



GEWONE ZITTING 2021-2022

22 FEBRUARI 2022

---

**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**

---

**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-445/1 – 2020/2021:** Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

22 FEVRIER 2022

---

**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**

---

**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-445/1 – 2020/2021 :** Proposition de résolution.

**I. Uiteenzetting van de heer Arnaud Verstraete, mevr. Ingrid Parmentier, de heren Julien Uyttendaele, Marc Loewenstein, mevr. Carla Dejonghe en mevr. Els Rochette, mede-indieners van het voorstel van ordonnantie**

De heer Arnaud Verstraete zegt dat de gedeelde mobiliteit aan het boomen is in Brussel. In een paar jaar tijd hebben er zich meer dan 10 operatoren gevestigd, die meer dan 15.000 voertuigen voor gedeelde mobiliteit hebben ingezet. Het straatbeeld is op zijn kop gezet. Het is nu nodig om orde op zaken te stellen.

Daarom hebben de indieners van het voorstel de operatoren uitvoerig geraadpleegd in voorbereiding van deze tekst. Aangezien een goede samenwerking met de gemeentelijke autoriteiten op dit gebied van bijzonder belang is, hebben zij ook overleg gepleegd met Brulocalis en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Het voorstel van ordonnantie heeft tot doel de voordelen van de gedeelde mobiliteit zoveel mogelijk te bestendigen, aangezien het aansluit bij de mobiliteitsdoelstellingen van het Gewest, maar ook om de tekortkomingen ervan te weg te werken, te beginnen met de overlast die wordt veroorzaakt door wild geparkeerde voertuigen op voet- en fietspaden. Bovendien geven sommige bestuurders van dergelijke steps voetgangers een onveilig gevoel door te hard te rijden op voetpaden of in voetgangerszones. Vooral mensen met beperkte mobiliteit betalen de prijs voor deze overlast en gevaren.

Daarom worden in het voorstel gereglementeerde zones ingevoerd, de zogenaamde dropzones, waar gebruikers verplicht zijn hun voertuigen te parkeren. Zodra de wegbeheerder dergelijke zones heeft aangelegd, worden zij verplicht voor de gebruikers. Deze zones zullen zowel fysiek als virtueel worden geïdentificeerd. Wanneer het voertuig buiten deze zones geparkeerd staat, zal de urenteller blijven lopen. De wegbeheerder kan het Gewest of een gemeente zijn. Hij zal samenwerken met de operatoren en met Brussel Mobiliteit, dat belast is met het toezicht op de acties van de operatoren en de coördinatie van de acties van de gemeenten.

De heer Verstraete is van mening dat de afstand tussen twee dropzones maximaal 300 meter zou mogen bedragen. Uit de waarnemingen van de operatoren blijkt dat een voetganger bereid is gemiddeld 150 meter te lopen om een voertuig te bereiken. In de nabijheid van treinstations en openbaarvervoersstations moeten er echter meer zones zijn, gemiddeld om de 50 meter. In meer afgelegen gebieden, zoals het Zoniënwoud, zouden de zones daarentegen kunnen worden beperkt tot de toegangen tot het bos. In ieder geval zal rekening moeten worden gehouden met de vraag en de logica van de gebruiker.

De regering zal erop moeten toezien dat een voorafgaande

**I. Exposé de M. Arnaud Verstraete, Mme Ingrid Parmentier, MM. Julien Uyttendaele, Marc Loewenstein, Mmes Carla Dejonghe et Els Rochette, coauteurs de la proposition d'ordonnance**

M. Arnaud Verstraete rappelle que la mobilité partagée connaît un essor fulgurant à Bruxelles. En l'espace de quelques années, plus de 10 opérateurs y sont implantés, déployant plus de 15.000 véhicules de mobilité partagée. L'aspect de nos rues en a été bouleversé. Il s'impose aujourd'hui d'y mettre de l'ordre.

Les auteurs de la proposition ont dès lors entrepris une longue concertation des opérateurs, en vue de préparer ce texte. Étant donné l'importance particulière d'une bonne coopération avec les autorités communales sur cette question, ils ont aussi consulté Brulocalis et la Commission régionale de mobilité.

La proposition d'ordonnance entend préserver autant que possible les atouts de la mobilité partagée, car elle correspond aux objectifs de mobilité de la Région, mais elle vise aussi à en corriger les défauts, à commencer par les désagréments causés par les véhicules mal stationnés sur les trottoirs et les pistes cyclables. Par ailleurs, certains conducteurs de telles trottinettes engendrent un sentiment d'insécurité auprès des piétons en roulant à trop vive allure sur des trottoirs ou dans des zones piétonnes. Les personnes à mobilité réduite sont particulièrement victimes de ces nuisances et de ces dangers.

La proposition introduit donc des zones réglementées, dites « drop-zones », où les utilisateurs sont obligés d'y stationner leur véhicule. Si le gestionnaire de voirie a aménagé de telles zones, elles deviennent obligatoires pour les usagers. Ces zones seront identifiées aussi bien physiquement que virtuellement. Si le véhicule est déposé en dehors de ces zones, le compteur horaire d'utilisation continuera à tourner. Le gestionnaire de voirie peut être la Région ou une commune. Il veillera à collaborer avec les opérateurs et avec Bruxelles Mobilité, qui est chargé de la supervision de l'action des opérateurs et de la coordination de celle des communes.

M. Verstraete estime que la distance maximale entre deux drop-zones devrait être de 300 mètres. Il ressort en effet des observations des opérateurs qu'un piéton est prêt à parcourir 150 mètres en moyenne pour se déplacer jusqu'à un véhicule. Toutefois, aux abords des gares et stations de transports en commun, il faudrait prévoir davantage de zones, à peu près tous les 50 mètres. À l'inverse, dans des quartiers plus décentrés, tels que la forêt de Soignes, on pourrait se limiter à installer ces zones aux entrées de la forêt. Il faudra en tout cas prendre en considération la demande et la logique de l'utilisateur.

Le gouvernement devra veiller à ce qu'une analyse

analyse van de door deze voertuigen afgelegde routes wordt uitgevoerd alvorens deze zones aan te leggen. Deze zones moeten niet op voetpaden, maar rond voetgangersoversteekplaatsen worden ingericht. Er zijn nog steeds veel illegale parkeerplaatsen in ons Gewest, die in strijd zijn met het verkeersreglement. Ze kunnen gemakkelijk worden omgezet in dropzones.

Naast het stelsel van de gereguleerde zones zullen de reeds bestaande algehele parkeerverbodzones, zoals rond de Grote Markt, worden behouden. Een derde categorie zones, bij gebreke van een verbod of reglementering, is die van de vrijheid om overal te parkeren, mits het voertuig geen hindernis of gevaar vormt voor de andere weggebruikers. Deze toelichting is ook een nieuw element dat het voorstel van ordonnantie invoert.

Een tweede aspect van het voorstel betreft de controle op de naleving van de regels, waaraan het tot dusver heeft ontbroken. Momenteel moet een agent die een inbreuk vaststelt, dit melden aan de operator, die 24 uur de tijd heeft om het probleem op te lossen. Pas daarna kan de agent, indien de overtreding aanhoudt, het voertuig laten verwijderen en een boete opleggen. Deze controles zijn bijgevolg ondoeltreffend en er worden geen sancties genomen.

In het voorstel wordt derhalve het begrip van hinderlijk of gevaarlijk parkeren gedefinieerd. Parkeren wordt als hinderlijk beschouwd wanneer het niet in overeenstemming is met de van toepassing zijnde regels of, erger nog, als gevaarlijk wanneer het een risico van aanrijding of val voor andere gebruikers inhoudt. Zo zal een tegen een gevel geparkeerde step waardoor de breedte van het trottoir tot minder dan 1,50 meter beperkt wordt, als hinderlijk parkeren worden beschouwd. Wanneer een step wordt achtergelaten op een voetgangersoversteekplaats of fietspad, wordt dit als gevaarlijk parkeren beschouwd en moet er sneller worden ingegrepen. Ingeval van gevaarlijk parkeren zal een ambtenaar het voertuig onmiddellijk kunnen verplaatsen, en dat is een nieuw element.

Het is nog steeds mogelijk het voertuig te verwijderen, maar dit is restrictiever, zowel voor de overheid als voor de operatoren. De boete zal in ieder geval dezelfde zijn, of het nu gaat om een verplaatsing of een verwijdering, d.w.z. tussen de 20 en 400 euro. De indieners hebben ook twee amendementen ingediend betreffende deze boetes, onder meer om de gemeenten te betrekken bij de inspanningen om de regels te controleren.

De gemeentebesturen trachten thans het fenomeen van de strooiesteps in te dammen door middel van gemeentelijke administratieve sancties, uit juridisch oogpunt kan dit twijfelachtig zijn. Dus we hebben twintig verschillende sanctiesystemen. Het voorstel wil orde scheppen in deze situatie en voert daarom één uniform retributiestelsel met dezelfde tarieven in.

Tot slot noemt de heer Verstraete een derde in het voorstel vervatte vernieuwing, met name de snelheidsbeperkingen. De snelheid is een fundamentele factor voor de verkeersveiligheid. De steprage heeft op dit gebied voor

préalable des trajets de ces véhicules soit effectuée avant l'aménagement de ces zones. Ces zones ne devraient pas être tracées sur les trottoirs, mais bien aux abords des passages pour piétons. Notre Région compte encore de nombreuses places de stationnement pour voiture qui sont illégales, car contraires aux prescriptions du Code de la route. Elles peuvent facilement être converties en drop-zones.

Outre le régime des zones réglementées, des zones d'interdiction générale de stationnement, qui existent déjà, comme les alentours de la Grand-Place, seront maintenues. Une troisième catégorie de zone, à défaut d'interdiction ou de réglementation, est celui de la liberté de stationner n'importe où, pourvu que le véhicule ne constitue pas un obstacle ou un danger pour les autres usagers de la voirie. Cette précision est aussi une innovation apportée par la proposition d'ordonnance.

Un second aspect de la proposition porte sur le contrôle du respect des règles, qui était lacunaire jusqu'ici. Actuellement, un agent qui constate une infraction doit en aviser l'opérateur, qui jouit d'un délai de 24 heures pour régler le problème. Ensuite seulement, l'agent peut, si l'infraction persiste, enlever le véhicule et infliger une amende. Il en résulte que ces contrôles sont inopérants et qu'aucune sanction n'est prise.

La proposition introduit dès lors la notion d'un stationnement gênant ou dangereux. Un stationnement est considéré comme gênant quand il n'est pas conforme aux règles applicables ou, pire, comme dangereux quand il présente un risque de collision ou de chute pour les autres usagers. Par exemple, une trottinette placée contre une façade et réduisant la largeur praticable du trottoir à moins de 1,50 mètre sera qualifiée de gênante. Si une trottinette est abandonnée sur un passage pour piétons ou sur une piste cyclable, elle sera considérée comme dangereuse, ce qui exige une intervention plus urgente. Dans un cas dangereux, un fonctionnaire pourra immédiatement déplacer le véhicule, ce qui est nouveau.

Il reste possible d'enlever le véhicule, mais cela est plus contraignant, tant pour les pouvoirs publics que pour les opérateurs. L'amende sera en tout cas la même, qu'il s'agisse d'un déplacement ou d'un enlèvement, soit entre 20 et 400 euros. Les auteurs ont d'ailleurs déposé deux amendements au sujet de ces amendes, entre autres pour inclure les communes dans l'effort de contrôle des règles.

Les autorités communales tentent aujourd'hui d'endiguer le phénomène des trottinettes abandonnées çà et là, au moyen de sanctions administratives communales, ce qui peut être discutable d'un point de vue juridique. Nous assistons donc à vingt systèmes différents de sanction. La proposition veut y mettre de l'ordre et instaure donc un seul régime uniforme de redevance, avec les mêmes tarifs.

Enfin, M. Verstraete évoque une troisième innovation de la proposition, la limitation de la vitesse. La vitesse est un facteur fondamental de sécurité routière. Le succès indubitable des trottinettes a engendré des problèmes

specifieke problemen gezorgd. Een step kan een snelheid van 25 km/h vlot halen, zelfs op plaatsen waar dat niet aangewezen is, zoals op voetpaden of in voetgangerszones. De gewestelijke wetgever is niet bevoegd om het gebruik van voetpaden te regelen, maar het Gewest kan de operatoren verplichten de snelheid van voertuigen in bepaalde zones te beperken. Dit zal het geval zijn in het voetgangerszone van het stadscentrum, waar de steps gedwongen zullen worden stapvoets te rijden. De operatoren hebben te kennen gegeven dat deze beperking technisch mogelijk is en dat zij er voorstander van zijn, naar het voorbeeld van wat in Parijs bestaat.

De retributie voor het in het verkeer brengen van een voertuig bedraagt momenteel 25 euro per voertuig. In het voorstel wordt deze vergoeding verhoogd tot maximaal 100 euro per jaar. Dit bedrag zal worden aangepast naar gelang van het type voertuig. Het zal worden gebruikt voor de financiering van, enerzijds, de coördinatie van het systeem door het Gewest, die bijvoorbeeld aanleiding zal geven tot studies of de verspreiding van kaarten van de zones, en, anderzijds, de inrichting van de dropzones. Naar schatting zou het grondgebied van het Gewest tot 3.000 zones moeten omvatten, waarvoor aanzienlijke middelen nodig zullen zijn. Het is gerechtvaardigd dat de operatoren hiertoe bijdragen. Deze inkomsten zullen worden geïnd door het Gewest, dat een deel ervan zal overdragen aan de gemeenten

De heer Verstraete sluit zijn uiteenzetting af met de vermelding van de verplichting die ook aan de operatoren zal worden opgelegd om de regionale MaaS-toepassing (Mobility as a service) te voeden, teneinde de werking ervan te garanderen. Bovendien wordt de huidige termijn van 24 uur waarbinnen operatoren een inbreuk of een incident moeten oplossen, verkort tot 12 uur. Stel bijvoorbeeld dat een agent om 22.00 uur een parkeerovertreiding vaststelt die niet onmiddellijke verwijdering rechtvaardigt. Hij geeft de exploitant tot 10.00 uur de volgende dag de tijd om het voertuig zelf te verplaatsen. Dit is de kortste termijn die voor de operatoren haalbaar is.

