

CAHIER
No. 7

Fietslogistiek





Fietsberaad Vlaanderen is hét kenniscentrum voor fietsbeleid. Goede praktijken delen en investeren in nieuw en praktijkgericht onderzoek vormen de focus. Zo stimuleert en ondersteunt Fietsberaad Vlaanderen de dynamiek bij overheden die hun fietsbeleid willen versnellen.



Deze publicatie kwam tot stand in samenwerking met Traject, een adviesbureau in verkeer en mobiliteit.

Colofon

Datum van publicatie

september 2022

Auteur(s)

Wout Baert, Patrick D'haese, Siebe Duthoit,
Trees Vandenbulcke, Freya Vandaele

Fotografie

Stefan Dewickere

Grafische vormgeving

Theo van Beurden
Studio Rufus (illustraties)

Fietsberaad Vlaanderen

Bischoffsheimlaan 1-8
B-1000 Brussel

www.fietsberaad.be
info@fietsberaad.be

 [@FietsberaadVL](https://twitter.com/FietsberaadVL)

 facebook.com/fietsberaad

Fietsberaad Vlaanderen werkt vanuit VVSG,
het Huis van het Lokaal Bestuur.



Inhoud

1. Evolutie & trends in fietslogistiek	6
2. Hoe werkt fietslogistiek?	8
2.1 Voor wie is de cargofiets interessant? En welke opties zijn voor handen?	8
2.2 Plaats in de logistieke keten en business model	10
2.3 Materiaal en types	12
2.4 Voor welke goederen?	14
2.5 Voor welke diensten?	14
3. De lokale overheid als facilitator	16
3.1 Starten	16
3.2 In het verkeer	19
3.3 Parkeren	21
3.4 Laden & lossen	23
4. De overheid als regulator	25
5. Slotwoord: uitbouw in samenwerking	27
6. Lijst fietskoeriers in Vlaanderen	29
7. Verklarende woordenlijst	30



Intro

Onze omgeving en meer bepaald de steden worden geconfronteerd met een toenemende bevolkingsdruk. Dit brengt heel wat uitdagingen gelinkt aan mobiliteit met zich mee: congestie, verkeersongevallen, emissies en slechte luchtkwaliteit, geluidshinder, ...

Eén van de kernuitdagingen om de leefkwaliteit van onze omgeving hoog te houden, is het verduurzamen van goederenvervoer. Daarbij gaan we in de eerste plaats na hoe we verplaatsingen kunnen vermijden, bv. afgelegde km's vermijden door beter te bundelen. Wanneer een verplaatsing toch nodig is, gaan we na of we die kunnen verduurzamen, bv. door gebruik te maken van een fiets i.p.v. gemotoriseerd verkeer.

Er is een groot potentieel voor cargofietsen om goederenvervoer te verduurzamen. Zo wordt ingeschat dat 25% van alle pakketjesleveringen (koeriers-, expres- en pakketdiensten of postbezorging) naar een cargofiets kan verschoven worden¹. Maar cargofietsen kunnen ook diensten die nu gebeuren met gemotoriseerd vervoer verduurzamen (denk aan: loodgieter, reiniging openbare weg, thuiszorg, ...), waardoor een nog groter potentieel in beeld komt (zie verder in 2.5).

We vinden in Vlaanderen al heel wat 'good practices' van het verduurzamen van goederenvervoer door gebruik te maken van fietslogistiek. In deze publicatie willen we u inspireren en ondersteunen om deze praktijken ingang te doen vinden waar ze nog niet gehanteerd worden en op te schalen waar al eerste kiemen aanwezig zijn.

In deze publicatie focussen we op het inzetten van de cargofiets in de professionele sfeer, maar het spreekt voor zich dat dit ook positief kan afstralen op de privé-sfeer van de betrokkenen waar de cargofiets van nut kan zijn bij het vervoer van kinderen, inkopen, ... en zo indirect extra kan bijdragen aan de verduurzaming van steden en gemeenten.

Specifieke termen worden aangeduid met een asteriks * en uitgelegd in de verklarende woordenlijst (zie hoofdstuk 7).

¹ <https://www.eltis.org/resources/case-studies/large-scale-introduction-cargo-bikes-game-changer-european-cities>



Goed voor de lokale
werkgelegenheid



Positief en trendy imago



Kennis van de lokale situatie
en stakeholders



Kostenefficiënt



Duurzaam/zuinig



korte en betrouwbare levertermijn



Flexibele capaciteit



Veilig en professioneel



Well-being van fietskoeriers
(versus well-being bij chauffeurs die meer stress ervaren)



1. Evolutie & trends in fietslogistiek

De populariteit van de cargofiets als transportmiddel neemt opnieuw sterk toe. Sinds de jaren '20 van de vorige eeuw wordt de fiets gebruikt om goederen te transporteren.² Na de opkomst van de wagen en vrachtwagen viel de keuze voor de fiets terug, maar onder impuls van een stijgende aandacht voor duurzame (stedelijke) mobiliteit is de cargofiets opnieuw aan een flinke opmars bezig.

Enkele elementen tonen de **toegenomen interesse** voor de cargofiets aan:

- De groei in verkoop van cargofietsen in Europa bedroeg in 2020 38,4%. In 2021 werd een groei van 65,9% verwacht.³ Uiteraard is een groot aandeel van deze aankopen ook bestemd voor personenvervoer. Ook bij fietsleasing is de vraag naar cargofietsen veel groter dan vooraf ingeschat, zowel bij jonge gezinnen (kinderen) als oudere werknemers (voor kleinkinderen).
- Dit momentum vertaalt zich ook in de introductie van nieuwe spelers op de markt van de fiets(logistiek), zoals grote autofabrikanten. Volkswagen en

BMW springen mee op de fietskar en ontwikkelen hun eigen cargofietsmodel. Het gewicht van dergelijke grote spelers kan een opschaling verder in de hand werken.⁴

- Grote logistieke spelers zoals DHL investeren in cargofietsen voor hun pakketbelevering.

Naast het traditionele gebruik van de cargofiets in de CEP-markt* zijn er ook een aantal andere sectoren waar de fietslogistiek groeit. Zo situeerde 25% van de organisaties aangesloten bij Cairgo Bike zich in de **bouwsector**.⁵ Ook de mediasector, nutsbedrijven en afvalsector experimenteren met het gebruik van een cargofiets.

2 <https://www.urbeez.bike/blog/the-cargo-bike-to-conquer-urban-transport>

3 <http://www.cyclelogistics.eu/index.php/news/cargo-bike-manufacturers-expect-strong-sales-growth-europe-2021>

4 <https://nieuwsfiets.nu/2021/05/17/vw-wil-eigen-e-bike-cargo-dit-jaar-nog-lanceren/>

5 https://leefmilieu.brussels/sites/default/files/user_files/210127_pres_saloon_pde_urbike.pdf

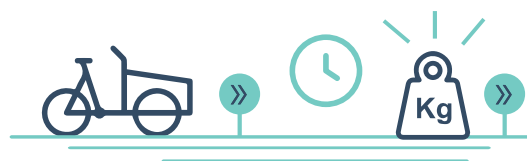
Evoluties op vlak van **tijdstip en organisatie van leveringen** zijn er in uiteenlopende richting:

- Cargo Vélo bijvoorbeeld zet in op een “**slow but focused**” aanpak waarbij (online) shops kunnen intekenen op de bezorging van hun pakketten in een beperkt aantal vaste tijdsloten op vrijdagmiddag, vrijdagavond of zaterdagmorgen. Bestellingen worden doorheen de week opgespaard en gebundeld uitgereden op die vaste tijdstippen. Zo willen ze een duurzaam alternatief bieden voor “de klassieke e-commerce leveringen waarbij sameday, nextday of “asap” doorgaans de plak zwaaien”.⁶
- Een voorbeeld van een evolutie in de andere richting zijn de zogenaamde **flitskoeriers**. Zij leveren kleine hoeveelheden boodschappen per fiets aan huis binnen een zeer korte tijdsspanne (vaak 10 minuten). Supermarkten en dienstverleners werken hierbij samen. Tot voor kort was dit fenomeen voornamelijk in het buitenland te zien, maar ook in de grotere steden in België zijn reeds een aantal flitskoerierbedrijven actief (Gorillas, Dingdong, Getir, ...).
- De fietslogistiek integreert zich als schakel in het logistieke netwerk door **combimobiliteit*** – met inzet van de cargofiets voor de ‘last mile’ – en het gebruik van **microhubs*** om hun beleveringscapaciteit te verhogen. In hoofdstuk 3 wordt hier verder op ingegaan.
- Cargo Vélo en Dioxide de Gambettes (GO2), twee fietskoerierbedrijven uit Brussel, werken samen om hun krachten te bundelen. Twee van hun klanten zijn Proximus en L’Oreal, die eveneens samenwerken om hun volume te bundelen. Dergelijke

samenwerkingsverbanden, zowel **aan de vraag- als aanbodzijde**, zijn nieuwe ontwikkelingen die heel wat potentieel hebben.⁷

