



Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Betreft: Verzoek om advies van de Vlaamse minister van Mobiliteit over een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject.

Voorgeschiedenis:

Krachtens de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden de gewestregeringen betrokken bij het ontwerpen van de reglementering op het verkeer en vervoer. Dit advies wordt gevraagd in deze context.

Het advies heeft betrekking op een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject.

1) Context:

Artikel 82.4.2. van de Wegcode bepaalt dat de breedte van een aanhangwagen getrokken door een fiets niet meer dan 1,00 meter mag bedragen.

Omdat de goederenvervoersector met aandrang vroeg die breedte naar boven bij te stellen, in het bijzonder om het vervoer van palletten mogelijk te maken, werd artikel 82.4.2 van de Wegcode aangevuld met een lid dat luidt als volgt¹:

"Echter, de aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer mogen, onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden, een breedte hebben van maximum 1,20 meter."

Het is dus voortaan mogelijk aanhangwagens te gebruiken met een breedte tot 1,20 meter in het kader van proefprojecten, en dit onder de voorwaarden vastgesteld door de bevoegde overheden.

De voorbereidende werkzaamheden en het advies uitgebracht door de Raad van State verschaffen geen toelichting over het begrip "bevoegde overheden".

Net als het Vlaams Gewest gaan we er evenwel van uit dat dit begrip betrekking heeft op de bevoegdheden overgeheveld naar de gefedereerde entiteiten (in dit geval de gewesten). De gewesten beschikken immers over de mogelijkheid een algemeen kader te scheppen voor proefprojecten inzake goederenvervoer met de fiets, in het licht van hun bevoegdheden inzake mobiliteit en milieubescherming, en dit met naleving van de Wegcode. Zo zullen gebruikers van aanhangwagens rekening moeten houden met de voorwaarden die in voorkomend geval in de gewestelijke wetgeving terug te vinden zijn.

Het decreet van 23 december 2021 *houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid en houdende een subsidieregeling ter bevordering van een modal shift in het goederenvervoer*² creëert een wettelijke grondslag voor de verwezenlijking van deze proefprojecten.

Dit decreet werd ter advies voorgelegd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

¹De wijziging werd ingevoegd door het *koninklijk besluit van 16 juni 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg met betrekking tot de door fietsen getrokken aanhangwagens in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer*,

²https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2021122355&table_name=wet



Ter herinnering, voornoemd decreet voegt in het decreet van 3 mei 2013 *betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport* ³de artikelen 13/2 tot 13/6 toe met betrekking tot het goederenvervoer met brede fietsen en brede fietsaanhangwagens.

2) Herinnering aan de inhoud van de artikelen 13/2 tot 13/6 van het decreet van 3 mei 2013, ingevoegd door het decreet van 23 december 2021

Het decreet van 3 mei 2013 bepaalt in zijn artikel 13/1 dat het vervoer met fietsen met een breedte van meer dan 0,75 meter of fietsaanhangwagens met een breedte van meer dan 1 meter alleen mogelijk is in het kader van een pilootproject voor het goederenvervoer met brede fietsen en brede fietsaanhangwagens.

Dit decreet:

1. delegeert aan de regering de taak om volgende aspecten van het pilootproject te bepalen:
 - 1° de start- en einddatum;
 - 2° de toegelaten fietsen en fietsaanhangwagens;
 - 3° de technische voorwaarden van de fietsen en de fietsaanhangwagens;
 - 4° de aard en de afmetingen van de lading die met de fietsen of fietsaanhangwagens vervoerd mag worden.
2. laat de regering toe het maximum aantal vergunningen te bepalen dat in het kader van het pilootproject kan worden uitgereikt.
3. laat de Vlaamse regering ook toe:
 - het vervoer met een fiets met een breedte van meer dan 0,75 meter of met een fietsaanhangwagen met een breedte van meer dan 1 meter te beperken tot de trajecten die ze bepaalt.
 - het vervoer met een fiets met een breedte van meer dan 0,75 meter of met een fietsaanhangwagen met een breedte van meer dan 1 meter te verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het te onderwerpen aan bepaalde voorwaarden.
4. belast de regering met het bepalen van de volgende elementen met het oog op het afleveren van een vergunning:
 - de inhoud van de vergunning;
 - de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning;
 - een eventuele vergoeding.
5. laat de regering toe te bepalen dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken op de hoogte gebracht wordt van het tijdstip en de gevolgde reisweg en de voertuigen van het vervoer.
6. voorziet erin dat elk pilootproject wordt geëvalueerd en belast de Vlaamse regering ermee de frequentie van evaluatie en de procedure voor de evaluatie van het project te bepalen.

