

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

26 JANUARI 2015

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de invoering van het  
one-waymodel voor gedeelde motorvoertuigen  
die gebruikmaken van voorbehouden  
parkeerplaatsen op de weg**

(ingediend door de heren Vincent DE WOLF (F) en  
Boris DILLIÈS (F))

**Toelichting**

Dit voorstel van resolutie vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om een enkel traject, ook « heenverplaatsing » of « one way<sup>1</sup> » genoemd, in te voeren voor de gebruikers van de diensten van een autodeeloper. Bij het one-waymodel, kan de gebruiker een gedeeld motorvoertuig met of zonder reservatie kiezen. Hij kan het voertuig na elk gebruik achterlaten op de standplaats van zijn keuze<sup>2</sup>.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt artikel 4, § 1, 4<sup>o</sup> van het besluit van de Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen dat « elk gedeeld motorvoertuig over een vaste standplaats beschikt waar de gebruiker het voertuig dat hij heeft gereserveerd ophaalt en terugbrengt na elk gebruik ».

Dat artikel staat de invoering van het one-waymodel in de weg, hoewel dat model veel voordelen biedt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten eerste, zou het een alternatief bieden voor de verplichting om terug te keren naar de vertrekstandplaats, wat een regelrechte rem is voor het gebruik van die vervoersmodus. Veel gebruikers die willen overschakelen naar autodelen als alternatief voor de privéwagens, worden immers ontmoedigd door de verplichting om terug te keren naar de vertrekstandplaats. Zodra die rem niet meer bestaat, zouden meer gebruikers ertoe aangemoedigd kunnen worden om over te schakelen naar autodelen.

<sup>1</sup> We zullen deze term in de resolutie gebruiken.

<sup>2</sup> Grotendeels gebaseerd op Birdsall, M. (2014). Carsharing in a sharing economy. Institute of Transportation Engineers. ITE Journal, 84(4), 37-40.

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

26 JANVIER 2015

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**relative à l'instauration du modèle one way  
pour les véhicules à moteurs partagés  
utilisant des places de stationnement  
réservées en voirie**

(déposée par MM. Vincent DE WOLF (F) et  
Boris DILLIÈS (F))

**Développements**

La présente proposition de résolution a pour objet de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'instaurer l'aller-simple, dénommé également « trace directe » ou « one way<sup>1</sup> », pour les usagers ayant recours aux services d'opérateur de carsharing. Le one way permet à l'utilisateur de choisir un véhicule à moteur partagé avec ou sans réservation. L'utilisateur est libre de choisir la station dans laquelle il va remettre son véhicule au terme de chaque utilisation<sup>2</sup>.

En Région de Bruxelles-Capitale, l'arrêté du Gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés prévoit en son article 4, § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup> que « chaque véhicule à moteur partagé dispose d'une place de stationnement à une station fixe, où l'utilisateur va chercher le véhicule qu'il a réservé et où il va le remettre au terme de chaque utilisation ».

Cet article empêche l'instauration du modèle one way alors que l'intérêt dudit modèle pour la Région de Bruxelles-Capitale est multiple.

Premièrement, il permettrait d'offrir une autre solution que l'obligation de retour à la station de départ qui constitue un réel frein à l'utilisation de ce mode de transport. En effet, de nombreux usagers désireux d'utiliser le carsharing comme mode alternatif à la voiture particulière, sont freinés par l'obligation de revenir à la station où le véhicule a été enlevé. Ce frein, une fois levé, permettrait d'inciter davantage d'utilisateurs à utiliser ce service.

<sup>1</sup> Nous utiliserons cette dénomination dans le cadre de la présente résolution.

<sup>2</sup> Largement inspiré de Birdsall, M. (2014). Carsharing in a sharing economy. Institute of Transportation Engineers. ITE Journal, 84(4), 37-40.

