



ONTWERPBESLUIT PROEFPROJECT

FIETSAANHANGWAGENS GOEDERENVERVOER

1 Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

2 W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) - T +32 2 209 01 11 - E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

3

4 Adviesvraag Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende het  
5 goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van  
6 een proefproject

7 Adviesvrager Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

8 Ontvangst adviesvraag 2 mei 2022

9 Goedkeuring raad 1 juni 2022 goedkeuring via schriftelijke procedure

10 17 juni 2022 bekrachtiging Algemene Mobiliteitsraad

11

12 Contactpersoon Karen Sas ksas@serv.be

## 13 Inhoud

|    |     |                                                           |    |
|----|-----|-----------------------------------------------------------|----|
| 14 | 1.  | Situering                                                 | 4  |
| 15 | 2.  | Advies                                                    | 5  |
| 16 | 2.1 | Een toegankelijk proefproject om te experimenteren        | 5  |
| 17 |     | 2.1.1 De plaats op de weg uittesten                       | 5  |
| 18 |     | 2.1.2 De beperkingen in de vergunningsprocedure wegwerken | 7  |
| 19 | 2.2 | Inzetten op een dynamische evaluatie                      | 7  |
| 20 |     | 2.2.1 Veiligheidsaspecten evalueren                       | 7  |
| 21 |     | 2.2.2 Andere evaluatiecriteria                            | 9  |
| 22 |     | 2.2.3 Dynamische samenstelling van de evaluatiecommissie  | 9  |
| 23 | 2.3 | Besluit                                                   | 10 |
| 24 |     |                                                           |    |

# 25 Advies proefproject goederenvervoer 26 met brede fietsaanhangwagens

27 Vlaanderen heeft nood aan een verduurzaming van de mobiliteit. Bij de zoektocht naar meer duur-  
28 zaamheid in het goederenvervoer wordt door de Vlaamse regering onder andere ingezet op de  
29 fiets. Het voorliggend ontwerpbesluit maakt proefprojecten voor goederenvervoer met brede fiets-  
30 aanhangwagens mogelijk. Het proefproject onderzoekt hoe het gebruik van brede fietsaanhang-  
31 wagens op een veilige manier gefaciliteerd kan worden. Een goede evaluatie brengt de effecten op  
32 onder andere verkeersveiligheid, efficiëntie, snelheid en marktwerking in kaart.

## 33 1. Situering

34 Op 31 juli 2020 trad het koninklijk besluit van 16 juni 2020 in werking dat een afwijking voorziet in  
35 de Wegcode (artikel 82.4.2) zodat de fietsaanhangwagens in het kader van pilootprojecten voor  
36 het goederenvervoer een breedte mogen hebben van maximum 1,20 meter.

37 In navolging van dit KB, keurde de Vlaamse Regering op 29 april 2022 het voorontwerp van besluit  
38 betreffende het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefpro-  
39 ject principieel goed.

40 De bedoeling van het proefproject is om fietsaanhangwagens met een breedte tot 1,2 meter toe  
41 te laten, gedurende twee jaar, en daarna het project te evalueren. Het ontwerpbesluit bepaalt het  
42 type voertuigen, de massa en de omvang ervan en de plaats op de weg. Om goed te kunnen eva-  
43 lueren, wordt niet gewerkt met een eenvoudige kennisgeving, maar moeten geïnteresseerde be-  
44 drijven effectief een vergunning voor deelname aan het proefproject aanvragen. Het BVR beoogt  
45 enkel een proefproject en treedt dan ook buiten werking op 31 december 2024.

### 46 **MORA-advies Verzameldecreet MOW II (2021)**

47 In zijn advies<sup>1</sup> van 25 juni 2021 op het Verzameldecreet MOW II onderschreef de Raad reeds de  
48 mogelijkheid om proefprojecten voor goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens toe te la-  
49 ten in Vlaanderen. De MORA raadde daarbij aan om een goede opvolging, monitoring en evaluatie  
50 te voorzien, aandacht te hebben voor de technische eisen van de cargobikes, een kader uit te wer-  
51 ken voor de toegang van bedrijven tot de markt en het beroep, het regelgevend kader af te

---

<sup>1</sup> MORA, 2021, Advies Verzameldecreet MOW II: <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/verzameldecreet-mow-ii-advies-mora>

52 stemmen op de andere gewesten en het proefproject te laten uitmaken wat de meest optimale  
53 plaats is van de fietsaanhangwagens op de openbare weg.

