



GEWONE ZITTING 2021-2022

22 FEBRUARI 2022

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende van gedeelde (micro)mobiliteit
een nieuwe pijler van de mobiliteit in Brussel te
maken**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevr. Cieltje VAN ACHTER (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Andere lid: mevr. Els Rochette.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-415/1 – 2020/2021: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

22 FEVRIER 2022

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**Visant à faire de la (micro)mobilité partagée un
nouveau pilier de la mobilité à Bruxelles**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Cieltje VAN ACHTER (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Autre membre : Mme Els Rochette .

Voir :

Document du Parlement :

A-415/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution.

I. Uiteenzetting van de heer David Weytsman, mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer David Weytsman geeft aan dat het voorstel van resolutie een algemene strategie voor micromobiliteit bevat, die gebaseerd is op de hoorzittingen van de commissie met operatoren van gedeelde mobiliteit op 8 juni 2021. Brussel telt momenteel meer dan 7.000 elektrische steps en heel wat deelfietsen en -scooters. Het speelse aspect van deze vervoermiddelen is een stimulans om over te schakelen op zachte mobiliteit. Deze gedeelde mobiliteit moet een van de pijlers van de modal shift worden. Natuurlijk moet deze markt worden gereorganiseerd en geordend, maar ook en vooral worden versterkt.

In 2021 gebeurden in Brussel ongeveer 400 ongevallen waarbij elektrische steps betrokken waren, wat de exponentiële groei van de sector en de noodzaak om deze te reguleren illustreert. De geldende parkeerregels zijn niet erg duidelijk en worden niet goed nageleefd. De controles en sancties verschillen van gemeente tot gemeente.

In het voorstel van resolutie wordt in de eerste plaats aangedrongen op een verbod op het gebruik van de voetpaden, aangezien de verplichting om stapvoets te rijden nooit wordt nageleefd. Ook moeten de wegen worden verbeterd, vooral in gebieden waar veel ongelukken gebeuren, ook voor micro-mobiele vervoermiddelen. Bovendien wordt in het voorstel de verplichting opgelegd deze voertuigen te parkeren in **dropzones**, die zijn afgebakend volgens een uniek en gemakkelijk te herkennen patroon. Een fout geparkeerd vervoermiddel moet worden verwijderd binnen maximaal 12 uur, in plaats van 24 uur.

Het controle- en sanctiebeleid moet worden gecoördineerd tussen de gemeenten, de politiezones en Brussel Preventie en Veiligheid. De boetes voor de operatoren moeten zwaarder zijn. Het gebrek aan eensgezindheid in het optreden van de overheidsinstanties is inderdaad het belangrijkste vastgestelde zwakke punt.

Het voorstel voorziet ook in de invoering van een vijfjarige vergunning voor de operatoren, in een poging om de beste operatoren aan te trekken, een verplichting tot universele dekking van de 19 gemeenten, maar ook bezinning over micromobiliteit op grootstedelijk niveau. Bij het verlenen van een vergunning zou een analyse worden gemaakt van de kosten van het voertuig in termen van CO₂ per afgelegde kilometer, over de gehele levenscyclus. De duur van deze vergunning, verlengd tot 5 jaar in plaats van 3, geeft de operatoren meer stabiliteit. Om de operatoren aan te moedigen in meer afgelegen gebieden te investeren, zouden de kosten van de vergoeding worden gemoduleerd op basis van de afstand, op plaatsen waar de vraag lager is. De vergoeding zou zelfs tot nul kunnen worden verlaagd in het geval van algehele dekking.

I. Exposé de M. David Weytsman, coauteur de la proposition de résolution

M. David Weytsman déclare que la proposition de résolution contient une stratégie générale pour la micro-mobilité, alimentée notamment par les auditions que la commission avait tenues le 8 juin 2021 avec des opérateurs de mobilité partagée. Bruxelles compte aujourd'hui plus de 7.000 trottinettes électriques et de nombreux vélos et scooters partagés. L'aspect ludique de ces véhicules est un incitant à passer à la mobilité douce. Cette mobilité partagée doit devenir l'un des piliers du report modal. Certes, ce marché doit être réorganisé et ordonné, mais aussi et surtout renforcé.

Quelque 400 accidents impliquant des trottinettes électriques se sont déroulés à Bruxelles en 2021, ce qui illustre la croissance exponentielle du secteur et la nécessité de l'encadrer. Les règles de stationnement en vigueur sont peu lisibles et peu respectées. Les contrôles et les sanctions diffèrent d'une commune à l'autre.

La proposition de résolution demande tout d'abord d'instaurer une interdiction de circuler sur les trottoirs, car l'obligation de rouler au pas n'est jamais respectée. Il faut également rénover les voiries, en particulier dans les zones à concentration d'accidents, en ayant égard aussi aux véhicules de micro-mobilité. Par ailleurs, la proposition demande l'obligation de stationner ces véhicules dans des « drop-zones » (zones de dépôt), tracées selon un modèle unique et facilement identifiable. Un véhicule mal stationné devra être enlevé dans un délai maximum de 12 heures, au lieu de 24 heures.

Les politiques de contrôle et de sanction doivent être coordonnées entre les communes, les zones de police et Bruxelles Prévention et Sécurité. Les amendes aux opérateurs doivent être plus lourdes. C'est en effet le manque de concorde dans l'action des pouvoirs publics qui est la principale faiblesse constatée.

La proposition envisage aussi l'instauration d'une licence de 5 ans pour les opérateurs, pour tenter d'attirer les meilleurs d'entre eux, une obligation de couverture universelle des 19 communes, mais aussi une réflexion de la micro-mobilité à l'échelle métropolitaine. L'octroi d'une licence comprendrait une analyse du coût du véhicule en termes de CO₂ par kilomètre parcouru, sur l'ensemble du cycle de vie. La durée de cette licence, portée à 5 ans au lieu de 3, tend à accorder plus de stabilité aux opérateurs. Pour encourager les opérateurs à investir les quartiers plus décentrés, le coût de la redevance serait modulé en fonction de l'éloignement, là où la demande est plus faible. Cette redevance pourrait même être réduite à zéro en cas de couverture universelle.

II. Algemene bespreking

Hiervoor wordt verwezen naar het verslag bij het voorstel van ordonnantie “tot wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto” (stuk A-445/2 – 21/22).

III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

Stemming

De eerste considerans wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

Gelet op deze stemming stelt de voorzitter voor meteen over te gaan tot de stemming over het voorstel van resolutie in zijn geheel.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 12 stemmen tegen 3.

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

De Rapporteur,

Cieltje VAN ACHTER

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

II. Discussion générale

On se référera au rapport de la 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 » (doc. A-445/2 – 21/22).

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

Vote

Le premier considérant est rejeté par 12 voix contre 3.

Eu égard à ce vote, la présidente propose de passer directement au vote sur l'ensemble de la proposition de résolution.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 12 voix contre 3.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

Cieltje VAN ACHTER

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL