



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET VOORSTEL VAN ORDONNANTIE TOT WIJZIGING 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 de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid
Aanvraag ontvangen op	19/11/2021
Uiteenzetting	29.11.2021 door dhr. Arnaud Verstraete, Brussels volksvertegenwoordiger
Overgemaakt document	Voorstelling in de GMC op 29.11.2021 Voorstel van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (NL 19.11.2021 en FR 14.12.2021)

Advies aangenomen door de Gewestelijke 20/12/2021

Mobiliteitscommissie op

De Commissie vindt dat het voorstel tot wijziging van de ordonnantie ertoe bijdraagt de hinder en de gevaren te verminderen die micromobiliteitstoestellen zoals steps, ongeacht of ze in beweging zijn of stilstaan, opleveren voor voetgangers en fietsers. De Commissie dankt de minister dat ze het verzoek om advies van de parlementsleden heeft bezorgd.

De Commissie vestigt niettemin de aandacht op de behoefte aan overgangsmaatregelen, in afwachting van de uitvoeringsbesluiten en de aanleg van een voldoende aantal afzetplekken.

Ze benadrukt ook dat belangrijke onderwerpen niet zijn geregeld zoals het parkeren op de trottoirs, wat de Wegcode nog steeds toelaat in zogenaamde vrije zones waar er een vorm van concurrentie optreedt tussen deelmobiliteitstoestellen en fietsen.

De Commissie vraagt het principe van de regulering van de deelvoertuigvloten op basis van prestatie-indicatoren toe te voegen.

Op de middellange termijn vraagt de Commissie het regelgevende kader voor deelmobiliteit in zijn algemeenheid te herdenken om de samenhang van de regelgeving en van de behandeling van de operatoren te verzekeren, bijvoorbeeld met betrekking tot de erkenningsvoorwaarden, het delen van gegevens of van de prestatie-indicatoren. Om van de deelmobiliteitsdiensten geloofwaardige alternatieven voor individuele gemotoriseerde mobiliteit te maken, moet er ook iets worden gedaan aan de permanentie van het aanbod, in de tijd en op het grondgebied, en aan de toegankelijkheid van deze diensten voor iedereen.

Ten slotte beveelt de Commissie aan om een monitoring in te voeren teneinde de situatie van de deelmobiliteit te objectiveren en om regelmatig te overleggen met de betrokken partijen (de operatoren, de gebruikers, de beheerders van de openbare ruimte) met het oog op de uitwerking van de wetgeving en de toepassing van de aanbevelingen.

Alle voertuigen en een algemeen regelgevend kader voor deelmobiliteit

De Commissie vraagt om de voertuigen vermeld in artikel 2 van de ordonnantie van 29 november 2018 (punt 2°, derde streepje) niet te schrappen omdat dat een reglementaire lacune zou creëren voor de operatoren van deze diensten. Speedpedelecs, bakfietsen, gemotoriseerde vierwielers (zoals Renault Twizy of Citroën Ami) bestaan in andere steden en operatoren zouden hun diensten kunnen beginnen aanbieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zonder een licentie te moeten aanvragen.

De Commissie dringt aan op een beter regelgevend kader, aangepast per type deelmobiliteit, dat de regels vastlegt voor elke deelmobiliteitsoperator, zonder de betrokken voertuigen ervan te definiëren en zonder de modus operandi te specificeren (vrije vloot of met standplaats). Over dit regelgevende kader moet ook worden overlegd tussen de gewesten om voor meer samenhang te zorgen voor de actoren, operatoren, gebruikers en overheden.

Dat kader zou ook de permanentie van het aanbod moeten behandelen, in de tijd en op het grondgebied, alsook de toegankelijkheid ervan voor iedereen. De geografische dekking van de deelmobiliteitssystemen op gewestelijke schaal is verschillend naargelang de operator. Sommige operatoren zijn immers niet aanwezig in de armere wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, noch in sommige wijken die minder goed bediend worden door het openbaar vervoer, terwijl de micromobiliteitsvoertuigen nu net zouden moeten dienen om deze wijken te kunnen bereiken.