## 54 2. Advies

55 In dit advies wil de Raad de minister aansporen om ten volle in te zetten op de snelle uitrol en het  
56 experimentele karakter van het proefproject van goederenvervoer met brede fietsaanhangwa-  
57 gens. Het ontwerpbesluit maakt het proefproject complex en weinig toegankelijk. Daarom advi-  
58 seert de Raad om een flexibele aanpak te hanteren en de deelname voor bedrijven laagdrempelig  
59 te maken door de beperkende voorwaarden uit het ontwerpbesluit te schrappen.

60 De evaluatie van het proefproject moet de bouwstenen aanleveren voor het latere beleidsproces.  
61 Door slechts twee evaluatiemomenten te voorzien, geeft het ontwerpbesluit de voorziene evalua-  
62 tie een statisch karakter. De MORA pleit ervoor om een dynamisch evaluatieproces uit te werken.  
63 Om zoveel mogelijk kwalitatieve data uit het proefproject te halen, moet een systeem van continue  
64 evaluatie en bijsturing uitgewerkt worden. De Raad vraagt om verschillende aspecten, onder an-  
65 dere rond verkeersveiligheid en marktwerking, te monitoren en de bijhorende expertise ten ge-  
66 paste tijde in te schakelen in het proces. Dit moet dan ook resulteren in een dynamische samen-  
67 stelling van de evaluatiecommissie.

### 68 2.1 Een toegankelijk proefproject om te experimenteren

69 Na eerdere succesvolle proefprojecten in Brussel en Wallonië, maakt dit ontwerpbesluit eindelijk  
70 ook in Vlaanderen een proefproject met brede fietsaanhangwagens voor goederenvervoer moge-  
71 lijk. De Mobiliteitsraad hoopt op een geslaagd proefproject en wil de aandacht vestigen op de ur-  
72 gentie ervan. Een degelijk opgezet proefproject levert een bijdrage aan meer duurzame kleinscha-  
73 lige bevoorrading en analyseert doeltreffend de integrale maatschappelijke impact.

74 Om dit proefproject zo snel mogelijk uit de startblokken te krijgen en het leerpotentieel ten volle  
75 te benutten, dringt de MORA aan op een flexibele aanpak. De voorwaarden en bepalingen in het  
76 ontwerpbesluit rond het geografische toepassingsgebied en het aantal vergunningen en voertui-  
77 gen riskeren het proefproject en de deelname eraan te beperken. Het proefproject moet inzetten  
78 op maximale deelname van bedrijven zodat er zoveel mogelijk informatie kan ingewonnen worden  
79 en de conclusies achteraf zo goed mogelijk onderbouwd zijn.

#### 80 2.1.1 De plaats op de weg uittesten

81 Om de impact op de verkeersveiligheid na te gaan, biedt het proefproject de kans om de plaats  
82 van de brede fietsaanhangwagens op de weg uit te testen.

### 83 **Keuze van het wegennet**

84 De brede fietsaanhangwagens met goederen mogen volgens het ontwerpbesluit niet overal rijden.  
85 De nota aan de Vlaamse Regering verduidelijkt dat de lokale besturen inspraakrecht krijgen in het  
86 weggennet waar de brede fietsaanhangwagens zich op mogen begeven. De vergunningsaanvrager  
87 stelt bepaalde trajecten en/of een gebied voor, de wegbeheerder geeft hierover advies, en de lo-  
88 kale overheid legt het goedgekeurde gebied vast in de vergunning.