Behalve de veranderingen die het voorstel teweegbrengt, zijn er veel interessante suggesties gedaan door de operatoren, door Brulocalis of door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, maar die hebben vaak betrekking op het operationele niveau, dat van de uitvoering. De heer Verstraete noemt het idee om prestatie-indicatoren voor de operatoren in te voeren, aan de hand van een reeks criteria die moeten worden gecontroleerd. Dit zou in de toekomst een factor van uitsluiting van de Brusselse markt kunnen zijn. Het is de bedoeling dat het voorstel van ordonnantie een algemeen kader blijft.

**Mevrouw Ingrid Parmentier** verklaart dat de operatoren één voor één door de indieners van het voorstel gehoord zijn. Het hoofddoel is te voorkomen dat de deelsteps een hindernissenparcours voor de voetgangers worden. De onoverzichtelijke openbare ruimte die door deze wild geparkeerde voertuigen wordt veroorzaakt, is vooral voor mensen met een beperkte mobiliteit een schrijnend probleem. Daartoe voorziet het voorstel in verplichte drop-zones.

Het voorstel is er ook op gericht de snelheid van deze

spécifiques pour cette matière. Une trottinette permet d'atteindre rapidement la vitesse de 25 km/h, y compris à des endroits où celle-ci est inappropriée, comme sur les trottoirs ou dans des zones piétonnes. Le législateur régional n'est pas compétent pour réglementer l'usage des trottoirs, mais la Région peut exiger des opérateurs qu'ils brident la vitesse des véhicules dans certains périmètres. Ce sera le cas dans le piétonnier du centre-ville, où les trottinettes seront contraintes de rouler au pas. Les opérateurs ont fait savoir que cette limitation est techniquement possible et qu'ils y sont favorables, à l'instar de ce qui existe à Paris notamment.

La redevance relative à la mise en circulation est actuellement de 25 euros par véhicule. La proposition porte cette redevance à 100 euros maximum par an. Cette somme sera adaptée selon le type de véhicule. Elle servira à financer d'une part la coordination du dispositif par la Région, qui donnera par exemple lieu à des études ou à la diffusion de cartes des zones, et d'autre part l'aménagement des drop-zones. On peut estimer que le territoire de la Région devrait contenir jusqu'à 3.000 zones, ce qui exigera des moyens non négligeables. Il est légitime que les opérateurs y contribuent. Ces recettes seront encaissées par la Région, qui en cédera une partie aux communes.

M. Verstraete achève son exposé en mentionnant l'obligation qui sera également faite aux opérateurs d'alimenter l'application régionale MaaS (Mobility as a service), afin d'assurer le fonctionnement de celle-ci. D'autre part, le délai actuel de 24 heures accordé aux opérateurs pour faire cesser une infraction ou un incident est raccourci à 12 heures. Supposons par exemple qu'un agent constate à 22 heures une infraction de stationnement qui ne va pas jusqu'à justifier un déplacement immédiat. Il accordera à l'opérateur jusqu'à 10 heures le lendemain pour déplacer lui-même le véhicule. C'est le délai le plus court qui soit faisable pour les opérateurs.

Par-delà les modifications induites par la proposition, de nombreuses suggestions intéressantes ont été avancées par les opérateurs, par Brulocalis ou par la Commission régionale de mobilité, mais elles concernent souvent le niveau opérationnel, celui de l'exécution. M. Verstraete cite ainsi l'idée d'instaurer des indicateurs de performance des opérateurs, à l'aide d'une série de critères à contrôler. Cela pourrait à l'avenir être un facteur d'exclusion du marché bruxellois. La proposition d'ordonnance veille à rester un cadre général.

**Mme Ingrid Parmentier** déclare que les opérateurs ont été rencontrés un par un par les auteurs de la proposition. Il s'agit avant tout d'empêcher les trottinettes partagées de constituer un obstacle pour les piétons. L'encombrement de l'espace public à cause de ces véhicules négligemment stationnés est particulièrement pénible pour les personnes à mobilité réduite. A cette fin, la proposition crée des « drop-zones » obligatoires.

La proposition entend aussi maîtriser la vitesse de ces

voertuigen te beperken door middel van afstandsbesturing in bepaalde gebieden. Bovendien zal het gemakkelijker en sneller zijn om de voertuigen te verwijderen. Ook retributie ten laste van de operatoren wordt in het voorstel aangepast. De operatoren zullen de gegevens die nodig zijn voor de werking van de MaaS-toepassing moeten doorsturen.

De verplichtingen met betrekking tot de territoriale dekking of de levensduur van voertuigen zijn niet in dit voorstel opgenomen, maar zouden bij besluit moeten worden vastgesteld.

**De heer Julien Uyttendaele** zegt dat dankzij de vele debatten over de gedeelde mobiliteit, de commissieleden tot een vrij eensgezinde benadering van het onderwerp zijn gekomen. De laatste jaren zijn de verplaatsingspatronen in de stad geëvolueerd in de richting van meer diversificatie en intermodaliteit. De in vrije vloot gedeelde voertuigen hebben als verdienste dat zij verkeersopstoppingen en vervuiling verminderen. Zij zijn bijzonder geschikt voor korte ritten in stedelijke gebieden.

In elk stadium van de ontwikkeling doen zich negatieve externe effecten voor; dit is onvermijdelijk. Het voorstel van ordonnantie bevordert deze vorm van mobiliteit, maar wil ook de neveneffecten ervan reguleren, vooral op het gebied van parkeren en verkeersveiligheid.

De heer Uyttendaele is verheugd dat illegale parkeerplaatsen geleidelijk zullen worden omgezet in drop-zones en dat sancties doeltreffender zullen zijn. De uitrol van de gedeelde mobiliteit mag niet ten koste gaan van de andere gebruikers, aangezien stappen de meest gehanteerde manier van verplaatsing is in ons Gewest. Het moet ook voor iedereen en in alle wijken toegankelijk zijn, dankzij een dicht netwerk van drop-zones. De gemeenten, die de lokale actoren bij uitstek zijn, moeten nauw worden betrokken bij de ontwikkeling van deze zones.

Na de tijd van experimenteren, in volle vrijheid, komt de tijd van maatregelen om deze vorm van mobiliteit te bestendigen. De aanduiding van drop-zones, die voor iedereen herkenbaar moeten zijn, moet worden opgevat als de afbakening ervan, teneinde een geharmoniseerde uitvoering in alle gemeenten te garanderen. Naar gelang van hun specifieke kenmerken zullen de gemeenten dus de grenzen van de verboden, gereglementeerde of vrije zones kunnen bepalen, met behoud van hun volledige autonomie op het gebied van controle en sancties. De gemeenten van hun kant zullen moeten zorgen voor een ruime dekking van de drop-zones op het grondgebied, aangezien bepaalde wijken nog steeds niet bediend worden op het vlak van de gedeelde mobiliteit.

**M. Marc Loewenstein** verwelkomt allereerst dit parlementair initiatief, dat door de heer Verstraete wordt gecoördineerd. Dit voorstel van ordonnantie is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen de indieners, die ook een analyse hebben verricht van het voorstel van resolutie nr. A-415/1 van de heer David Weytsman. De indieners hebben ook advies ingewonnen bij de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en Brulocalis.

véhicules, en bridant à distance cette vitesse dans certaines zones. Par ailleurs, elle rendra plus aisé et plus rapide l'enlèvement des véhicules. Elle modifie également la redevance à charge des opérateurs. Ces derniers devront transmettre les données nécessaires au fonctionnement de l'application MaaS.

Les obligations relatives à la couverture du territoire ou à la durée de vie des véhicules ne figurent pas dans cette proposition, mais devraient être précisées par voie d'arrêtés.

**M. Julien Uyttendaele** relève que les nombreux débats qui ont déjà été menés sur la mobilité partagée ont conduit les commissaires à une approche assez consensuelle sur le sujet. Ces dernières années, les habitudes de circulation dans la ville ont évolué, vers plus de diversification et d'intermodalité. Les véhicules partagés en flotte libre ont le mérite de réduire les embouteillages et la pollution. Ils sont particulièrement adaptés aux trajets courts en milieu urbain.

A chaque étape d'évolution, des externalités négatives apparaissent, c'est inéluctable. La proposition d'ordonnance, tout en promouvant cette forme de mobilité, vise à en réguler les effets secondaires, principalement en matière de stationnement et de sécurité routière.

M. Uyttendaele se réjouit que les places de stationnement illégales soient progressivement converties en « drop-zones » et que les sanctions seront plus effectives. La mobilité partagée ne peut se déployer au détriment des autres usagers, sachant que la marche à pied constitue dans notre Région le premier mode de déplacement. Elle doit aussi être accessible à tous et dans tous les quartiers, grâce à un maillage dense de « drop-zones ». Les communes, actrices de proximité par excellence, devront être étroitement associées à l'aménagement de ces zones.

Après le temps des expérimentations, en pleine liberté, vient celui des mesures appelées à pérenniser cette forme de mobilité. L'indication des « drop-zones », qui doivent être reconnaissables par tous, doit être comprise comme leur délimitation, afin de garantir une mise en œuvre harmonisée dans toutes les communes. Selon leurs spécificités, les communes pourront donc déterminer les contours des zones interdites, réglementées ou libres, en conservant toute autonomie en termes de contrôle et de sanction. Il s'agira, de leur côté, que les communes veillent à une large couverture en « drop-zones » du territoire, car certains quartiers sont encore délaissés par la mobilité partagée.

**M. Marc Loewenstein** salue tout d'abord cette initiative parlementaire, sous la coordination de M. Verstraete. Cette proposition d'ordonnance est le fruit d'une intense collaboration entre les auteurs, qui ont également analysé la proposition de résolution n°A-415/1 de M. David Weytsman. Les auteurs ont également tenu à recevoir les avis de la Commission régionale de la Mobilité et de Brulocalis.

Micromobiliteit helpt weliswaar de congestie in de stad te verminderen, maar de voetpaden mogen niet overbelast raken en het comfort en de veiligheid ervan mogen niet worden verwaarloosd. Selfservice steps en fietsen, zonder station, bieden een aantrekkelijke, gebruiksvriendelijke en handige manier om te reizen. Hoewel ze niet geschikt zijn voor alle gebruikers, zijn ze geschikt voor korte afstanden, als alternatief voor het openbaar vervoer of de eigen auto.

Hoewel dergelijke initiatieven moeten worden aangemoedigd, mogen zij niet worden ontwikkeld ten koste van de levenskwaliteit en de veiligheid van andere gebruikers, met name voetgangers en personen met beperkte mobiliteit. We hebben allemaal al vaak gezien dat vrije vloot steps en fietsen over trottoirs staan geparkeerd, waardoor het normale verkeer wordt belemmerd en mensen gedwongen worden om het obstakel heen te rijden, wat een gevaar inhoudt.

Het was van essentieel belang de huidige regels te herzien, duidelijke afgebakende dropzones voor alle gebruikers te creëren, de snelheid in de voetgangerszones te beperken en een snellere en efficiëntere procedure in te voeren voor het verwijderen van de steps en deelfietsen die in de weg staan of een gevaar vormen. Dit zijn herhaalde verzoeken van vele gebruikers.

Het is van belang om voor alle 19 gemeenten duidelijke en eenvormige regels in te voeren, zowel voor de gebruikers als voor de operatoren, en daarbij rekening te houden met de specifieke lokale kenmerken.

De ordonnantie voorziet in 3 parkeerregimes: vrij parkeren, alleen parkeren op een dropzone en volledig verbod op parkeren. De zones - vrij, dropzones of verboden - moeten in nauw overleg met de gemeenten worden vastgesteld. Anderzijds lijkt het niet wenselijk dat elke gemeente haar eigen parkeer- en retributiesysteem heeft, zoals nu begint te gebeuren.

Wat de verbetering van de procedure voor het verwijderen of verplaatsen van deelfietsvoertuigen betreft, wordt in de voorgestelde ordonnantie de interventietijd verkort van 24 uur tot 12 uur, zodat onmiddellijk kan worden ingegrepen wanneer gevaar bestaat voor andere gebruikers. Deze wijziging brengt de heer Loewenstein ertoe drie punten aan te voeren.

Ten eerste moet iedereen gemakkelijk foutgeparkeerde steps en fietsen kunnen melden. In de commentaar bij artikel 4 staat dat er een doeltreffend systeem voor het melden van overtredingen moet worden ingevoerd, dat gemakkelijk te gebruiken is en de operator onmiddellijk waarschuwt. De praktische oplossing is een sticker op elk deelfietsvoertuig, met de gegevens van het contactpunt dat, via FixMyStreet of op een andere manier, de verwijdering of verplaatsing van storende voertuigen regelt.

Ten tweede bepaalt het voorstel van ordonnantie dat door het Gewest boetes kunnen worden gevraagd. Zoals de heer Verstraete opmerkte, maken de ingediende amendementen het enerzijds mogelijk om verschillende tarieven voor de

Alors que la micro-mobilité permet de décongestionner la ville, les trottoirs ne peuvent être congestionnés, leur confort et leur sécurité négligés. Les trottinettes et les vélos partagés en libre-service, sans station, constituent un mode de déplacement attractif, facile à utiliser et pratique. S'il ne convient certes pas à tous les usagers, il est adéquat pour parcourir des petites distances, à la place des transports en commun ou de la voiture individuelle.

S'il faut encourager ce type d'initiatives, elles ne doivent cependant pas se développer au détriment de la qualité de vie et de la sécurité des autres usagers, plus particulièrement les piétons et les personnes à mobilité réduite. Nous avons tous pu constater à maintes reprises des trottinettes mais aussi des vélos partagés en « free floating », stationnés en travers des trottoirs, empêchant le cheminement normal et obligeant à contourner l'obstacle, ce qui est source de danger.

Il était essentiel de revoir les règles en vigueur, de créer des *drop-zones* délimitées et claires pour tous les usagers, de limiter la vitesse sur les zones piétonnes, et d'implémenter une procédure de retrait plus rapide et plus efficace des trottinettes et vélos partagés, gênant ou créant un danger. Ce sont là des demandes répétées de nombreux usagers.

Il est important de mettre en place des règles claires et uniformisées sur l'ensemble des 19 communes, pour les usagers comme pour les opérateurs, tout en tenant compte des spécificités locales.