Op vlak van **techniek en technologie** is er nog heel wat ruimte voor verdere ontwikkeling, maar we merken dat verschillende spelers experimenteren met nieuwe toepassingen:

- Urbike gebruikt de Bicylift (ontwikkeld door Fleximodal), een remorque op maat van een pallet die ook compatibel is met andere modules (rol-container, boxcontainer, isotherme container). Met het oog op multi- en synchromodaliteit* zijn dit soort ontwikkelingen belangrijk. Ook overheden kunnen hierop inspelen door het gebruik van bepaalde standaarden na te streven.⁸
- Er wordt geëxperimenteerd met verschillende systemen die zorgen voor de aandrijving van de cargofiets. Het Nederlandse studioMOM ontwikkelt bijvoorbeeld de ‘LAVO bike’, de eerste cargofiets uitgerust met waterstofbatterijen.⁹
- Ziegler ontwikkelt een Cargofiets met een laadvermogen tot 500 kg (zie hoofdstuk 2.3). De Cargo Chariot¹⁰ en The Armadillo¹¹ zijn in staat om zware ladingen te vervoeren en experimenteren met de positie van de bestuurder.¹²



6 <https://cargovelo.be/nl/diensten/velopack-pakketdienst>

7 <https://cargovelo.be/nl/lancering-in-brussel>

8 <https://urbike.be/nl/materiaal/>

9 <https://studiomom.nl/en/projects/lavo-bike>

10 <https://www.cargocycling.com/cargo-cycles/chariot/>

11 <https://cargobikedb.com/velove/the-armadillo>

12 <https://www.zieglergroup.com/cargo-bike-premiere/>



2. Hoe werkt fietslogistiek?

2.1 Voor wie is de cargofiets interessant? En welke opties zijn voor handen?

Een bedrijf of organisatie kan haar goederenvervoer verduurzamen door een deel ervan per fiets te laten verlopen. Men kan dit goederenvervoer zelf per fiets organiseren en/of beroep doen op logistieke dienstverleners. Aan de hand van enkele voorbeelden tonen we het ruime palet aan verschijningsvormen van fietslogistiek:

2.1.1 Zelf organiseren

Permafungi, een coöperatie in Brussel die koffiedik recycleert om er champignons op te telen, maakt gebruik van een bakfiets voor hun ophalingen van koffiegruis en hun leveringen van oesterzwammen¹³.

De Carrefour-winkel Bruul in Mechelen biedt de mogelijkheid aan hun klanten om hun boodschappen

aan huis te laten leveren met de bakfiets¹⁴. De uitbater van deze supermarkt startte met deze leverdienst tijdens de corona-lockdown. Ze beleverden in eerste instantie de plaatselijke woon-zorgcentra omdat veel bewoners niet meer tot in de winkel geraakten¹⁵.

Omnifix, een bouwbedrijf uit Haacht, maakt waar mogelijk gebruik van de fiets om zich naar de verschillende klanten/werven te begeven. Jan Op de Beeck, de zaakvoerder, zag van bij de start de meerwaarde van zich energiezuinig te verplaatsen en de mogelijkheid om zo tijdens zijn werk te sporten. Een werkbezoek met de fiets vraagt een goede afstemming met de klant over benodigd materiaal, een goede planning en aangepast materiaal. Voor klanten in de stad heeft het het voordeel

¹³ Getuigenis Permafungi: <https://cairgobike.brussels/nl/temoignages> + <https://www.permafungi.be/nl/project/>

¹⁴ <https://klimaatneutraal.mechelen.be/carrefour-bruul>

¹⁵ https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200506_04948273



dat ze geen parkeerverbod moeten aanvragen tijdens de werken¹⁶.

Bedrijven kunnen hiervoor investeren in cargofietsen (en/of aanhangwagens) of deze ontlenen voor een bepaalde termijn (bv. als proefperiode, n.a.v. een event, ...). Voor een ontlening kunnen bedrijven beroep doen op:

- een provinciale testvloot, zoals bv. bij Slim naar Antwerpen¹⁷; enkel de aanhangwagens uitlenen zoals bv. bij Remorquable¹⁸;
- gebruik maken van deelmobiliteit, zoals bv. Cargoroo in Leuven, Mechelen en Antwerpen (in voorjaar 2022)¹⁹; of
- commerciële aanbieders zoals Dockr²⁰. Zo heeft Coolblue een lange termijncontract bij Dockr voor het gebruik van de cargofiets (type Urban Arrow) in verschillende centrumsteden.

2.1.2 Outsourcen aan logistieke dienstverleners

Het AZ Sint-Lucas in Gent doet beroep op het fietskoerierbedrijf Cargo Vélo om urgente stalen volgens het juiste protocol tijdig op het medisch labo te leveren²¹. Coca-Cola European Partners doet beroep op Urbike²².

Ecopostale bezorgt dringende documenten voor BNP Paribas Fortis²³.

Wanneer een bedrijf beroep doet op externe fietskoeriers, die voor meerdere partijen opereren, spreken we van een "white label" of "white glove delivery"²⁴.

Goederen- en/of dienstenbelevering met de cargofiets biedt ook mogelijkheden voor sociale tewerkstelling. Zo is fietskoerier Lier een samenwerking tussen Stad Lier en de vzw Werkmaat, die een tewerkstellingsplaats aanbiedt voor langdurig werkzoekenden.²⁵

In deze publicatie vind je een niet-exhaustieve lijst van fietskoeriers waarop beroep kan worden gedaan (cf. hoofdstuk 6).

16 <https://www.omnifix.be/over> + <https://www.duurzame-mobiliteit.be/jan-elektriciens-op-de-fiets>

17 <https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/werkgevers/proefaanbod/bakfiets>

18 <https://www.remorquable.be/nl/>

19 <https://cargoroo.nl/cargoroo-cities/>

20 <https://www.dockrmobility.com/nl/het-concept/>

21 <https://cargovelo.be/nl/referenties>

22 <https://urbike.be/nl/levering/>

23 <https://www.ecopostale.be/>

24 Zie bijvoorbeeld <https://www.foodsprint.be/>

25 <https://www.fietskoerierlier.be/>



2.2 Plaats in de logistieke keten en business model

Fietslogistiek is een uitgelezen, duurzame oplossing voor **korte, lokale** verplaatsingen. Daarnaast wordt het ook ingezet voor de **first en last mile** in combinatie met andere vervoersmodi. Fietslogistiek overstijgt dus zeker het lokale niveau en vormt een onderdeel in de logistieke keten. Zo biedt Cargo Vélo bv. een Velopack pakket service aan, waarbij ze opereren binnen een straal van 5 km rond de stadscentra van Brussel, Antwerpen en Gent en deze stedelijk netwerken linken via een elektrische intercity shuttle²⁶.

Wanneer de bakfiets gebruikt wordt in combinatie met andere vervoersmodi gebeurt de overslag vaak op een 'hub'. Een **hub** is een logistieke faciliteit waar goederen en transportmiddelen van één of meerdere leveranciers samenkomen voordat ze bij de eindontvanger terecht komen, met als doel om van vervoerswijze te wisselen, zendingen te bundelen en/of aanvullende diensten te leveren²⁷. Deze hubs bestaan in allerlei vormen en maten.

Hubs kunnen op verscheidene aspecten verschillen: locatie (in de stad of aan de rand), stationair of mobiel via (water)weg, oppervlakte, logistieke infrastructuur op de site, levering B2B/B2C, lange voorgeschiedenis/nieuw, ... Al die facetten maken van een hub een lokaal verhaal waarbij zorgvuldig moet bekeken worden hoe fietslogistiek kan ingepast worden.

Een experiment in Amsterdam gaf goede resultaten voor de aanpak met **fietskoeriers** die gebruik maken van **postkantoren en onbenutte winkels als microhub**: door de goede fietsinfrastructuur in Amsterdam en het ontbreken van parkeerproblemen (in vergelijking met bestelwagens) sparen de fietskoeriers tijd uit en kunnen ze tot 5% meer bestellingen verwerken tijdens een trip²⁸.

In eigen land experimenteerde Mechelen met de **combinatie van een cityhub met een mobiele hub**. De pakketjes werden verzameld in cityhub ODT in

²⁶ <https://cargovelo.be/nl/diensten/velopack-pakketdienst>

²⁷ Lendersloot Group BV (2019). Resultaten enquête van LEVV-NL2. Huidig en toekomstig gebruik van Licht Elektrische VrachtVoertuigen in Nederland. Nederland: Nijmegen.