De parkeerstelsels en de aanleg van afzetplekken

De Commissie waardeert de creatie van een gereguleerde zone waar deelfietsen en -steps enkel op afzetplekken mogen parkeren, en dus niet op die plaatsen waar voetgangers zich bewegen. De Commissie ondersteunt dus de aanleg van verplichte parkeerzones. Ze werpt hieronder echter wel vragen op en formuleert opmerkingen over de uitvoering ervan.

De Commissie maakt zich niettemin zorgen over de mogelijkheid de vrije parkeerzones te behouden zoals die vandaag bestaan omdat ze vreest dat de geplande maatregelen geen voldoende garantie bieden om parkeren op voetgangers- en fietserstrajecten te verhinderen.

Opmerkingen en vragen over de aanleg van afzetplekken

- Hoe verhouden de afzetplekken zich tot de bestaande fietsnietjes voor het parkeren van fietsen en/of de nietjes die momenteel voor voetgangersoversteekplaatsen worden aangelegd?
- Een fiets van een particulier moet op een vast punt kunnen worden vastgemaakt. De uitdagingen inzake parkeergelegenheid zijn anders voor deelmobiliteitstoestellen.
- Een deelmobiliteitsvoertuig dat tussen twee fietsnietjes wordt geplaatst neemt twee fietsparkeerplaatsen in.
- Een onderscheid wordt gemaakt tussen de particulier die een deelvoertuig stalt dat hij of zij net heeft gebruikt en de operatoren die een hele reeks voertuigen op een plaats gaan afzetten en geen enkele vrije plaats overlaten.
- De verplichting om op maximaal om de 300 meter afzetplekken aan te leggen maakt dat er een risico bestaat dat de gereguleerde zone die ermee samenhangt niet wordt geïmplementeerd.
- De dichtheid en de omvang van de afzetplekken moeten worden beoordeeld rekening houdend met hun stedelijke context, 300 meter is te dicht bij elkaar voor minder dichtbevolkte perifere zones.
- Hoe wordt de afstand van 300 meter berekend? Als er een afstandscriterium wordt gehanteerd bepleit de Commissie een berekening op basis van een wandelafstand.

- Het gebruik van de afzetplekken moet worden gemonitord.
- Is er voorzien in een overgangstermijn tussen de inwerkingtreding van de ordonnantie en de verplichting te parkeren in de afzetplekken?
- Zou een deelvoertuig tijdens een korte stop voor een snelle boodschap ook buiten een dropzone mogen worden geparkeerd?
- Om de veiligheid van overstekende voetgangers te garanderen moeten de afzetplekken liefst rechts naast de oversteekplaats worden aangelegd en verboden links naast de oversteekplaats als deze geen trottoiruitstulping heeft.
- In het Vlaamse Gewest zijn de deelmobiliteitsdiensten gebundeld op herkenbare plaatsen¹.
- Als het niet mogelijk is een korte stop toe te laten in de verboden parkeerzones, moeten deze zones in oppervlakte beperkt blijven, zodat hun gebruikers deze diensten kunnen blijven gebruiken.

De Commissie vraagt om geen tussenafstand vast te leggen tussen de afzetplekken. Ze suggereert de principes van een goed netwerk van afzetplekken te definiëren in overleg met de operatoren, gebruikers en de gemeenten. Een belangrijk punt is het vermijden van concurrentie tussen parkeergelegenheid voor individuele fietsen en die voor deelmobiliteitstoestellen. Rekening houdend met het STOP-principe dat in het Good Move-plan naar voren wordt geschoven, moet de fiets als actief vervoersmiddelen de voorrang krijgen op minder actieve verplaatsingsmiddelen met volledige of gedeeltelijke elektrische ondersteuning.