L'ordonnance prévoit 3 régimes de stationnements : le stationnement libre, le stationnement uniquement en drop-zone et le stationnement totalement interdit. Les zones – libres, drop-zones ou interdites – doivent être définies en concertation étroite avec les communes. A contrario, il ne semble pas souhaitable que chaque commune y aille de son système particulier de stationnement et de sanction, comme cela commence à être le cas.

Pour ce qui concerne l'amélioration de la procédure d'enlèvement ou de déplacement des véhicules de cyclopartage, la proposition d'ordonnance réduit le délai d'intervention de 24 heures à 12 heures, en permettant une intervention immédiate en cas de danger pour les autres usagers. Cette modification amène M. Loewenstein à relever trois points.

Tout d'abord, n'importe qui devrait pouvoir signaler facilement les trottinettes et vélos mal stationnés. Le commentaire de l'article 4 précise qu'il faut mettre en place un système efficace de signalisation des infractions, facile à utiliser et qui prévienne immédiatement l'opérateur. La solution pratique serait un autocollant sur chaque véhicule de cyclopartage, avec les coordonnées du point de contact pour le traitement de ces enlèvements ou déplacements de véhicules gênants, que ce soit via FixMyStreet ou un autre moyen.

Ensuite, la proposition d'ordonnance prévoit que des redevances sanctions peuvent être demandées par la Région. Les amendements déposés permettent, comme l'a rappelé M. Verstraete, d'une part d'établir des tarifs de redevances

heffingen vast te stellen die zijn aangepast aan de omstandigheden (soort verwijderde of verplaatste voertuigen, interventietijden, enz.), en anderzijds de gemeenten te machtigen om een boete op te leggen en ze meteen te innen. Daarom wordt hier de voorkeur gegeven aan het systeem van retributies om de samenhang op het gehele grondgebied te waarborgen. Dit systeem heeft a priori de voorkeur gekregen boven dat van de gemeentelijke administratieve sancties.

Zoals bij alle wetgeving zal het belangrijk zijn dit retributiesysteem te evalueren. Indien deze retributies te ingewikkeld zouden blijken, kan worden overwogen een beroep te doen op gemeentelijke administratieve sancties, maar dit veronderstelt een voorafgaand akkoord tussen de 19 gemeenten over een geharmoniseerd systeem van GAS die *mutatis mutandis* de door de regering vastgestelde tarieven voor de retributies zouden overnemen. Het Gewest mag geen sancties opleggen op basis van één tariefschema en de gemeenten op basis van een ander.

We zijn er in ieder geval nog niet. Het retributiesysteem biedt het voordeel van stabiliteit. Bovendien is het belang van een dergelijk sanctiemodel, dat door het Gewest of door de gemeenten kan worden opgelegd, er met name op gericht dat, naast de in te richten dropzones, de zones die ongereguleerd zullen blijven, met vrije vloot, beter worden gecontroleerd dan nu het geval is.

De spreker benadrukt een laatste punt in verband met deze sancties voor illegaal parkeren, namelijk de noodzaak om de operatoren in staat te stellen hun gelijk gemakkelijk te bewijzen, zonder direct in omslachtige geschillenprocedures terecht te komen. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat een slimmerik de geparkeerde steps verplaatst en dat de operator vervolgens een sanctie krijgt van een handhavingsambtenaar. De operator moet aan de hand van een foto kunnen bewijzen dat de stephuurder de step correct heeft geparkeerd en dat de overtreding door een derde werd begaan en dat de operator of de huurder niet aansprakelijk is.

Naast de retributies/sancties zijn er de jaarlijkse retributies, waarvan het bedrag in artikel 5 werd aangepast en die kunnen variëren tussen 1 en 100 euro, terwijl in de ordonnantie een marge tussen 0 en 25 euro is vastgesteld. Het lijkt logisch dat de operator bijdraagt, ook al is het maar een minimum, via een jaarlijkse bijdrage. De invoering van dropzones is duur voor de overheid en voordelig voor de operatoren, aangezien hun steps en fietsen meer geconcentreerd zullen zijn op bepaalde plaatsen, terwijl ze nu overal verspreid staan.

Het is niet de bedoeling om 100 euro, de maximumretributie, per voertuig aan te rekenen. Het moet evenredig zijn, zodat het voortbestaan van de markt niet in gevaar komt, rekening houdend met het type voertuig, het aantal voertuigen, de geografische dekking, maar bijvoorbeeld ook met de voorgestelde veiligheidsmaatregelen.

Het is belangrijk dat de dienst wordt verleend in het hele Brusselse gebied, maar ook verder gaat dan de grenzen - momenteel beperkt Brussel zich tot de 19 gemeenten - naar

différents et adaptés selon les circonstances (types de véhicules enlevés ou déplacés, délais d'intervention...) et, d'autre part, une habilitation pour les communes à sanctionner et à récolter directement les recettes des redevances. C'est donc le système des redevances qui est privilégié ici pour assurer une cohérence sur l'ensemble du territoire. Ce système a été a priori privilégié à celui des sanctions administratives communales.

Il sera important, comme pour toute législation d'ailleurs, d'évaluer ce système des redevances. A défaut, si ces redevances s'avéraient trop complexes, un recours aux sanctions administratives communales pourrait être envisagé, mais cela supposerait un accord préalable entre les 19 communes sur un système harmonisé de SAC qui reprendrait *mutatis mutandis* les tarifs fixés par le Gouvernement pour les redevances. Il ne faudrait pas que la Région sanctionne sur la base d'une grille tarifaire et les communes sur une autre.

Quoi qu'il en soit, nous n'en sommes pas là. Le dispositif des redevances offre l'avantage de la stabilité. Par ailleurs, l'intérêt d'un tel modèle de sanctions qui peuvent être infligées par la Région ou par les communes vise notamment à ce que, à côté des drop-zones qui seront installées, les zones qui resteront non réglementées, en flotte libre, soient mieux contrôlées qu'aujourd'hui.

L'intervenant souligne un dernier point concernant ces sanctions en cas de stationnement illicite, à savoir la nécessité de permettre aux opérateurs d'apporter facilement la preuve de leur bon droit, sans entrer directement dans des procédures lourdes de contestation. Il se peut par exemple qu'un petit malin s'amuse à déplacer les trottinettes bien stationnées et que l'opérateur soit ensuite sanctionné par un agent constatateur. Il faut que l'opérateur puisse facilement apporter la preuve, via photo, que le loueur de trottinette a fini sa course en stationnant correctement sa trottinette, que l'infraction est le fait d'un tiers et n'engage donc pas la responsabilité de l'opérateur ou du loueur.

À côté des redevances-sanctions, il y a les redevances annuelles, dont le montant a été adapté à l'article 5, qui peuvent varier de 1 et 100 euros, alors que l'ordonnance fixe une fourchette entre 0 et 25 euros. Il semble logique que l'opérateur contribue, même un minimum, via une redevance annuelle. La mise en place de drop-zones coûte aux pouvoirs publics et seront bénéfiques pour les opérateurs puisque leurs trottinettes et vélos seront davantage concentrés à certains endroits, alors qu'ils sont aujourd'hui éparpillés.

L'objectif n'est pas de faire payer 100 euros, à savoir la redevance maximale, par engin. Il y a lieu d'être proportionné, pour ne pas menacer la survie du marché, de tenir compte du type de véhicule, du nombre de véhicules, de la couverture géographique, mais aussi éventuellement des mesures de sécurité proposées par exemple.

Il est important que le service soit assuré sur l'ensemble du territoire bruxellois, mais dépasse aussi ses frontières cantonnant aujourd'hui Bruxelles à ses 19 communes, pour se

de gemeenten in de onmiddellijke omgeving.

Ten slotte is het belangrijk dat, als deze inkomsten door het Gewest worden geïnd, zij niet alleen worden gebruikt voor de uitvoering van de ordonnantie, maar ook voor de installatie van dropzones op gewest- en gemeentewegen. De gemeenten moeten de nodige middelen krijgen om deze zones op hun grondgebied te kunnen afbakenen en om de voorgestelde regeling op lokaal niveau zo goed mogelijk uit te voeren.

Een andere uitdaging zal erin bestaan deze vervoerswijzen te integreren in het Brusselse multimodale aanbod. Een of andere operator heeft al belangstelling getoond of is al geïntegreerd in de nieuwe MaaS-toepassing, die nog wordt getest. Het zal meer dan nuttig zijn deze micro-mobiliteitsaanbiedingen op te nemen.

Daarnaast is er ook behoefte aan meer preventie en handhaving om alle gebruikers te beschermen, of ze nu op steps rijden of er voorbij rijden. De verkeersveiligheid van deze voertuigen kan aanzienlijk worden verbeterd. De nadruk moet worden gelegd op opleiding voor verantwoordelijk rijden, op beschermende uitrusting voor de bestuurder en op gevaarlijk gedrag, zoals rijden op voetpaden of met twee op dezelfde step. De operatoren nemen in hun mobiele toepassingen regels op die moeten worden nageleefd en voorkeursgedrag. De reeds genomen maatregelen moeten zeker worden geëvalueerd.

**Mevrouw Carla Dejonghe** benadrukt dat het voorstel van ordonnantie het resultaat is van een langdurige voorbereiding en een uitstekende samenwerking tussen de verschillende fracties in de meerderheid. Zoals vaak het geval is in ons land, speelt Brussel een voortrekkersrol op het gebied van micromobiliteit. De ontwikkelingen doen zich eerst in onze stad voor, alvorens naar andere delen van België over te slaan. Het is normaal dat nieuwe trends nieuwe problemen doen ontstaan. Het werd tijd dat de Brusselse wetgever ingreep, want het huidige rechtskader is al achterhaald.

Het onderscheid tussen openbaar en particulier vervoer vervaagt steeds meer en vaak worden verschillende vervoerswijzen gecombineerd. Mevrouw Dejonghe juicht dit toe. Het maakt niet uit of het om een openbaar of particulier initiatief gaat, zolang het maar werkt. Vrij ondernemerschap en vrij verkeer moeten worden bevorderd, evenals partnerschap tussen de overheids- en de privésector.

Er moet dus ruimte komen voor micromobiliteit, waarbij de veiligheid van iedereen gewaarborgd moet zijn. De gezondheids crisis die we nog steeds doormaken, heeft geleid tot een sterke opkomst van individuele deelvoertuigen, wat onvermijdelijk leidt tot een toename van het aantal incidenten en overtredingen. Er is dus nog veel te doen. De operatoren zelf vragen om een aanpassing van het rechtskader.

Het voorstel introduceert belangrijke instrumenten, zoals dropzones, die reeds goed bekend zijn bij operatoren in andere steden. Wij hebben geconstateerd dat de huidige termijn van 24 uur voor het verplaatsen van slecht

déployer dans les communes de la proche périphérie.

Enfin, si ces recettes sont perçues par la Région, il importe qu'elles soient utilisées non seulement pour la mise en œuvre de l'ordonnance, mais aussi pour la mise en place des drop-zones sur les voiries régionales et sur les voiries communales. Les moyens nécessaires doivent être alloués aux communes pour leur permettre de délimiter ces zones sur leur territoire et exécuter le régime proposé dans les meilleures conditions sur le plan local.

Un autre défi sera d'inscrire ces modes de déplacements dans l'offre multimodale bruxelloise. L'un ou l'autre opérateur a déjà marqué son intérêt ou est déjà intégré dans la nouvelle application MaaS, encore en test. Il sera plus qu'utile qu'on y retrouve ces offres de micro-mobilité.

Et, au-delà du dispositif, il est également nécessaire de prévoir davantage de prévention et de répression pour protéger tous les usagers, qu'ils roulent sur des trottinettes ou les croisent. La sécurité routière liée à ces véhicules pourrait être nettement améliorée. Il faudra mettre l'accent sur la formation à une conduite responsable, sur le matériel de protection du conducteur et sur les comportements dangereux, comme le fait de rouler sur les trottoirs ou à deux sur une même trottinette. Les opérateurs reprennent sur leurs applications mobiles des règles à respecter et des comportements à privilégier. Sans doute qu'il y a lieu d'évaluer les actions déjà entreprises.

**Mme Carla Dejonghe** souligne que la proposition d'ordonnance a fait l'objet d'une longue préparation et d'une excellente collaboration entre les différents groupes de la majorité. Bruxelles joue, comme souvent dans notre pays, un rôle de pionnier en termes de micro-mobilité. Les évolutions se manifestent d'abord dans notre ville avant d'essaimer ailleurs en Belgique. Il est normal que des nouvelles tendances génèrent certains nouveaux problèmes. Il était temps que le législateur bruxellois intervienne, car le cadre légal actuel est déjà obsolète.

La distinction entre les transports publics et privés s'estompe toujours plus et plusieurs modes de déplacement sont souvent combinés. Mme Dejonghe s'en félicite. Peu importe que l'initiative soit publique ou privée, pourvu qu'elle fonctionne. Il faut promouvoir la libre entreprise et la liberté de circulation, ainsi que le partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

Il faut donc donner l'espace nécessaire à la micro-mobilité, tout en veillant à ce que la sécurité de chacun soit garantie. La période de crise sanitaire que nous traversons toujours a suscité un fort engouement pour les véhicules individuels de mobilité partagée, ce qui cause inévitablement un surcroît d'incidentes et d'infractions. Il y a donc beaucoup à faire. Les opérateurs eux-mêmes réclament une adaptation du cadre légal.

La proposition instaure des instruments importants, tels que des drop-zones, déjà bien connues des opérateurs dans d'autres villes. Nous avons constaté que le délai de 24 heures actuellement en vigueur pour déplacer des trottinettes mal



geparkeerde steps te lang is. Het voorstel van ordonnantie brengt deze op 12 uur. Een kortere termijn blijkt moeilijk. Bovendien voorziet het voorstel in de schorsing van de vergunning in geval van niet-naleving, wat ook in de tekst van de heer Weytsman wordt gevraagd.

De verlaging van de snelheid op afstand komt tegemoet aan de behoefte aan verkeersveiligheid, gezien de toename van het aantal gewonden dat door dergelijke voertuigen wordt veroorzaakt. Het zal praktisch onmogelijk worden om het verkeersreglement niet na te leven. Het voorstel van ordonnantie heeft dus de verdienste dat het recht op het doel aangaat.