Bovendien « maakt het one-waymodel het ook mogelijk om openbaar vervoer en autodelen te combineren op heen-en-weertrajecten (bijvoorbeeld aan het begin van de avond de heenrit met het openbaar vervoer en aan het einde van de avond de terugrit met een gedeelde wagen, wanneer het openbaar vervoer niet meer rijdt). De verbinding van de standplaatsen voor gedeelde wagens met het openbaar vervoer is dus van groot belang voor de gebruikers van de one way. »<sup>3</sup>. One way zou zorgen voor een snelle toename van het aantal gebruikers van autodelen. Het Iris 2-plan en het besluit van 21 maart 2013 mikken tegen 2020 op een minimum van 25.000 gebruikers van autodelen, zijnde 2 % van de Brusselse bevolking. Wetende dat de twee thans erkende operatoren samen ongeveer 13.000 klanten hebben, zou het aantal gebruikers dus op 5 jaar tijd met 92 % moeten toenemen om die drempel te halen. Bij wijze van vergelijking heeft Londen, wat het aantal gebruikers in 2012 betreft, de doelstelling van 2 % en Zürich die van 6 % gehaald<sup>4</sup>. De Nederlandse regering had zich « als doel gesteld tegen 2010 te komen tot 2 miljoen gebruikers (i.e. 13 % van de totale bevolking van Nederland). »<sup>5</sup>.

Ten tweede, kost een eigen wagen een Brussels gezin gemiddeld 3.028 euro per jaar<sup>6</sup>. One way zou, door het aanmoedigen van autodelen, die zware uitgavenpost voor de gezinnen kunnen terugschroeven en in fine hun koopkracht verhogen. « Als men kan voorzien in de mobiliteitsbehoefte van twee gezinnen door één gedeelde wagen te produceren in plaats van twee aparte voertuigen, te weten met minder kosten, is er bijgevolg een productiviteitswinst en dus ook een zekere groei van de economische activiteit. ». De gezinnen zullen meer gebruik kunnen maken van die « mobiliteitsdienst » of andere goederen kunnen verbruiken. »<sup>7</sup>. Een gezin zou met autodelen tot 2.100 euro per jaar en per wagen kunnen besparen<sup>8</sup>.

Ten derde, zou het one-waymodel zorgen voor een betere kwaliteit van de openbare ruimten, aangezien « een voertuig 95 % van de tijd stilstaat en heel wat ongebruikte voertuigen de openbare ruimte innemen, waardoor het moeilijk is een parkeerplaats te vinden in tal van woonwijken »<sup>9</sup>. « Openbare ruimten waar geen langparkeerders komen en die aangelegd worden op basis

En outre, « le one way permet aussi de combiner transports en commun et autopartage sur des trajets aller-retour (par exemple l'aller en début de soirée avec les transports en commun et le retour en autopartage en fin de soirée, quand le service de transports en commun est terminé). La connexion des stations d'autopartage aux transports en commun est donc un enjeu important pour les usagers utilisant le one way. »<sup>3</sup>. Le one way permettrait d'accélérer le nombre d'utilisateurs de carsharing. En effet, d'ici 2020, le Plan Iris II et l'arrêté du 21 mars 2013 projettent d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de carsharing, soit 2 % de la population bruxelloise. Sachant qu'actuellement les deux opérateurs aujourd'hui agréés disposeraient ensemble de 13.000 clients, il faudrait donc une progression de 92 % des utilisateurs en 5 ans pour atteindre ce seuil. A titre de comparaison, en termes d'objectif de clients en 2012, Londres avait atteint l'objectif de 2 % et Zürich celui de 6 %<sup>4</sup>. Le Gouvernement hollandais quant à lui, avait, à l'horizon 2010, « l'objectif d'atteindre 2 millions d'utilisateurs (soit près de 13 % de la population totale du pays). »<sup>5</sup>.