²⁸ Citylab Amsterdam (2019): <http://www.citylab-project.eu/factsheets/Amsterdam.pdf> en <http://www.citylab-project.eu/Amsterdam.php>



industriepark Mechelen-Zuid. Van daaruit vertrok een volgeladen elektrische bestelwagen naar het stadscentrum, waar de bestelwagen als een mobiele hub dienst deed voor de ECOkoeriers²⁹. In 2021 gingen ECOkoeriers en ODTN een strategische samenwerking aan met CityDepot. Goederenstromen worden gebundeld in de **hub aan de rand van de stad** en van daaruit op de meest duurzame manier uitgeleverd in de Mechelse binnenstad. Leveringen gebeuren via de fietskoeriers van ECOkoeriers of via de modulaire groene vloot van CityDepot.³⁰

Overslag kan grosso modo op 2 manieren: manueel overladen op de bakfiets of door gebruik te maken van een uitwisselbare container/laadbak. De tijdrovende handmatige sortering kan worden verminderd door de goederen vooraf in kleinere dozen te verpakken met een

routetoewijzing. Ook containers met netten waar goederen in- en uitgerold kunnen worden, kan het manuele werk versnellen³¹. Overslag is steeds een extra kost. Het is dan ook belangrijk om dit zo efficiënt mogelijk te organiseren. Daarnaast zal fietslogistiek ook andere voordelen moeten bieden t.o.v. andere vervoersmodi die de overslagkost compenseren. Standaardisering van materialen waardoor de overslag geroutineerd kan gebeuren, bevordert dan ook het werken met fietskoeriers.

Fietslogistiek is vooral **rendabel** wanneer verschillende 'drops' op korte afstand (bv. 3-4 km per route; gebied tot 1 km²) gerealiseerd kunnen worden. Trajecten kunnen nog ingekort worden door de inzet van microhubs in een bepaald gebied die op hun beurt dan weer beleverd worden door (elektrische) bestelwagens (zie bv. leegstaand gebouw dat dienst doet als microhub voor Bpost in Mechelen³²) en/of vrachtwagens buiten de piekuren³³. Er wordt aangenomen dat de aanrijroute van de hub tot het leveringsgebied best 500m tot 1,2km beslaat. Logischerwijs is fietslogistiek bijgevolg voornamelijk interessant in een dichtbevolkte, stedelijke omgeving waar een hoge verkeersdruk is. Bij vnl. B2C-leveringen is een richtcijfer 15-20 stops per uur. Bij B2B rekenen we +/- 65 stops per dag³⁴.

Door het laadvolume van bakfietsen en de directe locatie van de overslaghubs bij de aflevergebieden, is het gebruikelijk dat een bakfietsrijder meerdere routes maakt per dag. Afhankelijk van de operator komt dit overeen met verschillende serviceaanbiedingen (bijv. levering voor 12 uur). Bij meerdere routes is het ook mogelijk om na een levering bv. verzendingen en retourpakketten mee te nemen³⁵.

29 <https://nl.metrotime.be/nieuws/mechelen-test-mobiele-hub-voor-groenere-stadsbelevering-uit>

30 <https://www.citydepot.be/nl/nieuws/citydepot-ecokoeriers-werkans-en-odth-werken-samen-in-mechelen/124/>

31 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. p.9-11

32 <https://www.hln.be/mechelen/vlaco-gebouw-doet-dienst-als-microhub-voor-bpost~a7b568694/>

33 <https://www.pembina.org/reports/microhubs-factsheet-v4-online.pdf>

34 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. p.8, 22.

35 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. p.11



2.3 Materiaal en types

Het potentieel van de cargofiets hangt sterk samen met het materiaal en de technologie die voorhanden is. Een aantal sleutelementen van de cargofiets definiëren wat mogelijk is, maar ook waar de limieten liggen.

Het laadvermogen (gewicht): Ziegler ontwikkelde zo bvb. al hun Cargobike XXL met een laadvermogen van 500 kg en 3,6 m aanhangerlengte. Volgens sommigen lijkt een laadvermogen van om en bij de 300 kg echter het maximaal haalbare, zowel op vlak van techniek (capaciteit batterij, trekvermogen) als naar verkeersveiligheid toe (remafstanden, draaicirkels).

De operationele reikwijdte hangt af van de sterkte van de batterij en van het type aandrijving (bvb. waterstof, zie trends). Een sterkere batterij of efficiënter aandrijvingsmechanisme maakt grotere leveringsroutes mogelijk.

Technische aspecten van de cargofiets, zoals afmetingen, laadbak of platte laadbodem, compatibiliteit met pallet rolcontainer, ... bepalen mee welk type goederen kunnen getransporteerd worden. De wegcode stelt dan

weer dat cargofietsen met drie of vier wielen niet breder mogen zijn dan 1 m. Voor proefprojecten is een aanhangwagen met een breedte tot 1,2 m wel toegelaten (zie ook hoofdstuk 3.2).

Instant reisinfo en real time data kunnen voor een flexiblere planning zorgen en/of leveringsroutes meteen aanpassen.

Met de toenemende populariteit van fietslogistiek is de markt ook in evolutie (zie trends). Nieuwe ontwikkelingen in materiaal en technologie zorgen op hun beurt weer voor meer of een ander soort potentieel.

Naar inrichting van de fiets, i.e. aantal wielen en plaats van lading, en laadvermogen onderscheiden we volgende types:³⁶

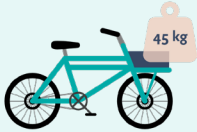
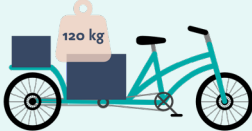
36 Het overzicht van types cargofiets is opgemaakt op basis van verschillende bronnen, waaronder: Departement Mobiliteit en Openbare werken (2017). Wegwijzer fietslogistiek in Vlaanderen. Brussel. Becker, S. & Behrens, A. (2021) Cargo Bikes: Sustainable and Resilient Transport. Heinrich-Böll-Stiftung European Union, <https://eu.boell.org/en/cargo-bikes-sustainable-and-resilient-transport>



= max. gewicht lading



= max. totaal gewicht incl. fiets, bestuurder en lading

2-WHEEL	Standaard fiets Met tassen		
	Baker's/butcher's bike Type cargofiets met 2 wielen en kleinere bak of plateau aan de voorkant, gemonteerd aan het stuur/kader. Afmetingen van een normale fiets.		
	Long John/bakfiets Type cargofiets met 2 wielen en verlenging met bak/plateau aan de voorkant. De uitvoeringen van Urban Arrow en Bullitt bike ziet men vaak in het straatbeeld. Ook binnen een bepaald type, zoals de Long John, zien we al veel variatie. Denk bv. aan de gezinsuitvoering van de bakfiets van Urban Arrow versus de cargofiets en de 'shorty business' van hetzelfde merk zien.*		
	Long tail Type cargofiets met 2 wielen en verlenging met bak/plateau aan de achterkant.		
	Backpacker		
3-WHEEL	Tricycle frontloader/CargoTrike/Quad Type cargofiets met 3 wielen met verlenging en verbreding met bak/plateau aan de voorkant.		
	Tricycle rearloader Type cargofiets met 3 wielen met verlenging en verbreding met bak/plateau aan de achterkant.		
	3-wheeled Long John		
	1/2/3-wheel + aanhangwagen Eén van bovenstaande types met aanhangwagen.		
4-WHEEL	Quadricycle Type cargofiets met 4 wielen die verlengd is en verbreed met een bak/plateau aan de achterkant.		

* <https://urbanarrow.com/nl/zakelijke-fietsen/>

** Totaal gewicht te bekijken naar haalbaarheid en verkeersveiligheid

Cargofietsen met meer wielen zijn stabiel en hebben een groter laadvermogen, maar zijn minder snel en wendbaar in de bochten. Voor 2-wheel-cargofietsen volstaat de bestaande fietsinfrastructuur vaak; voor de meer-wielen-cargofietsen is de bestaande fietsinfrastructuur slechts deels geschikt (zie verder bij 3.3).

2.4 Voor welke goederen?

Niet alle goederen kunnen zomaar met elke cargofiets vervoerd worden. Men moet naar de vereisten van de goederen kijken om de haalbaarheid in te schatten en de correct uitgeruste fiets te kiezen. Goederen die het maximaal (veilige) laadvermogen en/of afmetingen overstijgen, zijn sowieso uitgesloten.

De cargofiets wordt typisch in de CEP-markt (courrier, express, parcel) gebruikt om verschillende kleine, lichte goederen te vervoeren en komt daar het meest tot zijn recht.

Sommige goederen zoals geneesmiddelen moeten strikte voorschriften volgen qua temperatuur en moeten ook kunnen garanderen dat deze nageleefd worden. Op de cargo bike wordt dan een koelcontainer geladen.

In Sint-Agatha-Berchem staat Urbike in voor de levering van maaltijden. Er zijn containers op de markt die

technisch volledig kunnen afgesloten worden, waardoor het niet zo complex is om temperatuurgevoelige goederen te vervoeren.³⁷

De fietskoeriers van Oovelo vervoeren medicijnen naar apothekers i.o.v. Belmedis. Dit contract hebben ze pas binnengehaald nadat ze bewezen hadden dat ze met hun bakfietsen de medicijnen sneller op bestemming kregen dan de vorige vervoerder die met bestelwagens werkte. Naast stiptheid was ook laadvermogen een belangrijk criterium: per route was het volume te groot voor een gewone bakfiets. Een speciaal aangepaste Urban Arrow XXL, zo nodig uitgebreid met een aanhangwagen, bleek wel groot genoeg³⁸.

