

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

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

7 MARS 2016

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant modification de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'ordonnance de 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysse, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Hervé Doyen, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Autres membres* : MM. Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, Youssef Handichi, Mme Cielte Van Achter.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-303/1 – 2014 -2015 : Projet d'ordonnance.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

7 MAART 2016

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**tot wijziging van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysse, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Hervé Doyen, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva, Bruno De Lille.

*Andere leden* : De heren Emmanuel De Bock, Vincent De Wolf, Youssef Handichi, mevr. Cielte Van Achter.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-303/1 – 2014/2015 : Ontwerp van ordonnantie.

## I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

Le ministre explique d'emblée que le présent projet d'ordonnance n'a d'autre objectif que de permettre l'adoption d'un nouvel arrêté introduisant le système de *carsharing* en *free floating*.

Du point de vue de la procédure, il n'aura pas échappé aux membres de la commission que l'avant-projet comportait 18 articles, et visait à modifier sur plusieurs points l'ordonnance relative au stationnement. Mais étant donné que certains points ne font pas encore consensus, et qu'il faut encore un certain temps de maturation pour arriver à mettre d'accord tous les partenaires de la majorité sur la réforme cette ordonnance, le gouvernement a décidé de se limiter aux deux seuls articles qui permettent d'accorder des cartes de dérogation régionales afin de pouvoir mettre en place un système de *carsharing* en libre service intégral (*free floating*). En effet, le secteur est en demande et le gouvernement n'a pas voulu attendre un consensus global pour pouvoir avancer.

Le projet d'ordonnance qui est présenté ici est donc très limité. Le seul article qui va changer, dans l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, est celui qui instaure une carte de dérogation régionale, laquelle ne sera pas délivrée par les communes, mais bien par l'agence de stationnement, ce qui devra permettre d'organiser le *carsharing*.

L'arrêté d'exécution créant le règlement du *carsharing* a déjà été approuvé en première lecture par le gouvernement, et comprend trois chapitres :

- le premier chapitre comprend certaines dispositions générales ;
- le deuxième chapitre traite du système d'autopartage avec des places réservées : c'est le système connu aujourd'hui sous le nom de « Cambio » ; on ne change rien à ce système ;
- le troisième chapitre met en place le système d'autopartage en *free floating*, nécessitant l'utilisation d'une carte régionale de stationnement. Le ministre estime qu'il s'agit d'un système d'avenir. On n'a plus besoin, pour ce système, de places de stationnement réservées comme pour Cambio. Une des conditions pour qu'un opérateur privé puisse être agréé et recevoir des cartes de dérogation, c'est que l'exploitant ait un accord avec un exploitant de parking (public ou privé), portant sur minimum dix places de stationnement hors voirie situées sur le territoire de quatre communes au moins.

Pour l'instant, le gouvernement n'a pas prévu de système « *one way* » : en effet, ce système demande beaucoup plus

## I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

De minister zegt dat dit ontwerp van ordonnantie enkel dient om de goedkeuring mogelijk te maken van een nieuw besluit tot organisatie van *carsharing* in de vorm van *free floating*.

De commissieleden zullen, op het vlak van de procedure, wel gemerkt hebben dat het voorontwerp 18 artikelen telde en ertoe strekte de parkeerordonnantie op verschillende punten te wijzigen. Maar aangezien bepaalde punten nog niet tot een consensus geleid hebben en er nog wat werk aan de winkel is om alle meerderheidspartners te bewerken en te overtuigen van het nut van deze ordonnantie, heeft de regering beslist om het te houden bij die twee artikelen welke de gewestelijke vrijstellingskaarten invoeren om *carsharing* in de vorm van *free floating* te kunnen organiseren. De sector is vragende partij en de regering heeft niet willen wachten op een ruimere consensus om vooruitgang te boeken.

Het voorliggende ontwerp van ordonnantie is dus zeer beperkt. Het enige artikel dat zal veranderen in de ordonnantie van 22 maart 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, is het artikel dat de vrijstellingskaarten invoert. De kaart zal niet door gemeenten maar door het parkeeragentschap uitgereikt worden, wat *carsharing* mogelijk moet maken.

Het uitvoeringsbesluit met het reglement van de *carsharing* is al door de regering in eerste lezing goedgekeurd en omvat drie hoofdstukken:

- het eerste hoofdstuk bevat enkel algemene bepalingen;
- het tweede hoofdstuk gaat over het systeem van autodelen met gereserveerde plaatsen: dat is het systeem dat vandaag bekend is onder de naam « Cambio »; aan dat systeem wordt niets veranderd;
- het derde hoofdstuk voert de *free floating* in, waarbij een gewestelijke parkeerkaart vereist is. De minister meent dat dit de toekomst is. Men heeft geen voorbehouden parkeerplaatsen meer nodig zoals voor Cambio. Een van de voorwaarden om een privéoperator te erkennen en hem vrijstellingskaarten te geven, is dat de exploitant een akkoord heeft met een exploitant van een (openbare of private) parkeerruimte, met minimum tien plaatsen buiten de openbare weg, op het grondgebied van minimum vier gemeenten.

Voor het ogenblik, heeft de regering nog niet voorzien in een systeem « *one way* »: dat vraagt immers veel meer

de stations supplémentaires. Mais le gouvernement n'exclut pas d'instaurer un jour ce système *one way*, en le combinant avec un système de voitures électriques et de bornes de rechargement.