De Commissie dringt aan op een zo eenvormig mogelijke inrichting van de afzetplekken, in het bijzonder m.b.t. de deelmobiliteitslogo's en dat over deze inrichting wordt overlegd tussen gemeenten, gewesten en federaal (met name de NMBS). De Commissie oppert dat het Gewest technische aanbevelingen kan doen voor hun goede aanleg, in het bijzonder om de veiligheid van alle gebruikers te garanderen, zowel van voetgangers als van de gebruikers van deelvoertuigen. De omvang van de afzetplekken moet variëren.

De Commissie steunt het verzoek om betrokkenheid van de gemeenten m.b.t. de invoering van de zones terwijl het Gewest een coördinerende rol speelt en de samenhang bewaakt. Het besluit voorziet in de invoering van de zones door de regering. Met het oog op een snelle inwerkingtreding suggereert de Commissie de invoering van de zones te delegeren naar het bestuur Mobiliteit en de gemeenten. Ze stelt voor dat het Gewest met de gemeenten overlegt over de aspecten die het onderwerp overstijgen; met name over de begeleidingsmaatregelen om te beantwoorden aan de problematiek van het parkeren in vrije zones.

De regering beschikt trouwens over de mogelijkheid om het aantal afgezette toestellen in de openbare ruimte per perimeter te beperken. De Commissie vraagt te voorzien in de mogelijkheid een maximaantal voertuigen vast te leggen voor de afzetplekken, een maximaantal per km², enz.

De Commissie bepleit een monitoring van het gebruik van de afzetplekken, gebaseerd op de gegevens van de operatoren en op een enquête uitgevoerd op het terrein om de eventuele concurrentie met fietsen te beoordelen.

Tegelijk met de wettelijke veranderingen en de implementatie van de afzetplekken suggereert de Commissie dat het Gewest met de hulp van de operatoren de gebruikers sensibiliseert voor de wijzigingen en voor de regels die gelden in de vrije parkeerzones.

¹ <https://hoppin.be/>

Snelheid: technische beperking en veiligheid in het algemeen.

Het ontwerp van ordonnantie verplicht de operatoren van fietsdeelvoertuigen de mechanische voortbeweging van hun voertuigen te beteugelen opdat het technisch zo goed als onmogelijk zou zijn de maximumsnelheid voorgeschreven door de Wegcode te overschrijden.

De Commissie merkt op dat de invoering van geofencing ter beperking van de snelheid naargelang de zone waarin men zich bevindt, een deel van de verantwoordelijkheid van de gebruiker naar de operator doorschuift terwijl dit niet het geval zou zijn voor gebruikers van een individueel micromobiliteitstoestel.

De Commissie ondersteunt niettemin het voorstel inzake de technische beperking via geofencing en ze vraagt dit uit te breiden naar zones met een grote mix van voetgangers en fietsers.

Waarom mag een elektrische step op het trottoir rijden? De Commissie vraagt het Gewest deze vraag te bespreken met de federale overheid.

De licenties van de deelfietsoperatoren en de controle van de voorwaarden

De Commissie steunt de inkorting van de termijn voor de verwijdering van voertuigen in het geval van een schending van de exploitatievoorwaarden naar 12 uur, maar ze vraagt dat er tijd wordt gewonnen bij de procedure in het begin, d.w.z. bij de melding. Als de melding door een burger gebeurt, begint de termijn pas wanneer Brussel Mobiliteit de melding registreert en zelf aan de operator bezorgt, wat tot drie dagen kan duren. Met betrekking tot de verwijdering van hinderlijke en gevaarlijke voertuigen, vraagt de Commissie de tekst aan te passen om een snelle behandeling en verwijdering te garanderen.

De Commissie vraagt om in samenwerking met de operatoren nieuwe meldingsmethodes voor slecht geparkeerde voertuigen te ontwikkelen, die snel resultaat opleveren, m.a.w. ervoor zorgen dat de verwijdering snel plaatsvindt.

