
ADVIES

**Ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018
betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een
alternatief zijn voor de auto**

Aanvrager

Minister Elke Van den Brandt

Aanvraag ontvangen op

15 november 2022

Aanvraag behandeld door

Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit

Advies aangenomen door de Plenaire
vergadering op

15 december 2022

Vooraf

Sinds zijn komst op het gewestelijk grondgebied heeft de sector van gedeelde tweewielers (in vrije vloot gedeelde steps, loopfietsen, fietsen en scooters) een aanzienlijke evolutie ondergaan. Nieuwe operatoren hebben hun opwachting gemaakt en hun vloot werd uitgebreid. Daarbij komt dat de vraag naar dit soort diensten alleen maar toeneemt. Deze situatie leidt tot een steeds hogere druk van dit soort voertuigen op de openbare ruimte (met name op het vlak van parkeren), evenals tot een stijging van de verkeersongevallen.

Deze sector is gereguleerd sinds de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto en het besluit van 17 januari 2019 tot uitvoering van deze ordonnantie werden aangenomen. Het wetgevend kader, dat op de sector van gedeelde tweewielers van toepassing is, werd onlangs bovendien herzien ingevolge de wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018.

De evoluties in de sector vereisen evenwel dat dit werk wordt voortgezet met de voorstelling van onderhavig ontwerpbesluit dat de volgende bepalingen bevat:

- een regulering van de toegang tot de markt voor een beperking van de globale omvang van de vloot;
- de invoering van voorwaarden die een evaluatie van de operatoren mogelijk maken;
- de bepaling van maximumsnelheden voor de voertuigen;
- de inschrijving van een duidelijke definitie van hinderlijk en gevaarlijk parkeren als maatstaf voor de controles en sancties;
- de bepaling van duidelijke regels die gedeelde tweewielers bij het parkeren zullen moeten naleven;
- de vastlegging van een jaarlijkse retributie voor het gebruik van de openbare ruimte.

Ook worden bepalingen genomen om het protocol en de noden inzake gegevensuitwisseling tussen de spelers van het Brusselse MaaS-systeem, enerzijds, en de rapportering van gegevens aan Brussel Mobiliteit, anderzijds, teneinde de maatregelen voor de naleving van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) te versterken.

Terzelfder tijd als het juridisch parcours van dit ontwerpbesluit werden door Brussel Mobiliteit eveneens “soft regulation” maatregelen uitgewerkt voor een grotere doeltreffendheid van het beheer van de diensten van het deelsysteem voor tweewielers (signaleren van wildparkeren, terbeschikkingstelling van een gids voor dropzones in de openbare ruimte, terbeschikkingstelling van sensibiliseringsinstrumenten voor de operatoren en de gemeenten, organisatie van maandelijkse vergaderingen met de operatoren rond operationele aspecten, online publicatie van het protocol voor het delen van gegevens).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Juridisch kader

Brupartners staat positief tegenover het voornemen van de Regering om de negatieve effecten van dit soort van systemen (delen van de openbare weg, parkeren, verkeersveiligheid...) te beperken door middel van een evolutief kader voor vrije vloot deeltweewielers, gelet op hun impact op de openbare ruimte, het leefmilieu, de gezondheid en de verkeersveiligheid.

Brupartners wijst evenwel op het belang van een permanente evaluatie van de bepalingen die inzake deeltweewielers worden doorgevoerd, teneinde na te gaan of hun verhoopte effecten met de nagestreefde doelstellingen overeenstemmen en op toereikende wijze op de uitdagingen van de sector ingaan.

1.2 Ruimtelijke ordening en stedenbouw

Brupartners wijst op het nauw verband tussen de wetgeving, die de sector van de deeltweewielers regelt, en het wetgevend kader inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw.

Teneinde duurzame oplossingen door te voeren die aan de moeilijkheden, die door de sector van de tweewielers worden veroorzaakt, te verhelpen, vindt **Brupartners** het nodig om het thema van de deeltweewielers in elke herziening van het wetgevend kader inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw op te nemen.

1.3 Verkeersveiligheid

Brupartners vindt het essentieel om de verkeersveiligheid te verhogen, en dit zowel voor de gebruikers van deeltweewielers als voor alle andere weggebruikers.

Brupartners neemt akte van het feit dat een van de assen om de verkeersveiligheid te verhogen erin bestaat, aan de operatoren een doelstelling inzake sensibilisering van hun gebruikers op te leggen, maar om hen vrij te laten wat betreft de methode om deze doelstelling te verwezenlijken.

