brupartners.brussels
concertation économique et sociale
economisch en sociaal overleg

ADVIES

Voorstel van resolutie betreffende het toelaten van aangepaste fietsen breder dan een meter op het fietspad

Aanvrager	Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers
Aanvraag ontvangen op	8 oktober 2026
Aanvraag behandeld door	MilieuCommissie
Advies aangenomen door de Raad van Bestuur op	9 november 2026
Advies bekrachtigd door de Plenaire vergadering op	19 november 2026

*Brupartners bestaat uit 7 effectieve en 7 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties** (BECI) vertegenwoordigen, 6 effectieve en 6 plaatsvervangende leden die **de representatieve middenstandsorganisaties** vertegenwoordigen, 2 effectieve en 2 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector** (BRUXEO) vertegenwoordigen en 15 effectieve en 15 plaatsvervangende leden die **de representatieve werknemersorganisaties** vertegenwoordigen (6 ABVV, 6 ACV, 3 SYNOVA).*

BRUPARTNERS
Bischoffsheimlaan 26 – 1000 Brussel
Tel.: 02 205 68 68 – brupartners@brupartners.brussels – www.brupartners.brussels

Vooraf

Volgens de geldende regelgeving mag een fiets alleen als een gewone tweewieler worden beschouwd – en dus volledig gebruikmaken van de fietspaden – indien de breedte ervan niet meer dan 1 meter bedraagt. Veel aangepaste fietsen voor personen met een beperkte mobiliteit overschrijden echter deze maximale breedte. Zij mogen daarom wettelijk gezien geen gebruik maken van de fietspaden en moeten op de rijbaan tussen de gemotoriseerde voertuigen rijden.

Om aan deze situatie te verhelpen, wordt in een voorstel van resolutie aan de federale regering gevraagd om het koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg te wijzigen, zodat aangepaste fietsen voor personen met een beperkte mobiliteit of een handicap worden gelijkgesteld met gewone fietsen, ongeacht hun breedte. Het voorstel van resolutie roept de federale regering tevens op om het begrip “aangepaste fietsen” te definiëren in overleg met de gewesten en de betrokken sector.

De regelgeving inzake het wegverkeer is een federale bevoegdheid. Het ontwerp, het beheer en de financiering van de fietsinfrastructuur, evenals het mobiliteits- en inclusiebeleid vallen daarentegen onder de bevoegdheid van de gewesten en gemeenten. Daarom wordt deze adviesaanvraag gericht aan Brupartners en aan verschillende organisaties en verenigingen[1].

Advies

Brupartners deelt de doelstelling om iedereen, ook personen met een beperkte mobiliteit, een veilige, zelfstandige en duurzame toegang tot mobiliteit te garanderen, en een einde te maken aan een situatie waarin kwetsbare weggebruikers gedwongen worden om op de rijbaan te rijden.

Brupartners is evenwel van mening dat een voorafgaande beoordeling van de gevolgen van dit voorstel onontbeerlijk is. De instelling vraagt dan ook om met name de volgende aspecten aan een evaluatie te onderwerpen:

- De gevolgen voor de veiligheid en het samenleven met andere weggebruikers (de komst van bredere voertuigen kan de verkeersomstandigheden veranderen);
- De impact op het gebruik van de infrastructuur en op de eventuele noodzaak om deze aan te passen, met name wat betreft de kosten en de multimodale toegankelijkheid (in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de fietspaden vaak smal. Een eventuele noodzaak tot verbreding of aanpassing zou werkzaamheden, afwegingen over de bestemming van de openbare ruimte en kosten voor de overheid met zich meebrengen).

Daarnaast vraagt **Brupartners** dat het begrip “aangepaste fietsen” op een duidelijke, objectieve en controleerbare manier wordt gedefinieerd, in samenwerking met de betrokken partijen.

Brupartners dringt erop aan dat een gecoördineerde aanpak tussen alle betrokken overheden wordt verzekerd. De instelling vraagt meer bepaald dat er een samenwerking wordt voorzien met de gewestelijke en gemeentelijke overheden om het aandeel van de aan te passen fietsinfrastructuur op

[1] De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, de Mobiliteitsraad Vlaanderen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, de FOD Economie, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Union des Villes et Communes de Wallonie, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Brulocalis, de Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, de Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap, VIAS, de Vlaamse fietsmanager, Avello, het Belgian Disability Forum, Centrex, de Fietsersbond, GAL Basse-Meuse, Gfietst.be en Pro Velo

objectieve wijze te bepalen, en dat deze overheden financieel worden ondersteund bij de inspanningen die zij zouden moeten leveren om hun infrastructuur in overeenstemming te brengen met de normen die de federale regering zou vaststellen.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties en de representatieve werkgeversorganisaties van de non-profitsector steunen het voorstel van resolutie.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties en de representatieve werkgeversorganisaties van de non-profitsector vragen bovendien dat dezelfde logica wordt toegepast op aanhangwagens voor goederenvervoer, in het kader van een coherente aanpak van de stedelijke logistiek. Zij voegen hieraan toe dat bij eventuele aanpassingen van de fietsinfrastructuur rekening moet worden gehouden met de behoeften inzake toegankelijkheid van handelszaken en inzake leveringen.

De representatieve werknemersorganisaties benadrukken dat de meeste aangepaste fietsen voor personen met een beperkte mobiliteit of een handicap niet breder zijn dan 1 meter. Zij betwijfelen dan ook de wenselijkheid van het voorstel van resolutie en zijn van mening dat er vooral behoefte is aan meer flexibiliteit en administratieve tolerantie: iemand die een fietspad gebruikt met een aangepaste fiets die iets breder is dan toegestaan, zou geen bekeuring moeten krijgen wanneer de doorgang zonder problemen mogelijk is.

Ten slotte steunen **de werknemersorganisaties** het verzoek om uitbreiding naar aanhangwagens voor goederenvervoer niet. Deze organisaties zijn namelijk van mening dat de vraag verder gaat dan het doel van het voorstel, dat gericht is op personen met een beperkte mobiliteit, en dat deze vragen oproept over de arbeidsomstandigheden en de toepassing van de federale regels door de betrokken partijen. Zij zijn ook van mening dat het bevorderen van een uitbreiding van de toegang tot fietspaden voor bestelvoertuigen met een breedte van meer dan een meter grote budgettaire risico's met zich mee zou brengen, gelet op de stedenbouwkundige aanpassingen die hiervoor nodig zouden kunnen zijn, terwijl de uitbreiding van het fietspadennetwerk op dit gebied de hoogste prioriteit moet blijven. Ten slotte zijn zij van mening dat bestelvoertuigen met een breedte van meer dan een meter, die stelselmatig elektrisch worden aangedreven, hun plaats kunnen vinden in het regulier verkeer, net zoals de elektrische miniauto’s vandaag.

*
* *