Deuxièmement, le poste budgétaire d'une voiture particulière dans les dépenses des ménages bruxellois étant porté en moyenne à 3.028 euros<sup>6</sup> par an, le one way en tant qu'incitant à l'utilisation du carsharing permettrait de réduire le coût de ce poste budgétaire important pour les ménages et in fine d'augmenter leur pouvoir d'achat. Dès lors, « si on peut répondre au besoin de mobilité de deux ménages en produisant une voiture partagée au lieu de deux voitures individuelles, c'est-à-dire à moindre coût, alors il y a un gain de productivité et donc une certaine croissance de l'activité économique. Les ménages pourront consommer plus de ce « service » de mobilité ou d'autres choses. »<sup>7</sup>. En effet, l'autopartage permettrait d'économiser jusqu'à 2.100 euros par an et par voiture pour un ménage<sup>8</sup>.

Troisièmement, ce modèle permettrait d'améliorer la qualité des espaces publics eu égard au fait « qu'un véhicule est immobilisé 95 % de son existence, cela fait beaucoup de véhicules inutilisés qui occupent l'espace public et rendent difficile la recherche d'un emplacement de stationnement dans beaucoup de quartiers résidentiels »<sup>9</sup>. En outre, « des espaces publics libérés des voitures ventouses et aménagés

<sup>3</sup> Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie en 6-t, bureau de recherche (2013), Enquête nationale sur l'autopartage, l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière, Rapport final de recherche, Paris, p. 60.

<sup>4</sup> DUFOUR, D. en ASPERGES, T. (2012) Nieuwe strategie autodelen Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aanvullende studie, p. 10.

<sup>5</sup> Atelier Parisien d'Urbanisme (2008), L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière, expériences à Paris, en France et à l'étranger, Paris, p. 8.

<sup>6</sup> [http://statbel.fgov.be/nl/binaries/HBS-TAB-2012-nl\\_tcm326-234029.xls](http://statbel.fgov.be/nl/binaries/HBS-TAB-2012-nl_tcm326-234029.xls)

<sup>7</sup> DEMAILLY D. en NOVEL A-S., Economie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique, Institut du développement durable et des relations internationales, Paris, p. 28.

<sup>8</sup> In l'Echo, Partager une voiture et économisez jusqu'à 2.100 euros par an, 4 oktober 2014, pp. 22-23.

<sup>9</sup> Macharis, C. et al. (2014), Stadsschriften : Mobiliteit en logistiek in Brussel. Brussel, p. 25.

<sup>3</sup> Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et 6-t, bureau de recherche (2013), Enquête nationale sur l'autopartage, l'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière, Rapport final de recherche, Paris, p. 60.

<sup>4</sup> DUFOUR, D. et ASPERGES, T. (2012), Le carsharing en Région de Bruxelles-Capitale, vers une nouvelle stratégie. Complément d'étude, p. 10.

<sup>5</sup> Atelier Parisien d'Urbanisme (2008), L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière, expériences à Paris, en France et à l'étranger, Paris, p. 8.

<sup>6</sup> [http://statbel.fgov.be/fr/binaries/HBS-TAB01-2012-fr\\_tcm326-234029.xls](http://statbel.fgov.be/fr/binaries/HBS-TAB01-2012-fr_tcm326-234029.xls)

<sup>7</sup> DEMAILLY D. et NOVEL, A-S., Economie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique, Institut du développement durable et des relations internationales, Paris, p. 28.

<sup>8</sup> In l'Echo, Partager une voiture et économisez jusqu'à 2.100 euros par an, 4 octobre 2014, pp. 22-23.

