



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERPBESLUIT “FIETSDELEN”
HOUDENDE UITVOERING VAN DE ORDONNANTIE VAN 29 NOVEMBER 2018
BETREFFENDE HET DELEN VAN VRIJE VLOOT VERVOERSMODI DIE EEN
ALTERNATIEF ZIJN VOOR DE AUTO**

Aanvrager	Mevrouw Elke VAN DEN BRANDT, minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid;
Aanvraag ontvangen op	27.10.2022
Toelichting	21.11.2022
Bezorgde documenten	Ontwerpbesluit en nota aan de leden van de regering van 27 oktober 2022
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	19.12.2022

INLEIDING

De commissie wenst een regelgeving aan te nemen die duidelijker en restrictiever is op het gebied van gedeelde micromobiliteitsvoertuigen in vrije vloot.

De commissie vindt het belangrijk

- het aantal deelsteps en deelfietsen in vrije vloot te beperken;
- de snelheden te beperken zoals voorgesteld;
- meer beperkende parkeervoorwaarden te hebben, met daarbij verbods-, controle- en sanctiemechanismen.

De commissie vindt dat het ontwerpbesluit moet worden aangevuld, in het bijzonder om (1) de problemen op te lossen die deelfietsen veroorzaken voor voetgangers, personen met een beperkte mobiliteit en fietsers, en om meer algemeen (2) de veiligheid te verhogen. Ze beveelt aan om deelfietsen enkel te parkeren in dropzones (gereguleerde zones) en vraagt het totale aantal toegelaten deelfietsen te beperken en dit aantal te koppelen aan de ontwikkeling van de parkeercapaciteit in die dropzones.

In dat opzicht is het belangrijk het aantal toegelaten voertuigen af te stemmen op een goede implementatie en verdeling van de dropzones. De commissie meent dat, wanneer het besluit in werking treedt met een onvoldoende aantal dropzones, het regelgevend kader niet toepasbaar zal zijn en de hinderlijke situaties zullen blijven voortduren.

De commissie vraagt ook om goed ontworpen dropzones te ontwikkelen, die voldoende groot zijn en gekoppeld aan de toekomstige ontwikkeling van mobiliteitshubs, en wil de gemeenten en de andere actoren zoals Leefmilieu Brussel ertoe aanzetten de aanbevelingen inzake een goede aanleg te volgen.

De commissie vestigt ook de aandacht op de nodige verboden en op het specifieke karakter van het parkeren van deelfietsen in de omgeving en in de infrastructuur van het openbaar vervoer, en in de groene ruimten¹.

VEILIGHEID EN COMFORT VAN DE VERPLAATSLINGEN

De gedeelde micromobiliteitsvoertuigen mogen dan wel nieuwe alternatieven aanreiken om zich te verplaatsen, ze veroorzaken ook ongemakken en veiligheidsproblemen voor de gebruikers en voor andere gebruikers van de openbare ruimte.

Wat de veiligheid betreft, vraagt de commissie de operatoren te responsabiliseren betreffende inbreuken op het verkeersreglement of gevaarlijk gedrag van gebruikers, bijv. door min 16-jarigen te verbieden die voertuigen te gebruiken.

De commissie vraagt ook de uitvoering van actie nr. 30 van het actieplan Verkeersveiligheid 2021-2023 dat onder meer voorziet in het oprichten van een werkgroep “micromobiliteit en verkeersveiligheid” bestemd om het gebruik van micromobiliteitsvoertuigen in alle veiligheid te bevorderen.

MOBILITEIT, DUURZAAMHEID EN DATABANK

De vrij recente ontwikkeling van deze nieuwe verplaatsingsmiddelen, die bovendien snel evolueren (andere voertuigen, geografische dekking) zorgt ervoor dat de evaluatie van hun doeltreffendheid in het ecosysteem van de mobiliteit ingewikkeld is. Het is ook nog niet duidelijk wat de impact zal zijn wat betreft gedragswijzigingen op lange termijn.

Voor sommige leden bestaat de gedeelde micromobiliteit uit een aanbod aan nieuwe alternatieven met voordelen op het gebied van mobiliteit (snelheid, flexibiliteit, geringe inname van de ruimte) en leefmilieu (weinig lawaai en luchtverontreiniging). In dat opzicht moet de complementariteit tussen het openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit deel uitmaken van de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid, en mee opgenomen worden in het besluit.

