



Cette version annule et remplace la version distribuée précédemment
Deze versie annuleert en vervangt de eerder verspreide versie

GEWONE ZITTING 2021-2022

25 OKTOBER 2021

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

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**

(ingediend door de heer Arnaud VERSTRAETE (N),
mevrouw Ingrid PARMENTIER (F), de heren Julien
UYTTENDAELE (F), Marc LOEWENSTEIN (F),
mevrouw Carla DEJONGHE (N) en
mevrouw Els ROCHETTE (N))

Toelichting

De afgelopen jaren kende het gebruik van fietsdeelvoertuigen – ook wel « micromobiliteit » genoemd – in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een groeiend succes.

Deze fietsdeelvoertuigen vormen een bijkomende optie in het scala aan verplaatsingswijzen waar Brusselaars en bezoekers uit kunnen kiezen. Deze vorm van zachte mobiliteit kan een bijdrage leveren aan de gewestelijke doelstellingen om de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen enerzijds en om te zorgen voor een betere multimodaliteit en verbinding met het openbaar vervoer anderzijds. Over de rol van elektrische steps, stelt VIAS: « E-steps kunnen tot de helft van de verplaatsingen met de auto in de steden vervangen. »¹. We kunnen veronderstellen dat ook de andere fietsdeelvoertuigen kunnen bijdragen aan die dynamiek. Het succes van de fietsdeelvoertuigen brengt echter ook nieuwe uitdagingen met zich mee.

1 Vias institute (2020) Briefing « Elektrische steps en verkeersveiligheid ». Brussel, België, Vias institute, www.briefings.vias.be.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

25 OCTOBRE 2021

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du 29 novembre 2018
relative à l'utilisation de modes de transport
partagés en flotte libre alternatifs à
l'automobile**

(déposée par M. Arnaud VERSTRAETE (N),
Mme Ingrid PARMENTIER (F), MM. Julien
UYTTENDAELE (F), Marc LOEWENSTEIN (F),
Mmes Carla DEJONGHE (N) et
Els ROCHETTE (N))

Développements

L'utilisation de véhicules de cyclopartage – également appelée « micromobilité » – a connu un succès croissant ces dernières années en Région de Bruxelles-Capitale.

Ces véhicules de cyclopartage constituent une option supplémentaire dans l'éventail des modes de transport mis à la disposition des Bruxellois et des visiteurs. Cette forme de mobilité douce peut contribuer aux objectifs régionaux en matière de réduction de la congestion automobile et des émissions de gaz à effet de serre, d'une part, et d'amélioration de la multimodalité et de l'interconnexion avec les transports publics, d'autre part. Sur le rôle des trottinettes électriques, l'Institut VIAS dit ceci: « Les trottinettes électriques peuvent remplacer jusqu'à la moitié des déplacements en voiture en ville. »¹ On peut supposer que les autres véhicules de cyclopartage peuvent également contribuer à cette dynamique. Le succès des véhicules de cyclopartage entraîne toutefois de nouveaux défis.

1 Institut Vias (2020), Briefing « Les trottinettes électriques et la sécurité routière », Bruxelles, Belgique, Institut Vias, www.briefings.vias.be.

De eerste uitdaging heeft betrekking op het parkeren. De toestellen worden te vaak geparkeerd op een manier die hinderlijk is voor voetgangers, fietsers en andere gebruikers van voetpaden en fietspaden. Al deze weggebruikers en in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit kunnen ernstige hinder ondervinden of zelfs in gevaar komen, door fietsdeelvoertuigen die slecht geparkeerd staan op de openbare weg. Deze ordonnantie creëert daarom een bijkomende optie voor de wegbeheerder, die voortaan een gereglementeerde zone zal kunnen invoeren, waarin het voor alle fietsdeelvoertuigen enkel toegestaan is om te parkeren in zogenaamde dropzones.