Comment fonctionnera ce *carsharing* en *free floating* ? Il faudra d'abord, pour l'utilisateur, souscrire à un abonnement. L'utilisateur paiera ensuite à la minute d'utilisation : il s'agit, si on compare avec d'autres systèmes existants, d'environ 24 eurocents à la minute. Il est également prévu un écoscore : en effet, les voitures mises à la disposition du public devront être les moins polluantes possible. Le règlement prévoit un écoscore de maximum 64 pour un véhicule individuel et 72 pour un véhicule familial. À terme, il faudra que toute la flotte de *carsharing* devienne à 100 % électrique. Mais comme cela n'est pas possible actuellement, on s'adaptera à ce qui est possible immédiatement. Par ailleurs, il n'y aura pas de publicité sur les voitures. Enfin, comme pour *Cambio*, il faudra une offre combinée d'autopartage avec la STIB. Le règlement prévoit également une série de sanctions en cas de non respect des règles.

La grande partie de ce qui vient d'être d'exposé sera réglé par un arrêté du gouvernement. Mais pour pouvoir prendre cet arrêté, il est nécessaire de modifier l'ordonnance du 22 janvier 2009 afin de pouvoir délivrer des cartes de stationnement régionales.

Pourquoi le gouvernement veut-il instaurer un système pareil ? Le ministre estime que dans une ville moderne, le *carsharing* est un avantage indéniable. On constate aujourd'hui que les voitures individuelles sont inutilisées 95 % du temps : elles ne roulent pas mais sont en stationnement. Le ministre affirme ne pas être contre la voiture, mais il faut donner la possibilité aux gens de disposer d'une voiture quand ils en ont besoin. En d'autres termes, ce système sera bon pour l'environnement, pour la convivialité ainsi que pour la mobilité, et il estime que cela va augmenter le bien-être dans la ville.

Au niveau des délais, le cadre légal devrait être fixé avant l'été, afin que le système de *free floating* soit mis en place à Bruxelles dès l'automne.

## II. Discussion générale

M. Vincent De Wolf signale que le groupe MR votera en faveur de ce projet d'ordonnance. L'orateur rappelle néanmoins que son groupe avait déposé deux propositions de résolution allant exactement dans le même sens (doc. n<sup>os</sup> A-90/1 et A-91/1). Mais il y a un an, la majorité a voté contre. L'orateur trouve cela regrettable. Il constate que maintenant, par arrêté, le ministre va mettre en place ce que le groupe MR avait proposé il y a un an.

extra stations. Maar de regering sluit niet uit dat op een dag een systeem "one way" ingevoerd wordt in combinatie met een systeem van elektrische wagens en laadpalen.

Hoe zal *free floating* werken? De gebruiker zal een abonnement moeten hebben. Daarna betaalt hij per minuut gebruik: in vergelijking met andere systemen, gaat het over ongeveer 24 eurocent/minuut. Er komt ook een milieuscore: de voertuigen zullen voor het publiek zo weinig mogelijk mogen vervuilen. Het reglement voorziet in een milieuscore van maximum 64 voor een individueel voertuig en 72 voor een gezinsvoertuig. Op termijn, moet de ganse *carsharing*vloot 100% elektrisch worden. Dat is nu nog niet mogelijk, maar men zal doen wat nu al mogelijk is. Er zal ook geen reclame op de voertuigen aangebracht worden. Zoals voor *Cambio*, moet er een gecombineerd aanbod met de MIVB mogelijk zijn. Het reglement voorziet ook in een aantal straffen voor wie de regels met voeten treedt.

Het grootste deel van wat er net gezegd is, zal in een uitvoeringsbesluit van de regering geregeld worden. Maar om dat besluit te kunnen nemen, moet de ordonnantie van 22 januari 2009 gewijzigd worden om de gewestelijke vrijstellingskaarten te kunnen afgeven.

Waarom wil de regering dergelijk systeem? De minister meent dat, in een moderne stad, *carsharing* een niet te ontkennen voordeel is. Men ziet vandaag dat 95% van de individuele voertuigen niet gebruikt wordt: ze rijden niet maar staan geparkeerd. De minister is niet tegen de auto gekant, maar de mensen moeten de mogelijkheid hebben om een voertuig te gebruiken wanneer zij het nodig hebben. Met andere woorden, het systeem is goed voor het milieu en de mobiliteit. Het leven in de stad kan er alleen maar wel bij varen.

De termijnen zullen voor de zomer wettelijk geregeld worden opdat *free floating* vanaf het najaar in Brussel een feit is.

## II. Algemene bespreking

De heer Vincent De Wolf zegt dat de MR-fractie dit ontwerp van ordonnantie zal goedkeuren. De spreker herinnert er wel aan dat zijn fractie twee voorstellen van resolutie heeft ingediend die hetzelfde nastreven (stuk nr. A-90/1 en 91/1). Maar een jaar geleden, heeft de meerderheid die verworpen. De spreker betreurt dat. Hij stelt vandaag vast dat de minister via een besluit zal invoeren wat de MR-fractie een jaar geleden heeft voorgesteld.

M. Bruno De Lille renvoie au débat qui avait eu lieu au moment de la discussion des deux propositions de résolution dont vient de parler M. Vincent De Wolf. L'intervenant avait dit tout le mal qu'il pensait de cette fausse bonne idée (voir doc. n° A-91/2, page 4). En effet, le diable se trouve dans les petits détails. Rien ne prouve que ce système va diminuer la pression automobile. On sait que l'autopartage simple, de type Cambio, diminue la pression automobile en ville, mais pas le système d'autopartage en libre service intégral (*free-floating*). Les expériences à l'étranger montrent au contraire que les gens vont davantage prendre les automobiles en libre service pour de toutes petites distances, et cela en concurrence avec les taxis et les transports en commun, au détriment des modes actifs. L'orateur se réfère à des exemples qu'il tire de l'expérience de Paris ou d'Amsterdam, où la commission s'est rendue récemment. La Ville d'Amsterdam est revenue de ce système d'autopartage. Aujourd'hui, il existe des systèmes d'achat groupé de voitures, ainsi que des voitures électriques en libre partage, mais en très faible proportion. Donc, lorsque le ministre dit que le système qu'il compte instaurer est bon pour l'environnement et pour la mobilité, l'intervenant a d'énormes doutes. Il faudrait que le ministre puisse le prouver.