Heel wat van het gemotoriseerd verkeer in de steden is ten gevolge van de voeding-, retail- en e-commerce-sector. Daar is dus heel wat potentieel voor overstap naar cargofiets³⁹.

2.5 Voor welke diensten?

De fietslogistiek moet zich niet beperken tot het vervoeren van goederen, maar is evengoed inzetbaar om diensten dicht bij de consument te brengen. Dit zorgt er op haar beurt voor dat fietslogistiek voor nog meer sectoren een handige verplaatsingswijze wordt en kan worden.

Diensten waarvoor de cargofiets als transportmiddel inzetbaar is, spelen in op de eigenschappen van de cargofiets als snel, betrouwbaar en ecologisch transportmiddel.

→ In de zorgsector wordt het potentieel van de cargofiets aangewend om een dienst op een duurzame wijze tot bij de patiënt te brengen. In het centrum van Den Haag biedt Biking Doctors huisartsenzorg aan door per fiets de patiënt te bezoeken.⁴⁰ Op verschillende plaatsen wordt ook al een cargofiets als ambulance ingezet om congestie in de binnenstad te snel af te zijn.⁴¹ Hier komt het snelheidsvoordeel van de cargofiets in een dense omgeving bij uitstek tot zijn recht.

37 Lerend Netwerk fietslogistiek (14 januari 2022), presentatie Urbike

38 <https://www.b2bike.be/medicijnen-sneller-geleverd-met-de-bakfiets/>

39 <https://ecf.com/news-and-events/news/cargo-bikes-rise-reimagining-city-logistics>; <https://www.eltis.org/resources/case-studies/large-scale-introduction-cargo-bikes-game-changer-european-cities>

40 <https://www.bikingdoctors.nl/hoe-het-werkt/>

41 <https://electrek.co/2020/11/26/watch-this-cargo-electric-bicycle-ambulance-in-action-slicing-through-traffic/>



- Verder zijn er heel wat praktische, uitvoerende dienstverlening zoals ruitenwassers, fietsherstel-diensten, ... die de overstap hebben gemaakt naar de cargofiets. Denk bv. aan 'De Poetsfiets' in Gent, een mobiele duurzame schoonmaakdienst voor kantoren, syndici, handelszaken, horeca,... in het centrum van de stad. Touring zet in Gent en in Brussel cargofietsen in voor pechverhelping en reisbijstand in de binnenstad om de congestie te slim af te zijn voor zowel klanten die in panne staan met hun fiets als met de auto⁴². In Turnhout wordt de cargofiets ook ingezet om parkeerautomaten te legen⁴³.
 - Netbeheerders experimenteren met het gebruik van de cargofiets voor hun dienstverlening. Pilootprojecten met Proximus en Vivaqua behaalden alvast bemoedigende resultaten, zowel naar inzetbaarheid, werkefficiëntie als acceptatie bij de medewerkers.^{44, 45}
 - Fietslogistiek biedt ook veel mogelijkheden om publieke diensten te organiseren. Naast het gebruiksgemak van fietslogistiek helpt het lokale overheden in de uitdaging om de stad/gemeente leefbaarder te maken door de hoeveelheid verkeer en uitstoot naar beneden te halen. Tegelijk geeft dit de mogelijkheid om de fietslogistiek een prominente plek te geven in het straatbeeld.
 - Algemeen kunnen stadsdiensten de cargofiets op een brede manier inzetten door ze toe te voegen als dienstvoertuig in de stadsvloot, denk maar aan groendienst, straatvegers, afvalophaling, vervoer vrijetijds materiaal en events, ...⁴⁶
 - Verder kan de cargofiets dienen als voertuig om 'outreaching' te werken en diensten dichtbij de burger te brengen. Denk bv. aan de bibliotheekfietsen in Straatsburg.
 - In Nieuwpoort wordt er ook 'outreaching' gewerkt naar toeristen door gebruik te maken van een cargofiets als mobiel informatiepunt voor toeristen. De dienst Toerisme gaat op tour doorheen de stad met een bakfiets boordevol bezoektips⁴⁷.
 - De cargofiets kan ook worden gebruikt om de burger gemakkelijker bij bepaalde diensten te brengen. In Utrecht biedt de stad bv. cargofietsen aan voor bewoners om hun afval gratis naar het containerpark te transporteren.
- Wanneer men dus beroep wil doen op een cargofiets is het belangrijk om de vereisten van het product of dienst te onderzoeken en deze te 'matchen' met de meest gepaste uitrusting van de cargofiets. Soms is er niet voor alle benodigdheden potentieel, maar kan men op zoek gaan voor welke segmenten het wel mogelijk is. Bv. in de bouw- en renovatiesector komt de cargofiets goed van pas voor interventies op kleine sites en voor klantbezoeken.

42 <https://www.touring.be/nl/artikels/touring-zet-twee-groene-bakfietsen-voor-pechverhelping>

43 Zie foto : https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20170411_02830086

44 Presentatie Vivaqua Mobility Salon 2022, Leefmilieu Brussel – Brussel Mobiliteit.

45 Lerend Netwerk fietslogistiek (14 januari 2022), presentatie Urbike

46 City Changer Cargo Bike (2022); Innovation in Cargo Bikes

47 https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200709_95229711



3. De lokale overheid als facilitator

De visie van een (boven)lokale overheid en de daaraan gekoppelde acties zijn bepalend voor wat er al dan niet (gemakkelijk) kan groeien in een stad of gemeente. Een lokale overheid kan stimuleren, faciliteren, ontraden en verbieden. In dit onderdeel kijken we hoe een lokale overheid de keuze voor fietslogistiek en de implementatie ervan kan mogelijk maken en stimuleren, zowel met ‘zachte’ als met ‘harde’ maatregelen.

Om deze rol goed te spelen, is het belangrijk dat de lokale overheid, enerzijds, voeling heeft met de vraag van de consument (haar burgers) en, anderzijds, met de uitdagingen van de bedrijven. Verder kan een

overheidsinstantie ook stimuleren en kennis opdoen door zelf de praktijken toe te passen en zo een voorbeeldfunctie op te nemen.

3.1 Starten

3.1.1 De juiste context creëren

Conform hoofdstuk 2.1 zijn er 2 **doelgroepen** die de lokale overheid kan helpen opstarten: 1) bedrijven die een deel van hun logistiek wensen te verschuiven naar de fiets, 2) fietskoeriers die willen opereren in de stad of gemeente.

Bij de start van het project is het belangrijk om als stad/gemeente ten eerste duidelijke **doelstellingen** te stellen: wat wil men realiseren op vlak van fietslogistiek? Welke doelen beoogt men ermee? (bv. reductie emissies,

reductie dubbel parkeren, verkeersveiligheid leveringen, ...), hoe sluit dit lokale verhaal aan bij de logistieke plannen in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's?, ... Daarnaast dient men de **planningshorizon** te verduidelijken (pilot, permanente oplossing, holistisch logistiek concept, ...) Dit geeft focus aan de eigen acties en schept ook een duidelijk kader naar de bedrijven op een voldoende lange tijds- en dus investeringshorizon (10-15 jaar). Het resultaat van een **lokale analyse** (potentieel, spelers, routes, ...) en ambitie vindt zijn beslag in n het logistiek plan van de gemeente/stad, wat kadert

in het ruimere mobiliteitsplan. Ook een duidelijk **aanspreekpunt** waar ondernemers terecht kunnen met hun vragen is een 'must'. Voor fietskoeriers die in meerdere steden actief zijn, is het immers veel organisatorisch en administratief werk om van alle informatie op de hoogte te zijn⁴⁸.

Om een coherent fietsvriendelijk klimaat te creëren, is het belangrijk dat er **afstemming** is tussen de **verschillende bevoegdheidsdomeinen van het lokaal bestuur**. Denk aan de dienst Economie voor de communicatie naar en ondersteuning van de ondernemers, dienst Mobiliteit en Ruimtelijke ordening voor het inrichten van de openbare ruimte, de ontwikkelaar van bedrijventerreinen en KMO-zones, dienst Aankoop waarmee het lokale bestuur zelf het goede voorbeeld kan geven, dienst IT voor databeheer & monitoring, ...

Om de resultaten te monitoren en te kunnen evalueren of de acties van de overheid effectief waren, is het aangewezen om **kpi's*** i.f.v. de doelstellingen te kiezen en een **nulmeting** te doen. Er wordt bekeken of de **dataverzameling** voor de kpi's* door de stad/gemeente zelf georganiseerd kan worden (bv. door gebruik te maken van tellussen of telcamera's om de aanwezigheid van cargofietsen te meten, ANPR-camera's om afname bestelwagens en trucks te meten, inzichten uit ruimtelijke planning, ...) en/of dat men beroep wil doen op data-sharing door de marktspelers (bv. o.b.v. hun beleveringsdata kunnen ideale routes en locaties voor hubs bepaald worden, input voor bundelingsafspraken, ...)⁴⁹.

