 75 ans. Les intervenants sont-ils favorables à l'obligation du port du casque pour réduire les conséquences des accidents?

C. Réponses des invités

Mme Annick Roetyneck maintient son point de vue selon lequel de nouvelles exigences techniques spécifiques, telles qu'elles existent aux Pays-Bas, sont inutiles et contre-productives. La charrette électrique impliquée dans un accident grave ne peut pas sans plus être comparée à d'autres LEV; en outre, les causes de l'accident n'ont pas encore été identifiées. La directive Machines de l'Union européenne peut suffire; de nouvelles homologations n'apportent aucune

hebben geen meerwaarde. Er wordt op Europees niveau gewerkt aan nieuwe technische vereisten; het is daarom niet wenselijk dat Nederland op nationaal niveau doorgaat met de invoering van eigen normen.

De spreekster wil niet meer, maar betere verkeersregels. Zo moet worden ingezet op een duidelijke en voor alle weggebruikers afgedwongen hiërarchie van de snelheidslimieten. Het is belangrijk dat er duidelijke verkeersregels zijn en dat die vervolgens ook worden nageleefd en gehandhaafd. Zo moeten speedpedelecs zich in een zone 30 aan de geldende maximumsnelheid houden, ongeacht wat hun technische vermogen om sneller te rijden ook mag zijn. Wegpiraten moeten worden aangepakt, ook als zij op een tweewieler rijden.

Vooralsnog kon niet worden aangetoond dat LEV's met een vergelijkbare kinetische energie een verschillende ongevalsratio hebben in functie van de vraag of de gebruikers al dan niet moeten pedaleren. Het bestaande onderscheid zorgt er wel voor dat personen met een handicap en ouderen niet de mogelijkheid hebben om zich met een tweewieler te verplaatsen, wat een maatschappelijk verlies veroorzaakt.

De zogenaamde "fat bikes", off-road-fietsen met dikke banden, vormen geen afzonderlijke juridische categorie en zijn in overtreding met Verordening 168/2013. Als die fietsen op de openbare weg worden aangetroffen, kunnen zij illegaal worden verklaard en in beslag worden genomen.

De snelheid van sommige voertuigen, zoals e-steps, kan nu al technisch worden afgetopt door middel van "geofencing"; dat is zeker een deel van de oplossing. Er zijn meer dan vroeger ongevallen met e-steps omdat die voertuigen steeds meer gebruikt worden; dat is logisch en kon ook worden verwacht. Er is op een aantal plaatsen met zeer druk verkeer van allerlei types van LEV's nood aan een herverdeling van de openbare weg, ten nadele van de ruimte voor auto's.

Wat elektrische cargofietsen betreft, zullen gestandaardiseerde afmetingen binnen het geheel van de Europese Unie de veiligheid zeker bevorderen doordat weggebruikers de ruimte die

valeur ajoutée. De nouvelles exigences techniques sont en préparation au niveau européen; il n'est donc pas souhaitable que les Pays-Bas continuent à instaurer leurs propres normes au niveau national.

L'oratrice ne veut pas de règles de circulation plus nombreuses mais meilleures. Par exemple, des efforts devraient être faits pour s'assurer que la hiérarchie des limitations de vitesse soit claire et appliquée à tous les usagers de la route. Il est important que des règles de circulation claires soient mises en place, respectées et appliquées. Ainsi, les speedelecs doivent respecter la limitation de vitesse en vigueur dans une zone 30, quelle que soit leur capacité technique à aller plus vite. Les pirates de la route doivent être sanctionnés, même s'ils conduisent un deux-roues.

Jusqu'à présent, il n'a pas été possible de démontrer que les LEV développant une énergie cinétique similaire ont des taux d'accidents différents selon que les utilisateurs doivent pédaler ou non. La distinction qui est faite a pour conséquence que des personnes handicapées et des personnes âgées n'ont pas la possibilité de se déplacer en deux-roues, ce qui se traduit par une perte sociale.

Les "fat bikes", des vélos tout-terrain équipés de gros pneus, ne constituent pas une catégorie juridique distincte et sont en infraction avec le règlement 168/2013. Sur la voie publique, ils peuvent être déclarés illégaux et être confisqués.

La vitesse de certains véhicules, tels que les e-steps, peut d'ores et déjà être techniquement limitée grâce au "geofencing"; c'est certainement une partie de la solution. Il y a davantage d'accidents avec des e-steps qu'auparavant parce que ces véhicules sont de plus en plus utilisés; c'est logique et c'était prévisible. Il faut redistribuer les voies publiques dans un certain nombre d'endroits où circulent de très nombreux LEV de tous types, au détriment de l'espace réservé aux voitures.

En ce qui concerne les vélos-cargos électriques, des dimensions standardisées dans l'ensemble de l'Union européenne favoriseront certainement la sécurité en permettant aux usagers de la route

ze innemen en hun snelheid beter zullen kunnen inschatten.

Defensief rijgedrag wordt geleidelijk aangeleerd. Naarmate er meer elektrische fietsen en andere LEV's op de weg komen, zullen automobilisten de snelheid van die weggebruikers beter leren inschatten.

Fietshelmen zijn essentieel voor kinderen en verdienen aanmoediging bij volwassenen. Een verplichting voor volwassenen is evenwel niet wenselijk omdat de bereidheid om te fietsen daardoor zou afnemen.

De heer Jacques Lovell is geen voorstander van een helmverplichting voor volwassen weggebruikers.

De spreker is van oordeel dat de uitbouw van fietsclusters nuttig is, zoals onder meer in Catalonië wordt aangetoond: die clusters bevorderen wel degelijk economische ontwikkeling bij de actoren van zachte mobiliteit. Ook subsidies hebben een drempelverlagend effect. De samenleving bevindt zich momenteel op een kantelpunt, wat ondersteuning vanwege de overheid verantwoord maakt. Structureren van economische activiteit van de overheid is wel degelijk belangrijk om het potentieel in Europa maximaal te benutten, onder meer door reconversie van de industrie mogelijk te maken.

Automatisering kan wel degelijk de werkgelegenheid in de Europese Unie bevorderen. Momenteel gebeurt enkel de assemblage van fietsen in Europa, terwijl de fietsonderdelen uit het buitenland, vooral uit China, worden geïmporteerd. De manuele productie van onderdelen is vanuit een economische logica niet haalbaar. Automatisering van de productie van onderdelen kan wel zorgen voor een toename van de economische ontwikkeling en van de werkgelegenheid in Europa.

IV. BESPREKING VAN DE AANBEVELINGEN VAN HET BENELUX-JONGERENPARLEMENT (20 OKTOBER 2023)

De commissie nam kennis van de aanbevelingen die het Benelux-jongerenparlement over het thema "Fietsbeleid" heeft aangenomen tijdens haar vergaderingen van 28 en 29 september 2023 in Den

de mieux évaluer l'espace qu'ils occupent et leur vitesse.

La conduite défensive s'apprend progressivement. Au fur et à mesure que les vélos électriques et autres LEV circuleront sur les routes, les conducteurs apprendront à mieux évaluer la vitesse.

Les casques de vélo sont essentiels pour les enfants et leur port mérite d'être encouragé chez les adultes. Une obligation pour les adultes n'est cependant pas souhaitable car elle réduirait l'inclination à pratiquer le vélo.

M. Jacques Lovell n'est pas favorable à l'obligation du port du casque pour les usagers de la route adultes.

L'orateur estime que le développement de pôles cyclistes est utile, comme cela a été démontré en Catalogne, entre autres: ils favorisent bel et bien le développement économique parmi les acteurs de la mobilité douce. Les subventions ont également un effet de réduction des seuils. La société se trouve actuellement à un point de basculement, ce qui justifie le soutien public. Il est important en effet de structurer l'activité économique publique pour maximiser le potentiel de l'Europe, notamment en favorisant les reconversions industrielles.

Il est exact que l'automatisation peut stimuler l'emploi dans l'Union européenne. Actuellement, seul l'assemblage des bicyclettes est réalisé en Europe, les pièces étant importées de l'étranger, en particulier de Chine. La production manuelle de pièces n'est pas réalisable du point de vue de la logique économique. L'automatisation de la production de pièces peut toutefois favoriser le développement économique et l'emploi en Europe.