Pour toutes ces raisons, le groupe Groen votera contre ce projet d'ordonnance. Par ailleurs, l'intervenant estime que cela fait un an et demi que le ministre a reporté la mise en oeuvre de l'ordonnance stationnement, tout cela pour rien.

M. Ridouane Chahid se réjouit au nom du groupe PS de ce projet d'ordonnance. Il rappelle que son groupe n'avait pas suivi le MR lors de la discussion de ses propositions de résolution, précisément parce que le ministre travaillait déjà sur ce sujet. Le gouvernement apporte aujourd'hui une solution qui permettra aux Bruxellois d'avoir une alternative pour les petites distances. La pression automobile dont parle M. Bruno De Lille est le fait surtout de voitures provenant de l'extérieur, et pas nécessairement de l'intérieur. L'intervenant regrette néanmoins que dans l'exposé des motifs, la notion d'autopartage en libre service n'ait pas été suffisamment explicitée.

Le président lui répond que le rapport sera suffisamment explicite à ce sujet.

Mme Cieltje Van Achter regrette également que l'exposé des motifs du projet d'ordonnance soit à ce point éloigné des discussions de ce jour. L'oratrice s'est déjà exprimée sur le sujet du *free floating* et elle renvoie à ce qu'elle en a déjà dit il y a un an (cf. doc. n° A-91/2, page 4). Le groupe N-VA soutient les initiatives innovantes comme le *free floating*, mais l'oratrice aurait souhaité que le ministre présente des comparaisons chiffrées avec d'autres villes ou d'autres régions. Il serait intéressant d'avoir une idée de la manière dont la pression automobile diminue ou de la manière dont l'intermodalité avec les transports en commun s'organise en mettant en place un tel système.

De heer Bruno De Lille verwijst naar het debat dat gevoerd werd tijdens de bespreking van de twee voorstellen van resolutie waar de heer Vincent De Wolf net naar verwezen heeft. De spreker heeft toen dat slechte goede idee met de grond gelijkemaakt (zie stuk A-91/2, blz. 4). Het venijn zit immers in de details. Er is geen enkel bewijs dat het systeem het autoverkeer in de stad zal terugschroeven. Het gewone autodelen zoals Cambio vermindert de druk van het autoverkeer in de stad, maar *free floating* doet dat niet. Experimenten in het buitenland tonen zelfs aan dat mensen de *free floating*voertuigen vaker gaan gebruiken voor heel kleine verplaatsingen ten nadele van de taxi's en het openbaar vervoer en de actieve modi. De spreker verwijst naar voorbeelden in Parijs en Amsterdam, waar de commissie onlangs naartoe geweest is. Amsterdam houdt dat systeem van autodelen inmiddels voor bekeken. Vandaag bestaan er systemen voor groepsaankopen van voertuigen, alsook elektrische deelvoertuigen online, maar in zeer kleine mate. Wanneer de minister zegt dat het systeem dat hij van plan is in te voeren, goed is voor het leefmilieu en de mobiliteit, krijgt de spreker grote twijfels. De minister zou dat moeten kunnen bewijzen.

Om die redenen, zal de Groen-fractie tegen het ontwerp van ordonnantie stemmen. Voorts vindt de spreker dat de minister anderhalf jaar geleden de inwerkingtreding van de parkeerordonnantie heeft uitgesteld. Een maat voor niets.

De heer Ridouane Chahid is namens de PS-fractie ingenomen met het ontwerp van ordonnantie. Hij herinnert eraan dat zijn fractie de MR niet had gevolgd tijdens de bespreking van haar voorstellen van resolutie, precies omdat de minister daar al aan werkte. De regering komt vandaag met een oplossing die de Brusselaars een alternatief biedt voor de kleine afstanden. De autodruk waarvan de heer Bruno De Lille spreekt, komt vooral van wagens die van buiten en niet noodzakelijk van binnen het Gewest komen. De spreker betreurt evenwel dat het begrip "free floating" niet voldoende verduidelijkt wordt in de memorie van toelichting.

De voorzitter antwoordt dat het verslag daar voldoende duidelijk over zal zijn.

Mevrouw Cieltje Van Achter betreurt eveneens dat de memorie van toelichting van het ontwerp van ordonnantie en de besprekingen van vandaag dermate divergeren. De spreekster heeft zich al uitgesproken over *free floating* en verwijst naar wat ze een jaar geleden heeft gezegd (cf. gedrukt stuk nr. A91/2, blz. 4). De N-VA-fractie steunt innoverende initiatieven zoals *free floating*, maar de spreekster had liever dat de minister cijfervergelijkingen maakt met andere steden of regio's. Het zou interessant zijn om een idee te hebben van de manier waarop de autodruk afneemt of waarop de intermodaliteit met het openbaar vervoer wordt georganiseerd wanneer een

Par ailleurs, l'oratrice pose la question des *data open source* : en effet, il faudrait obliger les opérateurs privés de *carsharing* à transmettre leurs données, afin que les gens puissent savoir en temps réel depuis leur tablette ou leur smartphone s'ils doivent utiliser la voiture ou les transports en commun pour se rendre le plus rapidement à leur destination.

Enfin, en ce qui concerne l'ordonnance stationnement proprement dite, le ministre avait dit au début de la législature qu'il allait se concerter avec les 19 échevins de la mobilité. Or, deux ans après les élections, il n'y a toujours pas d'avancée à ce sujet. L'oratrice trouve cela regrettable.