Als overheid kan je heel wat zaken ondernemen om fietslogistiek te lanceren in je stad of gemeente:

3.1.2 Informeren en sensibiliseren via advies, opleiding en campagnes

De overstap naar fietslogistiek is voor vele organisaties een wijziging in hun manier van werken. Aan de hand van het business model canvas kan inzichtelijk gemaakt worden hoe een aanpassing van de 'kanalen' waarlangs goederen en diensten geleverd worden ook een impact hebben op andere facetten van de werking⁵⁰.

Bycykel vzw ondersteunt bedrijven en openbare instellingen (klein en groot) bij de transitie naar een duurzame stedelijke mobiliteit dankzij de inzet van de cargofiets en cargo trailer⁵¹.

Cairgo bike⁵² is een voorbeeld van een project in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarbij ondernemers advies kunnen krijgen over hoe ze hun activiteiten (deels) kunnen uitvoeren met een cargofiets. Het aanbod is driedig: 1) testritten met verschillende modellen van cargofietsen en aanhangwagens om uit te testen welk model het best past; 2) een beroepsopleiding tot koerier door ervaringsdeskundigen met aandacht voor leeg en beladen rijden, verkeersveiligheid, de beste route kiezen en werkprocedures; 3) mogelijkheid tot telefonisch advies over de haalbaarheid van de activiteit van de ondernemer per cargofiets.⁵³

In Mechelen toont men de mogelijkheden van een cargofiets voor verschillende ondernemers door de reeds fietsende ondernemers duidelijk zichtbaar te maken: klimaatneutraal.mechelen.be/bakfietsinitiatieven Zij worden zo de ambassadeurs van de nieuwe logistieke praktijken.

48 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. p.12

49 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. P15

50 <https://www.vlaio.be/nl/begeleiding-advies/groei-innovatie/je-bedrijf-onder-de-loep/het-business-model-canvas-van>

51 <https://bycykel.be/activiteiten.html>

52 Cairgo Bike is een van de 11 geselecteerde projecten (van de ingediende 222 projecten) van Urban Innovative Actions. In het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling biedt dit programma steden de kans innovatieve oplossingen voor stedelijke uitdagingen te testen. 80% van het budget voor Cairgo Bike (€ 5.860.000) zal via UIA worden gefinancierd. <https://cairgobike.brussels/index.php/nl/cairgo-bike-wat-dit>

53 <https://cairgobike.brussels/index.php/nl/praktisch>



3.1.3 Mogelijkheid bieden tot uittesten

Voorzie als stad zelf een testvloot of informeer over de mogelijkheden om tijdelijk gebruik te maken van een cargofiets. Om dit op te zetten, kan men informeren bij lokale fietshandelaars en/of sociale economie of er samenwerkingen mogelijk zijn.

Bij Cairgo bike in Brussel kan men na deelname aan één van de modules 2 weken gratis een cargofiets uitproberen.

3.1.4 Kopen

Eens ondernemers overtuigd zijn van de relevantie van fietslogistiek en een gunstig klimaat opgezet is, kan de lokale overheid de drempel verlagen door een financiële tussenkomst te bieden bij de aanschaf van het nodige materiaal.

Met de Cairgo Bike-aankooppremie (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) kan men onder bepaalde voorwaarden tot 4.000 euro ontvangen voor de aankoop van een bakfiets of fietskar. Elke onderneming kan maximaal 12.000 euro steun per kalenderjaar ontvangen en een gecumuleerde steun van 20.000 euro over de looptijd van het Cairgo Bike-project.⁵⁴

Los van het Cairgo Bike-project zijn er ook verschillende Brusselse gemeenten die premies geven bij de aankoop van een (elektrische) bakfiets. Dit is bijvoorbeeld het geval in Jette, Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren en Ukkel.⁵⁵

De stad Mechelen gaf gedurende een periode van 4 jaar opstartsubsidies aan bakfietsende ondernemers; goed voor een totaalbedrag van €100.000.⁵⁶

3.1.5 Delen

Op heel wat levensdomeinen en ook in de mobiliteitssector is er de voorbije jaren een verschuiving geweest van bezit naar gebruik. Concreet worden heel wat behoeften van de consument nu ook aangeboden 'as a service'; men maakt er gebruik van.

Als stad of gemeente kan het interessant zijn om aanbieders van deelsystemen van de cargobike aan te trekken. Denk bv. aan Cargoroo, Cambio, Monkey Donkey (in Brussel), ... Lokale besturen kunnen de aanbieders overtuigen door een minimumafname te garanderen.

In verschillende gemeentes en steden zijn er al (kleinschalige) initiatieven waarbij een cargofiets ontleend kan worden. Meer info, zie o.a.: <https://www.duurzame-mobiliteit.be/bakfietsdelen-een-overzicht>; <https://cairgobike.brussels/index.php/nl/praktisch#delen>

⁵⁴ <https://economie-werk.brussels/premie-cairgo-bike>

⁵⁵ <https://cairgobike.brussels/index.php/nl/praktisch>

⁵⁶ <https://klimaatneutraal.mechelen.be/subsidie-voor-bakfietsende-ondernemers>



3.2 In het verkeer

Zoals de cargofiets een rol verdient in het logistieke netwerk, moet ook worden nagedacht over de plaats van de cargofiets in de publieke ruimte en het verkeerssysteem. Vanuit faciliterend oogpunt is het in dat opzicht zaak om voldoende veiligheid en comfort te bieden aan de cargofiets. In Vlaanderen geldt het **Vademecum Fietsvoorzieningen** als basisdocument voor de inrichting van fietsinfrastructuur. Regelmatige updates van deze richtlijnen zorgen ervoor dat ook de laatste inzichten hierin worden meegenomen.⁵⁷ Daarnaast bepaalt de **Wegcode** of het Verkeersreglement wat al dan niet is toegelaten in het verkeer.

Het voornaamste aandachtspunt is de zogenaamde strijd om **ruimte**. De huidige voorschriften en richtlijnen rond maatvoering van fietsinfrastructuur houden in het

algemeen rekening met het gebruik van de weg door verschillende fietstypes, dus ook de bredere cargofietzen.⁵⁸ De meeste types cargofiets zijn ongeveer 1 m breed⁵⁹, maar sommige nieuw ontwikkelde modellen overschrijden deze standaardbreedte. De Bicylift aanhangwagens bijvoorbeeld, die door Urbike al in Brussel worden gebruikt, hebben een breedte tot 1,13 m. Deze aanhangwagens maken het mogelijk om gestandaardiseerde containers en paletten te vervoeren. Het is een uitdaging om met deze evoluties rekening te houden in het ruimtelijk beleid (zie verder in hoofdstuk 4).

Nog lang niet alle infrastructuur voldoet aan de richtlijnen. In eerste instantie is het dus zaak om de bestaande richtlijnen zo goed mogelijk te implementeren. Daarnaast moet men ook toekomstgericht rekening

57 Departement Mobiliteit & Openbare Werken (2017) Vademecum Fietsvoorzieningen <https://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

58 <https://fietsberaad.be/adviezen/fietspaden-en-fietsstroken-advies-fietsberaad-vlaanderen/>

59 <https://eu.boell.org/en/cargo-bikes-sustainable-and-resilient-transport>

houden met nieuwe ontwikkelingen in afmetingen, zoals geïllustreerd werd in de vorige alinea. Een aantal concrete elementen van de fietsinfrastructuur vormen een aandachtspunt wanneer het gaat over het comfort en veiligheid voor cargofietsen⁶⁰:

Boogstralen* : De boogstralen van bochten op fietsroutes moeten groot genoeg zijn om een comfortabele draaibeweging mogelijk te maken. De grootte ervan hangt af van de ontwerpsnelheid* van het fietspad (de snelheid waarvoor het fietspad ontworpen is). Op fietssnelwegen bijvoorbeeld bedraagt die 30 km/u en is een boogstraal van 35 m nodig. Voor een afslag op een gewoon fietspad, bijvoorbeeld ter hoogte van een kruispunt, moet de boogstraal minstens 4 m bedragen.⁶¹ Gezien de moeilijker wendbaarheid van de cargofiets is het belangrijk om hier genoeg aandacht aan te besteden.

Schuwafstand*: De schuwafstand is de afstand die er minimaal moet zijn tussen de fiets(er) en de rand van het fietspad. Deze afstand is afhankelijk van welke vorm die rand aanneemt. Als er een tussenberm of rand is met een hoogteverschil van meer dan 7 cm moet er een minimale schuwafstand van 0,5 m voorzien worden. Als het fietspad begrensd wordt door een gesloten wand moet een schuwafstand van 1 m nagestreefd worden.⁶² Een cargofiets heeft minder marge om voldoende afstand te kunnen bewaren tot de rand van het fietspad dan een gewone fiets.

