

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 2 december 2013 10:30
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: Groeipotentieel voor fietskoeriers (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 31)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 31



2 december 2013

[opinie](#)

Groeipotentieel voor fietskoeriers



In de stad is het meestal nog het geval dat goederen (zowel groot als klein) vervoerd worden door gemotoriseerde voertuigen. Vaak zijn deze ook groter dan de gemiddelde auto (omdat ze ook grotere ladingen moeten aankunnen). Het gebruik van dit soort vervoermiddelen, zoals lichte vrachtwagens, brengt nochtans vele problemen met zich mee.

Knelpunten goederenvervoer

Zo is het voor grotere voertuigen moeilijk zich in een stad voort te bewegen. Ook voor de andere weggebruikers zorgt dit extra verkeer voor extra overlast, zoals files of verhoogde risico's op ongevallen.

Een tweede probleem is het vinden van een plaats waar goederen gelost kunnen worden. In verstedelijkte gebieden is dit een zeer moeilijke opdracht, omdat niet alle leveringsadressen dergelijke losplaatsen voorhanden hebben. Bestelwagens die noodgedwongen op de weg stilstaan zorgen enkel voor nog meer verkeersellende.

Tenslotte zijn er de effecten op de leefomgeving. Deze situeren zich niet alleen op het vlak van uistoot, dat zorgt voor hoge concentraties van fijnstof en smog. (nog erger gemaakt door het veelvuldig stoppen en opnieuw starten) Ook op andere vlakken treft dit de omwonenden, denk maar aan de geluidshinder die grote voertuigen veroorzaken.

Voordelen fietskoerier

Een van de mogelijke oplossingen voor deze problemen zijn fietskoerierdiensten. Fietskoeriers hebben enkele duidelijke voordelen tegenover lichte vrachtwagens. Ten eerste is er de verbeterde mobiliteit. In oudere steden zijn vele straatjes moeilijk bereikbaar met logge, zware vrachtwagens. Fietsen zijn echter wel wendbaar genoeg om te manoeuvreren op plaatsen waar auto's niet kunnen of mogen komen. Dit kan dus veel schelen in de leveringstijd van de goederen. Fietzers kunnen zich ook makkelijker voortbewegen op de drukste momenten van de dag. Daarom gebruikt DHL fietskoeriers in **15 Nederlandse steden**. Het is voor koeriersdiensten makkelijker uit te rekenen hoe lang het duurt om bepaalde trajecten af te leggen. De levertijd is dus constanter dan die van gemotoriseerde voertuigen. Het vinden van een losplaats is voor fietskoeriers ook geen enkel probleem. Niet alleen tijdens de leveringen, maar ook opslagplaats na de werkuren is veel goedkoper aangezien fietsen minder plaats innemen dan vrachtwagens. Zeker voor grotere koeriersbedrijven kan dit zorgen voor een **significante kostenbesparing**.

De milieu-effecten van fietskoeriers spreken voor zich. Een fiets stoot geen schadelijke gassen uit, en ook op de lawaaihinder gaat niet verder dan het gepiep van een slecht geoliede ketting. Ook is de opleiding voor fietskoeriers veel minder zwaar dan die voor chauffeurs van gemotoriseerde voertuigen. Dit maakt het makkelijker voor koerierdiensten om koeriers te vinden, en vanuit het oogpunt van de sociale economie stelt dit bedrijven ook in staat lager opgeleide personen in te schakelen als koerier.

Enkele minpunten

Een nadeel van fietskoeriers is onder andere de beperkte operatieradius. Dit is vooral een probleem wanneer het startpunt van de koeriers buiten de stad ligt. Een oplossing hiervoor is het werken met tussenstations, of mobiele 'hubs' waarvoor dan wel nog enkele bestelwagens ingezet worden.

Ook hebben bedrijven nog vaak bedenkingen bij de laadcapaciteit van fietskoeriers. Deze kan nochtans oplopen tot **500 kg**. Door de inzet van moderne technologieën zoals e-bikes kan deze laadcapaciteit zelfs nog verhoogd worden. Een ander minpunt is dat bedrijven fietsers zien als minder veilig dan traditionele koeriers. Er zijn echter geen cijfers die aantonen dat dit ook werkelijk het geval is.

Doorbraak fietskoeriers laat op zich wachten

Het spreekt natuurlijk wel voor zich dat een overschakeling naar fietskoeriers voor first- en last-mile leveringen alleen de stedelijke congestie- en emissieproblemen niet zullen oplossen. Dit is slechts een maatregel binnen een groter geheel van maatregelen die de vermindering van verkeersoverlast en vergroening van steden moet ten goede komen. Ondanks [goede voornemens](#) blijkt dat het gebruik van [fietskoeriers in Vlaanderen](#) toch nog niet is wat het zou kunnen (en moeten) zijn. De vraag is dus wat er moet gebeuren om de bekendheid van fietskoeriersdiensten te vergroten, en hoe men bedrijven en organisaties kan overtuigen van hun nut.