M. Hervé Doyen est intrigué de voir que l'avant-projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat comportait bien plus d'articles.

Le ministre rappelle qu'il a déjà expliqué la raison pour laquelle le projet comporte moins d'articles que l'avant-projet. En effet, pour réformer l'ordonnance stationnement, cela prend beaucoup plus de temps pour se mettre d'accord. Il faut que les différents points de vue prennent le temps de cristalliser. Donc le gouvernement a décidé de soumettre au Parlement les articles qui font déjà consensus, et qui permettent dès aujourd'hui de créer des cartes de stationnement régionales afin de pouvoir instaurer le *carsharing* en *free floating*.

M. Hervé Doyen demande si ce texte porte modification du plan régional de stationnement.

Le ministre répond par la négative.

Mme Céline Delforge n'a rien lu dans l'exposé des motifs qui traduit l'intention du ministre d'introduire l'autopartage en *free floating*. La députée juge étrange que le ministre préconise, pour améliorer la mobilité à Bruxelles, d'apporter comme réponse la voiture ! La députée renvoie à son intervention dans le cadre de la discussion de la proposition de résolution sur le modèle *one way* (cf. doc n° A-90/2, page 4) : elle s'y référerait à une évaluation du système Autolib' à Paris. Cette étude montrait que le profil type des utilisateurs d'Autolib' sont des hommes âgés de 25 à 49 ans. Cela est très interpellant. Sur un blog d'utilisateurs du service Autolib', on peut lire que « ce service est cher, certes, mais qu'il permet d'utiliser moins sa propre voiture, qu'il permet d'économiser son carburant, et que, au moins, il n'y a plus de stress à trouver une place de stationnement ». C'est quand même interpellant ! La députée estime qu'avec ce service d'autopartage en libre service, on ne s'adresse pas aux ménages bruxellois, mais bien aux cadres d'entreprise. Le but de ce système, c'est de continuer à rouler en voiture sans problème. On développe ce système pour des gens qu'il faudrait plutôt encourager à emprunter les transports en commun. En plus, ce système, comme l'a fait remarquer M.

dergelijk systeem wordt ingevoerd.

Voorts snijdt de spreker de kwestie van de *data open source* aan: de privéoperatoren van *carsharing* zouden er immers toe verplicht moeten worden hun gegevens door te geven, opdat de mensen op hun tablet of smartphone in reële tijd kunnen weten of ze de wagen dan wel het openbaar vervoer moeten gebruiken om zo snel mogelijk op hun bestemming te geraken.

Wat, tot slot, de eigenlijke parkeerordonnantie betreft, had de minister bij het begin van de zittingsperiode verklaard dat hij overleg zou plegen met de 19 schepenen bevoegd voor mobiliteit. Twee jaar na de verkiezingen, trappelt hij nog steeds ter plaatse. De spreker vindt dat bedroevend.

Het intrigeert de heer Hervé Doyen dat het voorontwerp dat om advies aan de Raad van State werd voorgelegd, meer artikelen bevatte.

De minister herinnert eraan dat hij al heeft uitgelegd waarom het ontwerp minder artikelen bevat dan het voorontwerp. Om de parkeerordonnantie te wijzigen, kost het immers veel meer tijd om het eens te geraken. De verschillende standpunten moeten rijpen. Bijgevolg heeft de regering beslist om de artikelen waarover al een consensus bestaat, voor te leggen aan het Parlement, want ze maken het nu al mogelijk om gewestelijke parkeerkaarten aan te maken, teneinde *carsharing* en *free floating* te kunnen implementeren.

De heer Hervé Doyen vraagt of deze tekst het gewestelijk parkeerplan wijzigt.

De minister antwoordt ontkennend.

Mevrouw Céline Delforge heeft in de memorie van toelichting niets gelezen over het voornemen van de minister om *carsharing* in de vorm van *free floating* in te voeren. De volksvertegenwoordigster vindt het vreemd dat de minister de wagen voorstelt als oplossing om de mobiliteit in Brussel te verbeteren! De volksvertegenwoordigster verwijst naar haar betoog tijdens de bespreking van het voorstel van resolutie over de *one way* (cf. gedrukt stuk nr. A-90/2, blz. 4): ze verwees er naar een evaluatie van het Autolib'-systeem in Parijs. Die studie toont aan dat de standaardgebruikers van Autolib' mannen tussen 25 en 49 jaar zijn. Dat roept vragen op. Op een blog van gebruikers van de dienst Autolib' staat dat de dienst duur is, maar het mogelijk maakt om de eigen wagen minder te gebruiken en brandstof te besparen en dat er tenminste geen stress is om een parkeerplaats te vinden. Dat is toch eigenaardig! De volksvertegenwoordigster vindt dat *free floating* niet bestemd is voor de Brusselse gezinnen, maar voor kaderleden van bedrijven. Het systeem is opgezet om probleemloos met de wagen te kunnen blijven rijden. Het systeem wordt ontwikkeld voor mensen die veeleer

Bruno De Lille, entre en concurrence avec le secteur des taxis. Pour toutes ces raisons, le groupe Ecolo votera contre cette législation qui veut remplacer la voiture par la voiture.

M. Marc-Jean Ghysse rappelle à Mme Céline Delforge qu'il y a 60 ans, on allait avec son cheval de Forest jusque dans le centre de Bruxelles pour participer à la foire des maraîchers, on vivait des propres légumes que l'on faisait pousser, et on ne partait pas en vacances à des milliers de kilomètres d'ici. Le monde a évolué. Le groupe Ecolo semble vouloir retourner en arrière en menant une politique anti-voitures. Il est étonné de constater que le concept de « voiture partagée » ne va pas dans le bon sens pour Ecolo. Mais si on continue à mener une politique anti-voitures qui bloque tout, au lieu de mener une politique équilibrée comme celle que mène le gouvernement, on risque vraiment de braquer les habitants.