**Mevrouw Els Rochette** herinnert eraan dat de ordonnantie van 29 november 2018 werd uitgevaardigd toen gedeelde mobiliteit nog een nieuwigheid was. In die tijd was het vooral nodig om nieuwe operatoren naar Brussel te lokken. Sindsdien is de micromobiliteit snel gegroeid, maar de dropzones hebben niet dezelfde trend gevolgd, wat zeer nadelig is voor mensen met een beperkte mobiliteit. De openbare ruimte moet een veilige plaats blijven, wat helaas niet altijd het geval is.

Zoals reeds gezegd, is het voorstel van ordonnantie daarom gericht op de uitbreiding van de dropzones in samenwerking met de gemeenten en op meer restrictieve controlemaatregelen.

## II. Algemene bespreking

**De heer Julien Uyttendaele** bevestigt dat voorstel van resolutie nr. A-415/1 van de heer David Weytsman en mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (zie verslag nr. A-415/2 - 21/22) verscheidene punten gemeen heeft met het hier behandelde voorstel van ordonnantie. Hij kan echter niet instemmen met sommige van haar eisen, zoals de verplichting om elke 250 meter een dropzone aan te leggen. Dit is onrealistisch. De Brusselse wegen zijn niet berekend op tienduizenden zones, om nog maar te zwijgen van de enorme kosten die dit met zich mee zou brengen. Het voorstel van ordonnantie laat de gemeenten een beoordelingsmarge daarvoor.

Het verbod om op de voetpaden te rijden valt onder het verkeersreglement. De vervanging van E9A-borden door E1-borden zou een parkeerverbod voor elk type voertuig inhouden, ook voor gedeelde voertuigen. De heer Uyttendaele zal dus tegen het voorstel van resolutie stemmen.

**Mevrouw Carla Dejonghe** is van mening dat met het voorstel van resolutie nr. A-415/1 dezelfde doelstellingen worden nagestreefd als met het voorstel van ordonnantie, en dit moet worden toegejuicht. Beide teksten pakken in de eerste plaats de parkeerkwestie aan. Het voorstel van resolutie is gebaseerd op een analyse van de micromobiliteitsmarkt die in 2019 door Brussel Mobiliteit werd uitgevoerd. Het streeft naar een bredere verspreiding van deze voertuigen over het grondgebied van het Gewest; de regering werkt hier overigens aan. Het voorstel van ordonnantie pakt de meest dringende

stationnées s'avère trop long. La proposition d'ordonnance porte ce délai à 12 heures. Il apparaît qu'on peut difficilement avoir un délai plus court. Par ailleurs, la proposition prévoit une suspension de la licence en cas de manquements, ce que demande également le texte de M. Weytsman.

La réduction à distance de la vitesse répond à un besoin de sécurité routière, au vu de la multiplication des blessures causées par ce type de véhicules. Il deviendra pratiquement impossible de ne pas respecter le Code de la route. La proposition d'ordonnance a donc le mérite d'aller à l'essentiel.

**Mme Els Rochette** rappelle que l'ordonnance du 29 novembre 2018 avait été promulguée quand la mobilité partagée était encore une nouveauté. Il fallait alors surtout attirer à Bruxelles de nouveaux exploitants. La micro-mobilité a connu depuis un essor fulgurant, mais les dropzones n'ont pas suivi la même tendance, au grand dam des personnes à mobilité réduite. L'espace public doit rester un lieu sûr, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas.

Comme cela a déjà été dit, la proposition d'ordonnance s'appuie donc sur l'extension des « drop-zones », en coopération avec les communes, et sur des mesures de contrôle plus restrictives.

## II. Discussion générale

**M. Julien Uyttendaele** affirme que la proposition de résolution n°A-415/1, déposée par M. David Weytsman et Mme Anne-Charlotte d'Ursel (cf. rapport n°A-415/2 - 21/22), présente plusieurs points communs avec la proposition d'ordonnance examinée ici. Cependant, il ne peut approuver certaines de ses demandes, telles que l'obligation d'installer une « drop-zone » tous les 250 mètres. C'est irréaliste. Les voiries bruxelloises ne sont pas faites pour accueillir des dizaines de milliers de zones, sans parler du coût énorme que cela représenterait. La proposition d'ordonnance laisse une marge d'appréciation aux communes à cet égard.

L'interdiction de rouler sur les trottoirs relève du Code de la route. Quant au remplacement de panneaux E9A en panneaux E1, cela impliquerait une interdiction de stationnement pour tout type de véhicule, fût-il partagé. M. Uyttendaele votera donc contre la proposition de résolution.

**Mme Carla Dejonghe** estime que la proposition de résolution n°A-415/1 poursuit les mêmes objectifs que la proposition d'ordonnance, et on peut s'en féliciter. Les deux textes s'attachent avant tout à la question du stationnement. La proposition de résolution s'appuie sur une analyse du marché de la micro-mobilité réalisée en 2019 par Bruxelles Mobilité. Elle aspire à une plus large répartition de ces véhicules sur le territoire régional; le gouvernement y travaille d'ailleurs. La proposition d'ordonnance s'attaque aux problèmes les plus urgents : le stationnement et la sécurité

problemen aan: parkeren en verkeersveiligheid.

**Mevrouw Cieltje Van Achter** is het met de heer Uyttendaele eens dat er een zekere consensus bestaat over de te volgen stappen, temeer daar de operatoren ook vragende partij zijn voor een hervorming van de wetgeving. Iedereen erkent de problemen die er zijn.

Het eerste daarvan is onveiligheid en ongevallen. Het idee van snelheidsbeperkingen in bepaalde zones is een goed idee. Dit zal weliswaar eerder bij besluit dan in een ordonnantie moeten worden geregeld, temeer daar deze sector zich zeer snel ontwikkelt. Mevrouw Van Achter steunt ook het verbod op rijden op de voetpaden, rijden onder de 16 jaar en rijden met twee personen op een step, maar dat is een federale aangelegenheid.

De dropzones zijn een interessant instrument, dat in Antwerpen overigens ook wordt gebruikt. De operatoren kunnen vanop afstand weten of een step al dan niet goed geparkeerd is. Dit illustreert dat zij en de overheden hand in hand moeten werken.

Hoe kan de harmonisatie van de regels worden verzoend met de autonomie die aan de gemeenten wordt gelaten? Brussel Mobiliteit zal een rol moeten spelen bij de ondersteuning van de gemeenten, zodat de invoering van de dropzones zonder strubbelingen verloopt. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de gemeenten bereid zijn de nieuwe regeling toe te passen? Zouden de gemeenten sancties moeten kunnen opleggen en retributies moeten kunnen krijgen, wat begrijpelijk is gezien de overlast die wordt veroorzaakt door wild geparkeerde steps. Zouden gemeenschapswachten de bevoegdheid hiervoor krijgen?

De inning van de retributies voor overtredingen zou echter uitsluitend door het Gewest worden verricht. Welke gewestelijke administratie zou met deze taak worden belast? Wat vinden de gemeenten daarvan?

Het voorstel van resolutie vertoont veel gelijkenissen met het voorstel van ordonnantie. Het oppert een interessant idee, namelijk om de toekenning van de exploitatievergunning te koppelen aan een minimale dekkingsgraad van het grondgebied. Dit is een gevoelige kwestie. De operatoren hebben zich uit bepaalde wijken teruggetrokken wegens te weinig vraag of herhaaldelijk vandalisme. De stabiliteit van de markt hangt dus ook af van de beteugeling van het vandalisme tegenover deze voertuigen.

Mevrouw Van Achter zal niet voor het voorstel van resolutie stemmen. Dat laatste bevat onevenwichtigheden en steunt te veel op het federale niveau. Waarom bijvoorbeeld de federale regering laten tussenkomen om de uitbreiding van het gebruik van deze voertuigen tot de Vlaamse rand te overwegen? Er zou eerder contact moeten worden genomen met de betrokken gemeenten en de Vlaamse regering om dit te doen. In dat geval zouden de Vlaamse gemeenten dezelfde autonomie krijgen als de Brusselse gemeenten.

De spreekster zal daarentegen wel het voorstel van

routière.

**Mme Cieltje Van Achter** partage l'avis de M. Uyttendaele selon lequel il existe un certain consensus sur la marche à suivre, d'autant plus que les opérateurs sont aussi demandeurs d'une réforme de la législation. Chacun reconnaît les problèmes qui se posent.

Le premier d'entre eux est celui de l'insécurité et des accidents. L'idée de brider la vitesse dans certaines zones est bonne. Certes, cela devra être déterminé par arrêté plutôt que dans une ordonnance, d'autant que ce secteur évolue très rapidement. Mme Van Achter soutient également l'interdiction de rouler sur les trottoirs, celle de rouler à moins de 16 ans ou de rouler à deux sur une trottinette, mais cela relève du niveau fédéral.

Les « drop-zones » sont un outil intéressant, qui est d'ailleurs aussi en usage à Anvers. Les opérateurs savent déterminer à distance si une trottinette est correctement stationnée ou non. Cela illustre la nécessité pour eux et pour les pouvoirs publics de travailler main dans la main.

Comment concilier harmonisation des règles et autonomie laissée aux communes ? Bruxelles Mobilité aura un rôle de soutien des communes à jouer, pour que le déploiement des drop-zones se fasse sans heurts. Comment s'assurer de la bonne volonté des communes à mettre en œuvre le nouveau régime ? Les communes devraient ainsi pouvoir procéder à des sanctions et obtenir des rétributions, ce que l'on peut comprendre, vu les désagréments des trottinettes mal stationnées. Des gardiens de la paix seraient-ils habilités pour ce faire ?

Toutefois, la perception des rétributions en cas d'infraction serait effectuée par la Région uniquement. Quelle administration régionale serait-elle en charge de cette mission ? Qu'en pensent les communes ?

La proposition de résolution, quant à elle, contient de nombreuses similitudes avec la proposition d'ordonnance. Elle met en avant une idée intéressante, celle de lier l'octroi de la licence d'exploitation à un taux de couverture minimum du territoire. Cette question est délicate. Des opérateurs se sont retirés de certains quartiers, en raison d'une demande trop faible ou d'actes répétés de vandalisme. La stabilité du marché dépend donc aussi de la répression du vandalisme à l'égard de ces véhicules.

Mme Van Achter ne votera pas en faveur de la proposition de résolution. Cette dernière comporte des déséquilibres et se repose trop sur le niveau fédéral. Pourquoi par exemple faire intervenir le gouvernement fédéral pour envisager l'élargissement à la périphérie flamande de la desserte de ces véhicules ? Il faudrait plutôt prendre contact avec les communes concernées et le gouvernement flamand pour ce faire. Il s'agirait en ce cas d'allouer aux communes flamandes la même autonomie qu'aux communes bruxelloises.

L'oratrice soutiendra par contre la proposition

ordonnantie steunen, dat een goede stap vooruit is.

**De heer Youssef Handichi** is het eens met de vaststellingen die de heer Weytsman in zijn voorstel van resolutie maakt. In sommige opzichten gaat het zelfs verder dan het voorstel van ordonnantie. De spreker steunt met name het idee dat de dropzones verplicht moeten zijn, en niet slechts facultatief. Daarentegen verwerpt hij het verzoek om cadeaus te geven aan de operatoren, in de vorm van stimulerende of gratis retributies, en zich te baseren op een partnerschap met de privésector om de tekortkomingen van het openbaar vervoer te compenseren. Integendeel, er moet geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer. De heer Handichi zal dus tegen dit voorstel van resolutie stemmen.

Anderzijds steunt de spreker het voorstel van ordonnantie, aangezien de dropzones een stap vooruit zijn, hoewel hij betreurt dat zij niet overal verplicht zouden worden. In ieder geval moet men trachten veel van deze zones aan te leggen. De verdienste van het voorstel is dat het het optreden van de gemeenten ondersteunt die reeds op eigen initiatief dropzones hebben ingevoerd.

**De heer Christophe De Beukelaer** verheugt zich erover dat in het voorstel van resolutie rekening wordt gehouden met de CO<sub>2</sub> per afgelegde kilometer bij de toewijzing van de vergunningen. Dat is een zeer interessante idee. Kan dit in het voorstel van ordonnantie worden opgenomen? Naast de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet ook rekening worden gehouden met de recycleerbaarheid van de toestellen en batterijen.

In Sint-Pieters-Woluwe is gebleken dat het zinvol is de dropzones in de onmiddellijke nabijheid van voetgangersoversteekplaatsen te plaatsen om wildparkeren van de wagens te voorkomen. Wat denken de indieners van de voorstellen daarvan?

In het voorstel van ordonnantie is sprake van raadpleging van de gemeenten over de keuze van de locatie van de dropzones. Betekent dit dat gemeenten deze keuze niet zelf zouden kunnen maken voor gemeentelijke wegen?

Bovendien, als de gemeenten net als het Gewest sancties kunnen opleggen, hoe kunnen we dan het risico van een dubbele sanctie vermijden?

Het voorstel van ordonnantie bevat precieze bedragen voor de retributies: van 0 tot 100 euro. Hebben de indieners een schatting gemaakt van de inkomsten die deze retributies zouden kunnen opleveren? Zullen zij voldoende of te veel zijn om de opdrachten te financieren die zij geacht worden te dekken?

Vallen de "Villo"-fietsen onder het voorstel van ordonnantie?

De heer De Beukelaer is verbaasd dat geen van de twee voorstellen ingaat op de kwestie van de helmen, hoewel sommige voertuigen reeds geïntegreerde vouwhelmen bevatten. Zonder in te gaan op de verplichting om een helm te dragen, wat een ander debat is, zou kunnen worden overwogen de operatoren te verplichten op elk voertuig een helm te plaatsen? Het schijnt dat een dergelijke verplichting

d'ordonnance, qui va dans la bonne direction.

**M. Youssef Handichi** partage les constats dressés par M. Weytsman dans sa proposition de résolution. A certains égards, celle-ci va même plus loin que la proposition d'ordonnance. L'orateur est notamment favorable à l'idée que les drop-zones soient obligatoires, et pas seulement facultatives. Par contre, il repousse la demande d'accorder des cadeaux aux opérateurs, sous la forme de redevances incitatives ou gratuites, et de s'appuyer sur un partenariat avec le secteur privé pour combler les défaillances des transports publics. Que du contraire, il faut investir dans les transports publics. M. Handichi votera donc contre cette proposition de résolution.