IV. EXAMEN DES RECOMMANDATIONS DU PARLEMENT BENELUX DES JEUNES (20 OCTOBRE 2023)

La commission a pris connaissance des recommandations sur le thème de la politique cycliste adoptées par le Parlement Benelux des Jeunes lors de ses réunions des 28 et 29 septembre 2023

Haag. De belangrijkste voorstellen van de jongeren zijn de volgende:

- geef financiële ondersteuning aan bedrijven die hun werknemers aanmoedigen om in het woon-werkverkeer van de fiets gebruik te maken;
- verlaag het btw-tarief voor fietsen en fietsherstellingen;
- ontwikkel een netwerk van veilige grensoverschrijdende fietsroutes binnen de Benelux;
- maak steden fietsvriendelijker door laagdrempelige deelfietssystemen en openbare herstellingskits;
- verbeter de fietsvriendelijkheid van landelijke gebieden door afgescheiden fietspaden met verschillende rijstroken, die zorgen voor snelle en veilige verbindingen tussen steden en grensgemeenten;
- voer een transnationale overheids campagne in de media om personen die op korte trajecten te vaak gebruik maken van de auto te bereiken;
- moedig lokale overheden aan om fietsparkings aan te leggen, onder meer aan shoppingcentra;
- geef financiële ondersteuning aan fietsconstructeurs die vernieuwen om fietsen toegankelijker te maken voor het brede publiek;
- zet in de hele Benelux in op fietseducatie voor kinderen en migranten uit landen zonder fietscultuur.

à La Haye. Les principales propositions des jeunes sont les suivantes:

- accorder un soutien financier aux entreprises qui encouragent leurs salariés à utiliser le vélo pour les trajets domicile-travail;
- réduire le taux de TVA sur les vélos et les réparations de vélos;
- développer un réseau de pistes cyclables transfrontalières sûres au sein du Benelux;
- rendre les villes plus accueillantes pour les cyclistes grâce à des systèmes de vélos partagés à bas prix et à des kits de réparation publics;
- améliorer la convivialité des zones rurales pour les cyclistes grâce à des pistes cyclables séparées avec des voies distinctes permettant des liaisons rapides et sûres entre les villes et les communes frontalières;
- mener une campagne médiatique gouvernementale transnationale pour toucher les personnes qui utilisent trop souvent la voiture pour de courts trajets;
- encourager les autorités locales à construire des parkings pour vélos, y compris dans les centres commerciaux;
- soutenir financièrement les fabricants de vélos qui innovent pour rendre le vélo plus accessible au grand public;
- miser dans tout le Benelux sur l'éducation au vélo pour les enfants et les migrants venant de pays où la culture du vélo n'existe pas.

**V. HOORZITTING MET
VERTEGENWOORDIGERS VAN
DE ORGANISATIES VAN
FIETSERS (15 DECEMBER 2023)**

A. Inleidende uiteenzettingen

1. De heer Wim Bot (Fietzersbond Nederland)

De heer Wim Bot behandelt eerst de problematiek van het grensoverschrijdend fietsen, een thema dat niet vaak aan de orde wordt gesteld.

Fietsers hebben te maken met afwijkende regels wanneer zij de grens overgaan. Dat verkeersregels per land verschillen, is op zich geen probleem: landen vertonen verschillen en regels moeten aan het land aangepast zijn. Het wordt wel een probleem als de regels die in landen verschillen niet bekend zijn. De spreker noemt een aantal voorbeelden en gaat in op bepaalde aspecten.

In eerste instantie is er het fenomeen van de speedpedelec. Het aantal blijft in Nederland momenteel beperkt tot 32.000 exemplaren (ter vergelijking: er zijn in Nederland 3,8 miljoen gewone e-bikes in omloop). Dat lage aantal is mede te verklaren door de plaats van het voertuig op de weg: in Nederland moet de speedpedelec binnen de bebouwde kom van de rijbaan gebruik maken. Lokale experimenten met een toelating om op het fietspad te rijden op basis van een vergunning zijn *de facto* manieren om landelijke regelgeving te omzeilen. In België mogen speedpedelecs wel steeds op het fietspad rijden op wegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur.

De aanmerking van de speedpedelec als specifieke voertuig in de Nederlandse regelgeving zou beter zijn geweest; nu wordt de speedpedelec wettelijk immers kunstmatig als een bromfiets beschouwd. Fietzersbond Nederland is er geen voorstander van om de speedpedelec in de bebouwde kom op het fietspad te laten rijden, met name omdat kwetsbare fietsers met een lagere snelheid bescherming verdienen. De leden van de Fietzersbond die een speedpedelec hebben, denken daar anders over: zij vinden dat de gebruiker van een speedpedelec

**V. AUDITION DE REPRÉSENTANTS
D'ORGANISATIONS DE CYCLISTES
(15 DÉCEMBRE 2023)**

A. Exposés introductifs

1. M. Wim Bot (Fédération cycliste néerlandaise)

M. *Wim Bot* évoque tout d'abord la question du cyclisme transfrontalier, un sujet qui ne figure pas souvent à l'ordre du jour.

Les cyclistes sont confrontés à des règles différentes lorsqu'ils traversent les frontières. Le fait que les règles de circulation diffèrent d'un pays à l'autre n'est pas un problème en soi: les pays présentent des différences et les règles doivent être adaptées au pays. Mais cela devient un problème lorsque les règles qui diffèrent d'un pays à l'autre ne sont pas connues. L'orateur cite quelques exemples et traite plus avant certains aspects.

Tout d'abord, il y a le phénomène du speedelec. Son nombre est actuellement limité à 32 000 aux Pays-Bas (par comparaison, il y a 3,8 millions de vélos électriques ordinaires en circulation aux Pays-Bas). Ce faible nombre s'explique en partie par la place attribuée à ce du véhicule sur la route: aux Pays-Bas, les speedelecs doivent emprunter la chaussée en agglomération. Sur le plan local, des expériences permettant de circuler sur la piste cyclable sur la base d'une autorisation permettent *de facto* de tourner la réglementation nationale. En Belgique, cependant, les speedelecs sont toujours autorisés à emprunter la piste cyclable sur les voiries où la vitesse maximale est de 50 kilomètres par heure.

Il aurait été préférable de désigner le speedelec comme un véhicule spécifique dans la réglementation néerlandaise; en effet, le speedelec est aujourd'hui artificiellement considéré par la loi comme un cyclomoteur. La fédération cycliste néerlandaise n'est pas favorable à ce que le speedelec puisse circuler sur la piste cyclable dans les agglomérations, notamment parce que les cyclistes vulnérables circulant moins vite demandent à être protégés. Les membres de la Fédération cycliste qui possèdent un speedelec pensent différemment

de keuze moet hebben. Misschien reikt *geofencing*, waardoor de snelheid automatisch wordt beperkt, een oplossing aan, al zijn er nog problemen in verband met de implementeerbaarheid van dat systeem.

De spreker is van oordeel dat een maximum-snelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom voor gemotoriseerd verkeer de beste oplossing is. In de huidige situatie is elke oplossing suboptimaal: de speedpedelec gaat immers te snel voor fietspaden en te langzaam voor wegen met een maximum-snelheid van 50 kilometer per uur. Voor speedpedelec'ers die de grens overgaan, veroorzaken die verschillen in regelgeving verwarring.

Een ander concreet probleem blijkt uit de volgende vraag: hoe kan de gebruiker van een speedpedelec die in bijvoorbeeld Rotterdam of Utrecht woont een ontheffing krijgen in een andere regio of een ander land?

Een belangrijk verschil is dat automobilisten in België buiten de bebouwde kom 1,5 meter afstand moeten bewaren van fietsers en binnen de bebouwde kom 1 meter afstand moeten houden. Nederland kent die regel niet, maar de Fietsersbond Nederland is er wel voorstander van, vanuit het oogpunt van de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers.

In België mogen auto's fietsers in fietsstraten niet inhalen, in Nederland mag dat wel. Een invoering van dezelfde regels als in België dringt zich in Nederland op. De fietsstraat heeft in Nederland momenteel immers geen juridische status en evenmin een uniforme verschijningsvorm.

Verschillen zijn er ook inzake bewegwijzering en het al dan niet vervoeren van een passagier op de bagagedrager, wat in België verboden is.

Een specifiek laagdrempelig informatieloket over afwijkende regels voor fietsers (met inbegrip van de speedpedelec) in de Benelux en eventueel ook Duitsland zou volgens de spreker nuttig kunnen zijn.

et estiment que les utilisateurs de speedelec devraient avoir le choix. Peut-être le *geofencing*, qui limite automatiquement la vitesse, est-il une solution, bien que la mise en œuvre de ce système pose encore des problèmes.

L'orateur estime qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations pour le trafic motorisé est la meilleure solution. Dans la situation actuelle, toute solution est sous-optimale: en effet, le speedelec est trop rapide pour les pistes cyclables et trop lent pour les voies où la vitesse est limitée à 50km/h. Pour les speedelecs qui dépassent la limitation de vitesse, ces différences de réglementation sont source de confusion.