Zo beschikt de Regering voortaan over drie regimes met betrekking tot het parkeren van fietsdeelvoertuigen. Ten eerste kan er een verbodzone gecreëerd worden, waarin het verboden is te parkeren. Ten tweede kan er een gereglementeerde zone gecreëerd worden, waarin fietsdeelvoertuigen enkel in dropzones kunnen parkeren. Tenslotte kan er een vrije zone gecreëerd worden, waarin fietsdeelvoertuigen conform de wegcode en de toepasselijke gewestelijke voorschriften op de openbare weg geparkeerd mogen worden, voor zover zij geen hinder veroorzaken voor andere weggebruikers en in het bijzonder voor Personen met Beperkte Mobiliteit.

De invoering van een gereglementeerde zone brengt voor de wegbeheerder de verplichting mee om dropzones in te richten met een tussenafstand van idealiter maximum 300 meter. De dropzones worden digitaal en visueel afgebakend op de openbare weg. De Regering legt de modaliteiten vast (vormvereisten, signalisatie, afscherming tegen auto's, ...). Het is aangewezen om de tussenafstand van de dropzones te laten variëren in functie van de vraag: hoe hoger de verwachte vraag naar fietsdeelvoertuigen, hoe korter de wenselijke tussenafstand tussen twee dropzones. Teneinde vraag en aanbod goed op elkaar af te stemmen, kan de gemeente overleg plegen met de diensten van Brussel Mobiliteit en inzage krijgen in de relevante gebruiksdata die door operatoren werden aangeleverd. Met betrekking tot het parkeren en de verkeersveiligheid stelt VIAS het volgende: « Het is duidelijk dat in de stad parkeerzones moeten ingericht worden, om te vermijden dat gebruikers hun step zomaar ergens neergooien en daarbij schade veroorzaken of een obstakel creëren voor voetgangers en andere weggebruikers. In sommige steden worden parkeerzones voor e-steps aangemaakt in de buurt van zebrapaden, waar geen auto's mogen parkeren om het zicht van de voetgangers te vrijwaren. Het parkeren van de e-step op het voetpad wordt best zoveel mogelijk vermeden. »². Het is bijgevolg aangewezen om parkeerplaatsen voor steps niet op het voetpad in te richten, wanneer de voetgangers en in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit hinder kunnen ondervinden.

Een tweede uitdaging heeft betrekking op de handhaving van voorwaarden die gekoppeld zijn aan vergunningen voor het aanbieden van fietsdeelvoertuigen. De oorspronkelijke ordonnantie voorzag een termijn van 24 uur om inbreuken

Le premier de ces défis concerne le stationnement. Les engins sont trop souvent garés de telle manière qu'ils gênent les piétons, cyclistes et autres usagers des trottoirs et pistes cyclables. Les véhicules de cyclopartage mal garés sur la voie publique peuvent gêner sérieusement, voire mettre en danger tous ces usagers, et en particulier les personnes à mobilité réduite. C'est pourquoi la présente ordonnance crée une option supplémentaire pour le gestionnaire de voirie, qui pourra dorénavant mettre en place une zone réglementée où le stationnement de l'ensemble des véhicules de cyclopartage sera uniquement autorisé dans des drop-zones.

Dorénavant, le Gouvernement disposera ainsi de trois régimes pour le stationnement des véhicules de cyclopartage. Il pourra être créé : premièrement, une zone de stationnement interdit, deuxièmement, une zone réglementée où le stationnement des véhicules de cyclopartage est uniquement autorisé dans des drop-zones, et enfin, une zone libre où les véhicules de cyclopartage peuvent être stationnés sur la voie publique conformément au code de la route et aux règles régionales applicables, pour autant qu'ils ne gênent pas les autres usagers de la route, et en particulier les personnes à mobilité réduite.

La mise en place d'une zone réglementée oblige le gestionnaire de voirie à aménager des drop-zones espacées idéalement de maximum 300 mètres. Les drop-zones sont délimitées de façon numérique et visuelle sur la voie publique. Le Gouvernement en définit les modalités (formalités, signalisation, protection contre les voitures,...). Il convient d'adapter la distance entre les drop-zones en fonction de la demande : plus la demande escomptée de véhicules de cyclopartage est élevée, plus la réduction de la distance entre les drop-zones est souhaitable. Afin de bien aligner l'offre et la demande, la commune pourra se concerter avec les services de Bruxelles Mobiliteit et avoir accès aux données des utilisateurs pertinentes communiquées par les opérateurs. Sur le stationnement et la sécurité routière, l'Institut VIAS dit ceci : « Il est clair que des zones de stationnement doivent être aménagées pour éviter que les utilisateurs n'abandonnent les trottinettes et obstruent le passage des piétons et des autres usagers. Dans certaines villes, des zones de stationnement pour les trottinettes électriques sont créées à proximité des passages pour piétons, où aucune voiture ne peut se garer afin de garantir la visibilité des piétons. Il est préférable d'éviter au maximum de garer sa trottinette électrique sur le trottoir. »². Il convient dès lors de ne pas aménager de zones de stationnement pour trottinettes sur le trottoir, si cela risque de gêner les piétons, et en particulier les personnes à mobilité réduite.

Un second défi concerne le contrôle des conditions attachées aux licences des opérateurs de cyclopartage. L'ordonnance initiale accordait un délai de 24 heures pour remédier aux infractions. On constate que ce délai imparti

recht te zetten. De vaststelling is dat de voorziene termijn van 24 uur en de bijhorende procedure te lang en te omslachtig zijn. Een ambtenaar die bijvoorbeeld een fietsdeelvoertuig aantreft dat dwars over het voetpad geparkeerd staat, moest dat melden aan de operator die dan 24 uren kreeg om de situatie recht te zetten. Pas indien het probleem na 24 uur nog altijd niet verholpen was, kon de ambtenaar het toestel verwijderen en eventueel een retributie heffen. De huidige ordonnantie voorziet in een kortere termijn van 12 uur en biedt de gemachtigde ambtenaren ook de mogelijkheid om fietsdeelvoertuigen onmiddellijk te verplaatsen of verwijderen indien ze hinder of gevaar veroorzaken. Zo zullen ambtenaren niet-dringende problemen kunnen melden aan de operator, die dan 12 uur heeft om het probleem op te lossen. In de meer dringende situaties zal een ambtenaar het toestel onmiddellijk kunnen verplaatsen of verwijderen. In dat geval kan de retributie gevraagd worden, volgens de modaliteiten die de Regering vastlegt. Indien de operator kan aantonen dat het fietsdeelvoertuig correct geparkeerd werd door de laatste gebruiker, kan beslist worden om de retributie te laten vervallen, volgens modaliteiten die de Regering vastlegt.

Daarnaast werden de termijnen verkort voor een schorsing van een vergunning, in geval van niet-naleving van de voorwaarden. Met name de maximale termijnen in de eerste ordonnantie waren te lang. Vervolgens wordt de mogelijkheid toegevoegd om de vergunning in te trekken van zodra een operator voor een tweede keer geschorst wordt. In zo'n geval moet de operator in kwestie eerst gehoord worden.

Een laatste uitdaging heeft betrekking op de naleving van de wegcode en de verkeersveiligheid. Ter herinnering: de wegcode legt regels op aan verschillende voertuigcategorieën. Enkele voorbeelden: steps en andere voortbewegingstoestellen mogen door hun bouw en motorvermogen op een horizontale weg niet sneller rijden dan 25 km per uur, alle voertuigen moeten stapvoets bewegen in een voetgangerszone... Deze ordonnantie verplicht de operatoren van fietsdeelvoertuigen om de hulpaandrijving te begrenzen zodat het technisch nagenoeg onmogelijk wordt om sneller te gaan dan wat de wegcode voorschrijft. Dit betekent bijvoorbeeld dat alle aanbieders ervoor zorgen dat hun toestellen op basis van hun motorvermogen niet sneller dan stapvoets kunnen rijden in de voetgangerszone in het centrum van Brussel Stad, of nog dat scooters van klasse B niet kunnen rijden in deze voetgangerszone.

Met het oog op een sterkere multimodaliteit, voorziet deze ordonnantie ten slotte ook in een verplichting voor de aanbieders om de nodige gegevens te delen met de Regering, opdat die gebruikt kunnen worden voor gewestelijke digitale multimodale mobiliteitsdiensten. Het is bijvoorbeeld bekend dat de Regering werkt aan een mobiliteitsapplicatie volgens het concept van « MaaS (Mobility as a Service) ». Daarbij wordt informatie over een breed scala van verplaatsingsopties aangeboden, op maat van de verplaatsingsbehoefte van de gebruiker. Dit veronderstelt

de 24 heures et la procédure à suivre sont trop longs et trop complexes. Par exemple, un fonctionnaire qui trouve un véhicule de cyclopartage stationné en travers du trottoir devait le signaler à l'opérateur, qui disposait alors de 24 heures pour régulariser la situation. Le fonctionnaire pouvait uniquement enlever le véhicule et, éventuellement, infliger une redevance si le problème n'avait toujours pas été réglé après 24 heures. La présente ordonnance prévoit un délai plus court, soit 12 heures, et elle permet également aux fonctionnaires habilités de déplacer ou enlever immédiatement les véhicules de cyclopartage qui gênent ou constituent un danger. Ainsi, les fonctionnaires pourront signaler les problèmes non urgents à l'opérateur, qui disposera alors de 12 heures pour les résoudre. Dans les situations plus urgentes, un fonctionnaire pourra déplacer ou enlever immédiatement le véhicule. Dans ce cas, une redevance pourra être réclamée, selon les modalités définies par le Gouvernement. Si l'opérateur peut démontrer que le véhicule de cyclopartage avait été garé correctement par son dernier utilisateur, il peut être décidé de renoncer à la redevance selon les modalités définies par le Gouvernement.

Les délais pour la suspension d'une licence en cas de non-respect des conditions ont en outre été raccourcis. En effet, les délais maximums étaient trop longs dans la première ordonnance. Ensuite, on ajoute la possibilité de retirer la licence à un opérateur dès la seconde suspension. Dans ce cas, l'opérateur en question doit d'abord être entendu.

Un dernier défi concerne le respect du code de la route et de la sécurité routière. Pour rappel : le code de la route impose des règles à différentes catégories de véhicules. Quelques exemples : les trottinettes et autres engins de déplacement ne peuvent, de par leurs caractéristiques de construction et par la seule puissance de leur moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 km/h sur la voie publique, tous les véhicules doivent rouler à l'allure du pas dans les zones piétonnes... La présente ordonnance oblige les opérateurs de véhicules de cyclopartage à en brider la propulsion auxiliaire afin qu'il soit quasi impossible, techniquement, de dépasser la vitesse maximale prescrite par le code de la route. Cela signifie par exemple que tous les opérateurs doivent veiller à ce que leurs véhicules, par la seule puissance de leur moteur, ne puissent pas rouler plus vite qu'à l'allure du pas dans le piétonnier du centre de Bruxelles, ou encore, à ce que les scooters de classe B ne puissent pas emprunter ledit piétonnier.

Enfin, dans le but de renforcer la multimodalité, la présente ordonnance oblige également les opérateurs à partager les données nécessaires avec le Gouvernement afin qu'elles puissent être utilisées dans le cadre des services numériques de mobilité multimodale de la Région bruxelloise. On sait par exemple que le Gouvernement travaille à une application de mobilité basée sur le concept « MaaS (Mobility as a Service) » qui offrira en outre des informations sur un large éventail d'options de déplacement adaptées aux besoins de l'utilisateur. Cela

accurate gegevensdeling van de betrokken mobiliteitsaanbieders.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 3

Conform het gewestelijke mobiliteitsplan en het zogenaamde STOP principe (Stappen Trappen Openbaar vervoer en Persoonlijk gemotoriseerd vervoer) wil de wetgever de voorrang geven aan de vlotte doorstroming van voetgangers (inbegrepen personen met beperkte mobiliteit), fietsers en alle andere legitieme gebruikers van de inrichtingen voor voetgangers en fietsers (zoals steps, skateboards, rolschaatsen, monowheel, segway, enz.).

Daarnaast wordt een verplichting toegevoegd om de parkeervoorschriften na te leven. Het gaat om de parkeervoorschriften die voortvloeien uit de wegcode en uit andere toepasselijke regels, zoals de huidige ordonnantie, de oorspronkelijke ordonnantie, de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, enz. Er wordt ook een verplichting ingevoerd om de nodige informatie aan te leveren voor de digitale multimodale mobiliteitsdiensten van het Brussels Gewest. Dit is onder meer nodig om fietsdeelvoertuigen van verschillende operatoren zichtbaar te kunnen aanbieden via een « Mobility as a Service »-applicatie van het Brussels gewest.

Artikel 4

In dit artikel wordt een optie toegevoegd in het parkeerbeheer van fietsdeelvoertuigen. In een gereguleerde zone mogen fietsdeelvoertuigen enkel in dropzones geparkeerd worden. De wegbeheerder bakt de zones digitaal en visueel af. De operator zorgt voor het correct gebruik van dropzones, onder meer door het beëindigen van de huur van het fietsdeelvoertuig alleen mogelijk te maken als het voertuig in een dropzone geparkeerd staat.

In de gereguleerde zone bedraagt de tussenafstand tussen twee dropzones idealiter maximaal 300 meter. Uit de gebruiksgegevens van de afgelopen jaren, blijkt dat een gebruiker van fietsdeelvoertuigen bereid is om 150 meter te stappen tot het fietsdeelvoertuig. Bijgevolg is het logisch om rekening te houden met dit criterium bij de grenzen van elke zone. De tussenafstand tussen twee dropzones wordt kleiner

suppose de la part des prestataires de mobilité concernés un partage minutieux de leurs données.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 3

Conformément au plan régional de mobilité et au fameux principe STOP (marche, vélo, transports en commun et voiture personnelle), le législateur souhaite donner la priorité à une circulation fluide des piétons (en ce compris les personnes à mobilité réduite), des cyclistes et de tous les autres usagers légitimes des aménagements pour piétons et cyclistes (comme les trotinettes, planches à roulettes (skateboards), patins à roulettes, monoroues, gyropodes (Segway), etc.).

Il est, en outre, ajouté une obligation de respecter les règles de stationnement. Il s'agit des règles de stationnement découlant du code de la route et d'autres règlements d'application, comme la présente ordonnance, l'ordonnance originelle, le règlement régional d'urbanisme etc. Est également introduite une obligation de communiquer les informations nécessaires aux services numériques de mobilité multimodale de la Région bruxelloise. Cela s'impose notamment afin de pouvoir proposer de façon visible les véhicules de cyclopartage de différents opérateurs via une application « Mobility as a Service » de la Région bruxelloise.

Article 4

Cet article introduit une option supplémentaire pour la gestion du stationnement des véhicules de cyclopartage. Dans une zone réglementée, les véhicules de cyclopartage peuvent uniquement être garés dans des drop-zones. Le gestionnaire de voirie délimite ces zones de façon numérique et visuelle. L'opérateur veille à l'utilisation correcte des drop-zones, notamment en ne permettant la fin de la location d'un véhicule de cyclopartage que lorsque celui-ci est stationné dans une drop-zone.

Dans une zone réglementée, la distance maximale entre deux drop-zones est idéalement de 300 mètres. Il ressort des données d'utilisation de ces dernières années qu'un utilisateur de véhicules de cyclopartage est disposé à marcher 150 mètres jusqu'au véhicule de cyclopartage. Il est dès lors logique de tenir compte de ce critère pour les limites de chaque zone. La distance entre deux drop-zones

gemaakt naarmate de vraag naar parkeerruimtes groter wordt.

De gereglementeerde zone kan pas ingevoerd worden na consultatie van de betrokken gemeente(n) en goedkeuring door de Regering. De operatoren kunnen daarbij geraadpleegd worden.

De hulpaandrijving van de fietsdeelvoertuigen wordt gebremsd zodat de wegcode gerespecteerd wordt.