L'intervenant adhère par contre à la proposition d'ordonnance, car les « drop-zones » sont une avancée, même s'il regrette qu'elles ne deviennent pas obligatoires partout. Il faudra en tout cas tâcher d'en aménager de très nombreuses. La proposition a le mérite de conforter l'action des communes qui ont déjà mis en œuvre des « drop-zones » de leur propre initiative.

**M. Christophe De Beukelaer** salue dans la proposition de résolution la prise en compte du CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru dans l'attribution des licences. C'est une idée très intéressante. Pourrait-elle être intégrée dans la proposition d'ordonnance ? Outre les émissions de CO<sub>2</sub>, il faudrait aussi tenir compte de la capacité de recyclage des engins et des batteries.

On a pu constater à Woluwe-Saint-Pierre qu'il est judicieux de placer les « drop-zones » à proximité immédiate des passages pour piétons, pour éviter le stationnement sauvage des voitures. Qu'en pensent les auteurs des propositions ?

Il est question dans la proposition d'ordonnance d'une consultation des communes pour le choix du lieu des « drop-zones ». Cela signifie-t-il que les communes ne pourraient pas faire ce choix elle-même sur les voiries communales ?

Par ailleurs, si les communes pourront, aussi bien que la Région, imposer des sanctions, comment éviter le risque d'une double sanction ?

La proposition d'ordonnance contient des chiffres précis pour les redevances : de 0 à 100 euros. Leurs auteurs ont-ils estimé les recettes que ces redevances pourraient apporter ? Seront-elles suffisantes ou excédentaires pour financer les missions qu'elles sont censées couvrir ?

Les vélos « Villo » sont-ils visés par la proposition d'ordonnance ?

M. De Beukelaer est étonné qu'aucune des deux propositions n'aborde la question du casque, alors que certains véhicules contiennent déjà des casques pliables intégrés. Sans parler de l'obligation du port du casque, qui est un autre débat, pourrait-il être envisagé d'imposer aux opérateurs de placer un casque à disposition sur chaque véhicule ? Il semblerait que pareille obligation soit en vigueur

ook in andere steden van kracht is.

De heer Uyttendaele verklaarde dat het onrealistisch zou zijn om elke 250 meter een dropzone in te stellen. Is het cijfer van 300 meter dat de heer Verstraete noemde, dus louter indicatief? Zou het integendeel alleen een verplichting zijn voor de gereglementeerde zones?

**De heer David Weytsman** herhaalt dat het voorstel van resolutie nr. A-415/1 van micromobiliteit een van de pijlers van de Brusselse mobiliteit wil maken, waaraan het momenteel nog ontbreekt. Evenzo kunnen we op dit gebied nog niet spreken van publiek-private partnerschappen. Dit zou echter bijvoorbeeld kunnen gebeuren voor verkeersveiligheids campagnes of voor de renovatie van wegen. Dit zou deel moeten uitmaken van de strategie van de regering.

De heer Weytsman merkt op dat het voorstel van resolutie verscheidene ideeën bevat die de indieners van het voorstel van ordonnantie hebben genegeerd.

Zo zouden de toekenningscriteria voor de vergunningen moeten worden herzien, zodat de beste operatoren in Brussel blijven. We moeten stabiliteit brengen op deze markt en ongelegen vertrekken voorkomen. In ruil voor strengere criteria voor de vergunningen zouden deze een langere geldigheidsduur moeten hebben.

Het is van cruciaal belang dat alle operatoren de 19 Brusselse gemeenten bedienen. Daarom wordt in het voorstel van resolutie gevraagd dit tot een verplichting te maken. Maar we zouden ons kunnen laten inspireren door de regels in andere steden en op verschillende plaatsen verschillende tarieven kunnen opleggen, om de exploitatie van deze diensten ook in meer aan de rand gelegen wijken aan te moedigen.

Het voorstel van resolutie voorziet in een verplichting om in het gehele Gewest dropzones te gebruiken. Dat is een belangrijk verschil met het voorstel van ordonnantie. De regel is duidelijker en maakt geen onderscheid tussen gemeenten.

Vervolgens verduidelijkt de spreker dat hij helemaal niet van plan is om een dropzone om de 250 meter op te leggen, zoals de heer Uyttendaele schijnt te begrijpen. Dit is een aanbeveling die in de toelichting van het voorstel staat.

De heer Weytsman heeft weinig vertrouwen in de regering om de borden en bewegwijzering aan te passen voor de micromobiliteit, aangezien minister Elke Van den Brandt sinds haar aantreden weinig bereidwilligheid heeft getoond voor dit soort mobiliteit. Misschien is dat de reden waarom deze ordonnantie als voorstel werd ingediend.

De kosten die de gemeenten maken voor de invoering van de dropzones zullen door de retributies moeten worden gedekt. Het gaat er ook om de gemeenten te verzoeken aspecten in verband met het parkeren van deze voertuigen in hun gemeentelijke mobiliteitsplannen op te nemen, om zo tot een zekere harmonisatie te komen. De heer Weytsman noemt

dans d'autres villes.

M. Uyttendaele a affirmé qu'il serait irréaliste d'envisager une « drop-zone » tous les 250 mètres. Le chiffre de 300 mètres qui a, quant à lui, été lancé par M. Verstraete est alors purement indicatif ? Serait-ce au contraire un engagement pour les seules zones réglementées ?

**M. David Weytsman** répète que la proposition de résolution n°A-415/1 entend faire de la micro-mobilité un des piliers de la mobilité bruxelloise, ce qui fait toujours défaut aujourd'hui. De même, on ne peut encore parler de partenariat public-privé dans ce domaine. Pourtant, il y aurait lieu de le faire, notamment pour des campagnes de sécurité routière ou pour la rénovation des voiries. Cela devrait faire partie de la stratégie du gouvernement.

M. Weytsman constate que la proposition de résolution contient plusieurs idées que les auteurs de la proposition d'ordonnance ont ignorées.

Ainsi, les critères d'attribution des licences devraient être revus, pour garder à Bruxelles les meilleurs opérateurs. Il faut apporter de la stabilité à ce marché et éviter les départs intempestifs. En contrepartie de critères plus rigoureux pour les licences, celles-ci devraient avoir une durée de validité plus longue.

Il est crucial que tous les opérateurs desservent les 19 communes bruxelloises. C'est pourquoi la proposition de résolution demande d'en faire une obligation. Mais nous pourrions nous inspirer des règles en vigueur dans d'autres villes et imposer des tarifs différents selon les endroits, pour inciter à exploiter ces services également dans des quartiers plus périphériques.

La proposition de résolution envisage une obligation de l'utilisation de « drop-zones » sur tout le territoire régional. C'est une différence importante par rapport à la proposition d'ordonnance. La règle est plus claire et ne fait pas de distinction entre communes.

L'intervenant précise ensuite qu'il n'entend nullement imposer une « drop-zone » tous les 250 mètres, comme M. Uyttendaele semble le comprendre. C'est une recommandation figurant dans les développements de la proposition.

M. Weytsman accorde peu de confiance au gouvernement pour adapter les panneaux et la signalétique pour la micro-mobilité, car la ministre Elke Van den Brandt montre depuis ses débuts peu d'empressement pour ce type de mobilité. Peut-être est-ce la raison pour laquelle cette ordonnance a été déposée sous la forme d'une proposition.

Les frais engagés par les communes pour l'instauration des « drop-zones » devront être couverts par les redevances. Il s'agit aussi d'inviter les communes à introduire dans les plans communaux de mobilité les aspects liés au stationnement de ces véhicules, pour parvenir à une certaine harmonisation. M. Weytsman cite encore un autre élément ne

nog een ander element dat niet in het voorstel van ordonnantie staat: de suggestie om elektrische oplaadpunten te installeren in de buurt van de dropzones.

In het voorstel van resolutie wordt gesuggereerd om gebruik te maken van een publiek-privaat partnerschap voor afgelegen wijken die minder goed door het openbaar vervoer worden bediend. Ook dit element, dat het mogelijk zou maken om op korte termijn de publieke tekortkomingen te verhelpen, komt in het voorstel van ordonnantie niet voor.

Minister Van den Brandt zou ook veel vaker met haar gewestelijke en federale collega's moeten overleggen over micromobiliteit, onder meer om de verkeersregels aan te passen.

Na deze elementen van zijn voorstel van resolutie te hebben uiteengezet, maakt de heer Weytsman vervolgens een aantal kritische opmerkingen over het voorstel van ordonnantie.

In de eerste plaats verbaast het hem dat het voorstel van ordonnantie voorbijgaat aan de kwestie van de universele dekking van de 19 Brusselse gemeenten, alsook aan de milieucriteria voor de acties van de operatoren en de kwestie van de micromobiliteit op grootstedelijke schaal.

De spreker heeft bij de voorbereiding van zijn voorstel van resolutie en tijdens ontmoetingen met actoren van de micromobiliteit vele malen gehoord dat zij allen wachten op het in orde brengen van de wettelijke regeling voor gedeelde mobiliteit. Het voorstel van ordonnantie doet dit echter niet voldoende en zal niet de verwachte harmonisatie opleveren.

**De heer Arnaud Verstraete** gaat eerst in op het voorstel van resolutie, alvorens te antwoorden op de vragen die werden gesteld met betrekking tot het voorstel van ordonnantie.

Om te beginnen spreekt hij de insinuatie van de heer Weytsman tegen dat minister Van den Brandt de micromobiliteit zou verwaarlozen wegens een gebrek aan belangstelling. Als de kwestie vandaag wordt besproken door middel van een voorstel van ordonnantie, en niet een ontwerp, dan is dat omdat het parlement zijn verantwoordelijkheid als wetgever opneemt. Dat is dus een verdienste voor de minister.

De elementen die de heer Weytsman uit zijn voorstel van resolutie aanhaalt, maar die niet in het voorstel van ordonnantie staan, vallen in het algemeen onder de uitvoering en onder de uitvoerende macht. De heer Weytsman heeft trouwens amendementen op het voorstel van ordonnantie ingediend die de voornoemde elementen overnemen.

Artikel 4 van de ordonnantie van 29 november 2018 kan al rekening houden met de vervuilende emissies van de voertuigen, hun levensduur en hun recycleerbaarheid, want het bevat de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning. Op basis daarvan heeft de regering bijvoorbeeld bij besluit van 17 januari 2019 opgelegd dat alle voertuigen voor gedeelde mobiliteit op groene stroom moeten rijden. De ordonnantie moet dan ook een algemeen kader blijven en mag niet te gedetailleerd zijn.

figurant pas dans la proposition d'ordonnance : la suggestion d'installer des bornes de recharge électrique à proximité des « drop-zones ».

La proposition de résolution suggère le recours à un partenariat public-privé, pour des quartiers éloignés, qui sont moins bien desservis par les transports en commun. Cet élément, qui permettrait à brève échéance de pallier les déficiences publiques, n'apparaît pas non plus dans la proposition d'ordonnance.

La ministre Van den Brandt devrait en outre se concerter bien plus souvent avec ses homologues régionaux et fédéraux au sujet de la micro-mobilité, entre autres pour adapter les règles de circulation.

Après avoir exposé ces éléments propres à sa proposition de résolution, M. Weytsman énonce ensuite plusieurs critiques à l'encontre de la proposition d'ordonnance.

Il s'étonne tout d'abord que la proposition d'ordonnance ignore la question d'une couverture universelle des 19 communes bruxelloises, tout comme celle des critères écologiques de l'action des opérateurs et celle de la micro-mobilité à l'échelle métropolitaine.

L'intervenant a entendu maintes fois, lorsqu'il élaborait sa proposition de résolution et qu'il rencontrait des acteurs de la micro-mobilité, qui tous attendent une mise en ordre du régime légal de la mobilité partagée. Or, la proposition d'ordonnance ne le fait pas assez et n'apportera pas l'harmonisation attendue.

**M. Arnaud Verstraete** évoque tout d'abord la proposition de résolution, avant de répondre aux questions qui ont été posées au sujet de la proposition d'ordonnance.

Il conteste pour commencer l'insinuation de M. Weytsman selon laquelle la ministre Van den Brandt délaisserait la micro-mobilité, par manque d'intérêt. Si la question est discutée aujourd'hui au moyen d'une proposition d'ordonnance, et non d'un projet, c'est parce que le parlement prend ses responsabilités de législateur. C'est donc un point à l'honneur de la ministre.

Les éléments cités par M. Weytsman figurant dans sa proposition de résolution mais pas dans la proposition d'ordonnance relèvent généralement du domaine de la mise en œuvre et de l'exécutif. M. Weytsman a d'ailleurs introduit des amendements à la proposition d'ordonnance qui reprennent ces éléments.

Ainsi, la prise en compte des émissions polluantes des véhicules, de leur durée de vie et de leur capacité à être recyclé peut déjà être comprise dans les termes actuels de l'article 4 de l'ordonnance du 29 novembre 2018, qui cite les conditions d'obtention d'une licence. Sur cette base, le gouvernement a par exemple imposé par l'arrêté du 17 janvier 2019 que tous les véhicules de mobilité partagée doivent fonctionner à l'électricité verte. Dès lors, l'ordonnance doit rester un cadre général et ne peut se montrer trop détaillée.

De invoering van een verplichting om in het hele Gewest dropzones aan te leggen is een aantrekkelijk idee, maar de uitvoering ervan zou veel tijd en geld kosten. De aanleg van een dropzone kost naar schatting tussen 4.000 en 6.500 euro. Ook de plaatsing van fietsbeugels verloopt, ondanks de politieke wil, vrij traag. Daarom moet men zich concentreren op de plaatsen waar de behoefte aan regulering het grootst is, vooral in het stadscentrum, in plaats van het hele systeem te schorsen in naam van een verplichte regeling. De voorgestelde regeling zal dus geleidelijk ingevoerd worden, zoals in Parijs bijvoorbeeld.

Het spreekt voor zich duidelijk dat de door de wegbeheerders aangelegde dropzones een bepaalde visuele identiteit zullen moeten hebben. De gewestregering zal dus toezicht uitoefenen op het optreden van de gemeenten.

