

## WETENSCHAP



AFP or licensors

## OPINIE

## E-steps, monowheels, hoverboards: hoe passen we onze wegcode aan aan nieuwe vormen van mobiliteit?

De voordelen van lichte elektrische voertuigen (e-steps, elektrische fietsen, monowheels,...) worden door steeds meer mensen gesmaakt. Deze stille (r)evolutie is een zegen voor het verduurzamen van onze mobiliteit en het verzachten van het fileleed op onze wegen, maar ze vormen ook een uitdaging voor de wetgevers en wegbeheerders. Hoe kunnen we omgaan met deze veranderende mobiliteit, zonder steeds opnieuw de bestaande wetgeving aan te passen?



### Bram Rotthier

Bram Rotthier is doctoraatsonderzoeker in de onderzoeksgroep E&A, te vinden op KU Leuven technologiecampus Gent. Deze opinie is samen geschreven met prof. Jan Cappelle, hoofd van deze onderzoeksgroep. Beide auteurs houden zich bezig met onderzoek naar lichte elektrische voertuigen, de speedpedelec in het bijzonder.

vr 10 aug 09:06

Vroeger was het simpel: je stapte, je trapte of je bromde. Een tweewieler zonder motor was een fiets, een tweewieler met motor een bromfiets of motorfiets. De wetgever gebruikte dan ook de aanwezigheid van een motor om een fiets (in de Wegcode een "Rijwiel") juridisch anders te behandelen dan een bromfiets. Zo is vastgelegd dat fietsers geen helm moeten dragen, geen verzekeringen moeten afsluiten, soms door het rode licht mogen rijden en bestaan er fietsvergoedingen, fietspaden en fietsersbonden.

### Van elektrische fiets tot speedpedelec

Deze aanpak werkte prima tot wanneer in de jaren 90 de elektrische fiets op de proppen kwam. Deze tweewieler beschikte over trappers én een motor. Met de beperkte energie-inhoud van de toenmalige batterijen was de keuze voor een motor op mensenmaat, die ondersteunde tot 25km/u en enkel wanneer er ook getrapt werd, evident. Vanwege deze beperkingen omarmden gebruikers, belangenorganisaties en de wetgever dit voertuig allen als fiets en de definitie van

"Rijwiel" in de Wegcode werd uitgebreid. Mede door de verbeterde prestaties van elektrische motoren en batterijen is deze klassieke elektrische fiets uitgegroeid tot een groot succes. De verkoopcijfers van 2017 bevestigen dit: 45% van de verkochte fietsen beschikte over elektrische ondersteuning.

Door de technologische evoluties werden niet enkel de bestaande elektrische fietsen beter, maar lichte elektrische voertuigen in alle vormen en formaten zagen het daglicht: e-steps, monowheels, hoverboards, elektrische bakfietsen, gemotoriseerde cargofietsen ... en sinds 2013 ook de speedpedelec. Vorig jaar werden meer dan dubbel zoveel speedpedelecs ingeschreven als elektrische wagens, wat aantoont dat deze voertuigen een zeer groot potentieel hebben om personen op een duurzame manier te verplaatsen.

(lees voort onder de foto)



## Bliksemsnelle evolutie

Helaas worstelen wetgevers over de hele wereld met deze voertuigen en wel om twee redenen: ze passen niet in de bestaande hokjes van de verkeerswetgeving (voetganger/fietsers/bromfietser) en ze evolueren bliksemsnel.

Aan het eerste nadeel is de Belgische wetgever in 2016 tegemoetgekomen door de creatie van nieuwe voertuigcategorieën: zoals het 'gemotoriseerde voortbewegingstoestel', het 'gemotoriseerde rijwiel' en de 'bromfiets klasse speedpedelec' (lezers die het nu horen donderen in Keulen verwijzen we graag door naar [www.lichtelektrischevoertuigen.be](http://www.lichtelektrischevoertuigen.be) <<http://www.lichtelektrischevoertuigen.be/>> ). Voor de verkeersregels die van toepassing zijn op deze nieuwe voertuigcategorieën werd ofwel verwezen naar de bestaande categorieën (zo zijn gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals segways en e-steps afhankelijk van hun snelheid voetganger of fietsers), ofwel werd een nieuw reglement opgesteld, inclusief nieuwe verkeersborden (zoals voor de speedpedelec).