<sup>9</sup> MACHARIS, C. et al. (2014), Cahiers ubrains : Mobilité et logistiek à Bruxelles, Bruxelles, p. 25.

van de verwachtingen en behoeften van de verschillende bevolkingsgroepen vormen dan ook een noodzakelijke voorwaarde om de levenskwaliteit in de stad te verbeteren»<sup>10</sup>. Bovendien « zouden er in Brussel zo'n 750.000 parkeerplaatsen zijn »<sup>11</sup> waarvan 64 % (478.000) op de openbare weg en in garages van woongebouwen. Die plaatsen vormen « het maximale theoretische aanbod dat de Brusselaars kunnen gebruiken om hun voertuigen thuis te parkeren, buiten elke verplaatsing om. »<sup>12</sup>. Als we dat aanbod in verband brengen met de meerderjarige bevolking van het Brussels Gewest<sup>13</sup>, levert dit 0,56 parkeerplaats per inwoner op. Tegelijk bedraagt het autobezit 0,61. Er zou dus al een verzadiging van de beschikbare plaatsen zijn. In dat verband « zijn er in feite slechts twee opties als men enigszins meer openbare ruimte wil : ofwel het autobezit terugdringen ofwel extra parkeeraanbod buiten de openbare weg tot stand brengen. »<sup>14</sup>. De eerste oplossing noopt onder meer tot het uitwerken van formules voor autodelen, zoals het one-waymodel.

Ondanks de voordelen op ecologisch, sociaal en mobiliteitsvlak neemt autodelen nog steeds een marginale plaats in de verplaatsingsketen in Brussel in. Er zij op gewezen dat one way « de complementariteit met de andere vervoersmodi versterkt. In een keten van opeenvolgende verplaatsingen, maakt one way het autodelen mogelijk voor een traject en hoeft het voertuig niet terug naar de vertrekstandplaats te worden gebracht. »<sup>15</sup>.

Meer in het algemeen, zou de invoering van het one-waymodel de deeleconomie bevorderen, onder meer op het vlak van mobiliteit. Dat « zou nieuwe ruimte geven voor innovatie op het vlak van de ecologische transitie »<sup>16</sup>. Zo « zou one way het mogelijk maken om het gebruik van de wagen te verminderen tot het nuttige en dus minder te vervuilen. »<sup>17</sup>. De resolutie strekt ertoe dat type mobiliteitsaanbod nieuw leven in te blazen, de toegang voor alle gebruikers te vergemakkelijken en tegelijk complementariteit met het openbaar vervoer te behouden. Bovendien bestaat het autodelen volgens het one-waymodel al in heel wat buurlanden, zoals Frankrijk, Nederland en Duitsland.

en fonction des attentes et besoins des différentes catégories de la population constituent dès lors une condition nécessaire pour accroître la qualité de la vie en ville »<sup>10</sup>. De plus, « il y aurait à Bruxelles environ 750.000 places de stationnement »<sup>11</sup> dont 64 % des emplacements (478.000) se situent en voirie et en parkings de logements. Lesdites places constituent « l'offre théorique maximale que les Bruxellois sont en mesure d'utiliser pour stationner leurs véhicules à domiciles, c'est-à-dire en dehors de tout déplacement. »<sup>12</sup>. Sachant que si l'on rapporte cette offre à la Région bruxelloise<sup>13</sup> pour la population majeure cela nous donne 0.56 places/hab. Concomitamment, le taux de motorisation est de 0,61, il y aurait donc saturation des places disponibles. A cet égard, « Il n'y a en réalité que deux options si l'on veut pouvoir libérer quelque peu l'espace public : soit réduire le taux de motorisation, soit créer une offre de stationnement supplémentaire hors voirie. »<sup>14</sup>. La première solution appelle notamment à développer les formules d'autopartage, telle que celle du modèle one way.

Enfin, malgré ses atouts en termes écologiques, sociales et de mobilité, l'autopartage occupe une place encore marginale dans la chaîne des déplacements à Bruxelles. Il convient de noter que le one way « renforce la complémentarité avec les autres modes de transports. Dans une chaîne de déplacements successifs, elle permet d'utiliser l'autopartage pour un trajet sans se soucier de stationner le véhicule à son point de départ. »<sup>15</sup>.