Zoals in andere steden komen we uit een periode waarin de operatoren vrijwel volledige vrijheid van handelen hadden. De ordonnantie van 29 november 2018 staat nog steeds in het teken van die tendens en de wens om operatoren naar Brussel te lokken. Nu gaat het erom meer orde op zaken te stellen in deze markt. Het Gewest zal prestatie-indicatoren van de operatoren gebruiken, met name om het aantal toegelaten voertuigen voor elke operator vast te stellen.

De heer Weytsman stelt voor om de geldigheidsduur van de vergunningen te verlengen tot 5 jaar in plaats van 3 jaar. De heer Verstraete is daar geen voorstander van. In de huidige situatie, die voortdurend evolueert, zijn er te veel voertuigen en operatoren. Deze laatsten vragen dan ook om bepaalde beperkingen op basis van de voornoemde indicatoren. We moeten dus werken met korte cycli. Dat is ook de reden waarom het voorstel de procedures voor de schorsing en intrekking van een vergunning versoepelt.

De universele dekking van de 19 gemeenten, waarvoor de heer Weytsman pleit, is een doelstelling die de indieners van het voorstel van het ordonnantie klaarblijkelijk voor ogen hebben. Na analyse waren ze, om de voornoemde redenen, van oordeel dat het beter is om zich te baseren op prestatie-indicatoren. Bovendien is het voor de operatoren verlieslatend wanneer ze ertoe verplicht worden hun exploitatiegebied uit te breiden met zones waar de vraag gering is, zelfs als de vergunning in dat geval gratis zou zijn. Dat zou in het nadeel zijn van startende ondernemingen en in het voordeel van multinationals. In dat geval zou "Billy Bike", de enige Brusselse onderneming die in onze stad actief is, uit de boot vallen. Om dat soort ongewenste gevolgen van een reglementering te voorkomen, zou het beter zijn om die regels in een besluit te integreren. Om de tarieven betaalbaar te houden, moeten de verplichtingen van de operatoren in evenwicht zijn.

De heer Weytsman vraagt om de micromobiliteit te integreren in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Waarom niet? Dat mag echter de uitvoering van de ordonnantie niet vertragen, wanneer men weet dat de gemeenten al zo'n tien jaar een mobiliteitsplan moeten hebben en slechts de helft er een heeft. Het is een proces van lange adem.

Instaurer une obligation de prévoir des drop-zones sur tout le territoire régional est une idée séduisante, mais elle se heurterait au temps et au coût de mise en œuvre. On peut estimer que l'aménagement d'une drop-zone coûte entre 4.000 et 6.500 euros. On observe d'ailleurs que le placement des arceaux à vélos progresse également à un rythme assez lent, en dépit de la volonté politique. Il faut donc se concentrer sur les endroits où le besoin de régulation est le plus aigu, en particulier dans le centre-ville, plutôt que de suspendre tout le dispositif au nom d'un régime obligatoire. Le dispositif proposé sera donc progressif, comme à Paris par exemple.

Ceci étant dit, il est évident que les drops-zones aménagées par les gestionnaires de voirie devront répondre à une certaine identité visuelle. Le gouvernement régional réalisera donc une supervision de l'action des communes.

Comme dans d'autres villes, nous venons d'une période où la liberté d'action des opérateurs était à peu près totale. L'ordonnance du 29 novembre 2018 est encore marquée par cette tendance et la volonté d'attirer à Bruxelles des opérateurs. A présent, il s'agit de mettre plus d'ordre sur ce marché. La Région utilisera des indicateurs de performance des opérateurs, notamment pour déterminer le nombre de véhicules admis pour chaque opérateur.

M. Weytsman suggère d'allonger à 5 ans la durée de validité des licences, au lieu de 3 ans. M. Verstraete n'y est pas favorable. Dans la situation actuelle, en évolution constante, il y a trop de véhicules et d'opérateurs. Ceux-ci sont donc demandeurs de certaines restrictions, au moyen des indicateurs évoqués plus haut. Il faut donc travailler avec des cycles courts. C'est aussi la raison pour laquelle la procédure de suspension d'une licence est assouplie par la proposition, de même que celle du retrait de la licence.

Une couverture universelle des 19 communes, pour laquelle plaide M. Weytsman, est un objectif que les auteurs de la proposition d'ordonnance ont évidemment eu en vue. Après analyse, ils ont estimé, pour les motifs déjà évoqués, qu'il était préférable de s'appuyer sur des indicateurs de performance. De plus, forcer les opérateurs à étendre leur périmètre d'exploitation à des zones où la demande est faible est pour eux une source de pertes, même si la licence devenait gratuite dans ce cas. Cela pénaliserait les jeunes entreprises, au profit des multinationales. Dans cette hypothèse, « Billy Bike », seule entreprise bruxelloise active dans notre ville, serait écartée. Pour éviter ce genre d'effet indésirable d'une réglementation, mieux vaut inscrire ces règles dans un arrêté. Pour que les tarifs restent abordables, les obligations à charge des opérateurs doivent être équilibrées.

M. Weytsman demande que la micro-mobilité soit intégrée dans les plans communaux de mobilité. Pourquoi pas? Mais que cela ne freine pas la mise en œuvre de l'ordonnance, quand on sait que les communes sont censées se doter d'un plan de mobilité depuis une dizaine d'années et que seule la moitié d'entre elles en ont un. C'est un processus de longue haleine.

Het verbod om met steps op de trottoirs te rijden is een bevoegdheid van de federale regering. Minister Van den Brandt behandelt de kwestie van de micro-mobiliteit in interministerieel overleg. Hopelijk zullen die regels binnenkort aangepast worden. Voorlichtingscampagnes over verkeersveiligheid vallen eveneens onder de verantwoordelijkheid van de regering. Ook de door de heer De Beukelaer aangehaalde eventuele verplichting om een helm ter beschikking te stellen zal door de regering moeten worden besproken, alsook een eventuele algemene snelheidsbeperking, zoals in Berlijn. Die beslissingen zullen zorgvuldig moeten worden afgewogen.

Als de termijn voor het verwijderen van fout geparkeerde voertuigen wordt ingekort van 24 uur (of 12 uur volgens het voorstel van ordonnantie) tot 8 uur, zoals de heer Weytsman voorstelt, zou dat te kort zijn als het voertuig 's avonds foutgeparkeerd staat. In dat geval zou de operator bij het kriecken van de dag moeten ingrijpen. Dat zou een onevenredige verplichting zijn. Men mag evenmin vergeten dat een voertuig dat een gevaar vormt, tegen retributie al onmiddellijk door een agent kan worden verplaatst. De heer Verstraete vindt 12 uur een redelijke termijn.

Om die redenen is de heer Verstraete tegen het voorstel van resolutie en tegen de amendementen die de heer Weytsman op het voorstel van ordonnantie heeft ingediend.

Mevrouw Van Achter heeft er terecht op gewezen dat de categorieën van voertuigen voor gedeelde mobiliteit snel veranderen. Daarom worden deze categorieën niet gedefinieerd in het voorstel van ordonnantie en wordt geen enkele categorie uitgesloten. De regering zal zo nodig kunnen bepalen welke categorieën beperkt of verboden zouden moeten worden. De heer Verstraete verzekert mevrouw Van Achter ook dat verschillende vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheden hem hebben laten weten dat ze met ongeduld op deze hervorming wachten.

Elke gemeente zal de personeelsleden moeten aanstellen die de ordonnantie moeten doen naleven. Niet alle gemeenschapswachten, naar wie mevrouw Van Achter heeft verwezen, zijn echter beëdigd, hetgeen een voorwaarde is voor het opleggen van een boete.

De voertuigen voor micromobiliteit toegang verlenen tot alle fietsbeugels is eveneens een voorstel waarmee de heer Verstraete het niet eens is. In sommige gevallen moeten die beugels worden gereserveerd voor privéfietsen. De gemeenten zullen de behoeften geval per geval evalueren.

Sommige elementen van de regeling horen niet thuis in een ordonnantie, maar in een uitvoeringsbesluit. De formulering van de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning is ruim genoeg, zodat problemen zoals die welke de heer De Beukelaer heeft genoemd, bij besluit kunnen worden geregeld.

De spreker bevestigt de heer De Beukelaer dat de afstand van 300 meter tussen twee dropzones een aanbeveling en geen verplichting is. De wegbeheerder behoudt op dat vlak een zekere beoordelingsbevoegdheid.

L'interdiction de rouler en trottinette sur les trottoirs relève du gouvernement fédéral. La ministre Van den Brandt aborde la question de la micro-mobilité en concertation interministérielle. On peut espérer que ces règles soient prochainement adaptées. De même, des campagnes d'information de sécurité routière sont du ressort du gouvernement. L'éventuelle obligation de mettre un casque à disposition, évoquée par M. De Beukelaer, devra également être analysée par le gouvernement, de même qu'une éventuelle limitation générale de vitesse, comme à Berlin. Ces décisions devront être soigneusement sopesées.

Le raccourcissement du délai de retrait des véhicules mal garés, de 24 heures (ou 12 heures selon la proposition d'ordonnance) à 8 heures, comme le suggère M. Weytsman, serait trop court s'il s'agissait d'un véhicule mal stationné en soirée. Dans cette hypothèse, l'opérateur devrait réagir dès l'aube, ce qui constituerait une obligation disproportionnée. Il faut rappeler aussi qu'un véhicule représentant un danger peut déjà être immédiatement déplacé par un agent, contre rétribution. M. Verstraete estime que 12 heures est un délai raisonnable.

Pour ces raisons, M. Verstraete est opposé à la proposition de résolution et aux amendements déposés par M. Weytsman à la proposition d'ordonnance.

Mme Van Achter a indiqué à juste titre que les catégories de véhicules de mobilité partagée évoluent rapidement. C'est pour cela que la proposition d'ordonnance ne définit pas ces catégories ou n'en exclut aucune. Le gouvernement pourra, s'il échet, déterminer quelles catégories devraient être limitées ou interdites. M. Verstraete assure aussi à Mme Van Achter que plusieurs représentants des autorités communales lui ont confié attendre cette réforme avec impatience.

Il reviendra à chaque commune de désigner les agents chargés du respect de l'ordonnance. Toutefois, les gardiens de la paix, auxquels Mme Van Achter faisait référence, ne sont pas tous assermentés, ce qui est une condition pour infliger une amende.

Etendre l'accès de tous les arceaux à vélos aux véhicules de micro-mobilité est également une suggestion que désapprouve M. Verstraete. Dans certains cas, ces arceaux doivent être réservés aux vélos privés. Les communes évalueront les besoins au cas par cas.

Certains éléments du dispositif n'ont pas leur place dans une ordonnance, mais dans un arrêté d'exécution. Le libellé des conditions d'obtention d'une licence est suffisamment large que pour intégrer dans les arrêtés des préoccupations telles que celles citées par M. De Beukelaer.

L'intervenant confirme à M. De Beukelaer que la distance de 300 mètres entre deux « drop-zones » est une recommandation, et non une obligation. Le gestionnaire de voirie conserve une certaine appréciation à cet égard.

Zowel de personeelsleden van het Gewest als van de gemeenten zullen dus boetes kunnen opleggen. Om te voorkomen dat voor hetzelfde feit een dubbele boete wordt opgelegd, bepaalt het voorstel dat een dergelijke retributie enkel geldt voor de gevallen van onmiddellijke verwijdering of verplaatsing. Dat is een noodzakelijke voorafgaande voorwaarde.

De kosten voor de aanleg van de dropzones zullen vrij hoog zijn. Het is terecht dat de operatoren daartoe bijdragen, hoewel die kosten natuurlijk niet in één jaar zullen kunnen worden terugbetaald met hun bijdragen. Niettemin zouden de ontvangsten uit de vergunningen op termijn de kosten voor de dropzones moeten dekken. Het is wel degelijk het Gewest dat de ontvangsten zal innen, maar in ruil daarvoor zal het de gemeenten steunen bij het aanleggen van de dropzones. Het zou zeer ingewikkeld zijn om een verdeelsleutel voor de ontvangsten tussen het Gewest en de gemeenten vast te stellen.

Tot besluit wijst de heer Verstraete erop dat de invoering van dropzones tot nu toe niet mogelijk was, ook al was dat de bedoeling van sommige gemeenten, want de ordonnantie kon er niet de rechtsgrondslag van vormen. De hervorming die het voorstel van ordonnantie tot stand brengt, was zowel op dat punt als op andere punten noodzakelijk.

Volgens **de heer Marc Loewenstein** is de onmiddellijke melding van foutgeparkeerde voertuigen een belangrijk element, zoals blijkt uit het commentaar bij artikel 4. Voorts kunnen foutgeparkeerde voertuigen onmiddellijk worden verwijderd als dat dringend is. Daarom is het niet erg opportuun om de interventietijd tot 8 uur te verkorten.

De terbeschikkingstelling van een helm, waarvan de heer De Beukelaer heeft gesproken, zou een element kunnen zijn dat het bedrag van de jaarlijkse retributie bepaalt.

**De heer David Weytsman** begrijpt dat de indieners van het voorstel van ordonnantie er niet mee akkoord gaan dat de operatoren extra verplichtingen opgelegd krijgen om een vergunning te verkrijgen, zoals in de amendementen staat. Hij betreurt dat het voorstel van resolutie, dat een ruime strategie voor gedeelde mobiliteit uitstippelt, niet wordt gesteund. Het aanbod van de operatoren en de gemeentelijke praktijken zullen niet eenvormig gemaakt worden. De heer Weytsman zal zich onthouden bij de stemming over het voorstel van ordonnantie.

### III. Artikelsgewijze bespreking

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

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

Tant les agents régionaux que les agents communaux pourront donc infliger des amendes. Pour éviter une double amende pour un même fait, la proposition prévoit qu'une telle rétribution est réservée aux cas d'enlèvement ou de déplacements immédiats. C'est un préalable indispensable.

Les frais liés à l'instauration des « drop-zones » seront relativement importants. Il est juste que les opérateurs y contribuent, même s'il est entendu que ces frais ne seront pas remboursés en un an grâce à leurs contributions. Néanmoins, à terme, les recettes tirées des licences devraient couvrir les frais liés aux « drop-zones ». C'est bien la Région qui encaissera ces recettes, mais elle soutiendra en contrepartie les communes dans l'aménagement des drop-zones. Il aurait été très complexe d'établir une clef de répartition des recettes entre la Région et les communes.