89 De Raad wil erop wijzen dat de keuze voor het in de vergunning vastgelegde wegennet een belang-  
90 rijke beperking kan vormen voor de deelname aan het proefproject door bedrijven met trajecten  
91 die niet op voorhand gekend zijn, bijvoorbeeld in het geval van leveringen aan particuliere klanten.  
92 De MORA stelt daarom voor om voldoende geografische flexibiliteit te voorzien binnen het proef-  
93 project.

### 94 **Keuze tussen het fietspad of de rijbaan**

95 Naast de keuze van de te gebruiken wegen, moet gekozen worden voor het fietspad of de rijbaan.  
96 Het ontwerpbesluit legt deze beslissing bij de gebruiker.

97 • Op wegen met een snelheidsbeperking van maximum 50 km/u kiest de gebruiker tussen het  
98 fietspad en de rijbaan, rekening houdend met de veiligheid op de al dan niet aanwezige fiets-  
99 infrastructuur. Dat is een afwijking van de wegcode.

100 • Op wegen met een hoger snelheidsregime volgt de gebruiker de wegcode.

101 • Bovendien moet de vergunninghouder het traject op voorhand verkennen om de veiligheid  
102 van de geplande route te verzekeren, zonder negatieve gevolgen of schade.

### 103 **Veiligheid moet samengaan met experimenteren en toegankelijke deelname**

104 De MORA onderstreept het belang van het vinden van een goede balans tussen de verkeersveilig-  
105 heid en het experimenteren zonder beperkende regels op te leggen. Andere proefprojecten, zoals  
106 Cairgo Bike Brussels<sup>2</sup> en BCKlet<sup>3</sup>, bewijzen immers dat het gebruik van fietspaden door brede fiets-  
107 aanhangwagens veilig kan gebeuren.

108 De MORA vindt het belangrijk dat de keuzes over de plaats op de weg integraal deel uitmaken van  
109 het evaluatieproces van het proefproject.

---

<sup>2</sup> 2021-2023, Cairgo Bike Brussels is een proefproject binnen het gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move", dat particulieren en professionals wil overtuigen en helpen om regelmatig gebruik te maken van een bakfiets, om goederen en personen te vervoeren: <https://cairgobike.brussels/nl>

<sup>3</sup> 2018, De coöperatie Urbike is geboren uit het "BCKlet"-project in maart 2018, in samenwerking met o.a. VUB/MOBI: een proefproject om de distributie van de laatste kilometers per fiets uit te testen in Brussel. <https://urbike.be/nl/urbike/>

## 110 2.1.2 De beperkingen in de vergunningsprocedure wegwerken

111 De MORA vindt dat de vergunningsprocedure van het proefproject veel onnodige, beperkende  
112 voorwaarden bevat.

- 113 • Artikel 10 bepaalt dat het vergunde gebied maximaal verspreid kan zijn over één hoofdge-  
114 meente en een of meer buurgemeenten die grenzen aan die hoofdgemeente.
- 115 • Elke aanvrager mag slechts drie verschillende vergunningen voor maximaal 5 fietsaanhang-  
116 wagens aanvragen.

117 Deze bepalingen beknotten de ontplooiing van dit proefproject, verminderen de informatieverga-  
118 ring en verenigen een kwalitatieve en realistische evaluatie. Daarom vraagt de MORA om het geo-  
119 grafische toepassingsgebied uit te breiden naar de vervoerregio en de beperking op het aantal  
120 vergunningen en fietsaanhangwagens te schrappen.

121 Daarnaast adviseert de MORA om de verplichte melding van het serienummer van het voertuig uit  
122 te stellen tot na het verkrijgen van de vergunning. Zo moet de aanvrager het voertuig niet aanko-  
123 pen vooraleer hij weet dat hij het zal mogen gebruiken.

124 Tevens wil de MORA wijzen op het belang van een efficiënte en snelle aanvraagprocedure en door-  
125 looptijd om de deelname van een verscheidenheid aan bedrijven te bevorderen.

## 126 2.2 Inzetten op een dynamische evaluatie

127 Het ontwerpbesluit en de nota aan de Vlaamse regering voorzien slechts twee evaluatiemomen-  
128 ten: een tussentijdse evaluatie na een jaar en de definitieve evaluatie na afloop van het proefpro-  
129 ject. De MORA wil erop wijzen dat deze statische aanpak niet overeenkomt met het experimentele  
130 karakter van het proefproject.