Andere leden stellen zich vragen bij de duurzaamheid van deze verplaatsingsmiddelen en willen meer informatie over hun energie-efficiëntie, hun plaats in de Brusselse mobiliteit (“welk verplaatsingsmiddel werd vervangen?”) en over de gegevens waarop de voorstellen van het besluit gebaseerd zijn. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verloopt de ontwikkeling van de (al dan niet gedeelde) micromobiliteit ten koste van het openbaar vervoer (OV) en het stappen². Bijgevolg lijkt deze ontwikkeling in tegenspraak te zijn met bepaalde doelstellingen van Good Move, namelijk het aandeel van de vervoerswijzen via het OV en het stappen te verhogen, alsook de fysieke activiteit van de Brusselaars. Het aantal verhuringen (60.000), geschetst op pagina 1, volstaat niet om te bevestigen dat “*deze diensten reeds tot de gewoonten van de burgers zijn gaan behoren*”. Exacte cijfers in verband met hun gebruik in het BHG zouden een dergelijke bewering moeten ondersteunen.

De commissie vraagt de gegevens met betrekking tot verplaatsingen met deelvoertuigen structureel te integreren in het Observatorium van de mobiliteit, met inbegrip van de gegevens over de gebruikskosten, en ze suggereert een regelmatige opvolging van de gebruikers van micromobiliteit via enquêtes. Deze gegevens moeten daarna worden geïntegreerd in de

¹ Het gemeenschappelijke politiereglement verbiedt fietsen in de groene ruimten. De parken die beheerd worden door Leefmilieu Brussel wijken echter af van dit reglement, behalve dan twee parken waar fietsen (inclusief steps) volledig verboden zijn.

² 72,9% van de ondervraagden die micromobiliteit gebruiken, maakten voorheen gebruik van het OV (58,1%) of gingen te voet (14,8%). Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, “De micromobiliteit in België. Volledige resultaten”, 2020, p. 13.

beoordeling en de actualisering van het mobiliteitsbeleid, en beschikbaar zijn voor wetenschappelijk onderzoek.

OVERLEG

De commissie pleit voor meer overleg tussen de operatoren, de gemeenten, de politiezones, het Gewest (Brussel Mobiliteit, MIVB, Leefmilieu Brussel) en het federale niveau met als drievoudige doelstelling een goede integratie in het Brusselse mobiliteitsaanbod te faciliteren, alsook een eenvoudige en doeltreffende communicatie naar de gebruikers en administratieve en operationele stappen voor de operatoren te vergemakkelijken. De commissie merkt op dat in Parijs de operatoren - als antwoord op een eventueel verbod op deze voertuigen - voorgesteld hebben de gebruikers te identificeren en een openbaar observatorium op te richten.

De commissie vraagt om dit overleg te formaliseren.

VOORUITLOPEN OP DE TOEKOMST

De commissie vestigt de aandacht op de ontwikkeling van nieuwe deelvoertuigen, zoals bijv. de robottaxi's in San Francisco, en legt het verband met de enorme ontplooiing van het stepgebruik zonder toelating in het verleden.

De commissie vraagt te voorzien in een regelgevend kader dat vooruitloopt op de technologische evoluties van voertuigen en diensten en dat hun inverkeerstelling zonder gewestelijke vergunning moet verbieden.

Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

Art. 1 tot art. 4

De commissie merkt op dat het ontwerpbesluit hoofdzakelijk verwijst naar de wegcode en zich concentreert op de wegen. Ze vraagt om uitdrukkelijk rekening te houden met de infrastructuur van het openbaar vervoer (MIVB, NMBS, De Lijn, TEC) en de groene ruimten. Zowel in de metrostations en in de ondergrondse infrastructuur van de MIVB als in alle NMBS-stations betekenen de achtergelaten vrije gedeelde micromobiliteitsvoertuigen een groot risico voor de veiligheid. Wanneer ze op de metroporen worden geworpen, veroorzaakt dat een exploitatiestop en risico's op arbeidsongevallen voor het personeel van de MIVB en de NMBS, die deze voertuigen manueel moeten transporteren.