3) Herinnering aan het advies van het BHG over het decreet van 23 december 2021, dat de artikelen 13/2 tot 13/6 heeft ingevoegd

Het BHG had een gunstig advies gegeven met betrekking tot het decreet en bepaalde daarbij wat volgt:

"Aangezien de meeste bedrijven deze aanhangwagens in het hele land willen kunnen gebruiken, zullen de gebruiksvoorwaarden die in beide andere gewesten worden vastgesteld een beduidende impact hebben op de modal shift in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Opdat de fietslogistiek zich effectief zou kunnen ontplooiën, moeten de voorwaarden die worden opgelegd in verhouding zijn tot de werkelijke risico's. In dit opzicht valt te benadrukken dat we in Brussel nooit enige klacht hebben gekregen of weet hebben van enig ongeval waarbij een dergelijke aanhangwagen betrokken zou zijn geweest."

³https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2013050314&table_name=wet



4) Nadere bepalingen waarin het ter advies voorgelegde ontwerp van uitvoeringsbesluit voorziet

Art. 4. laat de minister toe de voorwaarden te bepalen waaraan de fietsen of fietsaanhangwagens moeten voldoen op het vlak van al de volgende aspecten:

- 1° de reminrichting;
- 2° de koppelinrichtingen;
- 3° de eisen voor meer verkeersveiligheid;
- 4° de wendbaarheid;
- 5° de uitrusting;
- 6° de signalisatie.

Art. 5. bepaalt dat het vervoer met een fietsaanhangwagen van meer dan één meter breed niet toegelaten is voor:

- het vervoer van gevaarlijke goederen als bedoeld in het Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), ondertekend in Genève op 30 september 1957;
- het vervoer van een lading met delen die in de breedte uitsteken.

Art. 6. bepaalt dat op wegen met een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur de bestuurder van een fiets met een fietsaanhangwagen van meer dan één meter breed op het fietspad of op de rijbaan moet rijden.

Art. 7. stelt dat, in afwijking van artikel 23.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, bestuurders van fietsen met een fietsaanhangwagen van meer dan één meter breed de parkeerzones vermeld in artikel 75.2 van hetzelfde koninklijk besluit mogen gebruiken om te laden en te lossen.

Art. 8. legt een minimumleeftijd vast voor de bestuurder van een fiets met een fietsaanhangwagen van meer dan één meter breed, namelijk zestien jaar.

Art. 9. stelt dat de minister moet bepalen welke gegevens de vergunninghouder moet bijhouden en aanleveren met het oog op de evaluatie.

Art. 10. preciseert dat de vergunning voor het vervoer met een fietsaanhangwagen van meer dan één meter breed kan worden aangevraagd door of namens ondernemingen. Dit artikel bepaalt bovendien dat:

- het vergunde gebied maximaal verspreid kan zijn over één hoofdgemeente en een of meerdere buurgemeenten die grenzen aan die hoofdgemeente.
- per vergunning maximaal vijf fietsaanhangwagens vergund kunnen worden.
- een aanvrager maximaal drie verschillende vergunningen kan aanvragen en krijgen.

De minister bepaalt de nadere regels voor de vergunningsprocedure.

Art. 11. De vergunning vermeldt de volgende gegevens:

1. het serienummer van de fietsaanhangwagen of fietsaanhangwagens;
2. de duur van de vergunning, die twee jaar bedraagt en verlengd kan worden;
3. de naam van de vergunninghouder;
4. het vergunde gebied;
5. de verplichting om de data bij te houden in het kader van de evaluatie bedoeld in artikelen 14 en 15;
6. de maatregelen die genomen moeten worden om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen;
7. de maatregelen die genomen moeten worden om het vervoer veilig te laten verlopen.

Art. 12. machtigt de minister de retributie te bepalen voor de indiening, behandeling, goedkeuring of verwerping van een vergunningsaanvraag

Art. 13. heeft betrekking op de oprichting van een evaluatiecommissie, waarvan de concrete samenstelling en de werking worden bepaald door de minister.



Art. 14. bepaalt dat de evaluatiecommissie minstens elke twaalf maanden samenkomt om het proefproject te evalueren. Er wordt jaarlijks een rapport opgesteld. Na afloop van de proefperiode wordt een eindrapport opgesteld.

Art. 15. De evaluatie wordt uitgevoerd aan de hand van de volgende parameters:

- de ongevallenstatistieken;
- het type onderneming dat deelneemt aan het proefproject; de gegevens over de lading en het aantal ritten;
- het aantal ontvangen klachten en meldingen over hinder van andere weggebruikers;
- eventuele aanpassingen aan de weginfrastructuur die vereist zijn.

Art. 16. Dit decreet vervalt op 31 december 2024.