Trillingscomfort: drempels en hoogteverschillen, of gewoon een fietspad of stuk weg in slechte staat, bemoeilijken het comfortabel gebruik van de cargo-fiets. De snelheid kan hier ook onder lijden wat bijgevolg een negatief effect heeft op de levertijden. Het is daarom zaak om een goot en boordsteen bij het begin en aan het einde van een fietspad en kruising van een

rijweg volledig te vermijden. Indalingen moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Wanneer die toch nodig zijn is het belangrijk om een zo laag mogelijk dalingspercentage te hanteren.⁶³

Bepaalde maatregelen kunnen gebruikers van de cargofiets ook **bevoordelen** in het verkeer. Denk aan regelgeving zoals bv. een Lage Emissiezone (LEZ), geluidsnormen, verkeersvrije of autoluwe zones, circulatieplannen, beleveringstijden voor laden/lossen van goederen, duurzame 'procurement' bij de overheid, ... zetten aan tot het vermijden en verschuiven van transportverplaatsingen. Het privilegieert het gebruik van fietslogistiek als geluidsarme en energiezuinige voertuigen en geeft het zo een concurrentieel voordeel in vergelijking met andere vervoersmodi. Door bv. een circulatieplan te voorzien voor gemotoriseerd verkeer ondervindt deze vervoersmodus beperkingen waarmee men met fietsverkeer niet geconfronteerd wordt; fietskoeriers kunnen in deze situatie gemakkelijker de stad doorkruisen. Door microhubs en lockersystemen in het beleveringsgebied te voorzien, kunnen fietskoeriers hun productiviteit ook nog verhogen (zie 3.2). Privilegiëren kan zowel via honingmaatregelen waarbij een bepaald verplaatsingsgedrag aan aantrekkelijkheid wint of via azijnmaatregelen die het ongewenste gedrag ontmoedigen.



60 Departement Mobiliteit & Openbare Werken (2017) Vademecum Fietsvoorzieningen <https://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

61 Departement Mobiliteit & Openbare Werken (2017) Vademecum Fietsvoorzieningen <https://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

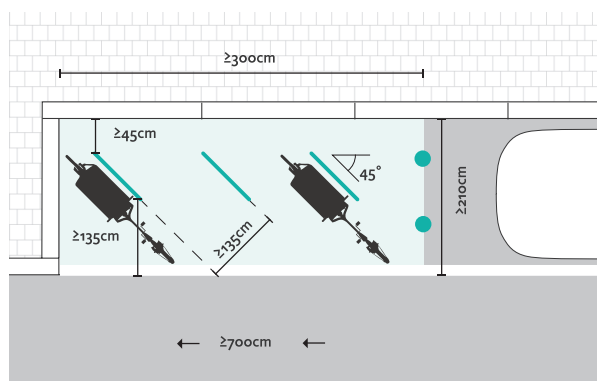
62 Departement Mobiliteit & Openbare Werken (2017) Vademecum Fietsvoorzieningen <https://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

63 Departement Mobiliteit & Openbare Werken (2017) Vademecum Fietsvoorzieningen <https://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

3.3 Parkeren

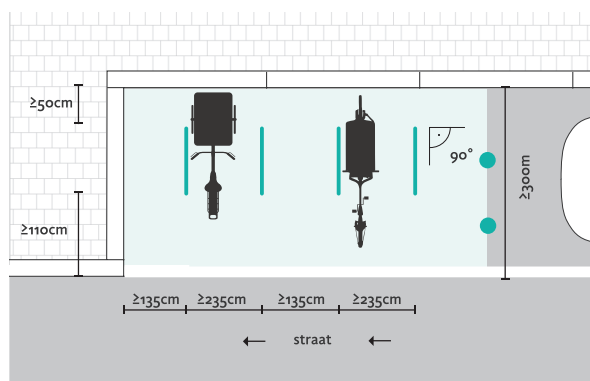
Qua **benodigde ruimte** schrijven de Vlaamse richtlijnen voor om bij parkeergelegenheid voor 'buitenmaatse fietsen' een minimumbreedte van 1 m en een minimumlengte van 3 m te voorzien. Bij gebruik van een systeem met beugels wordt daarbovenop een tussenafstand van 35 cm aanbevolen. In totaal wordt dus best minimaal 2,35 m ruimte gelaten tussen 2 beugels.⁶⁴

Verder hangt de benodigde ruimte ook af van de oriëntatie van de fietsvoorzieningen. Bij parkeren in de langsrichting, waarbij de fietsen achter elkaar worden geparkeerd i.p.v. naast elkaar, volstaat het om 1,35 m ruimte te laten tussen de beugel en de rand van de parking. Ook hier voorziet men best een lengte van 3 m per parkeerplaats. Een schuine oriëntatie van de fietsbeugels laat toe om flexibel om te springen met de beschikbare ruimte. Gedraaid in een hoek van 45° kan men bijvoorbeeld 3 fietsen plaatsen op een oppervlak van 7 m op 2,1 m.⁶⁵



Ook op vlak van parkeren geldt de "strijd om ruimte":

- Een bepaald **aandeel** van de parkeercapaciteit moet aangepast zijn aan de cargofiets. In Gent bijvoorbeeld stelt de parkeerverordening dat minstens 10% van de middelgrote en grote fietsenstallingen (meer dan 20 plaatsen) uit plaatsen voor buitenmaatse fietsen moet bestaan.⁶⁶
- Men moet erop toezien dat de parkeergelegenheid ruim genoeg is om cargofietsen in te stallen en om voldoende te kunnen manoeuvreren. Qua **capaciteit** wordt vaak een percentage van 5-10% voor buitenmaatse fietsen gehanteerd. Afhankelijk van de locatie en functie moet dan 5-10% van de totale fietsparkeerplaatsen voldoen aan de eisen voor cargofietsen.



64 Departement Mobiliteit & Openbare Werken (2017) Vademecum Fietsvoorzieningen; hoofdstuk 4 <https://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

65 Cairgo Bike (2022) Parking Strategy for Cairgo-bikes in Brussels-Capital Region. https://parking.brussels/sites/default/files/Cycloparking/rapport_cairgobike_2022_en.pdf

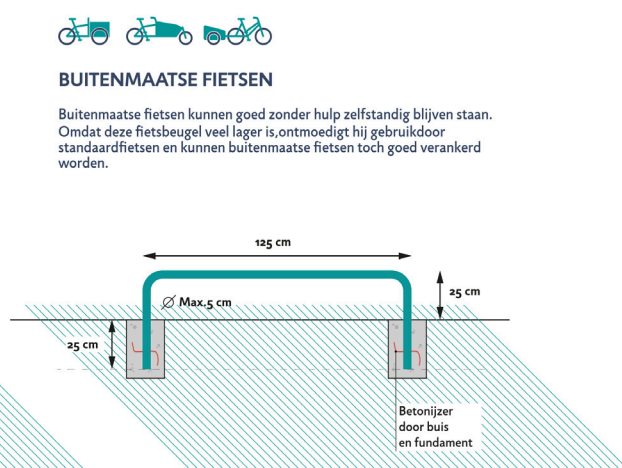
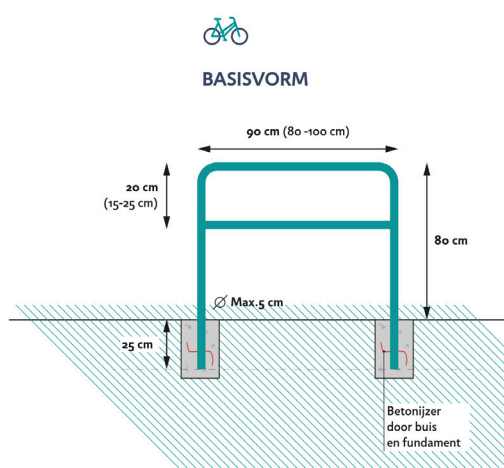
66 https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/20200213_AV_brochure%20fietsparkeerrichtlijnen%20%28002%29.pdf

De standaard **fietsparkeersystemen** zijn enkel geschikt voor gewone fietsen. Cargofietsen, en buitenmaatse fietsen in het algemeen, hebben nood aan specifieke faciliteiten om voldoende veilig te kunnen stallen. Het meest gebruikte en meest toegankelijke systeem is de langere fietsbeugel op lagere hoogte. Het is in feite een uitgerokken en verlaagde versie van de standaard fietsnietjes voor gewone fietsen. De afmetingen kunnen variëren, maar Fietsberaad Vlaanderen adviseert een lengte van 125 cm en een hoogte van 25 cm.⁶⁷

Het is belangrijk om de parkeergelegenheden voldoende veilig te maken, zowel qua locatiekeuze als de infrastructuur. Verder moet ook aandacht besteed worden aan voldoende comfort, gebruiksgemak en toegankelijkheid.⁶⁸ Een voorwaarde voor de plaatsing van deze verlaagde beugels is ook dat ze zich buiten de looplijn van voetgangers bevinden.