Na melding van een inbreuk, krijgt een operator in principe 12 uur de tijd om de situatie recht te zetten. Het is wenselijk een efficiënt meldingssysteem te organiseren, dat gebruiksvriendelijk is en onmiddellijk de betrokken operator en de Administratie bereikt. Indien een voortbewegingstoestel hinder of gevaar veroorzaakt, kan een gemachtigd ambtenaar echter onmiddellijk een fietsdeelvoertuig verplaatsen of verwijderen.

Er is sprake van hinder wanneer een fietsdeelvoertuig niet volgens de toepasselijke regels en voorwaarden is gestald. Van gevaar is sprake van zodra het fietsdeelvoertuig zo is opgesteld dat het een andere weggebruiker in gevaar kan brengen. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een fietsdeelvoertuig zich bevindt in de natuurlijke bewegingslijn van een andere weggebruiker (voetganger, fietser, ...) die daardoor met het fietsdeelvoertuig in botsing kan komen, of zelfs ten val kan komen. Bij de beoordeling van de aanwezigheid van hinder of gevaar, moet er rekening gehouden worden met alle weggebruikers en in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit (bijvoorbeeld slechtzienden, ouders met kinderwagen, enz.).

Indien er sprake is van hinder of gevaar kan de forfaitaire retributie, voorzien in dit artikel, meteen gevraagd worden die reeds voorzien was, volgens de modaliteiten die de Regering vastlegt. Indien de operator kan aantonen dat het fietsdeelvoertuig correct geparkeerd werd door de laatste gebruiker, kan beslist worden om deze retributie te laten vervallen, volgens modaliteiten die de Regering vastlegt.

Artikel 5

De retributie, waarvan de hoogte door de Regering wordt vastgelegd, kan jaarlijks gevorderd worden. De opbrengsten kunnen worden aangewend voor het beheer van de micromobiliteit (personeel, studies, instrumenten, ...) en voor de inrichting van dropzones op gewestwegen en gemeentewegen.

Artikel 6

De maximale termijnen voor een operator om zich in regel te stellen worden ingekort.

Van zodra de vergunning voor een tweede maal geschorst wordt, binnen een vergunningsperiode van drie jaar, kan de vergunning ingetrokken worden, nadat de operator gehoord werd. Er wordt aan herinnerd dat een operator die zich in deze situatie bevindt, zich al meermaals niet aan de regels

est réduite lorsque la demande en emplacements de stationnement augmente.

La zone réglementée ne peut être mise en place qu'après consultation des communes concernées et accord du Gouvernement. Les opérateurs peuvent être consultés dans ce processus.

La propulsion auxiliaire des véhicules de cyclopartage est bridée afin de respecter le code de la route.

Après signalement d'une infraction, un opérateur a en principe 12 heures pour régulariser la situation. Il est souhaitable qu'un système efficace de signalisation des infractions soit organisé, qui soit facile d'utilisation et qui prévienne immédiatement l'opérateur concerné et l'Administration. Si un véhicule de cyclopartage gêne ou constitue un danger, un fonctionnaire habilité peut toutefois le déplacer ou l'enlever immédiatement.

Il est question de gêne quand un véhicule de cyclopartage n'a pas été garé selon les règles et conditions d'application. Il est question de danger quand le véhicule est stationné de façon à mettre en danger d'autres usagers. C'est le cas, par exemple, quand un véhicule de cyclopartage se trouve dans le cheminement naturel d'un autre usager (piéton, cycliste, ...) qui pourrait entrer en collision avec ce véhicule, ou tomber sur cet obstacle. Pour juger s'il y a gêne ou danger, il doit être tenu compte de tous les usagers et en particulier des personnes à mobilité réduite (par exemple les malvoyants, les parents avec une poussette, etc.).

Dans le cas où il y a gêne ou danger, la redevance forfaitaire prévue dans cet article pourra être réclamée immédiatement, selon les modalités définies par le Gouvernement. Si l'opérateur peut démontrer que le véhicule de cyclopartage avait été garé correctement par son dernier utilisateur, il peut être décidé de renoncer à cette redevance, selon les modalités définies par le Gouvernement.