Betreffende de definitie van bovengrondse halten van het openbaar vervoer vraagt de commissie het weinig duidelijke begrip "*rechtstreekse toegangen tot het openbaar vervoer*" [om de zones met parkeerverbod te bepalen] te vervangen door "*bovengrondse halte van het openbaar vervoer: voetgangerszone bedoeld om de gebruikers van het openbaar vervoer te laten wachten, in- en uit te stappen, afgebakend in een zone van 15 meter aan weerszijden van een haltepaal*"³.

De commissie vraagt rekening te houden met toekomstige deelvoertuigen en hun inverkeerstelling te onderwerpen aan een gewestelijke toelating.

Hoofdstuk 2. De vergunning voor vrije vloot fietsdelen

AFDELING 1. VOORWAARDEN VOOR DE TOEKENNING VAN EEN VERGUNNING (ART. 5)

Art. 5.

De commissie stelt zich vragen bij bepaalde voorwaarden:

³ De afbakening van 15 meter aan weerszijden van een haltepaal komt uit artikel 25.1 van de wegcode dat een algemeen parkeerverbod invoert op minder dan 15 meter aan weerszijden van een haltepaal van het openbaar vervoer.

- 1° Hoe een voortdurende verbetering invoeren van de criteria betreffende de duurzaamheid en de levensduur van de voertuigen? En hoe kan dat worden gecontroleerd?
- 2° “*zijn diensten minstens aanbieden in het Nederlands, het Frans en het Engels.*” Slaat dat concreet ook op de voertuigen?
- 3° “groene elektriciteit gebruiken”: hoe zal dit worden gecontroleerd?
- 6° “*een minimale kennis kunnen aantonen van de impact van het fietsdelen*”: wat betekent minimale?

De commissie wenst een strikte controle van de exploitatievoorwaarden, met inbegrip van eventuele onderaannemers, en ze zegt interesse te hebben voor het document dat die voorwaarden uitlegt.

AFDELING 2 PROCEDURE OM EEN VERGUNNING TOE TE KENNEN

Art. 7 - 3° over de inhoud van de vergunningsaanvraag en het plan van aanpak

De commissie vraagt om explicieter te zijn wat betreft de beoogde doelstellingen en de minimumvoorwaarden te bepalen die moeten worden nageleefd om beter aan te sluiten bij de wens van de regering om vergunningen toe te kennen aan de duurzaamste ondernemingen en ongevallen door gevaarlijk gedrag te verminderen.

- e) minimumvoorwaarden toevoegen betreffende het type en het aantal deelfietsen dat wordt aangeboden met betrekking tot hun productie, het onderhoud en de recyclage;
- f) minimumvoorwaarden toevoegen betreffende “*de manier waarop deelfietsen zullen worden onderhouden, verplaatst, opgeladen en hersteld* zoals het gebruik van voertuigen die geen luchtverontreinigende stoffen of broeikasgassen uitstoten bij het vervoeren van deelfietsen”⁴ en de maatregelen aanduiden die zullen worden aangewend om CO₂-uitstoot bij het vervoeren van deelfietsen te verminderen;
- g) *Een sensibilisering van de gebruikers omtrent het probleem van het parkeren van in dienst genomen voertuigen en verkeersveiligheid* is onvoldoende; maatregelen toevoegen om de toegang effectief te beperken tot plus min 16-jarigen en de operatoren betrekken bij het naleven van de verkeersregels door de gebruikers;
- h) de overdracht van gegevens beperken tot enkel de administratie en de betrokken gebruikers, en de integratie ervan in de MaaS-applicatie mogelijk maken;
- i) *een uitleg over de genomen maatregelen om de CO₂-balans van de levenscyclus van het voertuig en de batterij te verbeteren.*

Hoofdstuk 3. Exploitatievoorwaarden

AFDELING 1 STAAT VAN DE VOERTUIGEN

Art. 15 tot art. 16

De commissie vraagt op te roepen tot nog meer milieuvriendelijkheid bij de productie van de voertuigen.

De commissie vraagt verlichting (licht vooraan en achteraan dat goed functioneert en reflectoren) en de kwaliteit van de banden (breedte en voldoende wegvastheid) toe te voegen aan de voorwaarden.

AFDELING 3. SNELHEID VAN DE VOERTUIGEN

Art. 18 tot art. 19

⁴ Bepaalde operatoren verplaatsen de steps reeds met een bakfiets

De commissie vraagt de groene ruimten van het Gewest gelijk te stellen met voetgangerszones voor wat betreft de snelheid van gedeelde micromobiliteitsvoertuigen, namelijk een maximale snelheid van 8 km/u voor deelsteps en deelfietsen, met uitzondering van de zeldzame parken die fietsen volledig verbieden (Zavel, tuin Massart). Scooters mogen de parken niet in.