Parkeergelegenheid voor cargofietsen kan zowel op een publieke als private **locatie** ontwikkeld worden. Enkele voorbeelden:

- Een 'bike box' met plaats voor 3 tot 4 cargofietsen is een goed beveiligbare optie die in de publieke ruimte geplaatst kan worden; op parkings of, indien voldoende plaats, op het trottoir.
- In Brussel kan men via het parkeerplatform Cyclo-parking openbare en private parkeerplaatsen reserveren.
- BePark, een uitbater van private parkings, biedt sinds kort ook een service aan om parkeerplaatsen voor cargofietsen te reserveren op privéparkings.⁶⁹ Zo spelen ze in op een reconversie van het gebruik van ruimte.
- Daarnaast bieden de klassieke grote fietsparkeerzones in de buurt van regionale centra ook vaak parkeergelegenheid voor cargofietsen.
- Cargoroo, een deelsysteem voor cargofietsen, biedt op vaste locaties in de stad deelbakfietsen aan. Deze staan gestald aan fietsnietjes of palen, die door middel van markeringen op de grond worden aangeduid en dus enkel door Cargoroofietsen mogen worden gebruikt.



67 <https://fietsberaad.be/documenten/de-fietsmaat-maatvoering-fietsenstallingen/>

68 Cairgo Bike (2022) Parking Strategy for Cairgo-bikes in Brussels-Capital Region. https://parking.brussels/sites/default/files/Cycloparking/rapport_cairgobike_2022_en.pdf

69 <https://cairgobike.brussels/index.php/nl/praktisch#parkeren>

3.4 Laden & lossen

Het laden en lossen van de goederen moet op een veilige en comfortabele manier kunnen gebeuren. In eerste instantie kunnen de **huidige laad- en loszones** die nu gereserveerd zijn voor het laden en lossen van **vrachtwagens en bestelwagens** ook aangegrepen worden als laad- en loszone voor cargofietsen. Het belangrijkste hierbij is dat men laden en lossen op de straat of op het voetpad zoveel mogelijk vermijdt.⁷⁰ Ook **autoparkeerplaatsen** komen hiervoor in aanmerking, maar ook een **stuk trottoir of openbare ruimte** die verder **weinig nut** heeft komt in aanmerking.



Illustratie: autoparkeerplaats omgebouwd tot laad- en loszone voor cargofiets⁷¹



Verkeersborden E9 en M1

Het wettelijk kader voor parkeren van fietsen en tweewielige bromfietsen is vastgelegd in de wegcode. Artikel 23.3 stelt dat fietsen en tweewielige bromfietsen moeten opgesteld worden buiten de rijbaan en buiten de parkeerzones, zonder het verkeer van de andere weggebruikers te hinderen of onveilig te maken. De markeringen die de rijbaan en deze parkeerzones afbakenen zijn meestal volle witte lijnen (voor meer detail, zie artikel 75.2). Wanneer een parkeerzone uitgerust is met een verkeersbord E9, geflankeerd door een onderbord van het model M1 betekent dit dat men wel de fiets mag stallen binnen deze parkeerzone.⁷²

70 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. p.33

71 Otto van Guericke Universität Magdeburg (2019). Planning of cargo bike hubs: A guide for municipalities and industry for the planning of transshipment hubs for new urban logistics concepts. Germany: Magdeburg. p.31

72 Van Breuseghem, J., (2022), Fietsen, borden en regels. De wegcode voor fietsers... verklaard in mensentaal. <https://www.keepandshare.com/doc/5491469/fietsen-borden-en-regels-pdf-1-0-meg?da=y>



Illustratie : gecreëerde laad- en loszone op doodlopend stuk voetpad, Londen⁷³

Het gebruik van digitale gegevens (realtime data, ITS*,...) biedt hier ook mogelijkheden. Connected navigation* bvb. laat toe om constant in contact te staan met andere weggebruikers, waardoor er constant informatie binnenkomt over de doorstroming van verkeer, de drukte in bepaalde zones, etc. Dit concept wordt op heden voornamelijk gelinkt aan vracht- en bestelwagens, maar kan eventueel ook ingezet worden voor fietslogistiek en fietsverkeer in het algemeen. Een toepassing daarvan kan zijn om **virtuele laad- en losplaatsen** te installeren in plaats van de traditionele laad- en losplaatsen. Daarbij kunnen laad- en loszones 'geactiveerd' worden afhankelijk van de noodzaak.⁷⁴ In Antwerpen werden laad- en loszones bijvoorbeeld al realtime gemonitord voor vrachtwagens.⁷⁵ Dezelfde principes kunnen toegepast worden op fietslogistiek.

Het instellen van **venstertijden*** voor laden & lossen in de binnenstad kan het gebruik van fietskoeriers voor de last mile beleving bovendien in de hand werken. Wanneer de toegang tot de binnenstad op bepaalde momenten ontzegd wordt voor gemotoriseerd verkeer of voor de meest vervuilende vervoersmodi, biedt dit ontwikkelingsmogelijkheden voor fietslogistiek in de binnenstad. Door middel van een privilegeaanpak wordt het gebruik van duurzame vervoersmodi gestimuleerd.⁷⁶

⁷³ <https://ccsbestpractice.org.uk/entries/cargo-bike-loading-bay-collaboration/>

⁷⁴ Ploos van Amstel, W. (2016). Citylogistiek: Op weg naar een duurzame stadslogistiek voor aantrekkelijke steden. Tijdschrift voor toegepaste logistiek 2016 nr. 2.

⁷⁵ <https://opdrachten.digipolis.be/nl/blog/digitaal-antwerpen-powered-by-acpaas>

⁷⁶ Flanders Logistics, Vlaamse Overheid (2013). Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen. Kluwer: Mechelen.



4. De overheid als regulator

Wanneer de faciliterende rol van de lokale overheid de fietslogistiek voldoende aangezwengeld heeft, kan het zijn dat er een **'tipping point'** wordt bereikt. Op dit punt is het gebruik van fietslogistiek voldoende ingeburgerd en zijn cargofietsen een vertrouwd gegeven in het straatbeeld. De rol van de overheid verschuift **van facilitator naar regulator** om de balans tussen de verschillende weggebruikers te bewaken.

Denk hier bv. aan stad Gent: in het circulatieplan nam de stad venstertijden op voor fietsers in bepaalde wandelstraten, zodat fietsers in bepaalde periodes in een bepaalde straat of zone niet mogen rijden⁷⁷. Deze venstertijden gelden eveneens voor cargofietsen. In San Sebastian heeft men al in 1995 zogenaamde 'flexibele straten' geïntroduceerd. Het gebruik van de straat wordt flexibel ingezet volgens de concrete noden van volgens de werkelijke behoeften van bewoners, bedrijven en bezoekers/toeristen. Concreet ziet het tijdsrooster er als volgt uit: 8u-11u laden en lossen van leveringen, 11u-20u

voetgangerszone en 20u-8u parkeergelegenheid voor de bewoners.⁷⁸

Op nationaal niveau is de discussie lopende of de **wegcode** moet worden aangepast aan de evoluties in de fietslogistiek, of dat de evoluties in de fietslogistiek volledig binnen het huidige wettelijke kader moeten passen? Het is een uitdaging om een duidelijk wettelijk kader te creëren, waar toch voldoende ruimte wordt gelaten voor innovatie en ontwikkeling. Een te stringente of verregaande regelgeving kan dit tegenwerken.

77 https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20170323_02795366

78 https://civitas.eu/sites/default/files/wiki_studytour_ufl_donostia_minutes02.pdf



Exemplarisch hiervoor is de aanpassing van de regelgeving naar aanleiding van de ontwikkeling van een aanhangwagen voor cargofiets met een breedte van 1,13 m, die compatibel is met verschillende laadsystemen, waaronder de europallet (bicylift, zie ook hoofdstuk 1). De regelgeving in België stelt: "De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets mag niet meer bedragen dan 1 meter."⁷⁹ Om de nieuwe Bicylift toch op een legale manier te kunnen testen werd een toevoeging gedaan aan de wegcode die het toelaat om, specifiek binnen het kader van pilootprojecten voor goederenvervoer, aanhangwagens te gebruiken met een breedte tot 1,2 m.^{80, 81} Bij dergelijke pilootprojecten is het wel belangrijk om die te beperken in tijd en om eventuele bevindingen of conclusies die eruit voortvloeien te vertalen naar duidelijke regels.

Als respons op deze kwestie formuleerde Fietsberaad een advies aan de Kamer. De boodschap luidt dat bredere fietsaanhangers (tot een breedte van 1,2 m) zich enkel buiten de bebouwde kom op het fietspad mogen begeven. Binnen de bebouwde wordt geadviseerd om gebruik te maken van de rijbaan. Buiten de bebouwde kom liggen de intensiteiten immers doorgaans lager en is de ruimte vaker aanwezig om op langere termijn voldoende brede fietspaden aan te leggen. Het snelheidsverschil tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer is hier bovendien problematischer dan binnen de bebouwde kom.

De cargofietssector is zich in ieder geval verder aan het professionaliseren. Eén van de tekenen daarvan is o.a. de **Europese standaard voor cargofietsen**, EN, die momenteel in opmaak is.^{82, 83}

Met de verdere opkomst van de cargofiets is er nood aan een **duidelijk wettelijk kader dat tegelijk mogelijkheden voor innovatie en ontwikkeling** laat.⁸⁴ Hoe dit kader er moet uitzien en hoe overheden regulerend kunnen optreden, omvat nog veel voer tot discussie.