M. Marc Loewenstein marque sa satisfaction, au nom du groupe DéFI sur la mise en place de ce système d'autopartage en *free floating*. On en a déjà débattu. L'arrêté qui met ce système en place sera bientôt adopté, ce qui est une bonne chose. Mais il faut veiller à ce que tous les quartiers de la Région soient bien desservis par ce système en *free floating*. Vu que l'arrêté ne sera, par définition, pas débattu au Parlement, il demande au Ministre qu'il en soit tenu compte dans le système mis en place.

Par ailleurs, ce projet d'ordonnance permettra au gouvernement de délivrer les cartes de dérogation valables sur plusieurs communes. Mais pour que les communes puissent réguler correctement le stationnement sur leur territoire, il faudra les informer du nombre de cartes de dérogation octroyées. Comment le gouvernement prévoit-il sa communication avec les communes sur les cartes de dérogation octroyées par l'Agence ?

Enfin, le projet parle de cartes de dérogation « qui s'appliquent sur le territoire de plusieurs communes ». De quel type de cartes de dérogation délivré par l'Agence de stationnement s'agira-t-il ? De cartes qui couvrent le territoire de toute la Région ou, par exemple, de simplement deux communes ? Il faudrait dans ce cas que les communes puissent donner leur avis, voire plus que leur avis, lors de la délivrance de ce genre de carte. Comment déterminera-t-on qui délivre quoi ?

M. Paul Delva s'associe à la question de M. Marc Loewenstein en demandant si l'intention du gouvernement est bien de faire délivrer des cartes de dérogation via l'Agence régionale de stationnement uniquement pour le système du *free floating*, et de laisser aux communes le soin de délivrer des cartes valables sur le territoire de plusieurs communes, par exemple lorsque des rues traversent le territoire de plusieurs communes : est-ce bien cela ?

aangemoedigd zouden moeten worden om het openbaar vervoer te gebruiken. Bovendien concurreert het systeem, zoals de heer Bruno De Lille heeft opgemerkt, met de taxisector. Om al die redenen, zal de Ecolo-fractie tegen het ontwerp stemmen, want het wil de wagen vervangen door de wagen.

De heer Marc-Jean Ghysse wijst mevrouw Céline Delforge erop dat men 60 jaar geleden te paard van Vorst tot in het centrum van Brussel naar de groentemarkt reed, van de groenten leefde die men zelf teelde en niet duizenden kilometers ver op vakantie ging. De wereld is veranderd. De Ecolo-fractie lijkt te willen terugkeren naar vroeger met een antiwagenbeleid. Het is verbazend vast te stellen dat het begrip “gedeelde wagen” niet in de goede richting gaat volgens Ecolo. Als men blijft een antiwagenbeleid voeren dat alles blokkeert in plaats van een evenwichtig beleid zoals dat van de regering, bestaat echt het gevaar dat de inwoners het welletjes vinden.

De heer Marc Loewenstein is namens de DéFI-fractie tevreden over de invoering van het autodelen in de vorm van *free floating*. Men heeft dat al besproken. Het besluit dat het systeem invoert, zal binnenkort worden aangenomen. Dat is een goede zaak. Men moet er evenwel op toezien dat alle wijken van het Gewest goed bediend worden door de *free floating*. Aangezien het besluit per definitie niet in het Parlement zal worden besproken, vraagt hij de minister om daarmee rekening te houden wanneer het systeem wordt ingevoerd.

Voorts zal het ontwerp van ordonnantie ervoor zorgen dat de regering vrijstellingskaarten kan afgeven die in verschillende gemeenten geldig zijn. Opdat de gemeenten het parkeren op hun grondgebied correct kunnen reguleren, moeten ze worden ingelicht over het toegekende aantal vrijstellingskaarten. Hoe zal de regering met de gemeenten communiceren inzake de vrijstellingskaarten uitgereikt door het Parkeeragentschap.

In het ontwerp, is sprake van “vrijstellingskaarten die gelden op het grondgebied van meer dan één gemeente”. Wat zal het type vrijstellingskaart zijn dat door het Parkeeragentschap zal worden afgegeven? Gaat het om kaarten die geldig zijn op het hele gewestelijk grondgebied of bijvoorbeeld in twee gemeenten? In dat geval, zouden de gemeenten hun advies, en zelfs meer dan dat, moeten kunnen geven bij de afgifte van dat soort kaart. Hoe zal men bepalen wie wat uitreikt?

De heer Paul Delva schaarft zich achter de vraag van de heer Marc Loewenstein en vraagt of de regering wel degelijk van plan is om enkel voor het *free floating-systeem* vrijstellingskaarten te laten afgeven via het Gewestelijk Parkeeragentschap en het aan de gemeenten over te laten om vrijstellingskaarten af te geven die geldig zijn op het grondgebied van verschillende gemeenten, bijvoorbeeld wanneer straten op het grondgebied van

M. Hervé Doyen s'inscrit dans l'intervention de M. Paul Delva : ce projet introduit une considération générale disant que le gouvernement peut prévoir des cartes de dérogation qui s'appliquent sur le territoire de plusieurs communes, mais sans préciser davantage. Or les communes délivrent habituellement des cartes de riverains. L'orateur voudrait juste être sûr que la répartition de compétence pour la délivrance des cartes de dérogation par les communes et par la Région sera bien régulée. Qu'en est-il par exemple des cartes de dérogation pour les enseignants ? Il serait logique que ce soit à l'Agence régionale de stationnement de les délivrer. Mais pas les cartes de riverains. Il faudrait que les communes gardent la prérogative de délivrer des cartes qui seraient du ressort exclusif des communes.