De NMBS vestigt er de aandacht op dat het gebruik van om het even welk voertuig (fiets, bromfiets, step, ...) verboden is in stations, de gangen onder de sporen, op de voetgangersbruggen, de perrons en de toegangen ertoe. In die ruimten mag men enkel naast de fiets of step stappen en als het om een elektrisch voertuig gaat, moet de motor uit zijn.

AFDELING 4: PARKEREN VAN DE VOERTUIGEN

Onderafdeling 1 Algemene regels

De commissie vraagt het parkeren van alle deelvoertuigen te beperken⁵ tot de dropzones (gereguleerde zones). Anders gezegd, parkeren buiten een dropzone wordt verboden. De commissie hoopt dat de operatoren en de gebruikers de regels zo beter zullen begrijpen. De tekst kan dan ook eenvoudiger worden opgesteld. Tot slot zal ook de controle worden vergemakkelijkt. Er zullen bijgevolg dus verboden zones zijn, en gereguleerde zones met parkeermogelijkheid in de dropzones.

Het opstellen van parkeerregels (art.21, eerste lid) zou dus niet meer nodig zijn, met uitzondering van punt 1 "Deelfietsen mogen niet op de grond liggen".

Dat moet het ook mogelijk maken een eenvoudigere tekst op te stellen en het onderscheid tussen hinderlijk en gevaarlijk parkeren te schrappen (art. 33 en 34).

De commissie vraagt de rol van het Gewest en van de gemeenten te verduidelijken.

Art. 21 - Parkeerregels

De commissie vindt de parkeerregels onduidelijk en onvolledig⁶. Zoals hierboven aangeduid, vraagt ze het parkeren van deelvoertuigen te beperken tot de dropzones, en de parkeerregels te schrappen, met uitzondering van punt 1.

Art. 22 - Zones met parkeerverbod

De commissie vraagt een parkeerverbod voor deelvoertuigen in te voeren:

- aan de bovengrondse haltes van het openbaar vervoer;
- in de infrastructuur van de MIVB en de NMBS (in de spoorweginfrastructuur, ter hoogte van spoorwegovergangen, in de gangen onder de sporen, de stations, de perrons en de toegang ertoe);
- in groene ruimten (parken, bossen, natuurreservaten).

Onderafdeling 2: Dropzones

Art. 24 tot art. 26

De commissie beveelt aan de dropzones bij voorkeur in te richten langsheen de weg op parkeerplaatsen.

Ze wenst de inplanting van dropzones op trottoirs sterk te beperken. Indien een dropzone is ingeplant op het trottoir, dringt de commissie erop aan dat rekening wordt gehouden met de afstanden die vermeld staan in het ontwerp van gewestelijke stedenbouwkundige verordening, namelijk minstens 2,5 m vrije doorgang voor voetgangers, en er mag geen risico zijn dat de dropzone overvol wordt

⁵ De commissie vreest dat de fietsbogen te veel zullen worden ingenomen door deelfietsen, ten nadele van het gebruik door individuele fietsen. Een privéfiets heeft een vast ankerpunt (fietsboog) nodig, wat niet het geval is voor een deelfiets.

⁶ Voorbeelden van onduidelijkheid:

b) podotactiele tegels: TOEVOEGEN "en de directe omgeving ervan"

e) fietspaden: TOEVOEGEN: "langsheen die fietspaden en de bufferzones, voor de toegang tot de fietsboxen;"

De commissie suggereert de uitwerking van een beslissingsboom met de voorwaarden om deze parkeerplaatsen uit te werken, in samenwerking met een bureau dat gespecialiseerd is in toegankelijkheid.

Ze beveelt ook aan een maximaal aantal toegelaten voertuigen per dropzone te bepalen, om te vermijden dat de dropzone overvol wordt.

De complementariteit van het aanbod gedeelde micromobiliteit met het openbaar vervoer moet worden gefaciliteerd in een duurzaam mobiliteitsbeleid om het gebruik aan te moedigen van de beste verplaatsingswijze, afhankelijk van de omstandigheden; de verwezenlijking van mobiliteitshubs kan hiertoe bijdragen. Voor de inplanting in de nabijheid van metrostations, stations en gewestelijke groene ruimten vraagt de commissie de betrokken overheidsbeheerders (MIVB, NMBS, Leefmilieu Brussel) samen te brengen.