79 <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/272-art82#:~:text=De%20maximum%20breedte%20van%20een,bedragen%20dan%201%2C00%20meter.>

80 <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/272-art82#:~:text=De%20maximum%20breedte%20van%20een,bedragen%20dan%201%2C00%20meter.>

81 <https://www.flows.be/logistics/aanpassing-wegcode-maakt-vervoer-europalletten-fiets-mogelijk>

82 <http://cyclelogistics.eu/news/interview-european-standard-cargo-bikes-why-and-when>

83 <https://cyclingindustries.com/news/details/cargo-bike-industry-sees-standards-as-the-next-step-in-professionalism>

84 Lerend Netwerk fietslogistiek (2022)



5. Slotwoord: uitbouw in samenwerking

Fietslogistiek heeft een wezenlijk potentieel in het verduurzamen van goederenvervoer. Het gebruik van de cargofiets groeit, er wordt met nieuwe praktijken geëxperimenteerd, de sector professionaliseert zich, ...

De overheid heeft een belangrijke rol als facilitator zodat fietslogistiek zich verder kan ontwikkelen. Zoals geldt voor alle innovaties is het zaak om voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling ervan. De inzet van fietslogistiek heeft vele voordelen en er moet dus maximaal op ingezet worden. Faciliteren en stimuleren zijn daarom de kernbegrippen in de aanvangsfase. Daarbij denken we aan subsidies of andere tegemoetkomingen bij de aankoop, huur of leasing van cargofietsen, ondersteuning in het gebruik van cargofietsdiensten door in bestekken op te nemen dat leveringen en diensten duurzaam moeten gebeuren, voorzien van voldoende parkeerplaatsen, stimuleren van deelsystemen, voorzien van testvloot en opleidingsprojecten, het delen van 'best practices'.

En uiteraard zelf het goede voorbeeld geven door in te zetten op fietslogistiek voor eigen stadsbevoorradingen.

De diverse vormen van fietslogistiek moeten zich creatief kunnen ontwikkelen zonder al te veel regulerend optreden. Ook wanneer in een latere fase de noodzaak zich stelt om regulerend op te treden, moet dit met de nodige omzichtigheid gebeuren. Al te stringente regulering kan huidige en toekomstige vormen van fietslogistiek zozeer beperken in zijn activiteiten dat de groei in de sector wordt afgeremd. Gelet op de vele voordelen van fietslogistiek in relatie tot andere vormen van logistiek moet dit vermeden worden.

Toch kan bij een verdere groei van fietslogistiek een 'tipping point' worden bereikt waarop nadelige effecten regulering noodzaken. Daarbij denken we vooral aan gevolgen op het vlak van (verkeers)veiligheid, het ruimtegebruik en de verhouding tot andere weggebruikers, niet in het minst andere fietsers.

Wat is bijvoorbeeld de plaats van de cargofiets op de openbare weg: mag en/of moet de cargofietser op het fietspad of laten we dit eerder afhangen van de ruimtelijke context? Laten we cargofietzers gebruik maken van gereserveerde plaatsen op de openbare weg zoals bus- en taxistroom of busbaan? Moeten er beperkingen worden opgelegd inzake afmetingen van cargofiets en trailer, zo ja welke? Wat met gewicht van fiets en lading en daaraan gekoppelde parameters als snelheid en remafstand? Laten we de plaats van ophaling en levering maximaal vrij of is ook hier een mate van regulering noodzakelijk? Laten we de lokale autonomie maximaal spelen in de regelgeving of is een uniforme aanpak op Vlaams of federaal niveau noodzakelijk of gewenst?

Lokale overheden, experts inzake logistiek, bestaande en potentiële fietskoerierdiensten en andere stakeholders als designers, ingenieurs, software developers, toeleveranciers en potentiële eindgebruikers moeten hierin maximaal gehoord. Sectorspelers zijn alvast vragende partij om zowel faciliterende als regulerende maatregelen in dialoog te ontwikkelen. Een terechte vraag.

Deze dialoog kan georganiseerd worden binnen reeds bestaande samenwerkingsinitiatieven, zoals de sectorfederaties, de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek en het lerend netwerk fietslogistiek dat door Fietsberaad Vlaanderen en De Grote Versnelling werd opgestart.





6. Lijst fietskoeriers in Vlaanderen

Op de website van de Fietzersbond wordt een overzicht bijgehouden van actieve fietskoeriers: <https://www.fietzersbond.be/fietskoeriers>

Op moment van publicatie van dit werk waren volgende fietskoeriers actief.

6.1. Antwerpen

- Antwerpen
 - Cargo vélo
 - De Fietskoerier

- Klein-Brabant
 - Allez Roulez

- Mechelen
 - Ecokeeriers

6.2. Oost-Vlaanderen

- Aalst
 - Cargo Alost
 - Snel&Wel Aalst

- Deinze
 - ViaVelo

- Gent
 - Cargo vélo
 - Crazy Horse
 - Grintakoerier

- Vlaamse Ardennen
 - Fiets-Licht

6.3. Vlaams-Brabant

- Halle
 - Grintakoerier

- Leuven
 - Vi-tes

6.4. West-Vlaanderen

- Kortrijk
 - De kortste ketting

- Oostende - Gistel

- cycloXpress

6.5. Brussels Gewest

- Cargo Velo
- Dioxyde de Gambettes
- Urbeez
- Pedal
- Transpire Transport
- Ecopostale

7. Verklarende woordenlijst

Boogstraal: de straal van de kromtecirkel die de as van een fietspad, weg, spoorweg of kanaal in het horizontale of verticale vlak of alignement beschrijft.⁸⁵

CEP-markt: afkorting van courier – express – parcel. Logistieke diensten in het gebied van koerierdiensten, expresdiensten en pakketleveringen.⁸⁶

Combimobiliteit: Het gecombineerd gebruik van die vervoersmogelijkheden om de reiziger van punt A naar punt B te brengen.

Connected navigation: Met connected navigation wordt bedoeld dat het verkeerssysteem digitaal geconnecteerd is en zo onderling communiceert, waardoor navigatie zich kan aanpassen aan de real time situatie van het verkeerssysteem. (Internet of things)

ITS, Intelligent Transport Systems: Een internationaal verzamelbegrip voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in voertuigen en transportinfrastructuur om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken. (Bron: Wikipedia)

Kpi's of Kern Prestatie Indicatoren (Key Performance Indicators): kritieke indicatoren die de voortgang in je doelen meetbaar maken; je kan zo de performantie monitoren.

Microhub: Kleinschalige logistieke faciliteit binnen de stadskern voor consolidatie van goederen. Van hieruit kan de last mile beleving verder georganiseerd worden.⁸⁷

Multimodaliteit: De beschikbaarheid over een waaier aan vervoersmogelijkheden, waarin we bewuste en duurzame keuzes kunnen maken om ons te verplaatsen.⁸⁸

Ontwerpsnelheid: De snelheid van het verkeer waarvan is uitgegaan bij het ontwerp van de weg. Het is de gekozen snelheid die maatgevend is voor het ontwerp van een weg of fietspad en de ontwerpelementen zodat bestuurders of fietsers bij die snelheid veilig en comfortabel kunnen rijden.⁸⁹

Schuwafstand: Een veiligheidsafstand die fietsers houden tot de rand van het fietspad en tot andere fietsers bij het passeren.⁹⁰

Synchromodaliteit: het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener, zodanig dat de klant een geïntegreerde oplossing voor zijn vervoer krijgt aangeboden.⁹¹

Venstertijden: Bepaalde tijdstippen waarop winkels in een bepaald gebied bevoorraad mogen worden door vrachtwagens.⁹²

85 <https://nl.wikipedia.org/wiki/Boogstraal>

86 <https://www.lis.eu/en/lexikon/cep-courier-express-parcel-services/>

87 <https://depts.washington.edu/sctlctr/news-events/in-the-news/microhubs-defined#:~:text=A%20microhub%20is%20a%20logistics,%20for%20last%2Dmile%20deliveries.>

88 <https://www.fietzersbond.be/multimodaliteit#:~:text=Onder%20multimodaal%20verstaan%20we%20de,velen%20al%20een%20werkbaar%20combinatie.>

89 <https://www.wegenwiki.nl/Ontwerpsnelheid>

90 <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/fietspaden/#:~:text=Maar%20ontwerpers%20moeten%20ook%20rekening,elkaar%20houden%20bij%20het%20passeren.>

91 <https://nl.wikipedia.org/wiki/Synchromodaliteit>

92 <https://nl.wikipedia.org/wiki/Venstertijden>



Bischoffsheimlaan 1-8
B-1000 Brussel

www.fietsberaad.be
info@fietsberaad.be

 [@FietsberaadVL](https://twitter.com/FietsberaadVL)
 facebook.com/fietsberaad