De Commissie vraagt de noties hinder en gevaar voor andere gebruikers te definiëren, bijvoorbeeld wanneer een voetganger of een persoon met beperkte mobiliteit [...] of een fietser verplicht is af te stappen, wanneer een slechtziende dreigt te struikelen, enz.

De Commissie vraagt te voorzien in de bevoegdverklaring van gemeentepersoneel om deze hinderlijke of gevaarlijke voertuigen te verplaatsen of te verwijderen. Ze signaleert ook de problemen die het gewicht van de te verplaatsen voertuigen kunnen opleveren, alsook het alarm of de anti-vandalismemechanismen en bijgevolg moet men erin voorzien dat de mensen die deze voertuigen moeten wegnemen, dit ook kunnen doen.

Het ontwerp voegt de mogelijkheid toe om de licentie van een operator in te trekken vanaf de tweede opschorting, na die laatste te hebben gehoord. De Commissie stelt voor een tijdslimiet toe te voegen voor de opschorting.

Het delen van gegevens en de regulering van de vloten

De Commissie vraagt in het project het principe van de afmetingen en de regulering van de deelvoertuigvloten op basis van prestatie-indicatoren toe te voegen. Deze indicatoren moeten via een besluit worden gedefinieerd door de regering: rotatiegraad van de voertuigen, beschikbaarheid van de voertuigen, kwaliteitsindicatoren voor de parkeergelegenheid, respect voor de geofencede zones, enz. Dit principe van regulering maakt deel uit van de aanbevelingen van het International Transport Forum International in het kader van het MaaS-

project voor het BHG². Als dit principe in acht wordt genomen, moeten de voorwaarden voor het delen van gegevens door de operatoren met de organiserende overheid in de ordonnantie worden beschreven.

Bovendien geeft de Commissie aan dat er geen definitie bestaat van 'gewestelijke mobiliteitsapps' in de Brusselse regelgeving. Ze vraagt om "het meedelen van de vereiste informatie vereist voor integratie in de gewestelijke mobiliteitsapplicaties" [noot van de vertaler: eigen vertaling] te vervangen door "het delen van de vereiste gegevens en informatie voor de integratie van de fietsdeeldiensten in de digitale diensten voor multimodale mobiliteit" zoals gebruikt in de Europese regelgeving (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodale-digitale-mobiliteitsdiensten_nl)

Meer in het algemeen vraagt de Commissie dat de geanonimiseerde gegevens van de micromobiliteitsoperatoren als open data beschikbaar worden gesteld.

Ten slotte stelt de Commissie een monitoring voor om de plaats en de evolutie van de deelmicromobiliteit in de Brusselse mobiliteit te beoordelen, m.b.t. het mobiliteitsaspect (alternatieve verplaatsingswijze, intermodaliteit, permanentie van het aanbod) en het leefmilieu-, energie-, economisch en sociaal aspect.

Bijdrage van de operatoren

De Commissie stelt zich vragen bij de prijsvork van een eventuele jaarlijkse bijdrage (art. 5) en bij de nagestreefde doelstellingen.

Wat moet de basis zijn voor de berekening? De gemiddelde omvang van de vloot in het jaar? Mediaan? Formule te bepalen? Kan men een bijdrage overwegen die lager is als de operator een groter deel van het gewestelijke grondgebied dekt? (na een jaar activiteit bijvoorbeeld opdat dit geen obstakel zou vormen voor het opstarten van de dienst, wanneer de vloot het kleinste is)

Hoewel de ordonnantie betrekking heeft op alle types voertuigen, zou het bedrag in verhouding kunnen staan tot de hinder die het voertuig oplevert.

De Commissie stelt voor het plafond van de prijsvork op 100 euro vast te leggen.

² [Developing Innovative Mobility Solutions in the Brussels-Capital Region | ITF \(itf-oecd.org\)](#)