Het creëren van deze nieuwe voertuigcategorieën leek een goed idee, maar is in deze snel veranderde wereld van elektrische voertuigen moeilijk vol te houden. Nieuwe voertuigcategorieën invoeren leidt tot een resem tijdovende en dure acties (aanpassen wegcode, rijopleiding, verkeerssignalisatie ...).

“ Het regelmatig aanpassen van de wegcode leidt tot onwetendheid b

Het invoeren van de bromfietscategorie "speedpedelec" heeft aangetoond dat het schoentje snel wringt: na introductie van deze categorie 2 jaar geleden is het voor vele gebruikers nog steeds niet duidelijk welke helm nu juist gedragen moet worden en of een extra verzekering verplicht is. Het regelmatig aanpassen van de wegcode leidt ook tot onwetendheid bij de overige weggebruikers (zo worden speedpedelecgebruikers na 2 jaar nog regelmatig van de rijbaan getoeterd op plaatsen waar ze mogen/moeten rijden). Ook hadden verscheidene wegbeheerders de intentie om speedpedelecs officieel toe te laten op hun fietswegen, maar hebben ze dit nog steeds niet doorgevoerd omwille van de kosten van nieuwe verkeersborden. Hierdoor komt er kritiek van gebruikers dat ze op de meest be"fiets"bare wegen niet eens toegelaten zijn.

## Autologica

Hoe kunnen we dan beter omgaan met de nieuwe types lichte elektrische voertuigen die op ons afkomen?

Misschien volstaat het om de huidige autologica, waar snelheidsgrenzen gelinkt worden aan het type weg, door te trekken? Zoals we het evident vinden dat een Porsche met een maximumsnelheid van 320km/u ook in een zone 30 mag rijden, zo kunnen we ook voor deze lichte elektrische voertuigen het motorvermogen of de maximumsnelheid laten varen als criterium om de plaats op de weg te bepalen. Hetzelfde voor de eis van "trapondersteuning" bij elektrische fietsen, wat doet het er voor de veiligheid eigenlijk toe of er (ook) getrapt moet worden om vooruit te gaan?

*(lees voort onder de foto)*



## Maximumsnelheid verbinden aan fietspad

We kunnen dan in stedelijke omgevingen een maximumsnelheid verbinden aan het fietspad (eventueel aangevuld met maximaal gewicht en afmeting). Op die manier creëer je veilige zones voor jonge bestuurders en mensen die het rustig aan willen doen. Voor de ordediensten lijkt handhaving van onidentificeerbare voertuigen zoals fietsen en steps misschien een probleem. Maar de invoering van een algemene uitleesbare tag voor alle voertuigen hoeft vandaag geen dure aangelegenheid meer te zijn en biedt ook andere voordelen.

Als bestuurders (al dan niet gemotoriseerd) sneller willen rijden, kunnen ze zich mengen met het andere verkeer op de rijbaan. Ook helplicht kunnen we verbinden aan de effectieve snelheid en verzekeringsplicht aan maximumsnelheid en gewicht. Op deze manier maken we de wegen in onze steden klaar voor duurzame mobiliteit: we zijn klaar voor een grotere diversiteit aan lichte elektrische voertuigen en vermijden overbevolking van het fietspad, een probleem dat in sommige steden reeds zichtbaar wordt.

**Minister Bellot**, befiets je deze piste bij de herziening van de Wegcode?

VRT NWS wil op [vrtnews.be](http://vrtnews.be) een bijdrage leveren aan het maatschappelijk debat over actuele thema's. Omdat we het belangrijk vinden om verschillende stemmen en meningen te horen publiceren we regelmatig opinieteksten. Elke auteur schrijft in eigen naam of in die van zijn vereniging. Zij zijn verantwoordelijk voor de inhoud van de tekst.