Plus globalement, il convient de rappeler que l'instauration du one way favoriserait l'avènement de l'économie de partage, notamment en matière de mobilité. Cela « ouvrirait un nouvel espace d'innovation pour la transition écologique. »<sup>16</sup>. Ainsi, « le one way permet de réduire l'utilisation de la voiture au temps utile, et donc de moins polluer. »<sup>17</sup>. La présente résolution permettrait de dynamiser cette offre de mobilité, d'en faciliter l'accès à tous les usagers tout en maintenant une complémentarité avec les transports publics. De plus, on rencontre déjà le modèle de carsharing de type one way dans de nombreux pays limitrophes tels que la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

<sup>10</sup> Op. cit. Macharis C. et al. (2014), p. 25.

<sup>11</sup> LEBRUN, K. et al. (2014), Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : het vervoersaanbod in Brussel, Brussel, p. 35.

<sup>12</sup> Op. cit. LEBRUN, K. et al. (2014), p. 35.

<sup>13</sup> Cijfers op 1 januari 2010.

<sup>14</sup> Macharis, C. et al. (2014), Stadsschriften : Mobiliteit en logistiek in Brussel. Brussel, p. 26.

<sup>15</sup> Op. cit. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie en 6-t, bureau de recherche (2013), p. 59.

<sup>16</sup> EMAILLY D. en NOVEL A-S., Economie du partage: enjeux et opportunités pour la transition écologique, Institut du développement durable et des relations internationales, Paris, p. 21.

<sup>17</sup> Op. cit. Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie en 6-t, bureau de recherche (2013), p. 62.

<sup>10</sup> Opcit., MACHARIS, C. et al. (2014), p. 25.

<sup>11</sup> LEBRUN, K. et al. (2014), Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : L'offre de transport à Bruxelles, Bruxelles, p. 35.

<sup>12</sup> Opcit. LEBRUN, K. et al. (2014), p. 35.

<sup>13</sup> Chiffres en date du 1<sup>er</sup> janvier 2010

<sup>14</sup> MACHARIS, C. et al. (2014), Cahiers ubrains : Mobilité et logistique à Bruxelles, Bruxelles, p. 26.

<sup>15</sup> Opcit, Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie et 6-t, bureau de recherche (2013), p. 59.

<sup>16</sup> DEMAILLY D. et NOVEL, A-S., Economie du partage : enjeux et opportunités pour la transition écologique, Institut du développement durable et des relations internationales, Paris, p. 21.

<sup>17</sup> Opcit. Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie et 6-t, bureau de recherche (2013), p. 62.

Een recent onderzoek<sup>18</sup> dat werd uitgevoerd door het Franse onderzoeksbureau 6t en financieel gesteund werd door het Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME) heeft aangetoond dat autodelen volgens het one-waymodel zijn nut heeft en tevens complementair is met andere vervoersmodi.

Uit het onderzoek blijkt dat het autodelen met verplichte terugkeer naar de vertrekstandplaats, zoals thans in het Brussels Gewest bestaat, en het autodelen volgens het one-waymodel verschillende vormen zijn die complementair kunnen zijn. Het onderzoek beveelt een tariefintegratie tussen de verschillende formules van autodelen en met de andere vervoersmodi aan. De resolutie strekt ertoe om de complementariteit tussen de verschillende formules van autodelen tot stand te brengen en aldus bij te dragen tot het oplossen van de huidige mobiliteitsproblemen in het Brussels Gewest.

Une récente enquête<sup>18</sup> menée par le bureau de recherche français 6t et soutenu financièrement par l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME) a prouvé l'utilité du modèle de carsharing de type one way et ce en complémentarité à d'autres offres de déplacement.

