
Advies

Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de Ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

Aanvrager	Ministre Elke Van den Brandt
Aanvraag ontvangen op	21-11-22
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op	20-12-22

Inleiding

Op 21/11/2022 werd aan de Raad voor het Leefmilieu (hierna 'de Raad') advies gevraagd over het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de Ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto.

De kwestie van het delen van zachte vervoersmodi als alternatief voor de auto wordt momenteel geregeld door de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto en door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 januari 2019 tot uitvoering van die ordonnantie. Door de komst van talloze operatoren op de markt en het toenemende aanbod van verschillende vervoersmodi (fietsen, steps en scooters) is niet alleen de druk op de openbare ruimte maar ook het aantal ongevallen aanzienlijk toegenomen.

Om haar mobiliteitsdoelstellingen te verwezenlijken en de verschillende principes die voortvloeien uit het Good Move-plan ten uitvoer te leggen, wil de regering via de ter advies voorgelegde tekst de volgende verbeteringen doorvoeren:

- de regulering van de markttoegang door beperking van het aantal voertuigen per type vergunning;
- een evaluatie van de operatoren op basis van prestatie-indicatoren en de conformiteit van hun diensten met de vastgestelde regels;
- een aangepaste snelheid voor gedeelde fietsende voertuigen om de risico's voor de verkeersveiligheid te beperken;
- een duidelijke definitie van hinderlijk of gevaarlijk parkeren als maatstaf voor de handhaving;
- een jaarlijkse vergoeding voor het gebruik van de openbare ruimte waarmee de overheid de aanleg van *dropzones* in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan financieren.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad is ingenomen met het voornemen van de regering om actie te ondernemen tegen de druk op de openbare ruimte en tegen het risico van ongevallen die veroorzaakt worden door gedeelde vervoersmodi. Hij oordeelt echter dat dit uitvoeringsbesluit de problemen op straat onvoldoende aanpakt.

Ten eerste maakt **de Raad** kanttekeningen bij de duurzaamheid van deze vervoersmodi. Welke criteria werden gebruikt om hun energie-efficiëntie te berekenen? **De Raad** is van oordeel dat bij het beoordelen van het aspect 'groene stroom' voor het verlenen van vergunningen aan operatoren niet alleen gekeken moet worden naar de primaire energie, maar ook aandacht besteed moet worden aan de grijze energie van productie, vervoer en recycling.

Volgens **de Raad** wordt bij de analyse geen rekening gehouden met de plaats van de gedeelde mobiliteitsmodi in het verkeer. Zo worden trajecten die vroeger te voet werden afgelegd,

tegenwoordig met een step afgelegd¹, terwijl steps geen actief vervoersmiddel vormen. Is het, met het oog op het STOP-principe en de Good Move-doelstellingen, niet aangewezen om het gebruik van dit soort vervoersmiddel te ontmoedigen? In Parijs heeft men er bijvoorbeeld voor gekozen om bepaalde gedeelde mobiliteitsmodi te verbieden.

De Raad doet ook twee aanvullende voorstellen: het zou een goed idee zijn om statistieken bij te houden over gebruik en gebruikers en om bovendien al die gegevens toegankelijk te maken via een openbaar observatorium. Dat observatorium zou ook een ‘rangschikking’ van operatoren kunnen publiceren (volgens de werkomstandigheden van hun werknemers, het ongevalpercentage, de herstelbaarheidsindex van voertuigen, enz.), inclusief documenten met exploitatiecriteria en -voorwaarden en attesten waaruit blijkt dat de operatoren aan die criteria en voorwaarden beantwoorden.