Ook al heeft deze keuze zin in deze sector die snelle en voortdurende evoluties kent, toch meent **Brupartners** dat het eveneens goed zou zijn om aan de operatoren concrete maatregelen aan te bevelen, zoals:

- Aan elke gebruiker verplichten om van het voertuig een foto te nemen aan het einde van het traject (wanneer het voertuig geparkeerd is) teneinde hem/haar te responsabiliseren;
- Een sensibilisering opleggen wat betreft het veilig gebruik van de voertuigen bij de inschrijving van de klanten op de diensten van een operator;
- Verspreiden van een sensibiliseringsboodschap over de verkeersveiligheid bij elke verbinding met de diensten van de operatoren.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Aantal voertuigen dat door elke operator kan worden uitgebaat (artikels 36 tot 38)

Brupartners stelt vast dat er een zesmaandelijks rangschikking van de operatoren is voorzien op basis van verschillende prestatie-indicatoren. De plaats in de rangschikking behaald door een operator zal bepalen hoeveel deeltweewielers hij gelijktijdig voor gebruik zal mogen aanbieden. Met deze bepaling wil men weinig doeltreffende operatoren ontmoedigen, het totaal aantal voertuigen verminderen, goede praktijken aanmoedigen en een prijsconcurrentie aanhouden.

Brupartners deelt het voornemen om het aantal deelvoertuigen te reguleren die in omloop zijn. Toch vraagt hij om erover te waken dat de bepaling van deze criteria voor de rangschikking van de operatoren geen perverse gevolgen meebrengt. **Brupartners** stelt zich namelijk de volgende vragen:

- Zouden de operatoren er niet toe kunnen worden aangezet om zeer goedkope abonnementen of een agressieve tarifiering aan te bieden die niet met de realiteit op de markt overeenstemt, enkel en alleen om het gebruikspercentage van hun voertuigen te verhogen en aldus hun rangschikking te verbeteren?
- Zal de komst van nieuwe operatoren op de Brusselse markt mogelijk blijven indien de vastgelegde rangschikkingscriteria bepaalde operatoren ertoe aanzetten om hun tarifiering op drastische wijze en kunstmatig te verlagen?
- Wat zal de impact op de arbeidsvoorwaarden zijn indien de operatoren hun operationele kosten verlagen teneinde de impact van de verlaging van hun tarieven te beperken?

Brupartners vraagt daarom enerzijds dat deze risico's in aanmerking worden genomen en anderzijds dat het wetgevend kader voor de regulering van het delen van tweewielers de rentabiliteit van deze sector zou waarborgen, evenals een billijke concurrentie tussen de operatoren die met name de komst van nieuwe spelers mogelijk maakt.

Vanuit een meer specifiek oogpunt stelt **Brupartners** vast dat er is voorzien om de operatoren te rangschikken op basis van zowel de rotatiegraad van de voertuigen (aantal ritten per voertuig per dag) als van hun gebruikspercentage (verhouding tussen het aantal gebruikte voertuigen en het aantal ingezette voertuigen op dag-, week- of maandbasis). Ook al begrijpt **Brupartners** dat men met deze twee begrippen twee verschillende uitdagingen wil invullen, toch stelt **Brupartners** zich vragen bij het dubbel gebruik van deze twee evaluatiecriteria. Hij stelt daarom voor om enkel het gebruikspercentage te weerhouden en te eisen dat dit per dag hoger of gelijk is aan 45% van de vloot.

Brupartners vindt tot slot dat de termijn van zes maanden om de operatoren te evalueren te kort is en de operatoren in een onstabiele situatie zal brengen die hen niet toelaat om hun zaak duurzaam te vestigen en om desgevallend de nodige wijzigingen door te voeren. Hij vindt bijgevolg dat deze termijn op een jaar moet worden gebracht.

2.2 Jaarlijkse retributie voor het gebruik van de openbare ruimte (artikel 48)

Brupartners stelt zich vragen bij de gepastheid van een verschillende retributie voor het gebruik van het openbaar domein tussen fietsen en steps alleen op basis van de “STOP”-hiërarchie¹. Hij is van oordeel dat beide verplaatsingsmiddelen op zijn minst op een voet van gelijkheid op het gebied van retributie moeten worden behandeld. Inderdaad **Brupartners** wijst erop dat, indien men uitgaat van het gebruik van de ruimte, de retributie voor de steps zelfs lager zou moeten zijn dan voor de fietsen.

2.3 Dropzones

Aangezien de inrichting van dropzones toekomt aan de gemeenten en dat het parkeren buiten deze zones aan strenge voorwaarden is onderworpen, wijst **Brupartners** erop dat indien de dropzones ontoereikend zijn in een context waarin de openbare ruimte niet altijd het vrij parkeren toelaat omdat deze niet aan de voorwaarden voldoet, de gebruikers naast deze dropzones dreigen te parkeren of deze ruimten links dreigen te laten liggen bij gebrek aan plaats om er te parkeren.

Brupartners vraagt daarom aan de gemeenten om in de betrokken wijken genoeg dropzones te voorzien, met eerbied voor het evenwicht van de andere mobiliteitsgebruikers (auto, voetganger...).



¹ NVDR: het « STOP » beginsel staat een hiërarchisering van de verschillende vervoermiddelen voor door deze in de volgende volgorde te bevorderen:

1. het te voet gaan;
2. de fietsen en de actieve micromobiliteit (steps, skateboards, rollers, eenwielers...);
3. het openbaar vervoer;
4. het collectief privévervoer (taxi's, deelvoertuigen, carsharing);
5. het individueel privévervoer.