Le ministre Pascal Smet rappelle que ce qui est en jeu ici, c'est de créer le cadre légal pour l'arrêté permettant l'organisation du *carsharing* en libre service.

Les questions que pose M. Hervé Doyen ont avoir avec un autre règlement, qui sera pris ultérieurement. Ici on prévoit la possibilité juridique de pouvoir délivrer des cartes de dérogation régionales.

Il faut bien analyser la situation : il y a en ce moment beaucoup de voitures privées qui occupent l'espace public. 95 % des voitures individuelles sont inutilisées. C'est la raison pour laquelle le gouvernement promeut un modèle d'autopartage. Comme à Amsterdam, on peut avoir des voitures collectives que les gens achètent ensemble, mais ce n'est pas l'enjeu ici. On observe un changement dans la nouvelle génération : les gens utilisent parfois la voiture, quand ils en ont besoin, mais il ne faut pas les forcer à acheter une voiture individuelle pour les rares fois qu'ils vont l'utiliser.

Le ministre rappelle que le système Cambio, c'est lui-même ainsi que son prédécesseur, M. Robert Delathouwer, qui l'ont promu. Comme on l'a observé dans d'autres villes, lorsque l'autopartage en libre service (*free floating*) est mis en place, les abonnements pour le système traditionnel (Cambio) vont augmenter. En effet, les gens vont plutôt utiliser Cambio pour les grandes distances, ou pour un temps plus long, tandis qu'ils utiliseront plutôt l'autopartage en *free floating* pour de plus petites distances. En ce qui concerne le profil des utilisateurs, on a en effet remarqué que 31 % des utilisateurs sont des femmes, alors que 2/3 des utilisateurs sont de hommes. En ce qui concerne la tranche d'âge, 13 % des utilisateurs ont entre 18 et 25 ans, 20 % ont entre 26 et 30 ans, 19 % ont entre 31 et 35 ans, 15 % ont entre 36 et 40 ans, 24 % ont entre 41 et 50 ans et 9 % ont plus de 51 ans. On remarque également que 22 % des utilisateurs de ce système ont des enfants.

meerdere gemeenten lopen: heeft hij dat goed begrepen?

De heer Hervé Doyen is het eens met de heer Paul Delva: dit ontwerp voert een algemene beschouwing in, te weten dat de regering kan voorzien in vrijstellingskaarten die op het grondgebied van verscheidene gemeenten gelden, maar zonder verdere verduidelijking. Nu verstrekken de gemeenten gewoonlijk kaarten voor de buurtbewoners. De spreker wenst enkel zeker te zijn dat de verdeling van de bevoegdheid voor het verstrekken van de vrijstellingskaarten door de gemeenten en het Gewest goed geregeld is. Hoe staat het bijvoorbeeld met de vrijstellingskaarten voor de leerkrachten? Het zou logisch zijn dat het Gewestelijk Parkeeragentschap ze verstrekt. Dat geldt niet voor de kaarten voor de buurtbewoners. De gemeenten zouden het voorrecht moeten behouden om kaarten te verstrekken die exclusief onder de gemeenten ressorteren.

Minister Pascal Smet herinnert aan waar het hier om gaat: zorgen voor een wettelijk kader voor het besluit dat de organisatie van *free floating carsharing* mogelijk maakt.

De vragen die de heer Doyen stelt hebben te maken met een andere verordening, die later zal komen. Hier voorziet men in de juridische mogelijkheid om gewestelijke vrijstellingskaarten te verstrekken.

De situatie moet grondig onderzocht worden: op dit moment, zijn er veel privéwagens die de openbare ruimte in beslag nemen. Zowat 95% van de individuele wagens worden niet gebruikt. Om die reden, bevordert de regering een *carsharing*model. Net als in Amsterdam, kan men collectieve wagens hebben die de mensen samen aankopen, maar dat wordt hier niet besproken. Bij de nieuwe generatie, merkt men een mentaliteitswijziging: de mensen gebruiken soms de auto, als zij hem nodig hebben, maar zij mogen niet worden verplicht om een individuele auto te kopen om hem slechts zelden te gebruiken.

De minister herinnert eraan dat hijzelf en ook zijn voorganger, de heer Robert Delathouwer, het Cambio-systeem hebben bevorderd. Zoals werd vastgesteld in andere steden, gaan de abonnementen voor het traditioneel systeem (Cambio) toenemen wanneer *free floating carsharing* wordt ingevoerd. De mensen gaan immers eerder gebruik maken van Cambio voor lange afstanden, of voor langere tijd, terwijl zij eerder gebruik zullen maken van *free floating* voor kortere afstanden. Wat het gebruikersprofiel betreft, heeft men gezien dat 31% van de gebruikers vrouwen zijn, en 2/3 mannen. Wat de leeftijd betreft, zijn 13% van de gebruikers tussen 18 en 25 jaar oud, 20% tussen 26 en 30, 19% tussen 31 en 35, 15% tussen 36 en 40, 24% tussen 41 en 50 en 9% ouder dan 51. Tevens stelt men vast dat 22% van de gebruikers kinderen hebben.

Parallèlement à ce système de *carsharing*, le gouvernement va aussi développer les transports en commun, en investissant dans les dix prochaines années la somme importante de 5,2 milliards pour construire le métro, prolonger des lignes de tram, acheter des nouveaux bus, etc. Le gouvernement investit également dans les pistes cyclables, dans les sites propres, etc. Pour résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles, il s'agit de prendre plusieurs mesures qui, combinées entre elles, vont arriver à solutionner les problèmes d'engorgement. Le ministre n'a jamais dit que la seule solution à l'engorgement par la voiture était la voiture.