La question suivante est révélatrice d'un autre problème concret: comment l'utilisateur d'un speedelec habitant par exemple à Rotterdam ou à Utrecht peut-il obtenir une exemption dans une autre région ou un autre pays?

Une différence importante est qu'en Belgique, les automobilistes doivent respecter une distance de 1,5 mètre par rapport aux cyclistes en dehors des agglomérations et de 1 mètre dans les agglomérations. Cette règle n'existe pas aux Pays-Bas, mais la Fédération cycliste néerlandaise y est favorable au regard de la protection des usagers vulnérables de la route.

En Belgique, à l'inverse des Pays-Bas, les voitures ne sont pas autorisées à dépasser les cyclistes dans les rues cyclables. L'instauration aux Pays-Bas des règles en vigueur en Belgique s'impose d'elle-même. En effet, la rue cyclable n'a actuellement ni statut légal ni apparence uniforme aux Pays-Bas.

Il existe également des différences en ce qui concerne la signalisation et le fait de transporter ou non un passager sur le porte-bagages, ce qui est interdit en Belgique.

Selon l'orateur, il serait utile de disposer d'un guichet d'information spécifique facile d'accès où s'informer sur les différentes règles applicables aux cyclistes (y compris le speedelec) dans le Benelux et éventuellement en Allemagne.

Los van de verkeersregels is er een probleem met betrekking tot deelfietsen, zoals de in Nederland zeer populaire OV-fiets (OV = openbaar vervoer), met meer dan 5 miljoen verhuringen voor vooral de *last mile*. De OV-fietsen kunnen niet of moeilijk worden gebruikt door bezoekers uit andere landen: de OV-fiets kan immers enkel worden ontleend door wie een Nederlandse bankpas heeft. Europese regels rond de toegankelijkheid van deelfietsen zouden een oplossing kunnen brengen.

Europese regelgeving over *light electric vehicles*/micromobiliteit kan nuttig zijn, maar er moet ruimte zijn en blijven voor een nationale toepassingswijze over toelating en plaats op de weg. Bovendien zal regelgeving per definitie altijd achterlopen op de technische ontwikkelingen en innovatie. Ook andere gemeenschappelijke maatregelen zijn zinvol, zoals strengere eisen voor (fiets)verlichting. Er is namelijk een toenemend aantal klachten over verblinding door verlichting. Goede verlichting wordt ook belangrijker door het toenemend aantal fietsen en de diversiteit van de voertuigen, met meer snelheidsverschillen en inhaalbewegingen.

Voor grensoverschrijdende routes (zowel utilitair als recreatief) zijn er initiatieven vanuit Zeeland (Gent-Terneuzen), Brabant (Roosendaal-Essen-Antwerpen en Bergen op Zoom-Woensdrecht-Antwerpen) en Limburg (Weert-Mol en de Parkstadroute, die aansluiting geeft op de Vennbahn in Duitsland en op de Kolenspoorroute in België). De realisatie van die routes is een moeilijke opgave en veronderstelt uiteraard afspraken over het tracé en de financiering tussen gemeenten en provincies in meerdere landen. Voor zover bekend wordt er weinig tot niet een beroep gedaan op de mogelijkheden van Interreg, een Europees programma dat de samenwerking tussen regionale gebieden in verschillende landen beoogt te bevorderen. Mogelijk kunnen de grensregio's in Nederland ook beter inspelen op de SUMP-plannen en is SUMP-financiering dus mogelijk. Naast de genoemde initiatieven zijn er enkele Euro-veloroutes

Outre les règles de circulation, un problème se pose concernant les vélos partagés, tels que les très populaires OV-fiets (OV = openbaar vervoer/transport public) aux Pays-Bas, avec plus de 5 millions de locations, principalement pour parcourir le dernier kilomètre d'un trajet. Ces vélos ne peuvent pas ou difficilement être utilisés par les visiteurs d'autres pays puisqu'ils ne peuvent être empruntés que par des personnes possédant une carte bancaire néerlandaise. Les règles européennes relatives à l'accessibilité des vélos partagés pourraient constituer une solution.

Les réglementations européennes sur les véhicules électriques légers et la micromobilité pourraient s'avérer utile mais une marge de manœuvre devrait être ménagée et maintenue pour la mise en œuvre concernant l'autorisation de circuler sur la voirie et la place sur celle-ci. En outre la réglementation sera toujours en retard, par définition, sur les développements techniques et l'innovation. D'autres mesures communes seraient également judicieuses, comme des critères plus stricts en matière d'éclairage (des bicyclettes). En effet, les plaintes concernant l'éblouissement dû à l'éclairage sont de plus en plus nombreuses. L'importance d'un éclairage approprié croît également en raison du nombre croissant de vélos et de la diversité des véhicules, avec davantage de différences au niveau de la vitesse et des manœuvres de dépassement.

En ce qui concerne les itinéraires transfrontaliers (utilitaires comme récréatifs), des initiatives ont été prises en Zélande (Gand-Terneuzen), dans le Brabant (Roosendaal-Essen-Anvers et Bergen op Zoom-Woensdrecht-Anvers) et dans le Limbourg (Weert-Mol et l'itinéraire Parkstad, qui se connecte au Vennbahn en Allemagne et à l'itinéraire du Chemin ferroviaire du charbon en Belgique). La réalisation de ces itinéraires est une tâche difficile et présuppose évidemment des accords sur le tracé et le financement entre communes et provinces de plusieurs pays. Que l'on sache, les possibilités offertes par Interreg, un programme européen visant à promouvoir la coopération entre les zones régionales de différents pays, ne sont pas ou peu utilisées. Il est possible que les régions frontalières des Pays-Bas soient également plus réceptives aux plans SUMP et qu'un financement SUMP soit donc envisageable. Outre les initiatives mentionnées, le

op lange afstand door de Benelux, zoals de kusttroute en de Maasroute. Ook zijn er recreatieve knooppuntroutes die deels door België gaan. Waar het bij utilitaire routes om vrij liggende fietspaden gaat, is dat bij recreatieve routes minder het geval: die lopen vaak door rustige gebieden en natuur met gedeeld gebruik. Bij die routes staat de routing en de bewegwijzering voorop, niet de infrastructuur. Het uitbouwen van grensoverschrijdende routes (zowel utilitair als recreatief) binnen de Benelux is zeker een kansrijk project.

De spreker gaat in op een aantal onderwerpen die bij eerdere werkzaamheden van de commissie aan de orde waren. Het opvoeren van e-bikes is in Nederland een probleem waarvan de precieze omvang onbekend is; metingen tonen in ieder geval vaak een te hoge snelheid van fietsen aan. Opvoersets zijn legaal en kunnen gemakkelijk gekocht worden. Mogelijk is er op dat vlak een effect van e-bikegebruik door jongere leeftijdsgroepen.

Een specifiek probleem is de overlast door fatbikes, fietsen met dikke banden. Zij zijn geen probleem wanneer ze aan de eisen van een e-bike voldoen (een motor van maximaal 250 watt en een stopzetting van de ondersteuning bij een snelheid van 25 kilometer per uur). Zij vormen wel een (groot) probleem als er een zwaardere motor is, als het voertuig wordt opgedreven of als de motor werkt zonder pedaleren. Dan is de fatbike in feite geen elektrische fiets, maar een bromfiets. Deze variant wordt echter verkocht als elektrische fiets, met in kleine letters de toevoeging dat je hem niet mag gebruiken op de openbare weg. Inmiddels kan bij verkoop van fatbikes in Nederland een boete van 15.000 euro worden opgelegd en wordt een verbod op het opvoeren van fietsen en op de verkoop van opvoersets overwogen.

Ook is er nog een debat gaande over het toelaten van e-steps en scooters, en over specifieke eisen voor zwaardere bakfietsen. De Fietsersbond Nederland is het er met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid over eens dat men bij toelating van voertuigen niet

Benelux est traversé par des itinéraires euro-vélo de longue distance, tels que la Route du Littoral et la Route de la Meuse. Il existe également des itinéraires récréatifs qui traversent en partie la Belgique. Alors que les itinéraires utilitaires sont constitués de pistes cyclables exposées, c'est moins le cas des itinéraires récréatifs qui traversent souvent des zones calmes et une nature à usage partagé. Pour ces itinéraires, ce sont les trajets et la signalisation et non l'infrastructure qui sont primordiaux. L'aménagement d'itinéraires transfrontaliers (utilitaires et récréatifs) dans le Benelux offre assurément de larges possibilités.

L'orateur aborde un certain nombre de questions soulevées lors de travaux antérieurs de la commission. Le boosting des vélos électriques aux Pays-Bas est un problème dont l'ampleur exacte n'est pas connue; en tout état de cause, des mesures effectuées attestent souvent une vitesse excessive des vélos contrôlés. Les kits de suralimentation sont légaux et peuvent être facilement achetés. Il est possible qu'il s'agisse là d'un effet de l'utilisation de vélos électriques par des groupes d'âge plus jeunes.