De Raad plaatst ook vraagtekens bij de bewering dat fietsdeeldiensten “*nu deel zijn gaan uitmaken van de gewoonten van de burgers*”. Los van het feit dat het vermelde aantal dagelijkse verhuringen (60.000) voldoende wordt geacht om een dergelijke bewering te staven, herhaalt **de Raad** dat er precieze cijfers nodig zijn over het gebruik van fietsdeeldiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Raad doet de volgende vaststellingen:

- Uit cijfers van de FOD Mobiliteit en Vervoer over het gebruik van steps in België blijkt dat elektrische deelsteps op zeer grote schaal occasioneel worden gebruikt: enkele dagen per maand (59,5%) en enkele dagen per jaar (30%)²;
- Uit werkzaamheden is gebleken dat de operator Lime in juni 2020 slechts 18% van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (30% van de bevolking) dekte, hoewel de dekking sindsdien³ is uitgebreid;
- De prijs van deze diensten (3,5 euro voor een traject van 3 km) sluit veel Brusselaars in feite uit.

Dropzones

De Raad beveelt aan dat de *dropzones* op een kwalitatieve manier worden aangelegd, zowel wat hun plaats op straat als hun inrichting betreft, en dat dit gebeurt op een manier die in overeenstemming is met de andere parkeergebieden voor (deel)fietsen. Die *dropzones* mogen niet worden aangelegd in parkeergebieden voor fietsen, op voetpaden of in voetgangersgebieden: de ruimte voor fietsers en voetgangers moet behouden blijven.

De Raad merkt op dat het concept ‘*dropzones*’ onvoldoende duidelijk is. Het ontwerp van besluit maakt geen duidelijk onderscheid tussen de verschillende zones die bij de ordonnantie worden ingevoerd; het is aangewezen dat dit onderscheid wordt opgenomen in het ontwerp van besluit. **De Raad** plaatst ook kanttekeningen bij het feit dat de *dropzones* niet in het hele gewest gegeneraliseerd worden. Wat is de redenering achter de beslissing om in bepaalde straten of wijken de mogelijkheid

¹ 72,9% van de respondenten die gebruik maken van ‘micromobiliteit’ deed voorheen een beroep op het openbaar vervoer (58,1%) of ging te voet (14,8%). FOD Mobiliteit en Vervoer, “De micromobiliteit in België. Volledige resultaten”, p. 15.

² FOD Mobiliteit en Vervoer, “De micromobiliteit in België. Volledige resultaten”, 2020, p. 12.

³ Frédéric Dobruszkes, “Mobilité et (in)justice sociale” dans Choisir la ville, mobiliser ses ressources, Actes de la 52^{ème} École urbaine de l’ARAU, 2021, p. 47.

te behouden om voertuigen (fietsen, steps, enz.) overal te parkeren? Om welke zones gaat het en welke rol spelen het gewest en de gemeenten bij de vaststelling van die zones?

Er moeten statistieken over gebruikers en hun verplaatsingen (zie hierboven) opgesteld worden om de locatie en de omvang van de *dropzones* te bepalen. Een groot deel van de deelmobiliteit wordt gebruikt om de afstand tussen een openbaarvervoerhalte en een eindbestemming te overbruggen, met name in de buurt van onderwijscampussen. Uit die statistieken zou blijken dat er behoefte is aan parkeergelegenheden.

2. Artikelsgewijze beschouwingen

Artikel 5

De Raad wenst inzage in de documenten met de exploitatievoorwaarden.

De Raad is van oordeel dat er te weinig eisen worden gesteld aan de duurzaamheid en de levensduur van de voertuigen. Welke criteria zullen worden gehanteerd? Wordt er rekening gehouden met eventuele (onder-)onderaannemers die met voertuigen op fossiele brandstoffen rijden?

De Raad plaatst kanttekeningen bij de "*minimale kennis van de impact van het fietsdelen op de mobiliteit*". Wat is die minimale kennis?

Artikel 7

De Raad herhaalt zijn eis dat de door de operatoren verzamelde gegevens niet alleen aan het bestuur maar ook aan de betrokken gebruikers zouden worden meegedeeld.