Peut-on garantir que le système sera opérationnel partout en ville ? Non, car ce sera un système privé, qui dépendra nécessairement des besoins des Bruxellois. Mais ce système pourra compléter l'offre en fonction des besoins : dans certains quartiers éloignés du centre-ville, on n'arrivera jamais à un système de transports en commun aussi maillé qu'on le voudrait. Par exemple à Uccle, ce système pourrait très bien être complémentaire aux transports en commun. Les études montrent que les utilisateurs de *free-floating* utilisent davantage les transports en commun et ont moins recours à leur voiture privée.

Le système en lui-même est assez simple : chaque voiture aura une carte de dérogation régionale qui lui permettra de stationner à l'endroit où elle se trouve. C'est la raison pour laquelle il faut que des places de parking hors voirie soient également incluses dans le système de *free floating*. Ce qui est sûr, c'est qu'il y aura moins de pression sur le stationnement.

En réponse à la question de Mme Cieltje Van Achter sur l'*open data*, le ministre répond que le règlement du gouvernement prévoit que les opérateurs devront partager leurs données.

M. Bruno De Lille réagit aux propos du ministre citant des études donnant un regard positif sur le *carsharing* en *free floating*. Le député rappelle que la commission régionale de mobilité (CRM), lors de sa séance du 23 novembre 2015, s'est penchée sur ce sujet et a examiné les différents systèmes de *carsharing*. Elle en tire comme conclusion que chaque système a des impacts différents. En ce qui concerne le *free floating*, la CRM demande, « avant d'autoriser ce système et de lui accorder des avantages comme l'octroi de cartes de dérogation, que soient évalués plus précisément ces impacts en regard de la situation bruxelloise sur la base d'une étude indépendante, et non sur la base d'études réalisées par les opérateurs eux-mêmes ». L'orateur s'associe à ces propos, et demande que le ministre fasse exécuter une étude objective à ce sujet. Par exemple, l'intervenant fait observer que si on lâche un contingent important de voitures en libre partage sur les voiries bruxelloises, il ne peut qu'y avoir, ne fût-ce que dans un premier temps, une pression supplémentaire sur le stationnement. Ce sont des éléments auxquels il faut

Parallel met dit systeem van *carsharing*, gaat de regering ook het openbaar vervoer ontwikkelen, door de komende tien jaar het aanzienlijke bedrag van 5,2 miljard te besteden aan de bouw van de metro, de verlenging van tramlijnen, de aankoop van nieuwe bussen, enz. De regering investeert eveneens in fietspaden, eigen beddingen, enz. Om de mobiliteitsproblemen in Brussel op te lossen, moeten verscheidene maatregelen worden genomen, waarvan de combinatie zal leiden tot de oplossing van de opstoppingsproblemen. De minister heeft nooit gezegd dat de auto de enige oplossing is voor auto-opstoppingen.

Kan worden gewaarborgd dat het systeem overal in de stad operationeel zal zijn? Nee, want het wordt een privésysteem, dat noodzakelijkerwijze zal afhangen van de noden van de Brusselaars. Maar dat systeem zal het aanbod kunnen aanvullen op grond van de noden: in sommige wijken die ver van het stadscentrum liggen, kan het openbaar vervoernet nooit dicht genoeg worden. In Ukkel bijvoorbeeld, kan dit systeem perfect een aanvulling zijn op het openbaar vervoer. Onderzoeken tonen aan dat de gebruikers van *free floating* meer gebruik maken van het openbaar vervoer en minder van hun privéauto.

Het systeem op zich is redelijk eenvoudig: elk voertuig zal een gewestelijke vrijstellingskaart hebben die de mogelijkheid biedt te parkeren waar het zich bevindt. Om die reden, moeten parkeerplaatsen buiten de openbare weg eveneens in het *free floating*-systeem worden opgenomen. Zeker is dat er minder druk zal zijn op het parkeren.

De minister antwoordt op de vraag van mevrouw Cieltje Van Achter over *open data* dat de verordening van de regering stelt dat de operatoren hun gegevens moeten delen.

De heer Bruno de Lille reageert op de uitlatingen waarin de minister onderzoeken aanhaalt met een positieve kijk op *carsharing* en *free floating*. De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit (GCM) dat tijdens haar vergadering van 23 november 2015 heeft onderzocht, alsook de verschillende *carsharing*-systemen. De conclusie daaruit is dat elk systeem een verschillende weerslag heeft. Inzake *free floating*, vraagt de GCM om, alvorens dat systeem toe te staan en er voordelen aan toe te kennen zoals vrijstellingskaarten, de impact ervan preciezer en zo snel mogelijk te evalueren in het licht van de Brusselse situatie, via een onafhankelijke studie (en niet op basis van studies die de operatoren zelf uitvoeren). De spreker is het daarmee eens en vraagt dat de minister een objectief onderzoek ter zake laat uitvoeren. De spreker merkt bijvoorbeeld op dat, indien een aanzienlijke hoeveelheid voertuigen in *free floating* op de Brusselse wegen terecht komt, er in eerste instantie bijkomende druk ontstaat op het parkeren. Dat zijn elementen waarover



réfléchir, et auxquels il faut apporter des solutions mesurées. On ne peut pas prendre de décisions relatives à la mobilité uniquement sur la base de slogans tels que : « on le fait parce que c'est moderne ».

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 2*

M. Vincent De Wolf demande une précision technique sur cet article. Au § 1er, on remplace les mots « les communes délivrent les cartes de dérogation » par les mots « des cartes de dérogation sont délivrées ». Si on lit cela en parallèle avec le § 3, on voit que « le gouvernement peut octroyer la compétence de délivrer ces cartes de dérogation à l'agence du stationnement ou aux communes ». L'orateur s'inquiète de savoir si cette disposition pourrait porter atteinte à l'autonomie des communes.