De commissie vraagt dat het in groene ruimten (parken, bossen, natuureservaten) standaard verboden wordt om te parkeren. De aanleg van dropzones kan niettemin overwogen worden in bepaalde specifieke gevallen:

- in parken met voorzieningen zoals musea, scholen, sportcentra, tavernes enz. die toegankelijk zijn via een weg die door het park loopt;
- bij de uitwerking van nieuwe projecten kan men naast fietsbogen voor individuele voertuigen ook dropzones voor deelvoertuigen integreren, als de configuratie van de plaats dat mogelijk maakt.

De aanleg van dropzones mag niet overwogen worden:

- in parken met openingsuren (om te vermijden dat de gedeelde micromobiliteitsvoertuigen opgesloten blijven in de parken en niet kunnen gebruikt worden tijdens de sluitingsperiode);
- in kleine groene ruimten: daar kunnen geen dropzones gecreëerd worden en blijft het parkeerverbod van kracht.

Het ontwerpbesluit dat ter advies voorligt liet een “doorstreept” artikel zien (art. 26) betreffende een gids voor de uitwerking van dropzones. De commissie vindt het belangrijk dat de dropzones een uniforme en voor iedereen gemakkelijk te begrijpen markering of bewegwijzering hebben. De afbakening met behulp van verticale bewegwijzering moet worden afgeraden, om niet nutteloos borden toe te voegen aan de openbare ruimte. De commissie suggereert in het besluit de grote principes van goede inrichting op te nemen, zoals het bij voorkeur plaatsen van dropzones buiten de trottoirs.

Onderafdeling 3: Concentratiezone en aantal toegelaten voertuigen per operator

Tussen 3. en 4. een onderafdeling toevoegen betreffende mobiliteitspunten (mobility hubs)

De commissie vraagt de verplichting toe te voegen dat op elk mobiliteitspunt minstens één van de belangrijkste twee operatoren aanwezig is⁷.

Die maatregel kan variëren van een verplichting tot een stimulans. In het geval van een verplichting zouden de operatoren van categorie 1 en 2 verplicht zijn een beschikbaar aanbod te garanderen op een minimaal aantal nog te bepalen hubs, vergelijkbaar met wat vereist is in termen van geografische dekking van de 19 gemeenten. Deze verplichting zou kunnen worden toegepast bij het toekennen van de vergunning (afdeling 1, artikel 5) en zal minstens deel uit moeten maken van de evaluatiecriteria (afdeling 6, artikel 37). In dat laatste geval neemt de verplichting de vorm

⁷ Actiepunt C.11. van het gewestelijke Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest [Good Move](#) behandelt de ontwikkeling van mobiliteitspunten. Een mobiliteitspunt (of mobility hub) wordt erin bepaald als een plaats die verschillende diensten bundelt (gedeelde voertuigen, fietspompen, fietsladers, leveren van pakjes) en een maximale groepering van het voorgestelde aanbod mogelijk maakt. Het is de ambitie een netwerk van mobiliteitspunten op te richten tot op wijkniveau, de complementariteit met het openbaar vervoer te versterken en de vermindering van het autobezit in het BHG aan te moedigen en geloofwaardig te maken.

aan van een stimulans, indien de categorie van de toegekende vergunning vanaf dan afhangt van de integratie van de dienst in de uitrolstrategie van de hubs.

Onderafdeling 4 Verplaatsing en verwijdering van fietsdeelvoertuigen

Art. 28 tot art. 36

De commissie waardeert het dat de ordonnantie de reactietijd om een hinderlijk of gevaarlijk voertuig te verplaatsen of weg te halen uit de openbare ruimte heeft ingekort tot 12 uur, maar dat is nog te lang. Dit zet de operatoren onvoldoende aan om te reageren. Ook om een defect voertuig weg te halen uit de openbare ruimte werd in diezelfde termijn voorzien. Gevaarlijk of hinderlijk parkeren bedreigt de veiligheid en verhindert het gebruik van de openbare ruimte. Iemand in een rolstoel kan immers over het algemeen niet voorbij een neergeworpen step op het trottoir, en de grote meerderheid van de gebruikers die gehinderd worden kan de voertuigen niet verplaatsen omdat ze te zwaar zijn.