Article 5

La redevance, dont le Gouvernement fixe le montant, peut être exigée annuellement. Les revenus de cette redevance peuvent être utilisés pour la gestion de la micromobilité (personnel, études, instruments, ...) et pour la mise en place de drop-zones sur les voiries régionales et communales.

Article 6

Les délais maximums de mise en règle impartis à un opérateur sont raccourcis.

Dès qu'une licence est suspendue une seconde fois au cours d'une période de trois ans, ladite licence peut être retirée, après avoir entendu l'opérateur. Il est rappelé qu'un opérateur qui se trouve dans cette situation a déjà

en termijnen gehouden heeft. Het is in zo'n gevallen gerechtvaardigd om de vergunning in te trekken.

Arnaud VERSTRAETE (N)
Ingrid PARMENTIER (F)
Julien UYTENDAELE (F)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Carla DEJONGHE (N)
Els ROCHETTE (N)

enfreint les règles et délais à plusieurs reprises. Dans ce cas, un retrait de la licence se justifie.

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

HOOFDSTUK I. - Algemene bepaling

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

HOOFDSTUK II. - Wijzigingen aan de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

Artikel 2

In artikel 2 van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto, wordt een nieuw punt 9° toegevoegd, luidend als volgt :

« 9° Dropzone : zone, visueel en digitaal afgebakend op de openbare weg, die bestemd is voor het parkeren van fietsdeelvoertuigen of equivalente categorieën uit de wegcode in privébezit. ».

Artikel 3

In artikel 4, § 1, van dezelfde ordonnantie wordt het eerste streepje vervangen als volgt :

« - het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte en in het bijzonder op de vrije doorgang van voetgangers, fietsers en andere gebruikers van inrichtingen voor voetgangers en fietsers ; »

In dezelfde paragraaf worden voor het huidige laatste streepje twee nieuwe streepjes ingevoegd, luidend als volgt :

« - het naleven van de parkeervoorschriften ; »

« - het aanleveren van de nodige informatie voor de integratie in de gewestelijke digitale mobiliteitsdiensten, volgens modaliteiten die door de Regering bij besluit worden vastgelegd ; ».

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile

CHAPITRE I^{er}. – Disposition générale

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

CHAPITRE II. – Modifications à l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile

Article 2

À l'article 2 de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile, il est ajouté un point 9° nouveau rédigé comme suit :

« 9° Drop-zone : zone, délimitée de façon numérique et visuelle sur la voie publique, destinée au stationnement des véhicules de cyclopartage ou de catégories équivalentes du code de la route détenus à titre privé. ».

Article 3

À l'article 4, § 1^{er}, de la même ordonnance, le premier tiret est remplacé par ce qui suit :

« - la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, et en particulier sur le libre passage des piétons, cyclistes et autres usagers des aménagements pour piétons et cyclistes ; ».

Dans le même paragraphe, avant le dernier tiret actuel, il est inséré deux nouveaux tirets rédigés comme suit :

« - le respect des règles de stationnement ;

« - la communication des informations nécessaires à l'intégration dans les services numériques de mobilité multimodale de la Région bruxelloise, selon des modalités définies par le Gouvernement par voie d'arrêté ; ».

Artikel 4

In artikel 6 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt een nieuw punt 3°/1 ingevoegd luidend als volgt :

« 3°/1 de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, gereglementeerde zones vastleggen ; Met betrekking tot deze gereglementeerde zones geldt het volgende :

- de wegbeheerder duidt op de openbare weg dropzones aan, met een tussenafstand die is aangepast aan de behoefte. De dropzone wordt visueel en digitaal afgebakend ;
- de fietsdeelvoertuigen mogen enkel gestald worden in dropzones ;
- deze gereglementeerde zones worden aan de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen ; » ;

2° in dezelfde paragraaf wordt een nieuw punt 7° toegevoegd, luidend als volgt :

« 7° de hulpaandrijving van fietsdeelvoertuigen wordt technisch begrensd door de operator, teneinde de naleving van de snelheidslimieten in de wegcode te verzekeren. » ;