Wouter Peleman, stagiair bij het Netwerk Duurzame Mobiliteit

actueel

- | | |
|-----------------|---|
| 02/12/13 | Reizigers boos om oncomfortabele treinen (De Morgen). TreinTramBus vraagt dat de NMBS stopt met het inzetten van de nieuwe Desiro-treinstellen op lange trajecten, ze bieden onvoldoende comfort. |
| 30/11/13 | Uplace krijgt opnieuw negatief advies (De Standaard). De Raad van State vreest dat de vooropgestelde mobiliteitsmaatregelen (inclusief tramlijn) niet op tijd af zullen zijn. |
| 29/11/13 | Wurgcontract voor Diabolo kan NMBS 1 miljard kosten (De Morgen). Niet alle PPS-constructies krijgen een happy end, vooral de reiziger is de dupe. |
| 28/11/13 | Belg maalt voor het eerst sinds 2005 weer minder kilometers (hln.be). We leggen nog altijd meer kilometers af dan de inwoners van onze buurlanden. |
| 27/11/13 | NMBS opnieuw zwaar gebuisd voor stiptheid (De Morgen). De stiptheid op het Belgische spoor is in oktober gedaald tot 80,4 procent. |
| 27/11/13 | NMBS moet reizigers ook betalen bij wilde staking (hln.be). De nieuwe regel kan de NMBS miljoenen kosten. |
| 27/11/13 | Londense politie snapt bakfiets nog niet: "Is dit legaal" (De Morgen). De Britse politie heeft een man staande gehouden die zijn twee dochters op een 'gammele' bakfiets vervoerde door de Londense ochtendspits, omdat hij werd gezien als een gevaar voor het verkeer. |
| 27/11/13 | Te weinig alcoholcontroles 's nachts, vakbond slaat alarm (De Standaard). Slechts 1 op de 6 alcoholcontroles gebeurt 's nachts, wanneer de meeste dronkaards rondrijden. Overdag haal je makkelijker je quotum. |
| 26/11/13 | 12.000 laadpunten voor elektrische voertuigen tegen 2020 (De Morgen). België moet tegen 2020 12.000 publiek toegankelijke laadpunten voor elektrische voertuigen tellen. Dat heeft de transportcommissie van het Europees Parlement vandaag voorgesteld. |
| 26/11/13 | Zorgen in Kamer om tolplannen Duitsland (gelderlander.nl). Nederland maakt zich zorgen over de tolplannen in Duitsland. |
| 25/11/13 | Veelzijdige aanpak nodig om mobiliteit in Vlaamse rand op te lossen (hln.be). Naast optimalisering van de Brusselse ring is er ook nood aan meer |

openbaar vervoer, fietspaden en slimme mobiliteit.

- 24/11/13** [10.000 bestuurders in 2012 veroordeeld voor rijden zonder rijbewijs](#) (De Morgen). Zonder rijbewijs rijden kan niet resulteren in een gevangenisstraf, dus het is wachten op een ongeval om ze uit het verkeer te halen.
- 23/11/13** [NMBS: 'Nieuw vervoersplan volop uitgewerkt'](#) (De Standaard). Vanaf december 2014 gaan de treinen (nog) trager rijden.
- 21/11/13** [Kwart minder ongevallen door trajectcontrole](#) (hln.be). Straffe resultaten richting Kust, nu oorzaak zoeken dat het richting Brussel niets oplevert.
- 21/11/13** [Verhaal verkeersslachtoffer heeft impact op jongeren](#) (hln.be). Getuigenissen van verkeersslachtoffers veroorzaken een attitudewijziging.
- 20/11/13** [Steeds meer fietsongevallen met 65-plussers](#) (nieuwsblad.be). Onduidelijk of elektrische fietsen er iets mee te maken hebben.
- 19/11/13** [Belgische transportsector verliest bedrijven en werknemers](#) (express.be). Werkgelegenheid in Belgische transportsector daalt.

[aankondiging](#)

- 06/12/13** [Cafe Travak, mobiliteit op tournée](#) - Cabaretavond vol verhalen.
- 07/12/13** [Sessie 'auto, fiets en bus delen maakt meer mogelijk'](#) - over mobiliteit in het Vlaanderen van morgen
- 19/12/13** [Beleidscafé 2013](#) - informeel discussiemoment over het mobiliteitsplan Vlaanderen

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!

De Kwaremont ligt open, dedju dedju



In 1974 legde conferencier Gerard Vermeersch de zwakten van ons autobeleid al bloot. Het

statussymbool, de parkeerproblemen en ... wegomleidingen. [Luister en geniet mee.](#)

“De auto, wat is een auto? De auto is een uit zichzelf voortbewegend voertuig dat naargelang zijn ontwikkelde paardenkracht het statussymbool uitmaakt van de persoon die er mee rondrijdt, voor eigen rekening getuigenis aflegend van een verregaande solidariteit met de Belgische schatkist.”

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo
België
Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