De commissie vraagt meer controles op het terrein en een kortere interventietijd bij een slecht parkeren. De commissie vraagt ook om onmiddellijk sancties op te leggen bij inbreuken en klachten doeltreffender te behandelen. Ze beveelt aan te voorzien in een specifiek kanaal voor meldingen van burgers over hinderlijk of gevaarlijk parkeren, dat dit kanaal de klok rond rechtstreeks in verbinding staat met de operator en dat de bevoegde overheden deze klachten zouden monitoren met als doel de operatoren die niet snel op een melding reageren te sanctioneren, en indien nodig hun vergunning te herzien.

Het zou ook nuttig zijn een bepaling toe te voegen waardoor stationsbeheerders en veiligheidsdiensten op een eenvoudige manier steps, fietsen en scooters zouden kunnen ontgrendelen zodat ze voertuigen die stations, perrons en spoorwegen hinderen (voertuigen die het treinverkeer kunnen verstoren) gemakkelijk kunnen weghalen.

De commissie vraagt de problematiek van de metrostations apart te behandelen om strengere regels te kunnen bepalen, die operationeel meer aangepast zijn aan de realiteit van het metroverkeer en aan het personeel dat belast is met de exploitatie ervan. Ze stelt voor volgend artikel toe te voegen: "Wanneer een voertuig geparkeerd staat in een infrastructuur van de MIVB en dat gemeld is aan een operator, heeft die een termijn van maximaal één uur om het betrokken voertuig te verplaatsen en het bewijs daarvan aan de MIVB te leveren. Na deze termijn mag het voertuig worden verplaatst of weggehaald."

Er is dan een retributie verschuldigd zoals bepaald in artikel 50 of 51, zelfs indien de operator kan bewijzen dat de laatste gebruiker van het voertuig dat voertuig correct geparkeerd heeft.

Art. 32.

De operatoren garanderen de personeelsleden dat ze hun voertuigen gratis kunnen verplaatsen binnen een straal van 600 meter: TOEVOEGEN "niettegenstaande de verplichting die ze hebben om de voertuigen te komen weghalen binnen het uur als die zich bevinden in een infrastructuur van de MIVB."

Art. 34 en 35 hinderlijk en gevaarlijk parkeren

De commissie vraagt zich af waarom het onderscheid wordt gemaakt tussen hinderlijk en gevaarlijk parkeren, aangezien een hinderlijk parkeren mogelijk ook gevaarlijk kan zijn. De vereenvoudiging van de zones en van de parkeerregels zou het mogelijk moeten maken dit onderscheid te schrappen, de controle te vereenvoudigen, de risico's op een bezwaar te verminderen en de regels voor de gebruikers te verduidelijken.

AFDELING 5 AANTAL EXPLOITEERBARE VOERTUIGEN PER OPERATOR

Art. 36 tot art. 37

De commissie ondersteunt de doelstelling het aantal deelvoertuigen per operator te beperken. Ze wil dat die beperking er komt vóór 2024.

De commissie vraagt te voorzien in een globaal plafond voor het aantal voertuigen in het Gewest, afgestemd op het aantal parkeerplaatsen in de dropzones.

De commissie heeft vragen bij de manier waarop deze beperkingen werden bepaald. Ze vindt het correct een nauwkeurig evenwicht te behouden tussen een aantrekkelijk aanbod voor de gebruikers, onder meer een dekking van het hele gewestelijke grondgebied, dat ook rekening houdt met de mogelijkheden van beschikbare parkeerplaatsen (aantal en grootte van de dropzones) en een perspectief op ontwikkeling op lange termijn voor de operatoren. De commissie vraagt zich af in welke mate het voorstel voor de vijfde operator (300 voertuigen) economisch leefbaar is.

In die zin dringt de commissie aan op transparantie bij de zesmaandelijks evaluatie (gewicht van de criteria) en op de mogelijkheid deze aantallen te kunnen aanpassen.

Art. 37, eerste lid De commissie vraagt dat criterium nr.8 met betrekking tot de verhouding van het personeel dat werkt met een arbeidscontract van onbepaalde duur binnen het personeelsbestand van de operator ook van toepassing zou zijn voor onderaannemers en vraagt een criterium toe te voegen betreffende de complementariteit van het openbaar vervoer.