Pour conclure, M. Verstraete dit que l'instauration de « drop-zones » n'était pas possible jusqu'à présent, même si telle était l'intention de certaines communes, car l'ordonnance ne pouvait en former la base juridique. La réforme apportée par cette proposition d'ordonnance, sur ce point-là comme sur d'autres, devenait indispensable.

**M. Marc Loewenstein** indique que le signalement immédiat des véhicules mal stationnés est un élément important, comme cela apparaît au commentaire de l'article 4. Par ailleurs, le retrait des véhicules mal stationnés peut être immédiat si l'urgence se fait sentir. Partant, l'opportunité d'abaisser le délai d'intervention à 8 heures est assez faible.

Quant à la question du casque, dont parlait M. De Beukelaer, ce pourrait être un élément déterminant le montant de la rétribution annuelle.

**M. David Weytsman** entend que les auteurs de la proposition d'ordonnance désapprouvent l'insertion d'obligations supplémentaires à charge des opérateurs pour l'obtention d'une licence, comme cela figure dans les amendements. Il déplore que la proposition de résolution, qui contient une vaste stratégie sur la mobilité partagée, ne recueille pas l'adhésion. Il n'y aura pas d'uniformisation de l'offre des opérateurs et des pratiques communales. M. Weytsman s'abstiendra sur la proposition d'ordonnance.

### III. Discussion des articles

#### *Article 1er*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

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



*Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

*Artikel 3*

**De heer David Weytsman** licht de amendementen nr. 3 tot nr. 6 toe.

**Stemmingen**

De amendementen nr. 3 tot nr. 5 worden verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 3bis (nieuw)*

**De heer David Weytsman** dient amendement nr. 7 in, dat een nieuw artikel 3bis invoegt.

**Stemming**

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

*Artikel 4*

**De heer David Weytsman** trekt amendement nr. 9 in en dient de amendementen nr. 8 en nr. 10 in.

**De heer Arnaud Verstraete** licht amendement nr. 1 toe, dat ertoe strekt het bedrag van de boete te laten variëren naargelang het parkeren hinderlijk dan wel gevaarlijk is. Amendement nr. 2 opent de mogelijkheid om de opbrengsten van de boete toe te kennen aan de gemeente die het foutgeparkeerde voertuig zou hebben verplaatst of verwijderd. De gemeenten zullen dus kunnen deelnemen aan de controle-inspanning.

**Stemmingen**

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de aanwezige 15 leden.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 12 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Artikel 4, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

*Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 2 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

*Article 3*

**M. David Weytsman** expose les amendements n°3 à n°6.

**Votes**

Les amendements n°3 à n°5 sont rejetés par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

L'amendement n°6 est rejeté par 9 voix contre 3 et 3 abstentions.

L'article 3 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

*Article 3bis (nouveau)*

**M. David Weytsman** présente l'amendement n°7, introduisant un nouvel article 3bis.

**Vote**

L'amendement n°7 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

*Article 4*

**M. David Weytsman** retire l'amendement n°9 et présente les amendements n°8 et n°10.

**M. Arnaud Verstraete** expose l'amendement n°1, qui permet de moduler le montant de l'amende selon que le stationnement présente une gêne ou un danger. L'amendement n°2 ouvre quant à lui la possibilité d'attribuer le produit de l'amende à la commune qui aurait déplacé ou enlevé le véhicule mal stationnée. Les communes pourront donc participer à l'effort de contrôle.

**Votes**

L'amendement n°8 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'amendement n°10 est rejeté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

L'amendement n°1 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'amendement n°2 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

*Artikel 5*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

*Artikel 6*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 6 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

#### **IV. Stemming over het voorstel van ordonnantie in zijn geheel**

Het voorstel van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen bij 3 onthoudingen.

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

*De Rapporteur,*

Cieltje VAN ACHTER

*De Voorzitter,*

Anne-Charlotte d'URSEL

*Article 5*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 5 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

*Article 6*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 6 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

#### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance**

La proposition d'ordonnance, telle qu'amendée, est adoptée dans son ensemble par 12 voix et 3 abstentions.

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

*La Rapporteuse,*

Cieltje VAN ACHTER

*La Présidente,*

Anne-Charlotte d'URSEL

## V. Tekst aangenomen door de commissie

### 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 **het verkeersreglement** 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 ; ».

##### *Artikel 4*

## V. Texte adopté par la commission

### 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<sup>er</sup>. – Disposition générale

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

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<sup>er</sup>, 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 ; ».

##### *Article 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. ».

6° de laatste zin van paragraaf 4 wordt vervangen door de volgende zin:

“Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen en de aanwezigheid van hinder of gevaar.”.

7° in paragraaf 4 wordt de volgende zin toegevoegd:

“De retributie wordt geheven en geïnd door het Gewest, of in voorkomend geval door de gemeente, waarvan de ambtenaar het fietsdeelvoertuig verplaatst of verwijderd heeft. De Regering bepaalt de modaliteiten voor heffing,

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

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, 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. ».

6° la dernière phrase du paragraphe 4 est remplacée par ce qui suit :

« À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage et la présence d'une gêne ou d'un danger. ».

7° le paragraphe 4 est complété par la phrase suivante :

« La redevance est prélevée et encaissée par la Région ou le cas échéant par la commune, dont l'agent a enlevé ou déplacé le véhicule de cyclopartage. Le Gouvernement fixe les modalités de prélèvement, d'encaissement et de recours

inning en een eventueel beroep.”.

#### *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. ».

#### *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. **Z**odra de vergunning van de operator voor een tweede keer geschorst werd kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator werd gehoord. ».

éventuel. ».

#### *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. ».

#### *Article 6*

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

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, 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. ».

## VI. Amendementen

Nr. 1 | (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevrouw Ingrid PARMENTIER, de heren Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Carla DEJONGHE en mevrouw Els ROCHETTE)

### Artikel 4

#### Er wordt een punt 6° toegevoegd, luidend als volgt:

“6° de laatste zin van paragraaf 4 wordt vervangen door de volgende zin:

“*Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen en de aanwezigheid van hinder of gevaar.*”.

### VERANTWOORDING

Ten opzichte van de oorspronkelijke tekst wordt een mogelijkheid toegevoegd. De Regering kan de hoogte van de retributie laten variëren in functie van de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen en in functie van de al dan niet aanwezigheid van hinder of gevaar. Bij gevaar is bijvoorbeeld een dringende ingreep vereist om de andere weggebruikers te beschermen en dit rechtvaardigt een hoger bedrag.

Nr. 2 | (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevrouw Ingrid PARMENTIER, de heren Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Carla DEJONGHE en mevrouw Els ROCHETTE)

### Artikel 4

#### Er wordt een punt 7° toegevoegd, luidend als volgt:

“7° in paragraaf 4 wordt de volgende zin toegevoegd:

“*De retributie wordt geheven en geïnd door het Gewest, of in voorkomend geval door de gemeente, waarvan de ambtenaar het fietsdeelvoertuig verplaatst of verwijderd heeft. De Regering bepaalt de modaliteiten voor heffing, inning en een eventueel beroep.*”.

### VERANTWOORDING

Met deze toevoeging worden ook gemeenten gemachtigd om retributies te heffen en te innen. Op die manier ontstaan er twee mogelijkheden. Een eerste mogelijkheid is dat een gewestelijke ambtenaar een fietsdeelvoertuig verplaatst of verwijdert en een retributie heft, overeenkomstig de bepalingen van de huidige ordonnantie. In dat geval staat het Gewest in voor de verdere afhandeling van de procedure en de inning, overeenkomstig de modaliteiten die de Regering bepaalt. De ontvangen gelden komen in dit geval aan het Gewest toe.

## VI. Amendements

N° 1 | (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Ingrid PARMENTIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

### Article 4

#### Ajouter un point 6°, rédigé comme suit :

« 6° la dernière phrase du paragraphe 4 est remplacée par ce qui suit :

« *À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage et la présence d'une gêne ou d'un danger.* » ».

### JUSTIFICATION

On ajoute une possibilité par rapport au texte original. Le Gouvernement peut faire varier le montant de la redevance en fonction des différentes catégories de véhicules de cyclopartage et en fonction de la présence ou non d'une gêne ou d'un danger. En cas de danger, par exemple, une intervention urgente est requise pour protéger les autres usagers de la route, ce qui justifie une redevance plus élevée.

N° 2 | (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Ingrid PARMENTIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

### Article 4

#### Ajouter un point 7°, rédigé comme suit :

« 7° le paragraphe 4 est complété par la phrase suivante :

« *La redevance est prélevée et encaissée par la Région ou le cas échéant par la commune, dont l'agent a enlevé ou déplacé le véhicule de cyclopartage. Le Gouvernement fixe les modalités de prélèvement, d'encaissement et de recours éventuel.* ».

### JUSTIFICATION

Par cet ajout, les communes sont également habilitées à prélever et encaisser des redevances. Deux possibilités sont ainsi créées. La première possibilité est celle du fonctionnaire régional qui déplace ou enlève un véhicule de cyclopartage et prélève une redevance, conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Dans ce cas, c'est la Région qui se charge de la suite la procédure et de l'encaissement, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement. Les sommes perçues reviennent dans ce cas à la Région.

Een tweede mogelijkheid is dat een gemeentelijke ambtenaar een fietsdeelvoertuig verplaatst of verwijdert en een retributie heft, overeenkomstig de bepalingen van de huidige ordonnantie. In dat geval staat de gemeente in voor de verdere afhandeling van de procedure en de inning, overeenkomstig de modaliteiten die de Regering bepaalt. De ontvangen gelden komen in dit geval aan de gemeente toe.

Zo wordt het mogelijk voor het Gewest en de gemeenten om op een complementaire wijze te waken over de correcte naleving van de bepalingen van deze ordonnantie. De tarieven die gehanteerd worden zijn daarbij geharmoniseerd over het ganse grondgebied van het Brussels Gewest.

De Regering legt de modaliteiten vast voor de heffing, de inning van de retributie, alsook voor het eventuele beroep dat een operator kan aantekenen.

Nr. 3 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

### Artikel 3

**Het artikel aan te vullen met een nieuw streepje, met de volgende tekst :**

“ - *doelstellingen voor de duurzaamheid van de aangeboden voertuigen gedurende hun gehele levenscyclus* “.

### VERANTWOORDING

Het is absoluut noodzakelijk dat de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning een onderdeel bevatten over de duurzaamheid van de gebruikte uitrusting. De operatoren hebben zich er reeds toe verbonden de levensduur van hun voertuigen aanzienlijk te verlengen, maar het is van belang aan te dringen op de levering van uitrusting die gedurende haar hele levenscyclus zo weinig mogelijk verontreiniging veroorzaakt. De precieze nadere regeling wordt dan overgelaten aan het oordeel van de Regering, die bij besluit de precieze omlijnning ervan vaststelt. De MR-fractie stelt de regering voor te kiezen voor een ambitieus criterium, zoals de kosten in CO<sub>2</sub> per afgelegde kilometer van een voertuig over zijn gehele levenscyclus, van de bouw tot de recycling en het gebruik.

Nr. 4 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

### Artikel 3

**Het artikel aan te vullen met twee streepjes, met volgende tekst :**

“ - *de ecologische aard van de methode voor het ophalen*

La deuxième possibilité est celle d'un fonctionnaire communal qui déplace ou enlève un véhicule de cyclopartage et prélève une redevance, conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Dans ce cas, c'est la commune qui se charge de la suite la procédure et de l'encaissement, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement. Les sommes perçues reviennent dans ce cas à la commune.

La Région et les communes peuvent ainsi veiller de manière complémentaire au respect correct des dispositions de la présente ordonnance. Les tarifs appliqués sont en outre harmonisés sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise.

Le Gouvernement définit les modalités du prélèvement, de l'encaissement de la redevance ainsi que du recours éventuel qu'un opérateur peut intenter.

N° 3 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

### Article 3

**Compléter l'article par un nouveau tiret, rédigé comme suit :**

« - *des objectifs portant sur la durabilité des véhicules proposés sur l'ensemble de leur cycle de vie* ».

### JUSTIFICATION

Il est impératif d'inclure dans les conditions d'obtention de la licence un volet relatif à la durabilité du matériel utilisé. Les opérateurs ont déjà entrepris d'allonger de manière importante la durée de vie de leurs véhicules mais il convient d'insister sur la mise à disposition du matériel le moins polluant possible sur l'ensemble de son cycle de vie. Les modalités exactes sont alors laissées à l'appréciation du Gouvernement qui en définira les contours exacts par voie d'arrêté. Le groupe MR propose au Gouvernement de retenir un critère ambitieux comme celui du coût en CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru par un véhicule sur l'ensemble de son cycle de vie, de sa construction à son recyclage en passant par son utilisation.

N° 4 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

### Article 3

**Compléter l'article par deux nouveaux tirets, rédigés comme suit :**

« - *le caractère écologique du mode de collecte des*

van de voertuigen;

- het gebruik van wisselstukken om defecte voertuigen intern en ter plaatse te herstellen;”

#### VERANTWOORDING

De twee hier voorgestelde streepjes zijn bedoeld om aan de vergunningsvoorwaarden de verplichting toe te voegen voor de operatoren om zo deugdelijk mogelijke processen in te voeren voor het ophalen en herstellen van de voertuigen die zij in gebruik hebben.

Deze twee aspecten maken het immers mogelijk de milieueffecten van de uitrol van deelauto's, die een alternatief vormen voor de auto, aanzienlijk te beperken.

De wetgever wil op die manier de operatoren aanmoedigen die hun voertuigen ophalen door middel van bakfietsen of elektrische bestelwagens. In het licht van de gewestelijke doelstellingen inzake luchtverontreiniging is het interessant om het gebruik te vermijden van thermische voertuigen die permanent de stad zouden doorkruisen. De MR-fractie stelt voor om de operatoren te bevoordelen die bij het terugbrengen van hun voertuigen naar het depot gebruik maken van met elektrische of niet-gemotoriseerde vervoermiddelen, zoals bakfietsen,.