3° in paragraaf 2 worden de woorden « 24 uur » vervangen door de woorden « 12 uur » ;

4° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt :

« § 3. Bij schending van een van de exploitatievoorwaarden, kunnen de fietsdeelvoertuigen van de openbare weg worden verwijderd of verplaatst na het verstrijken van de in § 2 vermelde termijn, of onmiddellijk, indien er hinder of gevaar is voor andere weggebruikers. » ;

5° de eerste zin van paragraaf 4 wordt vervangen als volgt :

« Voor de verwijdering of verplaatsing overeenkomstig § 3, wordt een forfaitaire retributie geheven ten laste van de operator die het fietsdeelvoertuig ter beschikking gesteld heeft. ».

Artikel 5

In artikel 7, § 2, van dezelfde ordonnantie, wordt de eerste zin vervangen door de volgende zin :

« De Regering bepaalt in voorkomend geval het bedrag van de retributie binnen een vork van 1 en 100 euro per fietsdeelvoertuig per jaar. ».

Article 4

À l'article 6 de la même ordonnance, il est apporté les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1^{er}, il est inséré un point 3°/1 nouveau rédigé comme suit :

« 3°/1 le Gouvernement peut, après consultation des communes, définir des zones réglementées, auxquelles s'appliquent les dispositions suivantes :

- le gestionnaire de voirie délimite sur la voie publique des drop-zones espacées d'une distance adaptée aux besoins. Ces drop-zones sont délimitées de façon visuelle et numérique ;
- les véhicules de cyclopartage peuvent uniquement être garés dans ces drop-zones ;
- ces zones réglementées sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de véhicules de cyclopartage en flotte libre ; » ;

2° le même paragraphe est complété par un point 7° nouveau rédigé comme suit :

« 7° la propulsion auxiliaire des véhicules de cyclopartage est bridée techniquement par l'opérateur afin de garantir le respect des limites de vitesse prévues au code de la route. » ;

3° dans le paragraphe 2, les mots « 24 heures » sont remplacés par les mots « 12 heures » ;

4° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, les véhicules de cyclopartage peuvent être enlevés de la voie publique ou déplacés à l'expiration du délai mentionné au § 2, ou immédiatement en cas de gêne ou de danger pour les autres usagers de la route. » ;

5° la première phrase du paragraphe 4 est remplacée par ce qui suit :

« Pour l'enlèvement ou le déplacement relatif au § 3, une redevance forfaitaire est prélevée à charge de l'opérateur qui a mis le véhicule de cyclopartage à disposition. ».

Article 5

À l'article 7, § 2, de la même ordonnance, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Le Gouvernement fixe, le cas échéant, le montant de la redevance annuelle dans une fourchette située entre 1 et 100 euros par véhicule de cyclopartage. ».

Artikel 6

In artikel 9 van dezelfde ordonnantie, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1 wordt de laatste zin vervangen door de volgende zin:

« Deze termijn bedraagt minimaal een week en maximaal twee maanden vanaf de kennisgeving. » ;

2° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

« § 3. Wanneer de situatie niet binnen de maand na de schorsing van de vergunning is geregulariseerd, kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator vooraf werd gehoord. » ;

3° een nieuwe paragraaf 3/1 wordt ingevoegd, luidend als volgt:

« § 3/1. Van zodra de vergunning van de operator voor een tweede keer geschorst werd kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator werd gehoord. ».

Arnaud VERSTRAETE (N)
Ingrid PARMENTIER (F)
Julien UYTENDAELE (F)
Marc LOEWENSTEIN (F)
Carla DEJONGHE (N)
Els ROCHETTE (N)

Article 6

À l'article 9 de la même ordonnance, il est apporté les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 1^{er}, la dernière phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Ce délai s'élève à minimum une semaine et maximum deux mois à partir de la notification. » ;

2° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Si la situation n'est pas régularisée dans le mois qui suit la suspension de la licence, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu au préalable. » ;

3° il est inséré un paragraphe 3/1 nouveau rédigé comme suit :

« § 3/1. Dès que la licence de l'opérateur a été suspendue une seconde fois, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu. ».