De Raad oordeelt dat de eisen voor het plan van aanpak met betrekking tot punt f) van artikel 7 onvoldoende duidelijk zijn. Wat de verplaatsing van de voertuigen betreft, moeten de eisen streng zijn. Het ontwerp van besluit zou 'duurzaamheidsnormen' moeten vaststellen, terwijl het in zijn huidige vorm alleen van operatoren verlangt dat zij '*uitleg over de levenscyclus van het voertuig en van de batterij*' verstrekken.

Artikel 21

De Raad is van oordeel dat een fietsdeelvoertuig dat op een parkeerplaats voor (particuliere) fietsen wordt geparkeerd, moet worden beschouwd als een overtreding van de parkeerregels. Om als correct geparkeerd te worden beschouwd, moet het voertuig correct zijn uitgeschakeld.

Artikel 25

De Raad plaatst kanttekeningen bij de berekening of vaststelling van de 'lokale behoefte', die in het ontwerp van besluit niet wordt toegelicht.

Artikel 26

De Raad plaatst kanttekeningen bij de opheffing van artikel 26. Hij zou graag beschikken over de toepassingsgids waarnaar in dit artikel wordt verwezen, omdat die van pas zou kunnen komen bij de herziening van dit ontwerp van besluit.

Artikel 30

De Raad vindt twaalf uur om een gevaarlijk of hinderlijk geparkeerd voertuig te verplaatsen te lang. Dat zou betekenen dat de openbare ruimte gedurende een halve dag wordt belemmerd of zelfs ontoegankelijk is (voor PBM's op een smal voetpad).

Artikel 36

Op basis van welke gegevens en analyses zal het aantal fietsdeelvoertuigen worden vastgesteld dat een operator tegelijkertijd voor gebruik mag aanbieden? Is het doel van de regering om het aantal voertuigen te verminderen? Welke procedure zal de minister volgen om die maxima te wijzigen? **De Raad** wijst erop dat de problematiek van de steps urgent is: het is aangewezen dat vóór maart 2024 in een regeling is voorzien over het op straat toegestane aantal steps (datum van inwerkingtreding van de maximumgrenzen).

Artikel 37

De Raad wil graag weten welk gewicht wordt toegekend aan de verschillende criteria die gehanteerd worden voor de rangschikking van de exploitanten. Welke criteria wegen het meest (of het minst) door in de rangschikking? Kan een operator die alleen studenten of uitzendkrachten in dienst heeft, bovenaan de ranglijst staan?

De Raad stelt voor dat criterium 8, betreffende het percentage werknemers dat binnen het personeelsbestand van de operator een contract van onbepaalde duur heeft, ook van toepassing is op onderaannemers.

Alle voor de rangschikking gebruikte gegevens zouden openbaar moeten worden gemaakt, inclusief het percentage werknemers dat een contract voor onbepaalde duur heeft. Deze gegevens kunnen een (positieve) invloed hebben op het feit dat gebruikers wel voor deze en niet voor die operator kiezen.

Daarnaast wil **de Raad** de aandacht vestigen op operatoren die hun rotatiegraad zouden willen maximaliseren zonder erover te waken dat de vloot correct gebruikt wordt.

Artikel 47

De Raad plaatst kanttekeningen bij de bedragen van de jaarlijkse retributies. Hoe zijn die retributies vastgesteld? Zijn zij hoog genoeg in verhouding tot de negatieve gevolgen die fietsdeelvoertuigen momenteel hebben voor de overheid en de verschillende weggebruikers? De Raad is van oordeel dat die retributies *ten minste* alle kosten moeten kunnen dekken die de overheid maakt voor de invoering en de regulering van 'micromobiliteit', inclusief de kosten van de geplande aanwervingen (8 vte's). Daarnaast vindt de Raad dat de operatoren ook de kosten voor de aanleg van de *dropzones*, waar de voertuigen gemakkelijker verzameld en opgeladen kunnen worden, moeten dragen.

*

* *