L'enquête révèle que l'autopartage en boucle, tel que pratiqué à ce jour en Région bruxelloise, et le carsharing basé sur le modèle du one way sont des offres différentes qui peuvent être complémentaires. L'enquête préconise une intégration tarifaire entre les différentes offres de carsharing ainsi qu'avec les autres modes de transport. La présente résolution vise à permettre cette complémentarité en ce qui concerne les modes de carsharing afin de contribuer à résorber les problèmes de mobilité que nous connaissons en Région bruxelloise.

Vincent DE WOLF (F)  
Boris DILLIÈS (F)

<sup>18</sup> 6-t, onderzoeksbureau (2014), L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière?, Parijs.

<sup>18</sup> 6-t, bureau de recherche (2014), L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?, Paris.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### **betreffende de invoering van het one-waymodel voor gedeelde motorvoertuigen die gebruikmaken van voorbehouden parkeerplaatsen op de weg**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Iris 2-plan en de doelstellingen inzake het aanbod op het vlak van autodelen ;

Gelet op het vooralsnog geringe succes van het autodelen in het Brussels Gewest, niettegenstaande de in het Iris 2-plan en in het besluit van 21 maart 2013 bepaalde doelstellingen om te komen tot 25.000 autodelers ;

Overwegende dat artikel 4, § 4, van het besluit van de Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen de invoering van het one-waymodel in de weg staat ;

Overwegende dat de verplichting tot terugkeer naar de vertrekstandplaats onbetwistbaar een groot nadeel is voor de gebruikers ;

Overwegende dat het one-waymodel zou kunnen zorgen voor een snelle toename van het aantal gebruikers van autodelen ;

Overwegende dat het one-waymodel het mogelijk maakt om openbaar vervoer en autodelen te combineren op heen-en-weertrajecten ;

Overwegende dat het nodig is om, parallel met de doelstellingen inzake het inkrimpen van het wagenpark, te werken aan een nieuwe invulling van het gebruik van de wagen en dat het one-waymodel een van de geschikte tools daartoe is ;

Gelet op het verzoek van de werkgeversorganisatie BECI om het one-waymodel in te voeren om de aantrekkelijkheid van die vervoersmodus te verhogen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de regelgeving te wijzigen, te weten het besluit van de Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen, en aldus het one-waymodel in te voeren als nieuwe autodeelformule in het Brussels Gewest ;

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### **relative à l'instauration du modèle one way pour les véhicules à moteurs partagés utilisant des places de stationnement réservées en voirie**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant le Plan IRIS II et les objectifs fixés en matière d'offre de carsharing ;

Considérant la place encore marginale qu'occupe le carsharing en Région bruxelloise nonobstant l'objectif fixé au travers du Plan IRIS II et de l'arrêté du 21 mars 2013 qui projettent d'atteindre le seuil de 25.000 utilisateurs de carsharing ;

Considérant que l'article 4 § 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup> de l'arrêté du Gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés empêche l'instauration du modèle one way ;

Considérant que l'obligation de retour à la station de départ constitue incontestablement un inconvénient majeur pour les usagers ;

Considérant que le modèle one way permettrait d'accélérer le nombre d'utilisateurs de carsharing ;

Considérant que le modèle one way, sur des trajets aller-retour, permet de combiner les transports publics d'une part et l'autopartage d'autre part ;

Considérant la nécessité de développer parallèlement aux objectifs de diminution du parc automobile une nouvelle conception des véhicules et que le modèle one way est un des outils aptes à y répondre ;

Considérant la demande de la fédération patronale BECI d'introduire le one way afin d'augmenter l'attractivité de ce mode de transport ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de modifier la Réglementation à savoir l'arrêté du Gouvernement du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés afin d'instaurer le modèle one way en tant que nouvelle offre de carsharing en Région bruxelloise ;

- het Parlement op de hoogte te houden van de follow-up van die wijziging en de invoering van voornoemd systeem.

- de tenir informé le Parlement du suivi de cette modification et de l'instauration dudit modèle.

Vincent DE WOLF (F)  
Boris DILLIÈS (F)