131 De Raad vraagt dan ook om een dynamisch evaluatieproces te voorzien. Door vanaf het begin van  
132 het proefproject een continu proces van doorlichting van de impact van het proefproject en de  
133 binnenkomende data op te zetten, kunnen inhoudelijke of praktische leemtes, beperkingen of  
134 knelpunten ontdekt worden. De informatievergaring of regelgeving kunnen daardoor gaandeweg  
135 bijgestuurd worden in functie van het slagen van het proefproject en het vergaren van de nodige  
136 en nuttige informatie. Op die manier kan een dynamische evaluatie aanleiding geven tot een goed  
137 onderbouwd en doeltreffend beleidsproces.

### 138 2.2.1 Veiligheidsaspecten evalueren

139 Bij de evaluatie moet volgens de MORA de focus gelegd worden op verkeersveiligheid, maar moe-  
140 ten ook volgende aspecten in kaart gebracht worden.



## 141 **Plaats op de weg**

142 De ervaringen uit andere proefprojecten zijn leerrijk, maar de aspecten die de keuze voor het te  
143 gebruiken wegennet en de keuze tussen het fietspad of de rijbaan beïnvloeden, zijn specifiek voor  
144 Vlaanderen. Deze moeten dus geëvalueerd worden aan de hand van de gegevens die verzameld  
145 worden tijdens het Vlaamse proefproject.

## 146 **Technische specificaties**

147 Het proefproject moet uitmaken aan welke technische specificaties moet worden voldaan om op  
148 een veilige manier gebruik te maken van een brede fietsaanhangwagen. De aanhangwagen moet  
149 reeds bij het proefproject voldoen aan enkele technische eisen, zoals een maximale belading en  
150 een adequaat remvermogen. De MORA onderschrijft de noodzaak om alle technische eisen te eva-  
151 lueren met het oog op het optimaliseren van de verkeersveiligheid.

## 152 **Minimale opleidingsvoorwaarden**

153 De evaluatie moet kunnen uitwijzen of het al dan niet nodig is om minimale theoretische of prak-  
154 tische opleidingsvoorwaarden te voorzien vooraleer de fietskoerier de weg opgaat met een brede  
155 fietsaanhangwagen.

## 156 **Minimumleeftijd**

157 Gezien de verantwoordelijkheid die rust op de fietskoerier bij het kiezen van zijn plaats op de open-  
158 bare weg en bij het hanteren van de fietsaanhangwagen, vraagt de Raad om de minimumleeftijd  
159 voor de bestuurder goed te evalueren zodat het beleid elementen aangereikt krijgt over de nood-  
160 zaak van een minimale leeftijd.

## 161 **Infrastructuur**

162 Een uitgebreid netwerk aan kwalitatieve fietsinfrastructuur is uiteraard essentieel om gemengd  
163 fietsverkeer op een veilige manier mogelijk te maken.

164 Daarom moet het proefproject verschillende infrastructurele aspecten evalueren, zoals de mini-  
165 mumbreedte van het fietspad (cf. de geplande herziening van het Vademecum Fietsvoorzienin-  
166 gen), het gebruik van venstertijden (uit andere proefprojecten, zoals Cairgo Bike Brussels<sup>4</sup> en  
167 BCKlet<sup>5</sup>, blijkt dat het meeste goederenvervoer per fiets buiten de spitsuren kan gebeuren), het

---

<sup>4</sup> 2021-2023, Cairgo Bike Brussels is een proefproject binnen het gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move", dat particu-  
lieren en professionals wil overtuigen en helpen om regelmatig gebruik te maken van een bakfiets, om goederen en  
personen te vervoeren: <https://cairgobike.brussels/nl>

<sup>5</sup> 2018, De coöperatie Urbike is geboren uit het "BCKlet"-project in maart 2018, in samenwerking met o.a. VUB/MOBI:  
een proefproject om de distributie van de laatste kilometers per fiets uit te testen in Brussel. [https://urbike.be/nl/ur-  
bike/](https://urbike.be/nl/ur-<br/>bike/)



168 invoeren van eenrichtingsverkeer in het kader van circulatieplannen en het toepassen van ge-  
169 mengd verkeer in een zone 30.