Un problème spécifique est la nuisance causée par les fatbikes, des vélos aux pneus épais. Ils ne posent pas de problème lorsqu'ils répondent aux exigences d'un vélo électrique (un moteur d'une puissance maximale de 250 watts et un arrêt de l'assistance à partir de 25 kilomètres par heure). Ils posent un (gros) problème lorsque le moteur est plus puissant, que le véhicule est boosté ou que le moteur fonctionne sans pédalage. Dans ce cas, le fatbike n'est pas un vélo électrique, mais un cyclomoteur. Cette variante est toutefois vendue comme un vélo électrique avec l'ajout, en petits caractères, qu'il est interdit de l'utiliser sur la voie publique. En attendant, la vente de fatbikes aux Pays-Bas est passible d'une amende de 15 000 euros et l'interdiction des boosters et de la vente de kits de boost est envisagée.

L'autorisation des e-steps et des scooters, ainsi que les exigences spécifiques pour les vélos-cargos plus lourds font également l'objet d'un débat. La Fédération cycliste néerlandaise partage l'avis de la Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (Fondation pour la recherche

alleen het voertuig zelf moet evalueren, maar naar het effect op het gehele verkeerssysteem.

Andere elementen van discussie zijn: een maximumsnelheid op het fietspad, de invoering van een rijbewijs en/of een verplichte verzekering voor bepaalde types van fietsen, een minimumleeftijd voor het gebruik van de e-bike, de toelating van de fatbike, de helmplicht. Fietsersbond Nederland is geen voorstander van deze maatregelen voor de fiets en de gewone e-bike: zij werpen immers drempels op die niet of moeilijk kunnen worden gehandhaafd. Er is meer positieve impact te verwachten van maatregelen tegen onwettig gebruik, handhaving en gedragscampagnes. De belangrijkste nuttige maatregelen zijn: een andere inrichting van de verkeersruimte, meer ruimte voor voetgangers en fietsers en minder parkeerplaatsen voor auto's. Een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom maakt een gemengd gebruik van auto's, snellere fietsen, gewone tweewielers en cargobikes mogelijk.

2. De heer Wies Callens (Fietsersbond Vlaanderen en Brussel)

De heer Wies Callens behandelt de problematiek van fietsen over de grenzen in de Benelux. Hij heeft voor zijn standpuntbepaling overlegd met GRACQ, de organisatie die de fietsers van Franstalig België vertegenwoordigt.

In eerste instantie staat hij stil bij de situatie van de speedpedelec. Vlaanderen is na Zwitserland de regio met het hoogste aantal ingeschreven speedpedelecs. De zogenaamde "*urban sprawl*", de ruimtelijke wanorde die Vlaanderen kenmerkt, speelt hier een belangrijke rol in, maar nog belangrijker in de aantrekkelijkheid van dit vervoermiddel is de fiscale stimulans die het mogelijk maakt om een speedpedelec via de werkgever te leasen. Samen met het systeem van de fiscaal vrijgestelde vergoeding voor het woon-werkverkeer met de fiets wordt de speedpedelec zo een aantrekkelijk alternatief voor de wagen, die door de verkeerscongestie in

scientifique sur la sécurité routière) qui veut que, lorsqu'on autorise des véhicules, il ne faut pas seulement évaluer le véhicule lui-même mais aussi l'effet de ce dernier sur l'ensemble du système de circulation.

D'autres éléments de discussion sont: une vitesse maximum sur les pistes cyclables, l'instauration d'un permis de conduire et/ou d'une assurance obligatoire pour certains types de vélos, la fixation un âge minimum pour l'utilisation des vélos électriques, l'autorisation des fatbikes, l'obligation de porter un casque. Fédération cycliste néerlandaise n'est pas favorable à ces mesures pour les bicyclettes et les vélos électriques ordinaires parce qu'elles créent des conditions qu'il est impossible ou difficile de faire respecter. Un impact plus positif peut être attendu des mesures contre l'usage illégal, du respect de la réglementation et des campagnes relatives aux comportements. Les principales mesures utiles sont: une organisation différente de l'espace de circulation, plus d'espace pour les piétons et les cyclistes et moins de places de stationnement pour les voitures. Une limitation de vitesse à 30 km/h dans les agglomérations permet une utilisation mixte de la voiture, des vélos plus rapides, des deux-roues ordinaires et des vélos-cargos.

2. M. Wies Callens (Union des cyclistes de Flandre et de Bruxelles)

M. Wies Callens aborde la question de la circulation transfrontalière des cyclistes dans le Benelux. Pour définir son point de vue, Il a consulté le GRACQ, l'organisation représentant les cyclistes de Belgique francophone.

Dans un premier temps, il s'attardera sur la question du speedelec. La Flandre est, après la Suisse, la région qui compte le plus grand nombre de speedelecs. L'étalement urbain et le désordre spatial qui caractérisent la Flandre jouent un rôle important à cet égard, mais l'incitant fiscal qui permet de louer un speedelec par l'intermédiaire de l'employeur joue un rôle encore plus important dans l'attrait qu'exerce ce moyen de transport. Avec le système d'indemnisation exonérée d'impôts pour les déplacements à vélo, le speedelec devient une alternative intéressante à la voiture qui, dans de nombreux cas, n'est pas plus rapide sur une

veel gevallen niet sneller is over een afstand tot soms 30 kilometer voor een enkele rit. Zoals de heer Bot al aangaf, zijn er duidelijke verschillen in de wetgeving tussen Nederland en België over de plaats van dit voertuig op de weg. Dat is geen ideale situatie, in het bijzonder in samenhang met het gebrek aan kwalitatieve infrastructuur in veel gebieden van Vlaanderen. Fietsnelwegen lopen vaak door woonkernen. Fietsstraten en fietszones zijn zinvol, maar kunnen ook de snelheid voor gebruikers van de speedpedelec beperken.

Taal is belangrijk en de focus op snelheid zorgt ervoor dat de framing van dit type fiets vaak negatief is, terwijl het ook een oplossing kan zijn voor mobiliteitsproblemen. De spreker oppert daarom dat “long distance bike” mogelijk een betere term is dan “speedpedelec”, al bestaat weerstand tegen deze alternatieve benaming. Personen gebruiken dit type fiets ook voor verschillende fasen van hun trajecten: niet alleen voor de zeer snelle verplaatsingen, maar ook voor de tragere delen van hun traject (bijvoorbeeld in de stad of voor het vervoer van kinderen). Een zinvolle reflectie over de speedpedelec vond plaats in het kader van een rondetafel van de Benelux op 13 november 2023.

Op 14 december 2023 werd in België de nieuwe code van de openbare weg voorgesteld, weliswaar nog met enig voorbehoud omdat er nog adviezen vereist zijn vooraleer de nieuwe wegcode een feit zal zijn. Waarschijnlijk zal zij in de herfst van 2025 van kracht worden. De nieuwe wegcode is een goede stap na het afleggen van een lang regelgevingstraject, maar het is wel zo dat er in België dan vier wegcodes zullen zijn: een federale code van de openbare weg en een wegcode in elk van de drie gewesten, omdat sommige bevoegdheden geregionaliseerd zijn (bijvoorbeeld: de maximumsnelheid met uitzondering van de snelwegen). Vanuit die vaststelling is het dan ook niet meer dan logisch dat er verschillen zijn tussen de landen en dat de fietsersbonden niet onmiddellijk pleiten voor geharmoniseerde regelgeving, maar er moet dan wel werk worden gemaakt van een vlot toegankelijk informatieloket.

distance pouvant aller jusqu’à 30 kilomètres pour un même trajet en raison des embouteillages. Comme l’a souligné M. Bot, il existe de nettes différences entre les législations néerlandaise et belge en ce qui concerne la place de ce véhicule sur la route. La situation n’est pas idéale, surtout si l’on tient compte du manque d’infrastructures de qualité dans de nombreuses régions de Flandre. Les autoroutes cyclables traversent souvent des centres résidentiels. Les rues cyclables et les zones cyclables ont leur utilité, mais elles peuvent également limiter la vitesse des utilisateurs de speedelecs.

Le vocabulaire joue un rôle important et l’accent mis sur la vitesse donne souvent une image négative de ce type de vélo, alors qu’il peut aussi être une solution aux problèmes de mobilité. L’orateur pense donc que le terme “vélo longue distance” pourrait être plus approprié que celui de “speedelec”, même si cette désignation suscite une certaine réticence. Les personnes utilisent également ce type de vélo pour différentes phases de leurs déplacements: pour les trajets très rapides mais aussi pour les parties plus lentes de leurs déplacements (par exemple en ville ou pour le transport d’enfants). Une réflexion approfondie sur la vitesse des speedelecs a été menée dans le cadre d’une table ronde Benelux le 13 novembre 2023.