5) Opmerkingen over het BHG ter advies voorgelegde ontwerp van uitvoeringsbesluit

We brengen de volgende elementen in context:

- Het Brussels Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move' heeft als ambitie om het aantal verplaatsingen per fiets te verdriedubbelen en voor afstanden van 5-10 kilometer te verdubbelen.
- Dat volgens de cijfers uit het Cairgo Bike project 25% van alle goederen en 50% van de lichte goederen met een bakfiets kunnen worden geleverd.
- Dat de Vlaamse Regering in de eigen beleidsverklaring het volgende opnam: *"We stimuleren emissievrije distributie, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor beleving."*
- Brussel Mobiliteit heeft in 2021 navraag gedaan bij de federale minister van Mobiliteit wat betreft de interpretatie van artikel 82.4.2 van het verkeersreglement als gewijzigd bij koninklijk besluit van 16 juni 2020. Er werd bevestigd dat de gewesten bevoegd zijn om de voorwaarden van de pilootprojecten te bepalen en dat die projecten uitgevoerd mogen worden zonder dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daartoe een specifieke uitvoeringsmaatregel dient te nemen. Bijgevolg laat het BHG bedrijven toe gebruik te (blijven) maken van aanhangwagens met een breedte van maximaal 1,20 m, overeenkomstig het verkeersreglement. Wij verzoeken evenwel alle gebruikers van bredere fietsaanhangwagens om Brussel Mobiliteit op de hoogte te brengen van het werkelijke gebruik ervan via e-mail, zodat wij de situatie kunnen opvolgen en indien nodig evalueren.
- Zoals vermeld in het advies van het BHG over het decreet van 23 december 2021: *"Aangezien de meeste bedrijven deze aanhangwagens in het hele land willen kunnen gebruiken, zullen de gebruiksvoorwaarden die in beide andere gewesten worden vastgesteld een beduidende impact hebben op de modal shift in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Opdat de fietslogistiek zich effectief zou kunnen ontplooiën, moeten de voorwaarden die worden opgelegd in verhouding zijn tot de werkelijke risico's. In dit opzicht valt te benadrukken dat we in Brussel nooit enige klacht hebben gekregen of weet hebben van enig ongeval waarbij een dergelijke aanhangwagen betrokken zou zijn geweest."* Het valt hierbij op te merken dat in het BHG reeds tientallen bedrijven en organisaties gebruik maken van bredere aanhangwagens.
- De aanwezigheid van distributiecentra en bedrijven in de Rand net buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de sterke groei van het aantal fietsleveringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waardoor er een groot potentieel lijkt te zijn om via het gebruik van cargo fietsen intergewestelijke leveringen en de verplaatsingen in het kader van economische activiteiten te verduurzamen.

Daarom dringen we erop aan om de voorwaarden voor tests in het Vlaams Gewest sterk te verminderen en de procedure sterk te vereenvoudigen. We dringen erop aan dat elk type onderneming toegang krijgt tot deze tests, dat het operationeel gebied van de test niet geografisch beperkt wordt of voldoende groot is en dat het aantal vergunningen niet beperkt wordt. We ondersteunen dat proefprojecten moeten gemonitord en geëvalueerd worden en stellen daarom voor dat er eventueel nagedacht wordt om in lijn met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest enkel een registratieplicht in te voeren.

Weerslag op de begroting:

Is niet van toepassing.

Impact op het personeel:

Geen.

Advies van de Inspecteur van Financiën:



Is niet van toepassing.

Akkoordbevinding van de minister van Begroting:

Is niet van toepassing.

Gelijkekansentest

Is niet van toepassing.

Voorstel van beslissing:

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering

- brengt een gunstig advies onder voorwaarden uit over het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject;
- prijst een maatregel die het concreet mogelijk zal maken het goederenvervoer in de stad koolstofarmer te maken gezien de ambities van de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek en de beleidsverklaring van het Vlaams Gewest;
- dringt erop aan de toepassingsvoorwaarden van het besluit sterk te vereenvoudigen, rekening houdend met de essentiële rol van fietslogistiek voor een koolstofarmer goederenvervoer in de stad en dat deze voorwaarden zodanig worden omschreven dat ze de activiteit niet belemmeren op een manier die onevenredig is ten opzichte van de risico's van de andere transportactiviteiten;
- pleit daarnaast voor een snelle definitieve toelating in het kader van de herziening van de federale Wegcode gezien de testen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- belast haar minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid met de opvolging van dit dossier.

Deze beslissing wordt onmiddellijk ter kennis gebracht.

Elke Van den Brandt

Samenvatting:

Deze nota heeft betrekking op een adviesaanvraag van de Vlaamse minister van Mobiliteit over een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering betreffende het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject.

Op voorstel van minister Elke Van den Brandt heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een gunstig advies onder voorwaarden gegeven waarbij eraan herinnerd werd dat fietslogistiek een essentiële rol vervult voor een koolstofarmer goederenvervoer en bijgevolg ondersteund moet worden.