



ADVIES

ONTWERPBESLUIT PROEFPROJECT

FIETSAANHANGWAGENS GOEDERENVERVOER

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

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

| | |
|-----------------------|--|
| Adviesvraag | Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject |
| Adviesvrager | Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken |
| Ontvangst adviesvraag | 2 mei 2022 |
| Goedkeuring raad | 1 juni 2022 goedkeuring via schriftelijke procedure 17 juni 2022 bekrachtiging Algemene Mobiliteitsraad |
| Contactpersoon | Karen Sas ksas@serv.be |

Inhoud

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

Advies proefproject goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens

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

1. Situering

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

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

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

MORA-advies Verzameldecreet MOW II (2021)

In zijn advies¹ van 25 juni 2021 op het Verzameldecreet MOW II onderschreef de Raad reeds de mogelijkheid om proefprojecten voor goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens toe te laten in Vlaanderen. De MORA raadde daarbij aan om een goede opvolging, monitoring en evaluatie te voorzien, aandacht te hebben voor de technische eisen van de cargobikes, een kader uit te werken voor de toegang van bedrijven tot de markt en het beroep, het regelgevend kader af te

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

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

2. Advies

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

De evaluatie van het proefproject moet de bouwstenen aanleveren voor het latere beleidsproces. Door slechts twee evaluatiemomenten te voorzien, geeft het ontwerpbesluit de voorziene evaluatie een statisch karakter. De MORA pleit ervoor om een dynamisch evaluatieproces uit te werken. Om zoveel mogelijk kwalitatieve data uit het proefproject te halen, moet een systeem van continue evaluatie en bijsturing uitgewerkt worden. De Raad vraagt om verschillende aspecten, onder andere rond verkeersveiligheid en marktwerking, te monitoren en de bijhorende expertise ten gepaste tijde in te schakelen in het proces. Dit moet dan ook resulteren in een dynamische samenstelling van de evaluatiecommissie.

2.1 Een toegankelijk proefproject om te experimenteren

Na eerdere succesvolle proefprojecten in Brussel en Wallonië, maakt dit ontwerpbesluit eindelijk ook in Vlaanderen een proefproject met brede fietsaanhangwagens voor goederenvervoer mogelijk. De Mobiliteitsraad hoopt op een geslaagd proefproject en wil de aandacht vestigen op de urgentie ervan. Een degelijk opgezet proefproject levert een bijdrage aan meer duurzame kleinschalige bevoorrading en analyseert doeltreffend de integrale maatschappelijke impact.

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

2.1.1 De plaats op de weg uittesten

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

Keuze van het wegennet

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

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

Keuze tussen het fietspad of de rijbaan

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

- Op wegen met een snelheidsbeperking van maximum 50 km/u kiest de gebruiker tussen het fietspad en de rijbaan, rekening houdend met de veiligheid op de al dan niet aanwezige fietsinfrastructuur. Dat is een afwijking van de wegcode.
- Op wegen met een hoger snelheidsregime volgt de gebruiker de wegcode.
- Bovendien moet de vergunninghouder het traject op voorhand verkennen om de veiligheid van de geplande route te verzekeren, zonder negatieve gevolgen of schade.

Veiligheid moet samengaan met experimenteren en toegankelijke deelname

De MORA onderstreept het belang van het vinden van een goede balans tussen de verkeersveiligheid en het experimenteren zonder beperkende regels op te leggen. Andere proefprojecten, zoals Cairgo Bike Brussels² en BCKlet³, bewijzen immers dat het gebruik van fietspaden door brede fietsaanhangwagens veilig kan gebeuren.

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

² 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>

³ 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/>

2.1.2 De beperkingen in de vergunningsprocedure wegwerken

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

- Artikel 10 bepaalt dat het vergunde gebied maximaal verspreid kan zijn over één hoofdgemeente en een of meer buurgemeenten die grenzen aan die hoofdgemeente.
- Elke aanvrager mag slechts drie verschillende vergunningen voor maximaal 5 fietsaanhangwagens aanvragen.

Deze bepalingen beknotten de ontplooiing van dit proefproject, verminderen de informatievergaring en verengen een kwalitatieve en realistische evaluatie. Daarom vraagt de MORA om het geografische toepassingsgebied uit te breiden naar de vervoerregio en de beperking op het aantal vergunningen en fietsaanhangwagens te schrappen.

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

Tevens wil de MORA wijzen op het belang van een efficiënte en snelle aanvraagprocedure en doorlooptijd om de deelname van een verscheidenheid aan bedrijven te bevorderen.

2.2 Inzetten op een dynamische evaluatie

Het ontwerpbesluit en de nota aan de Vlaamse regering voorzien slechts twee evaluatiemomenten: een tussentijdse evaluatie na een jaar en de definitieve evaluatie na afloop van het proefproject. De MORA wil erop wijzen dat deze statische aanpak niet overeenkomt met het experimentele karakter van het proefproject.

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

2.2.1 Veiligheidsaspecten evalueren

Bij de evaluatie moet volgens de MORA de focus gelegd worden op verkeersveiligheid, maar moeten ook volgende aspecten in kaart gebracht worden.

Plaats op de weg

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

Technische specificaties

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

Minimale opleidingsvoorwaarden

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

Minimumleeftijd

Gezien de verantwoordelijkheid die rust op de fietskoerier bij het kiezen van zijn plaats op de openbare weg en bij het hanteren van de fietsaanhangwagen, vraagt de Raad om de minimumleeftijd voor de bestuurder goed te evalueren zodat het beleid elementen aangereikt krijgt over de noodzaak van een minimale leeftijd.

Infrastructuur

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

Daarom moet het proefproject verschillende infrastructurele aspecten evalueren, zoals de minimumbreedte van het fietspad (cf. de geplande herziening van het Vademecum Fietsvoorzieningen), het gebruik van venstertijden (uit andere proefprojecten, zoals Cairgo Bike Brussels⁴ en BCKlet⁵, blijkt dat het meeste goederenvervoer per fiets buiten de spitsuren kan gebeuren), het

⁴ 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>

⁵ 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/>

invoeren van eenrichtingsverkeer in het kader van circulatieplannen en het toepassen van gemengd verkeer in een zone 30.

2.2.2 Andere evaluatiecriteria

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

Haalbare fysieke belasting

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

Efficiëntie

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

Vervoersvergunningenbeleid

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

2.2.3 Dynamische samenstelling van de evaluatiecommissie

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

2.3 Besluit

De MORA spoort de minister aan om ten volle in te zetten op het proefproject met brede fietsaanhangwagens en al zijn mogelijkheden. Daarom adviseert de Raad om het experimentele karakter van het proefproject toe te passen en om de meest optimale plaats van de vrachtfiets op de weg, de verschillende veiligheidsaspecten en andere zaken te laten voortvloeien uit de resultaten van het proefproject. De MORA dringt er ook op aan de deelname voor bedrijven laagdrempelig te maken door de in het ontwerpbesluit voorziene beperkende vergunningsvoorwaarden te schrappen. Daarnaast vraagt de Raad om een dynamisch en transparant evaluatieproces dat de beleidsmatige en maatschappelijke aspecten en uitdagingen volledig in kaart brengt.