Le 14 décembre 2023, le nouveau code de la voie publique a été présenté en Belgique, avec encore quelques réserves car des avis sont encore nécessaires avant que le nouveau code ne devienne réalité. Il entrera probablement en vigueur à l’automne 2025. Si le nouveau code de la voie publique constitue une étape bienvenue après un long processus réglementaire, il y aura alors quatre codes de la route en Belgique: un code fédéral de la voie publique et un code de la route dans chacune des trois régions, certaines compétences étant en effet régionalisées (par exemple: la limitation de vitesse en dehors des autoroutes). Ce constat fait apparaître comme logique l’existence de différences entre les pays et le fait que les fédérations cyclistes ne préconisent pas d’emblée une harmonisation des réglementations. Mais il faut œuvrer à la mise en place d’un guichet d’information d’accès aisé.

In het licht van een streven naar verkeersveiligheid en meer bepaald de zogenaamde “Vision Zero”, moet wel de vaststelling worden gemaakt dat vormelijke verschillen, zoals voor de markering en de regeling voor de lichten, niet wenselijk zijn. Oversteken voor fietsers die wel of geen voorrang hebben, kunnen voor heel wat verwarring zorgen in geval van verschillen tussen de regels in buurlanden. Ook het niet conflictvrij zijn van verkeerslichten, en dan vooral op het vlak van rechtsaf slaan voor gemotoriseerd vervoer terwijl fietsers en voetgangers rechtdoor mogen rijden of gaan, is een pijnpunt dat tot ongevallen leidt, waardoor harmonisering wel degelijk een meerwaarde heeft.

De heer Bot wees al op het succes van de OV-fiets in Nederland. Een dergelijk, op die schaal uitgebouwd systeem bestaat niet in België. Wel is er op een meer bescheiden schaal het systeem “Blue Bike”, naast andere systemen van deelfietsen die evenwel niet op het niveau van een volledig gewest aanwezig zijn (waardoor men met deelfietsen in een bepaalde stad niet naar een andere stad mag fietsen).

België stapt hopelijk snel in het MyBike-systeem tegen fietsdiefstal, wat een grensoverschrijdend fenomeen is. Een mogelijke verdere uitrol in de richting van een EU-systeem kan daarbij misschien, in navolging van de “EU Cycling Declaration”, door de Beneluxlanden worden geïnitieerd.

Fietsverlichting vormt een probleem, in Nederland blijkt vooral bij fatbikes. Fatbikes zijn op dit moment nog niet zo populair in Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Meer aangepaste regelgeving voor verlichting dringt zich derhalve op.

Financiële middelen van het EFRO-fonds van de Europese Unie worden door provincies gebruikt voor onder meer de afstemming van bewegwijzering voor recreatieve routes. Tegelijkertijd is er in Vlaanderen en Brussel een tendens om meer aan afstemming tussen de routes van de twee Gewesten te doen. Het is in dat kader belangrijk om ook grensoverschrijdende routes in een internationaal perspectief open te stellen voor een breder publiek dan de burgers van één land. De

À la lumière d'un engagement en faveur de la sécurité routière et plus particulièrement de ce que l'on appelle la “Vision Zéro”, force est de convenir que des différences formelles comme le marquage et le réglage des feux, ne sont pas souhaitables. La traversée de voiries par des cyclistes qui jouissent ou non de la priorité génère beaucoup de confusion en cas de différences avec les règles en vigueur dans les pays voisins. La nature conflictuelle des feux de circulation, en particulier lorsqu'il s'agit de tourner à droite pour les véhicules motorisés alors que les cyclistes et les piétons sont autorisés à aller tout droit, est un autre point sensible qui cause des accidents, de sorte que l'harmonisation comporte en l'espèce une valeur ajoutée.

M. Bot a déjà souligné le succès du OV-fiets aux Pays-Bas. Ce système n'existe pas en Belgique à une telle échelle. Il existe toutefois, à un niveau plus modeste, le système “Blue Bike”, ainsi que d'autres systèmes de vélos partagés qui ne fonctionnent pas, il est vrai, à l'échelle d'une région entière (ce qui signifie que les vélos partagés dans une ville ne sont pas autorisés à circuler dans une autre ville).

Il faut espérer que la Belgique participera bientôt au système MyBike pour lutter contre le vol de vélos, qui est un phénomène transfrontalier. Peut-être les pays du Benelux pourraient-ils initier un élargissement ultérieur vers un système européen, dans la foulée de la “Déclaration de l'UE sur le cyclisme”.

Aux Pays-Bas, l'éclairage des bicyclettes constitue un problème, particulièrement semble-t-il pour les fatbikes. Ceux-ci ne sont actuellement guère populaires en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Une réglementation plus adaptée en matière d'éclairage s'impose.

Les ressources financières du fonds FEDER de l'Union européenne sont utilisées par les provinces, entre autres pour harmoniser la signalisation des itinéraires de loisirs. En même temps, la Flandre et Bruxelles ont tendance à étendre l'harmonisation entre les itinéraires des deux régions. Dans ce contexte, il est important, dans une perspective internationale, d'ouvrir les itinéraires transfrontaliers à un public plus large que les citoyens d'un seul pays. De la sorte, les informations

betreffende informatie zou bijvoorbeeld ter beschikking kunnen worden gesteld op de website fiets-snelwegen.be. De belangrijkste gps-aanbieders, zoals Google maps en Waze, hebben kennelijk nog geen interesse in de ontwikkeling van kwalitatieve fietsrouteplanners.

Wetgeving loopt steeds achter op de maatschappelijke realiteit, wat voor een stuk onvermijdelijk is. Vanuit overheidsperspectief is het nodig om verder werk te maken van een betere verzameling van data, zodat we weten welke verplaatsingen er gebeuren.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Karl Vanlouwe vraagt of de fietsersbonden voorstander zijn van het verplicht dragen van de fietshelm. In Frankrijk is er een verplichting voor kinderen tot 14 jaar. Wordt in Nederland vaker een helm gedragen dan in België? Hangt het dragen van de helm bij gebruikers af van concrete omstandigheden, zoals het type fiets, of er in een landelijke of stedelijke omgeving wordt gefietst, enz.?

De heer Jef Van den Bergh, corapporteur, stelt vast dat de regels voor het rijden in groep verschillend zijn in Nederland en België. Ook is de maatschappelijke tolerantie voor fietsen in groep lager in Nederland dan in België. Hoe oordelen de sprekers daarover?

De diversiteit van types voertuigen (vaak “*light electric vehicles*”) neemt toe. Het is verontrustend dat de massa van de nieuwe voertuigen toeneemt (bijvoorbeeld cargobikes en verschillende soorten bakfietsen), dat de voertuigen groter worden en dat hun snelheden ook toenemen (vaak tot meer dan 25 kilometer per uur). Daardoor neemt de strijd voor de ruimte op het fietspad toe en kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. De beleidsmakers moeten nadenken over hoe met die evoluties het best kan worden omgegaan.

Er gelden verschillende regels in Belgische en Nederlandse fietsstraten. Zo is er in fietsstraten in België een inhaalverbod, dat in sommige gevallen misschien te strikt is. Daar zijn immers nadelen aan verbonden: er worden relatief weinig fietsstraten ingevoerd, automobilisten ergeren zich aan een te

pertinentes pourraient être postées sur le site web bicyclehighways.be. Les principaux fournisseurs de GPS, tels que Google maps et Waze, ne semblent pas encore intéressés par le développement de planificateurs d’itinéraires cyclables de qualité.

La législation est toujours en retard sur la réalité sociale, ce qui est dans une certaine mesure inévitable. Du point de vue des pouvoirs publics, il faut continuer à améliorer la collecte de données afin de savoir quels déplacements sont effectués.

B. Questions et observations des membres

M. Karl Vanlouwe demande si les syndicats de cyclistes sont favorables au port obligatoire du casque. En France, il y a une obligation pour les enfants jusqu’à 14 ans. Le port du casque est-il plus fréquent aux Pays-Bas qu’en Belgique? Le port du casque chez les usagers dépend-il de circonstances particulières, telles que le type de vélo, le fait de circuler en milieu rural ou urbain, etc.

M. Jef Van den Bergh, co-rapporteur, constate que les règles relatives à la conduite en groupe sont différentes aux Pays-Bas et en Belgique. La tolérance sociale à l’égard du cyclisme en groupe est plus faible aux Pays-Bas qu’en Belgique. Comment les intervenants interprètent-ils cela?