M. Bruno De Lille s'interroge sur le changement de vocabulaire : le projet d'ordonnance semble vouloir remplacer partout, en néerlandais, le mot « vrijgesteldenkaarten » par le mot « vrijstellingskaarten ». Si c'est le cas, le ministre devrait déposer un amendement visant à remplacer également ce mot au deuxième alinéa de l'article 6.

Le ministre répond que pour ce qui concerne la terminologie, un nouveau projet d'ordonnance viendra toiletter tout cela.

Pour ce qui est de l'autonomie communale, il n'est absolument pas question d'y toucher. Il est simplement plus commode pour les voitures partagées en *free floating* de disposer d'une carte régionale de stationnement, valable sur l'ensemble du territoire régional, plutôt que d'avoir 19 autorisations, une par commune. Mais il n'est pas question de changer les autres règles. Si on veut changer les autres règles de délivrance des cartes de dérogation, il faudra passer par un autre arrêté du gouvernement.

M. Vincent De Wolf demande ce qu'il en est par exemple des cartes d'entreprise ? Est-ce que le ministre ne va pas profiter de cette nouvelle disposition légale pour vider de sa

moet worden nagedacht en waarvoor gepaste oplossingen moeten worden gevonden. Beslissingen inzake mobiliteit kunnen niet enkel worden genomen op grond van slogans zoals “we doen dit omdat het modern is”.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1<sup>er</sup>*

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

De heer Vincent De Wolf vraagt een technische verduidelijking over dit artikel. In § 1, worden de woorden “reiken de gemeenten de vrijgesteldenkaarten uit aan” vervangen door de woorden “worden vrijstellingskaarten uitgereikt aan”. Parallel met § 3 wordt dat : “de Regering kan de bevoegdheid om deze vrijstellingskaarten uit te reiken aan het Parkeeragentschap of aan de gemeenten toewijzen.”. De spreker wenst te weten of die bepaling kan raken aan de autonomie van de gemeenten.

De heer Bruno De Lille stelt zich vragen over de wijziging van het woordgebruik: het ontwerp van ordonnantie wil overal in de Nederlandse tekst het woord “vrijgesteldenkaarten” vervangen door “vrijstellingskaarten”. Als dat het geval is, dan zou de minister een amendement moeten indienen om dat woord ook te vervangen in het tweede lid van artikel 6.

De minister zegt dat, wat de terminologie betreft, een nieuw ontwerp van ordonnantie dat allemaal zal bijsturen.

Hij zegt voorts dat het absoluut niet de bedoeling is om te raken aan de gemeentelijke autonomie. Het is voor de in het *free floating*-systeem gedeelde voertuigen gewoon gemakkelijker om te beschikken over één gewestelijke parkeerkaart, die geldig is op het hele gewestelijke grondgebied, louter dan voor elke gemeente afzonderlijk een kaart te hebben. Er is evenwel geen sprake van om de andere regels te wijzigen. Als men de andere regels voor de afgifte van vrijstellingskaarten wil wijzigen, dan is daarvoor een ander regeringsbesluit vereist.

De heer Vincent De Wolf vraagt zich af wat er is van de bedrijfskaarten. Gaat de minister de nieuwe wetsbepaling niet gebruiken om het gemeentelijk parkeerbeleid

substance toute la politique de stationnement communale ? En effet, l'orateur n'a rien contre la délivrance de cartes régionales de stationnement, mais il rappelle que cela pose la question de l'indemnisation des communes, qui percevaient une indemnité compensatoire pour ce genre de cartes de dérogation. Est-ce que cela va être éliminé par le vote de cette disposition ?

Le ministre répond par la négative. Il ne s'agit en aucune manière de vider la politique de stationnement de sa substance. Il s'agit juste de permettre la délivrance de cartes régionales de stationnement, dans ce cas-ci uniquement pour les voitures en *carsharing*. Cela permettra ultérieurement, bien sûr, de viser d'autres cas où la Région délivrera des cartes de dérogation régionales, mais cela sera réglé dans d'autres arrêtés, que devra encore prendre le gouvernement.

#### Vote

L'article 2 est adopté adopté par 13 voix contre 2.

#### Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### Vote

L'article 3 est adopté par 13 voix contre 2.

#### Article 4

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### Vote

L'article 4 est adopté par 13 voix contre 2.

### IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 13 voix contre 2.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,  
Jamal IKAZBAN

Le Président de séance,  
Marc LOEWENSTEIN

volledig uit te hollen? De spreker heeft niets tegen de afgifte van gewestelijke parkeerkaarten, maar hij herinnert in dat verband aan de kwestie van de vergoeding voor de gemeenten, die een compensatie ontvingen voor dat soort vrijstellingskaarten. Gaat de bepaling daar komaf mee maken?

De minister ontkent dat. Het is geenszins de bedoeling om het gemeentelijke parkeerbeleid uit te hollen. Het is alleen de bedoeling om gewestelijke parkeerkaarten uit te reiken, in voornoemd geval alleen voor de *carsharing*-voertuigen. Dat zal later, uiteraard, de mogelijkheid bieden om een blik te gooien op andere gevallen waarin het Gewest gewestelijke vrijstellingskaarten zal uitreiken, maar dat zal worden geregeld in andere besluiten, die de regering nog moet uitvaardigen.

#### Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 2.

#### Artikel 3

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 2.

#### Artikel 4

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 2.

### IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 13 stemmen tegen 2.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,  
Jamal IKAZBAN

De Voorzitter van de vergadering,  
Marc LOEWENSTEIN