Nr. 5 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

#### Artikel 3

**Het artikel aan te vullen met een nieuw streepje, met volgende tekst :**

“ - de uitrol van de betrokken vloot in de 19 Brusselse gemeenten om te zorgen voor een volledige dekking van het gewestelijk grondgebied “

#### VERANTWOORDING

Mobiliteit is een fundamentele vrijheid. Gebruik maken van vergelijkbare alternatieve mobiliteitsoplossingen is een recht voor alle Brusselaars, ongeacht hun gemeente.

Door deze voorwaarde voor de toekenning van een vergunning toe te voegen, kan ook een onderscheid worden gemaakt tussen exploitanten die niet over voldoende uitrolcapaciteit of rentabiliteit beschikken en exploitanten die voldoende ontwikkeld zijn om een voldoende aantal voertuigen in te zetten en tegelijk overal een kwalitatief hoogstaande dienstverlening te waarborgen. Daarom is het beter om overal minder operatoren te hebben dan vele die zich concentreren in het hypercentrum.

Ten slotte maakt de volledige dekking van het grondgebied het gemakkelijker te begrijpen voor de gebruikers. De erkenning van de operatoren vergroot het

véhicules ;

- l'utilisation de pièces détachées afin de réparer en interne et sur place les véhicules qui sont défectueux »

#### JUSTIFICATION

Les deux tirets qui sont ici proposés visent à ajouter, dans les conditions d'octroi de la licence, l'obligation pour les opérateurs de mettre en place des procédés aussi vertueux que possible concernant la collecte et la réparation des véhicules qu'ils exploitent.

Ces deux aspects permettent, en effet, de limiter de manière importante l'impact sur l'environnement du déploiement des véhicules partagés qui constituent une alternative à l'automobile.

Le législateur veut ainsi encourager les opérateurs qui collectent leurs véhicules au moyen de vélos-cargo ou de camionnettes électriques. Au regard des objectifs régionaux en matière de pollution de l'air, il est intéressant d'éviter l'utilisation de véhicules thermiques qui sillonnaient la ville de manière permanente. Le groupe MR propose de privilégier des opérateurs qui procèdent à cette collecte au moyen de modes de transport électriques ou non-motorisés, comme des vélos cargos, lors du retour au dépôt de leurs véhicules.

N° 5 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

#### Article 3

**Compléter l'article par un nouveau tiret, rédigé comme suit :**

« - le déploiement de la flotte concernée au sein des 19 communes bruxelloises en vue d'assurer une couverture universelle du territoire régional «

#### JUSTIFICATION

La mobilité est une liberté fondamentale. Bénéficier de solutions de mobilité alternatives similaires à l'ensemble des bruxellois, quelle que soit leur commune, constitue un droit.

Ajouter cette condition pour l'octroi d'une licence permet par ailleurs de faire un tri entre des opérateurs qui ne possèdent pas de capacité de déploiement ou de rentabilité suffisants et ceux qui sont suffisamment développés que pour déployer un nombre suffisant de véhicules tout en assurant un service de qualité partout. Il est dès lors préférable d'avoir moins d'opérateurs mais partout que beaucoup mais tous concentrés au sein de l'hypercentre.

Une couverture universelle du territoire permet enfin d'assurer une meilleure lisibilité pour les utilisateurs. Reconnaître les opérateurs permet d'augmenter la confiance



vertrouwen van de gebruikers en moedigt hen aan hun reisgewoonten te veranderen.

Nr. 6 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

### Artikel 3

**Een nieuw streepje aan het artikel toe te voegen, luidend als volgt:**

*"- het vermogen van de operator om zijn klanten, al dan niet digitaal, opleidingen aan te bieden over een veilig gebruik van zijn voertuigen in een stedelijke omgeving"*

### VERANTWOORDING

Om de verkeersveiligheid rond de nieuwe vormen van micromobiliteit en deelmobiliteit te verbeteren, wil de wetgever op deze manier eisen van de privéoperatoren dat zij hun gebruikers opleidingen in het verkeersreglement kunnen aanbieden. Bijvoorbeeld naar het voorbeeld van de mobility stores waar eenieder zich in een veilige omgeving vertrouwd kan maken met het voertuig. De operatoren zullen hun gebruikers opleidingen kunnen aanbieden overeenkomstig de door de regering vastgestelde nadere regels.

De opleidingen kunnen bijvoorbeeld fysiek worden gegeven, maar ook digitaal. Sommige operatoren hebben al de mogelijkheid om hun voertuigen te beperken gedurende de eerste paar keer dat een nieuw geregistreerde gebruiker ze gebruikt. Alvorens te vertrekken, krijgt deze een korte tutorial over de verkeersregels en de juiste reflexen.

Nr. 7 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

### Artikel 3bis (nieuw)

**Een nieuw artikel 3bis in te voegen, luidend als volgt:**

*"In artikel 5 van dezelfde ordonnantie worden de woorden "drie jaar" vervangen door de woorden "vijf jaar".*

### VERANTWOORDING

Om de beste operatoren aan te trekken op de Brusselse markt, moeten de vereisten voor het verkrijgen van een vergunning worden aangescherpt.

Dit moet echter op zodanige wijze gebeuren dat operatoren die aan deze voorwaarden voldoen, worden aangemoedigd zo lang mogelijk op de Brusselse markt te blijven. Het aanbod van deelvoertuigen is veel te veranderlijk, wat tot onduidelijkheid leidt voor de gebruikers en de

des utilisateurs et les pousser à faire évoluer leurs habitudes de déplacement.

N° 6 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

### Article 3

**Compléter l'article par un nouveau tiret, rédigé comme suit :**

*« - la capacité de l'opérateur à proposer des formations à ses clients, digitales ou non, relatives à un usage sans danger de ses véhicules dans un environnement urbain »*

### JUSTIFICATION

Afin d'améliorer la sécurité routière autour des nouvelles formes de micro-mobilité et de mobilité partagée, le législateur veut ainsi exiger des opérateurs privés qu'ils puissent proposer à leurs utilisateurs des formations au code de la route. Sur le modèle, par exemple, des mobility stores où chacun peut se familiariser avec le véhicule dans un environnement sûr. Les opérateurs pourront proposer, selon les modalités prévues par le Gouvernement, des formations à leurs utilisateurs.

Les formations pourront par exemple être prodiguées de manière physique mais elles peuvent également se donner de manière digitale. Certains opérateurs ont déjà la capacité de limiter leurs véhicules lors des premières utilisations par un utilisateur qui vient de s'inscrire. Celui-ci bénéficie alors avant de prendre la route d'un petit tutoriel qui reprend les règles de circulation et les bons réflexes à avoir.

N° 7 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

### Article 3bis (nouveau)

**Insérer un nouvel article 3bis, libellé comme suit :**

*« A l'article 5 de la même ordonnance, les mots « trois ans » sont remplacés par les mots « cinq ans ».*

### JUSTIFICATION

Afin d'attirer sur le marché bruxellois les meilleurs opérateurs, il convient de renforcer les exigences d'obtention de la licence.

Ceci doit cependant s'opérer de manière à inciter les opérateurs qui remplissent ces conditions à rester sur le marché bruxellois le plus longtemps possible. L'offre en matière de véhicules partagés est beaucoup trop volatile, ce qui entraîne un manque de lisibilité pour les utilisateurs et

gewoonteveranderingen vertraagt die een modal shift zouden aanmoedigen.

Om deze redenen wordt hier voorgesteld de geldigheidsduur van de vergunning, die nu strenger is geworden, te wijzigen van 3 in 5 jaar om de operatoren aan te moedigen op de Brusselse markt te blijven. Hierdoor wordt ook de duur van de vergunning voor operatoren van fietsdeervoertuigen gelijkgetrokken met die van autodeeloperatoren. Deze termijn is vastgesteld op 5 jaar bij artikel 9 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen. Het lijkt normaal om deze operatoren dezelfde vergunningsperiodes aan te bieden, aangezien zij beide een belangrijke dienst verlenen op het gebied van alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Nr. 8 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

#### Artikel 4

In punt 3°, de woorden « 12 uur » vervangen door de woorden « 8 uur ».

#### VERANTWOORDING

De termijn van 12 uur is een interessante inkorting ten opzichte van de termijn van 24 uur die oorspronkelijk was vastgesteld voor het verwijderen van slecht geparkeerde voertuigen door de operatoren. Uit contacten met verschillende operatoren in België en in het buitenland blijkt echter dat dit tijdschema nog verder kan worden ingekort.

Een periode van 8 uur komt overeen met een normale werkdag, wat voldoende tijd is om te reageren op een verzoek van Brussel Mobiliteit betreffende een voertuig, waar het zich ook op het gewestelijk grondgebied mag bevinden. Dit helpt ervoor te zorgen dat de openbare ruimte niet in beslag wordt genomen door slecht geparkeerde voertuigen. Bovenal kunnen mensen met een beperkte mobiliteit zo minder lang last hebben van de beperkingen die aan het illegaal parkeren verbonden zouden zijn. Het is van het grootste belang dat de operatoren het goede voorbeeld geven op het vlak van de naleving van het parkeerbeleid.

Nr. 9 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

#### Artikel 4

**Een punt 3° bis (nieuw) invoegen, dat als volgt luidt:**  
"In paragraaf 2 worden de woorden "binnen 24 uur" vervangen door de woorden "binnen 8 uur".

freine les changements d'habitude qui encourageraient un report modal.

Pour ces raisons, il est ici proposé de faire évoluer la durée de validité de la licence, désormais plus exigeante, de 3 à 5 ans afin d'inviter les opérateurs à rester sur le marché bruxellois. Ceci permet également d'aligner la durée de la licence pour les opérateurs de véhicules de cyclopartage à celle des opérateurs de carsharing. Celle-ci est en effet fixée à 5 ans par l'article 9 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés. Il apparaît normal de proposer à ces opérateurs des durées de licence identiques, ceux-ci procurant tous deux un service important en termes de solutions de mobilité alternatives.

N° 8 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

#### Article 4

Au point 3°, remplacer les mots « 12 heures » par les mots « 8 heures ».

#### JUSTIFICATION

Le délai de 12 heures est une diminution intéressante par rapport au délai de 24 heures initialement prévu pour l'enlèvement des véhicules mal stationnés par les opérateurs. Il apparaît cependant, à travers les contacts entretenus avec différents opérateurs présents en Belgique et à l'étranger, que ce délai pourrait encore être revu à la baisse.

Un délai de 8 heures correspond à une journée de travail normale, soit une durée suffisante pour répondre à une demande de Bruxelles Mobilité au sujet d'un véhicule, où qu'il soit sur le territoire régional. Cela participe à assurer que l'espace public ne soit pas accaparé par des véhicules mal stationnés. Cela permet surtout aux personnes à mobilité réduite de souffrir moins longtemps des contraintes qui seraient liées à ce stationnement illégal. Le besoin d'exemplarité des opérateurs sur le respect de la politique de stationnement est primordial.

N° 9 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

#### Article 4

**Insérer un point 3° bis (nouveau), rédigé comme suit :**  
« Au paragraphe 2, les mots « dans les 24 heures » sont remplacés par les mots « dans les 8 heures »

## VERANTWOORDING

Dit amendement is bedoeld om tegemoet te komen aan de in artikel 4 van het voorstel van ordonnantie voorziene wijziging van de duur, die niet voorziet in een overeenkomstige wijziging van artikel 6 van de ordonnantie van 29 november 2018. Hiermee wordt tevens tegemoetgekomen aan het voorstel in amendement nr. 8 van de MR-fractie, waarin eveneens wordt voorgesteld de in de oorspronkelijke ordonnantie vastgestelde termijn te wijzigen.

Nr. 10 | (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

## Artikel 4

**Een punt 3<sup>o</sup>ter (nieuw) invoegen, dat als volgt luidt:**

*"Paragraaf 2 wordt aangevuld met de volgende woorden: "de bevoegde diensten trachten de operatoren zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van de verwijderingsverzoeken die zij hebben ontvangen".*

## VERANTWOORDING

De operatoren zijn bereid hun illegaal geparkeerde voertuigen zo snel mogelijk te verwijderen. Ze zijn echter afhankelijk van de snelheid waarmee Brussel Mobiliteit de aanvragen doorstuurt die ze ontvangt van de gemeenten, de politie, een burger of Fix My Street. Het zou interessant zijn te preciseren dat, hoewel een zekere verantwoordelijkheid op de schouders van de operatoren rust, de bevoegde diensten van het Gewest ook zo snel mogelijk moeten zijn bij het doorgeven van de verzoeken. Deze versnelling zou kunnen worden overwogen door middel van een platform of een geautomatiseerd systeem voor het verzenden van de verzoeken, waardoor geconstateerde parkeerproblemen zo snel mogelijk kunnen worden opgelost en het voertuig zo snel mogelijk kan worden verwijderd.

## JUSTIFICATION

Cet amendement vise à répondre à la modification de durée prévue par l'article 4 de la proposition d'ordonnance modificatrice, qui ne prévoit pas de modifier en conséquence l'article 6 de l'ordonnance du 29 novembre 2018. Cela répond également à la proposition effectuée par l'amendement n°8 déposé par le groupe MR, qui propose lui aussi de changer le délai prévu par l'ordonnance initiale.

N° 10 | (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

## Article 4

**Insérer un point 3<sup>o</sup>ter (nouveau), rédigé comme suit :**

*« Le paragraphe 2 est complété par les mots suivants : « les services compétents mettent en œuvre pour informer dans les meilleurs délais les opérateurs des demandes d'enlèvement qu'ils ont reçues »*

## JUSTIFICATION

Les opérateurs sont volontaires pour procéder à l'enlèvement de leurs véhicules stationnés illégalement le plus rapidement possible. Ils sont cependant tributaires de la rapidité de Bruxelles Mobilité dans le transfert des demandes qu'elle reçoit des communes, de la police, d'un citoyen ou de Fix My Street. Il serait intéressant de spécifier que si une responsabilité certaine repose sur les épaules des opérateurs, les services compétents de la Région doivent cependant faire preuve de la plus grande rapidité, eux aussi, pour transmettre les demandes. Cette amélioration de la rapidité pourrait être envisagée au moyen d'une plateforme ou d'un système automatisé d'envoi des demandes qui permettrait de résoudre au plus vite les problèmes de stationnement identifiés et de procéder à l'enlèvement du véhicule dans les meilleurs délais.