La diversité des types de véhicules (souvent des “véhicules électriques légers”) augmente. Ce qui est inquiétant, c’est que la masse des nouveaux véhicules croît (par exemple différents types de vélos-cargos), que les véhicules deviennent plus grands et que leur vitesse augmente également (souvent jusqu’à plus de 25 kilomètres par heure). Cela accroît la lutte pour l’espace sur les pistes cyclables et peut générer des situations dangereuses. Les décideurs politiques doivent réfléchir à la façon appropriée de gérer ces évolutions.

Des règles différentes s’appliquent aux rues cyclables belges et néerlandaises. En Belgique, les dépassements sont interdits dans les rues cyclables, ce qui peut s’avérer trop strict dans certains cas. Cette situation présente en effet des inconvénients: les rues cyclables sont relativement

trage snelheid van fietsers op vrij grote afstand en fietsers voelen zich niet comfortabel met een auto die achter hen rijdt.

Als geopteerd wordt voor gedeeld verkeer in de bebouwde kom, waar steeds vaker een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, is het dan niet wenselijk dat elektrische fietsen tot 30 km/uur kunnen rijden (in plaats van 25 kilometer per uur)?

De heer Wouter De Vriendt vraagt zich af of we de toenemende diversiteit van voertuigen en verkeersdeelnemers niet moeten aangrijpen om in de bebouwde kom systematisch te kiezen voor gedeeld verkeer, waarbij alle voertuigen de volledige straat kunnen gebruiken en auto's niet mogen inhalen, zoals nu al het geval is in de Belgische fietsstraten.

Mevrouw Elly van Wijk stelt vast dat het huidige straatbeeld met voertuigen sterk verschilt van dat van tien jaar geleden. Dat toont aan dat het niet haalbaar is om correct in te schatten hoe de evolutie in de komende jaren zal zijn, wat het moeilijk maakt om nieuwe regels in te voeren. De regelgeving evolueert, maar de weggebruikers zijn van de veranderingen vaak niet op de hoogte. Daarom is een adequate communicatie noodzakelijk.

De spreekster stelt eveneens vast dat fietsen in groep in Nederland steeds meer een knelpunt is omdat andere weggebruikers minder dan vroeger tolerantie aan de dag leggen.

Mevrouw Saskia Kluit, corapporteur, vraagt welke problemen er bestaan voor de combinatie fiets/trein. Functioneert de combinatie nu goed of zijn er nog verbeteringen nodig?

C. Antwoorden van de genodigden

De heer Wies Callens stelt dat de fietshelm nog meer moet worden gepromoot, maar dat er geen draagvlak is om een verplichting in te voeren. Het risico bestaat immers dat sommige personen dan niet meer zullen fietsen, waardoor de wenselijke *modal shift* wordt tegengegaan. Communicatie over de voordelen van de helm is dus de beste aanpak,

peu nombreuses, les automobilistes sont gênés par les cyclistes qui roulent trop lentement à une certaine distance et les cyclistes ne se sentent pas à l'aise lorsqu'ils sont suivis d'une voiture.

Si l'on opte pour la circulation partagée dans les agglomérations, où la vitesse est de plus en plus fréquemment limitée à 30 km/h, n'est-il pas souhaitable que les vélos électriques puissent rouler jusqu'à 30 km/h (au lieu de 25 km/h)?

M. Wouter De Vriendt se demande s'il ne faudrait pas mettre à profit la diversification croissante des véhicules et des acteurs de la circulation pour opter systématiquement pour une circulation partagée en agglomération, où tous les véhicules peuvent emprunter la totalité de la rue et où les voitures n'ont pas le droit de doubler, comme c'est déjà le cas dans les rues cyclables belges.

Mme Elly van Wijk constate que le paysage urbain, avec la présence de véhicules, est très différent de celui d'il y a 10 ans. Cela montre qu'il n'est pas possible d'estimer correctement l'évolution dans les années à venir, ce qui rend difficile l'instauration de nouvelles règles. Les réglementations évoluent, mais les usagers de la route ne sont souvent pas au courant des changements. Une communication adéquate est donc nécessaire.

L'oratrice note également qu'aux Pays-Bas, le cyclisme en groupe constitue de plus en plus souvent un problème car les autres usagers de la route font preuve de moins de tolérance qu'auparavant.

Mme Saskia Kluit, co-rapporteuse, demande quels sont les problèmes liés à la combinaison vélo/train. Cette combinaison fonctionne-t-elle bien aujourd'hui ou des améliorations sont-elles encore nécessaires?

C. Réponses des orateurs invités

M. Wies Callens estime qu'il faut encourager davantage encore le port du casque par les cyclistes mais qu'il n'y a pas d'adhésion pour le rendre obligatoire. En effet, il existe un risque que certaines personnes cessent de faire du vélo, ce qui irait à l'encontre du transfert modal souhaitable. La communication à propos des avantages du casque

die meer gebruikers kan motiveren om een helm te dragen.

In meer algemene zin moet communicatie in het straatbeeld meer op fietsers worden afgestemd: verkeersborden worden nu vooral geplaatst om de aandacht van automobilisten te trekken. Door meer aan fietsers aangepaste borden zullen deze verkeersdeelnemers meer geneigd zijn om de wegcode te volgen.

De opmerking over de Belgische fietsstraten is correct: als zij te lang zijn, wordt het voor automobilisten én fietsers vervelend dat de auto's de fietsen niet mogen inhalen. Het inhaalverbod wordt ook vaak niet nageleefd. De spreker spreekt zich niet uit over de opheffing van het inhaalverbod in fietsstraten, maar pleit vooral voor een herverdeling van de openbare ruimte: er moet worden afgestapt van de prioriteit voor auto's, die al sinds de jaren 1950 het uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid is. De toename van de diversiteit van voertuigen, zoals elektrische cargobikes met een breedte van 1,20 meter, noopt tot het afstappen van gescheiden smalle fietspaden. Een dergelijke benadering is beter dan de dogmatiek van fietsstraten en woonerven en kan de frustratie bij verschillende weggebruikers binnen de perken houden.

De regels voor fietsen in groep in België gelden nu vanaf 10 fietsers (vroeger vanaf 15), waardoor het fenomeen nog zal toenemen. Door de verschillende regels in België en Nederland dreigt het onbegrip bij grensoverschrijdend fietsen in groep nog toe te nemen.

Wat de combinatie fiets/trein betreft, zijn er vooral voor het recreatief fietsen verschillen in regelgeving. De Europese Unie stelt als regel dat een trein vier fietsen moet kunnen bergen; België legt de lat hoger, met ruimte voor acht fietsen per trein. Naast de ruimte voor fietsen op de trein zijn er nog andere problemen met de combinatie, onder meer het vlot bereiken van het perron en het snel op de trein kunnen zetten van de fiets zonder vertraging te veroorzaken.

constitue donc la meilleure approche, de nature à motiver un plus grand nombre d'utilisateurs en faveur du port du casque.

D'une manière plus générale, la communication dans le paysage urbain doit être mieux adaptée aux cyclistes: les panneaux de signalisation sont actuellement placés principalement pour attirer l'attention des automobilistes. Davantage de panneaux adaptés aux cyclistes rendront ces derniers plus enclins à respecter le code de la route.

L'observation concernant les rues cyclables en Belgique est correcte: si elles sont trop longues, l'interdiction de dépasser devient gênante pour les automobilistes comme pour les cyclistes. De plus, l'interdiction de dépasser n'est souvent pas respectée. L'orateur ne plaide pas pour la suppression de l'interdiction de dépasser dans les rues cyclables, mais avant tout pour une redistribution de l'espace public: la priorité aux voitures, qui est le point de départ de la politique de mobilité depuis les années 1950, devrait être abandonnée. L'augmentation de la diversité des véhicules, tels que les vélos-cargos électriques d'une largeur de 1,20 mètre, nécessite de renoncer aux pistes cyclables étroites et séparées. Une telle approche est préférable au dogmatisme des rues cyclables et des zones résidentielles et peut permettre de contenir la frustration des différents usagers de la route.

En Belgique, les règles de la pratique du vélo en groupe s'appliquent désormais à partir de 10 cyclistes (contre 15 auparavant), ce qui accentuera le phénomène. Les règles différentes en Belgique et aux Pays-Bas risquent d'encore accroître l'incompréhension lors des déplacements transfrontaliers en groupe.

En ce qui concerne la combinaison vélo/train, il existe des différences en matière de réglementations, en particulier pour le cyclisme de loisir. L'Union européenne fixe comme règle qu'un train doit pouvoir accueillir quatre vélos; la Belgique place la barre plus haut, avec un espace pour huit vélos par train. Outre l'espace pour les vélos dans le train, la combinaison vélo/train pose d'autres problèmes, notamment celui de se rendre facilement sur le quai et de pouvoir embarquer le vélo rapidement, sans causer de retards.