## 170 2.2.2 Andere evaluatiecriteria

171 Uit het debat in onze Raad kwamen nog een aantal interessante aspecten naar boven die best ook  
172 voorwerp zouden uitmaken van de evaluatie van het proefproject.

### 173 **Haalbare fysieke belasting**

174 Het proefproject moet uitwijzen of een technische eis voor een maximale belading ook zinvol is in  
175 het kader van het waarborgen van een haalbare fysieke belasting voor de fietskoerier.

### 176 **Efficiëntie**

177 De Brusselse proefprojecten geven aan dat het gebruik van fietspaden voor brede fietsaanhang-  
178 wagens het goederenvervoer efficiënter maakt dan het rijden tussen het verkeer op de rijbaan. Dit  
179 levert bovendien een toegevoegde waarde op voor goederenvervoerbedrijven door het vermijden  
180 van files en parkeerproblemen, en voor de overige weggebruikers door minder luchtvervuiling,  
181 betere verkeersveiligheid en meer sociaal contact. De MORA vraagt om de efficiëntie ook in het  
182 kader van dit proefproject te evalueren.

### 183 **Vervoersvergunningenbeleid**

184 De MORA vindt het belangrijk dat er een goed evenwicht gevonden wordt tussen het opleggen van  
185 een vergunningsplicht en het toegankelijk maken van goederenvervoer met brede fietsaanhang-  
186 wagens. Daarom vraagt de Raad om bij de evaluatie te onderzoeken of voor deze categorie van  
187 voertuigen de nodige kwaliteitsborging via een wetgevend kader zinvol kan zijn, bijvoorbeeld door  
188 eventueel een lichtere vorm van vergunningsplicht voor goederenvervoer per fiets(aanhangwa-  
189 gen) te voorzien.

## 190 2.2.3 Dynamische samenstelling van de evaluatiecommissie

191 In de loop van het proefproject zullen verschillende veiligheids- en maatschappelijke aspecten ge-  
192 evalueerd worden. De MORA wijst op de noodzaak om de overeenkomstige expertise naargelang  
193 de behoefte op te nemen in de evaluatiecommissie. De Raad adviseert om zowel expertise over  
194 personenmobiliteit als goederenvervoer mee te nemen in het evaluatieproces en ook de betrok-  
195 kenheid van het middenveld te faciliteren. De MORA stelt voor om hiervoor het MORA-secretariaat  
196 op te nemen als neutrale partij. Vanuit het secretariaat kan dan een regelmatige terugkoppeling  
197 over het proefproject gebeuren naar de MORA-commissies Personenmobiliteit en Goederenver-  
198 voer, Logistiek en Internationale Knooppunten. Beide commissies hebben hun eigen specifieke  
199 invalshoek en kunnen op deze manier het proefproject voeden met expertise en de vastgestelde  
200 resultaten in een maatschappelijk perspectief plaatsen.

## 201 2.3 Besluit

202 De MORA spoort de minister aan om ten volle in te zetten op het proefproject met brede fietsaan-  
203 hangwagens en al zijn mogelijkheden. Daarom adviseert de Raad om het experimentele karakter  
204 van het proefproject toe te passen en om de meest optimale plaats van de vrachtfiets op de weg,  
205 de verschillende veiligheidsaspecten en andere zaken te laten voortvloeien uit de resultaten van  
206 het proefproject. De MORA dringt er ook op aan de deelname voor bedrijven laagdrempelig te  
207 maken door de in het ontwerpbesluit voorziene beperkende vergunningsvoorwaarden te schrapp-  
208 pen. Daarnaast vraagt de Raad om een dynamisch en transparant evaluatieproces dat de beleids-  
209 matige en maatschappelijke aspecten en uitdagingen volledig in kaart brengt.