Bijlage1

De commissie vraagt het aantal deelfietsen per operator te beperken, in dezelfde verhouding als voor de steps, en dat om een beperkter globaal plafond van voertuigen te hebben.

AFDELING 6 VERSLAGGEVING, DELEN VAN GEGEVENS EN RESPECT VOOR DE PRIVACY

Art. 38 Persoonsgegevens

De commissie stelt voor dat de gegevens die operatoren verzamelen niet enkel meegedeeld worden aan de administratie maar ook aan de betrokken gebruikers die dat vragen. De communicatie moet worden toegestaan in het regelgevende kader van de MaaS-applicaties.

Art. 39 Applicatie

De interesse voor een informaticatoepassing die door de operatoren ter beschikking wordt gesteld om hinderlijk of gevaarlijk parkeren rechtstreeks aan de operatoren te melden, kan een goed idee lijken om de interventietermijn te verkorten, maar de commissie twijfelt aan de doeltreffendheid ervan en beveelt de aanpassing en het gebruik aan van de gecentraliseerde gewestelijke oplossing Fix My Street (FMS). Naast een melding via de applicatie is het nodig dat ook personen die niet over een smartphone of een internetaansluiting beschikken, en die een hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd voertuig willen melden, dat gemakkelijk kunnen doen. De identificatie van het voertuig en de link naar de meldingsapplicatie moeten zichtbaar zijn op elk voertuig.

Art. 40 tot art. 42 Gegevens

De commissie vraagt duidelijke afspraken over de gegevensstandaarden en het gebruik daarvan, met name wat de rangschikking van de operatoren betreft zoals bepaald in art. 37.

De commissie dringt erop aan dat er een wisselwerking is tussen de deelmobiliteitsdiensten en de MaaS-platformen die beschikbaar zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, of dat ze alleszins aan dezelfde verplichtingen moeten voldoen. De operatoren zouden ertoe moeten worden aangezet de technische functie van hun applicaties aan te passen om deze onderlinge uitwisselbaarheid mogelijk te maken, bijv. door de uitwisselingsstandaarden na te leven die zouden kunnen voortvloeien uit een keuze van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze stap zou des te relevanter zijn indien een MaaS-platform zou worden aangestuurd door het Gewest.

Afhankelijk van de gekozen graad van verplichting van deze regel, zou dit aspect kunnen worden omgezet in een besluit als een verplichting bij de toekenningsvoorwaarden van de vergunning

(Afdeling 1, Artikel 5). Als stimulans zou het deel kunnen uitmaken van de evaluatiecriteria die gebruikt worden om het aantal te exploiteren voertuigen per operator te bepalen (Afdeling 6, artikel 37). Een verwijzing naar de MaaS, en meer specifiek naar de uitwisselingsstandaarden, zou moeten worden opgenomen in de afdeling betreffende verslaggeving, gegevensdeling en respect voor de privacy (Afdeling 7, artikel 41).

Tot slot vraagt de commissie dat de gebruikersgegevens, geanonimiseerd en uitgesplitst tot op het niveau van een verplaatsing (vertrekpunt, bestemming, datum en tijdstip), toegankelijk zouden zijn voor universitair onderzoek, in navolging van wat er gebeurt in andere Europese steden (getuige daarvan de waaier aan wetenschappelijke artikelen die reeds gepubliceerd zijn over steden zoals Bordeaux, Hamburg, Helsinki, Las Palmas de Gran Canaria, Londen, Madrid, München en Parijs).

Hoofdstuk 4 Retributies

Het voor de retributies ingevoerde systeem is onduidelijk en zet de gemeenten niet aan om te voorzien in personeel om controles uit te voeren (geen retributie voor een overtreding van het parkeerverbod, mogelijkheid van de operatoren om in beroep te gaan, te vervullen voorwaarden om voertuigen te verwijderen, onduidelijke procedures, ...).

AFDELING 1 GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT RETRIBUTIES

Art. 43 tot art. 47

De artikelen moeten aangepast worden aan de wijzigingen betreffende het parkeren in en in de directe omgeving van infrastructuur van het openbaar vervoer en groene ruimten.