De heer Wim Bot stelt dat er in Nederland geen helmplicht is en dat er voor een dergelijke maatregel ook geen draagvlak bestaat. Een helmplicht past niet bij de fietscultuur in Nederland, waar de fiets heel gewoon is voor alle types van verplaatsingen. Sommigen pleiten er wel voor bij bepaalde groepen van fietsers; zo blijkt dat senioren, die vaak gebruikers van een (snelle) e-bike zijn, steeds vaker ernstige verwondingen oplopen bij ongevallen. De fietsersbond Nederland beschouwt het nog steeds als een individuele keuze, maar kant zich niet meer tegen promotiecampagnes voor het gebruik in bepaalde, risicovolle omstandigheden.

Fietsen in groep is een probleem. Na mooie lentedagen ontvangt Fietsersbond Nederland veel klachten van individuele fietsers over groepen fietsers die een onaangepast gedrag zouden vertonen. De spreker pleit voor wederzijds begrip tussen weggebruikers, zowel tussen fietsers onderling als tussen fietsers en andere weggebruikers. Dat houdt bijvoorbeeld in dat speedpedelecs in veel omstandigheden minder snel moeten rijden dan de maximumsnelheid van hun voertuig en dat eisen inzake onder meer rijbewijs en verzekering verdedigbaar zijn voor sommige categorieën, zoals personen die groepen passagiers met een elektrische cargobike vervoeren.

Fietsstraten met inhaalverbod zijn enkel wenselijk op locaties met weinig auto's. Als er veel auto's in een straat zijn, is een inhaalverbod geen adequate maatregel.

De combinatie fiets/trein is in Nederland op de meeste lijnen niet goed geregeld. Zeker bij hogesnelheidslijnen geldt vaak nog een verbod om fietsen te vervoeren, al worden bij de Thalys nu de eerste stappen in de goede richting gezet. Op de Eurostar mag een fiets enkel mee na demontage. In Duitsland komt er ruimte voor fietsen op de nieuwe modellen van internationale treinen.

M. Wim Bot indique que le port du casque n'est pas obligatoire aux Pays-Bas, et qu'il n'y a pas non plus d'adhésion en faveur d'une telle mesure. Cela ne correspond pas à la culture cycliste des Pays-Bas, où le vélo est très répandu pour tous les types de déplacements. Certains le préconisent toutefois pour certains groupes de cyclistes; ainsi, il semble que les personnes âgées, qui sont souvent des utilisateurs de vélos électriques (rapides), soient de plus en plus sujettes à des blessures graves en cas d'accident. Pour la Fédération cycliste néerlandaise, il s'agit toujours d'un choix individuel mais elle ne s'oppose plus aux campagnes en faveur du port du casque dans certaines circonstances à haut risque.

Le cyclisme en groupe est un problème. Après de belles journées de printemps, le Fietsersbond Nederland reçoit de nombreuses plaintes de cyclistes individuels concernant des groupes de cyclistes qui auraient eu un comportement inapproprié. L'orateur plaide en faveur d'une compréhension mutuelle entre les usagers de la route, tant entre les cyclistes qu'entre les cyclistes et les autres usagers de la route. Cela signifie par exemple que, dans de nombreux cas, les speedelecs devraient circuler à une vitesse inférieure à la vitesse maximale qu'ils peuvent atteindre et que des exigences en matière de permis de conduire et d'assurance se justifient pour certaines catégories, comme les personnes qui transportent des groupes de passagers au moyen de vélos-cargos électriques.

Les rues cyclables avec interdiction de dépasser ne sont souhaitables que dans les endroits où il y a peu de voitures. S'il y a de nombreuses voitures dans une rue, l'interdiction de dépasser n'est pas une mesure adéquate.

La combinaison vélo/train n'est pas bien réglementée sur la plupart des lignes aux Pays-Bas. Sur les lignes à grande vitesse en particulier, les vélos sont encore souvent interdits, bien que des premiers pas aient été faits dans la bonne direction sur le Thalys. Sur l'Eurostar, les vélos ne sont autorisés que s'ils sont démontés. En Allemagne, de la place sera faite aux vélos sur les nouveaux modèles de trains internationaux.

VI. BESPREKING VAN EEN VOORSTEL VAN AANBEVELING (26 APRIL 2024)

Mevrouw Saskia Kluit, corapporteur, stelt dat de doelstelling van het voorstel van aanbeveling het creëren van kansen voor het fietsen en de ondersteuning van fietsers is. Omdat de landen en de gebieden binnen de Benelux zeer verschillend zijn inzake het gebruik van de fiets, wordt ruimte gelaten voor verschil, zodat rekening kan worden gehouden met de lokale context. In het voorstel komt niet enkel de positie van fietsers aan bod; er is ook aandacht voor de fietsindustrie, die een belangrijke sector in de Benelux is.

De heer Eddy Hartog stelt voor dat dit thema in een volgende fase ruimer wordt bekeken dan de Benelux. Samenwerking met Duitsland en Frankrijk inzake fietsbeleid lijkt immers nuttig te zijn.

De heer Alexander van Hattem is het grotendeels eens met het voorstel van aanbeveling. Hij heeft wel nog bezwaren tegen de verzoeken waarin de plaats van andere weggebruikers wordt beperkt (verzoek E.3) of de snelheid van deze weggebruikers in algemene zin wordt beperkt (verzoeken F.1 en F.2). Zo lijkt een beperking van de maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer tot 30 km/uur enkel wenselijk in de stad, niet in landelijke gebieden. Ook is hij van oordeel dat een koppeling van het dossier met de bescherming van het leefmilieu (verzoek E.2) niet nodig is. Het is belangrijk om bepaalde maatregelen te laten afhangen van de concrete situatie, die het best beoordeeld wordt door de lokale besturen, en ze niet als algemene maatregelen in alle omstandigheden op te leggen. Ook zorgt het nemen van een bepaalde maatregel er in veel gevallen allicht voor dat een andere maatregel niet meer nodig is.

De heer Ton van Kesteren is er geen voorstander van om fietsgebruik centraal te stellen in het geheel van de mobiliteit. De verschillende vervoersmodi hebben hun plaats in het verkeer en fietsers zijn slechts één categorie van weggebruikers.

De heer Yves Evrard, voorzitter, stelt dat het best een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds de stad en anderzijds de landelijke gebieden. Zo

VI. EXAMEN D'UNE PROPOSITION DE RECOMMANDATION (26 AVRIL 2024)

Mme Saskia Kluit, co-rapporteuse, indique que la proposition de recommandation vise à de créer des possibilités pour le vélo et à soutenir les cyclistes. Les pays et territoires du Benelux étant très différents en ce qui concerne l'utilisation de la bicyclette, une marge de manœuvre est laissée pour que le contexte local puisse être pris en considération. La proposition ne se limite pas à la position des cyclistes mais traite aussi de l'industrie du vélo, qui est un secteur important dans le Benelux.

M. Eddy Hartog suggère que, dans une phase ultérieure, ce thème soit abordé de manière plus large, sans se limiter au Benelux. La coopération avec l'Allemagne et la France en matière de politique cycliste semble en effet indiquée.

M. Alexander van Hattem adhère dans une large mesure à la proposition de recommandation. Il formule toutefois encore des objections concernant les demandes de restreindre la place des autres usagers de la route (demande E.3) ou de limiter la vitesse de ces usagers de manière générale (demandes F.1 et F.2). Ainsi, la limitation de la vitesse maximale du trafic motorisé à 30 km/h ne paraît souhaitable qu'en zone urbaine et non en zone rurale. Il estime également qu'il n'est pas nécessaire de lier le dossier à la protection de l'environnement (demande E.2). Il est important de faire dépendre certaines mesures de la situation concrète que les autorités locales sont le mieux à mêmes d'évaluer et de ne pas les imposer comme des mesures générales en toutes circonstances. Dans de nombreux cas l'adoption d'une mesure peut en outre en rendre une autre superflue.

M. Ton van Kesteren n'est pas favorable à l'idée de situer l'utilisation de la bicyclette au centre de la mobilité dans son ensemble. Les différents modes de transport ont leur place dans la circulation et les cyclistes ne sont qu'une catégorie d'usagers de la route parmi les autres.

M. Yves Evrard, président, estime qu'il convient de distinguer les zones urbaines des zones rurales. Ainsi, des mesures spécifiques destinées à

kunnen specifieke maatregelen voor een betere luchtkwaliteit (verzoek E.2) nuttig zijn in de stad, maar niet op het platteland, waar de luchtkwaliteit al goed is. Overigens heeft de toenemende elektrificatie van het wagenpark in elk geval reeds een gunstige impact op het leefmilieu en de luchtkwaliteit.

De heer Jef Van den Bergh, corapporteur, benadrukt dat het voorliggend voorstel van aanbeveling niet tegen de auto gericht is. De klemtoon ligt op de ontwikkeling van een adequaat fietsbeleid, waarbij fietsen veiliger moet worden en conflicten tussen weggebruikers zoveel mogelijk moeten worden vermeden. Zo wordt de beperking van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer tot 30 km/uur enkel bepleit op plaatsen waar dit nuttig en nodig is, met name in de bebouwde kom. Er bestaat tegenwoordig een ruime consensus, onder meer verankerd in internationale akten, over de oplegging van een maximumsnelheid van 30 km/uur op plaatsen waar verkeersstromen onvoldoende gescheiden kunnen worden, maar het betreffende verzoek kan ter zake verder worden gespecificeerd.

Mevrouw Saskia Kluit, corapporteur, gaat akkoord met de stelling dat overleg met Duitsland en Frankrijk over dit thema nuttig is. De Benelux Unie heeft al overleg gepleegd met de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen. Ook de Baltische landen kunnen baat hebben bij afstemming over het fietsbeleid.

Het is belangrijk zowel na te denken over de positie van fietsers als over de rol van onze eigen fietsindustrie. De Benelux Unie werkt al langer rond dit thema, vooral sinds 2020, en zal een grote conferentie over fietsen en de fietsindustrie organiseren in het najaar van 2024, waarbij ook regio's buiten de Benelux zullen worden betrokken.

De specifieke situatie van steden komt in het voorstel van aanbeveling aan bod. In verzoek E.1 wordt uitdrukkelijk verwezen naar "duurzame stedelijke mobiliteitsplannen".

Het belang van een goede luchtkwaliteit (verzoek E.2) wordt beklemtoond "op plaatsen met een intens fietsverkeer", waaruit blijkt dat de tekst voldoende genuanceerd is om de verschillen in fietscultuur tussen de gebieden in de Benelux tot

améliorer la qualité de l'air (demande E.2) peuvent être utiles en ville mais pas en milieu rural, où la qualité de l'air est déjà bonne. En tout état de cause, l'électrification croissante du parc automobile a déjà un impact bénéfique sur l'environnement et la qualité de l'air.

M. Jef Van den Bergh, co-rapporteur, souligne que la proposition de recommandation n'est pas dirigée contre la voiture. L'accent est mis sur le développement d'une politique cycliste appropriée dans le cadre de laquelle la pratique du vélo devrait être rendue plus sûre et les conflits entre les usagers de la route être autant que possible évités. Ainsi, la limitation de la vitesse du trafic motorisé à 30 km/h n'est préconisée que dans là où elle est utile et nécessaire, en particulier dans les agglomérations. Il existe aujourd'hui un large consensus, ancré notamment dans des actes internationaux, à propos d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans les endroits où les flux de circulation ne peuvent pas être adéquatement séparés mais la demande peut être précisée.

Mme Saskia Kluit, co-rapporteur, considère qu'il serait effectivement utile de consulter l'Allemagne et la France à ce sujet. L'Union Benelux a déjà consulté le Land allemand de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Les pays baltes pourraient également bénéficier d'une coordination de la politique cycliste.

Il est important de prendre en considération à la fois la position des cyclistes et le rôle de notre propre industrie cycliste. L'Union Benelux travaille sur ce thème depuis un certain temps, particulièrement depuis 2020, et organisera à l'automne 2024 une grande conférence sur le vélo et l'industrie du vélo, à laquelle seront également associées des régions extérieures au du Benelux.

La situation spécifique des villes est traitée dans la proposition de recommandation. La demande E.1 fait explicitement référence aux plans de mobilité urbaine durable.

L'importance d'une bonne qualité de l'air (demande E.2) là où le trafic cycliste est intense, ce qui montre que le texte est suffisamment nuancé pour refléter les différences en matière de culture cycliste entre les régions du Benelux. Là où la

uiting te laten komen. Op plaatsen die niet met een probleem van luchtkwaliteit kampen, is het uiteraard niet nodig om ter zake maatregelen te nemen.

Het conflictvrij maken van kruispunten door fietsers sneller groen licht te geven (verzoek E.3) is ook gunstig voor automobilisten, die daardoor sneller kunnen doorstromen. Uit onderzoek blijkt trouwens dat Nederland behoort tot de top 3 van landen met een hoge tevredenheid bij automobilisten. Een aangepast fietsbeleid hoeft niet in tegenspraak te zijn met een correcte plaats op de openbare weg voor andere weggebruikers.

Een maximumsnelheid van 30 km/uur voor gemotoriseerd verkeer (verzoek F.2), met name in schoolomgevingen, is op veel plaatsen al bestaand beleid; Nederland heeft op dat vlak wel wat achterstand. Een lage snelheid van gemotoriseerd verkeer is aantoonbaar belangrijk voor fietsers op bepaalde plaatsen. Er kan voor worden geopteerd om in verzoek F.2 bijvoorbeeld te specificeren dat deze maximumsnelheid in de bebouwde kom geldt, al leidt dit niet noodzakelijk tot een adequate regeling voor alle gebieden: als er veel oversteken zijn, is een lage snelheid nodig, ook als die oversteken zich niet in de bebouwde kom bevinden. In elk geval is het geen probleem om toe te voegen dat maatregelen afhankelijk moeten zijn van de situationele gegevens, evenwel zonder dat een verwijzing naar een maximumsnelheid van 30 km/uur, die op veel plaatsen zinvol is, wordt weggelaten.

In het algemeen komt de noodzaak van maatregelen die van de concrete situatie afhangen voldoende uit de verf in het geheel van het voorstel van aanbeveling, maar tekstaanpassingen zijn mogelijk.

VII. BESPREKING VAN EEN GEWIJZIGD VOORSTEL VAN AANBEVELING (24 MEI 2024)

Mevrouw Saskia Kluit, corapporteur, legt een gewijzigd voorstel van aanbeveling voor. De in de vergadering van 26 april 2024 besproken voorstellen en suggesties werden er zo veel mogelijk in verwerkt.

qualité de l'air ne pose pas de problème, il n'est évidemment pas nécessaire de prendre des mesures à cet égard.

Rendre les croisements moins conflictuels en donnant plus rapidement le feu vert aux cyclistes (demande E.3) serait également bénéfique pour les automobilistes qui pourraient ainsi progresser plus rapidement. Des études montrent en effet que les Pays-Bas figurent parmi les 3 pays où l'indice de satisfaction est le plus grand parmi les automobilistes. Une politique cycliste appropriée ne doit pas s'opposer à l'octroi d'une place appropriée sur la voie publique pour les autres usagers de la route.

La limitation de la vitesse à 30 km/h pour le trafic motorisé (demande F.2), en particulier à proximité des écoles, est déjà répandue; les Pays-Bas accusent un certain retard à cet égard. La circulation à faible vitesse des véhicules motorisés est sans doute importante pour les cyclistes à certains endroits. Il peut être précisé dans la demande F.2, par exemple, que cette limitation de vitesse s'applique dans les agglomérations, bien que cela ne débouche pas nécessairement sur une réglementation adéquate pour toutes les zones: lorsque les croisements sont nombreux, une réduction de la vitesse réduite est nécessaire même en dehors des agglomérations. Il peut parfaitement être ajouté que les mesures doivent être prises en fonction des données situationnelles, sans pour autant omettre une référence à une limitation de la vitesse à 30 km/h qui se justifie en de nombreux endroits.

D'une manière générale, la proposition de recommandation dans son ensemble reflète bien la nécessité de prendre des mesures en fonction de la situation mais de aménagements peuvent être apportés au texte.

VII. EXAMEN D'UNE PROPOSITION DE RECOMMANDATION AMENDÉE (24 MAI 2024)

Mme Saskia Kluit, co-rapporteuse, présente une proposition de recommandation amendée. Les propositions et suggestions discutées lors de la réunion du 26 avril 2024 ont été intégrées dans toute la mesure du possible.

Het gewijzigde voorstel van aanbeveling wordt zonder verdere bespreking door de commissie eenparig aangenomen.

De rapporteurs,

Saskia Kluit
Jef Van den Bergh

De voorzitter,

Yves Evrard

Bijlage: voorstel van aanbeveling

La commission adopte la proposition de recommandation amendée à l'unanimité sans autre discussion.

Les rapporteurs,

Saskia Kluit
Jef Van den Bergh

Le président,

Yves Evrard

Annexe: proposition de recommandation