Art. 47 Brussel Mobiliteit verstuurt de uitnodiging tot betaling van de retributie als die gevorderd wordt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. *TOEVOEGEN door de MIVB als die door de MIVB gevorderd wordt en door de gemeenteontvanger als die door een gemeente gevorderd wordt.* De uitnodiging wordt verstuurd binnen vier maanden nadat ~~VERVANGEN beslist is een retributie te vorderen~~ DOOR de vaststelling aanleiding geeft tot een retributie.

AFDELING 2. RETRIBUTIE MET BETREKKING TOT HET GEBRUIK VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Bij een inneming van de openbare ruimte vraagt de commissie waarom die retributie niet rechtstreeks aan de wegbeheerders wordt betaald, en dus ook aan de gemeenten (die de meeste dropzones zullen moeten invoeren) ? Er is voorzien in een herverdeling via subsidies aan de gemeenten, maar die zijn onderworpen aan voorwaarden en geplafonneerd.

AFDELING 3. RETRIBUTIE MET BETREKKING TOT HET VERPLAATSEN EN VERWIJDEREN VAN VOERTUIGEN

Art. 48 tot art. 51

De commissie heeft vragen bij het berekenen van het bedrag van de retributies. Hoe worden die bedragen berekend? Dekken zij de onkosten die de overheden hiervoor hebben gemaakt, met name voor het inrichten van dropzones? Schrikken ze voldoende af opdat de operatoren een goede regeling invoeren? De commissie wil hierover meer informatie.

Hoofdstuk 5 Overtredingen en sancties

Indien, zoals door de commissie gevraagd, de verplichting om in dropzones te parkeren wordt veralgemeend, zal dat de controle vergemakkelijken en zullen de operatoren de voertuigen die buiten deze zones geparkeerd staan gemakkelijker kunnen identificeren. De commissie vraagt dat de operatoren de voertuigen die niet geparkeerd staan in de dropzones proactief verplaatsen. Wanneer een sessie is afgesloten buiten een dropzone, wordt de operator hiervan automatisch in kennis gesteld door het Gewest en beschikt hij over een korte termijn, minder dan 12 uur, om te handelen, op straffe van boete.

Art. 53, 54, 69 en 70

De artikelen moeten worden aangepast zodat de personeelsleden van de MIVB en Leefmilieu Brussel (toezichthouders en boswachters) de bevoegdheid hebben een proces-verbaal op te stellen.

AFDELING 1. VASTSTELLING VAN DE OVERTREDINGEN

Art. 52 tot art. 54

De commissie moedigt een snelle en rechtstreekse kennisgeving aan van hinderlijk of gevaarlijk parkeren aan de operatoren, elektronisch en geautomatiseerd, en rekent op hun verantwoordelijkheidsgevoel om die melding onmiddellijk te behandelen. Brussel Mobiliteit moet in kopie staan bij die meldingen, zodat de aanbrengrers kunnen worden opgevolgd.

De processen-verbaal moeten beschrijvingen in tekstvorm vermijden, om een geautomatiseerde en snelle verwerking mogelijk te maken.

Het maken en verzenden van een foto opleggen is te lastig voor visueel gehandicapten, die nochtans behoren tot de personen die het meeste getroffen worden door hinderlijk geparkeerde voertuigen. De commissie beveelt aan deze verplichting te schrappen, temeer omdat de voertuigen gegeolokaliseerd zijn.

De commissie vraagt meldingsprocedures in te voegen voor niet-gebruikers bij hinderlijk parkeren, telefonisch op het groene nummer en via Fix My Street.

Vervuilingsspieken

In geval van vervuilingsspieken kan de minister van Mobiliteit fietsdeeloperatoren aanduiden om gratis voertuigen ter beschikking te stellen. Deze bepaling werd nooit geactiveerd door een gebrek aan duidelijkheid (bijv. geen dagtariefformule bij elke operator) en omdat de nadere regels in verband met de terugbetaling ingewikkeld zijn om uit te voeren in verhouding tot het aantal mogelijke gevallen.

De commissie vraagt de kosteloosheid voor de mobiliteitsgebruikers te beperken tot de gewestelijke operator en stelt voor volgend artikel toe te voegen:

Art. X. Artikel 3bis, vierde streepje, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxide te voorkomen, ingevoegd bij artikel 5 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 31 mei 2018, wordt vervangen door wat volgt:“- Het dagabonnement voor het gebruik van de openbare dienst voor fietsdelen, beoogd in artikel 2, eerste lid van de ordonnantie van 20 november 2010 tot regeling van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem, is gratis.”