
ADVIES

Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

Aanvrager	Minister Elke Van den Brandt
Aanvraag ontvangen op	05-09-24
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op	03-10-24

Vooraf

Op 05/09/2024 werd de Raad voor het Leefmilieu¹ (hierna “De Raad”) door de Regering om een advies gevraagd over het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (hierna besluit deelvervoersmodi).

Ter herinnering, de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto, evenals het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 januari 2019 houdende uitvoering van deze ordonnantie regelen momenteel de kwestie van de deelvervoersmodi die een alternatief voor de auto vormen.

Deze sector kent immers een permanente evolutie sinds de invoering ervan op het gewestelijk grondgebied. Zo hebben de komst van talrijke operatoren op de markt en een steeds groter aanbod van verschillende vervoersmodi (vooral fietsen, steps en scooters) gezorgd voor een zware druk op de openbare ruimte en tot een niet te verwaarlozen frequentiegraad inzake ongevallen. De vraag naar dit soort van diensten neemt bovendien nog steeds toe.

In toepassing van haar mobiliteitsdoelstellingen en de verschillende beginselen van het plan Good Move wenst de Regering met de tekst, die ter advies wordt voorgelegd, de volgende verbeteringen aan te brengen:

- De regulering van de toegang tot de markt, wat de beperking van het aantal vervoersmiddelen per type licentie meebrengt;
- Een evaluatie van de operatoren op basis van prestatie-indicatoren en de conformiteit van hun diensten met de vastgelegde regels;
- Een aangepaste snelheid voor de vrije vloot vervoersmodi teneinde risico's op het vlak van de verkeersveiligheid te beperken;
- Een duidelijke definitie van hinderend en gevaarlijk parkeren die als referentie fungeert voor controles/sancties;
- Een jaarlijkse retributie voor het gebruik van de openbare ruimte, wat de overheid toelaat om de inrichting van de *dropzones* op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te financieren.

Op 24 april 2024 heeft de Raad van State een arrest uitgebracht dat de opschorting uitspreekt van de uitvoering van de artikelen 4, 5, 11, 29, 30 en 71 van het besluit betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi.

Dit besluit moet antwoorden op de opmerkingen van de Raad van State en aldus de leefbaarheid en duurzaamheid van het Brussels systeem van vrije vloot vervoersmodi veiligstellen.

Het ontwerpbesluit werd in eerste lezing door de Regering goedgekeurd tijdens de Ministerraad van 2 mei 2024. Na de goedkeuring van het besluit in eerste lezing en de beslissing van de Regering werd het ontwerpbesluit ter advies voorgelegd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

¹ Vanaf 01/10/2024 neemt de representatieve werkgeversorganisatie BECI, Kamer van Koophandel te Brussel, niet meer deel aan de werkzaamheden van onze Raad. De inhoud van dit document verbindt bijgevolg enkel de personen of organisaties die deel uitmaken van de Raad.

Het advies nr. 76.401/4 van de Raad van State van 3 juni 2024 vraagt uitleg over de formaliteiten vooraf, in de preambule, en over de artikelen 2, 3, 4 en 5.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad herhaalt zijn beschouwingen uit zijn advies [A-2022-034](#) (betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi). Over het algemeen genomen betreft **de Raad** een gemiste kans van de Regering om in te gaan op een hele reeks aanhoudende problemen betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi.

1.1 Juridisch kader

De Raad verwelkomt dit besluit dat moet antwoorden op de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies over het besluit betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi.

De Raad herhaalt evenwel de beschouwing in zijn advies [A-2022-034](#), namelijk dat dit nieuwe besluit het uitvoeringsbesluit niet op dusdanige wijze wil wijzigen dat op toereikende wijze zou worden ingegaan op de verschillende problemen op de openbare weg (met name wat betreft het gebruik van de openbare ruimte).

1.2 Koolstofbalans

De Raad herhaalt eveneens de beschouwing in zijn advies [A-2022-034](#), volgens dewelke de duurzaamheid van deze vervoersmodi twijfelachtig blijft. Zo betreft **de Raad** het gebrek aan een globale visie inzake de energiedoeltreffendheid van deze vervoersmiddelen, met voorwaarden voor de toekenning van licenties aan de operatoren die niet altijd rekening houden met het vraagstuk van de grijze energie, het vervoer van de vervoersmodi, hun levensduur – of nog – hun recycling.

1.3 Gegevens en statistieken

De Raad herhaalt eveneens zijn voorstellen in zijn advies [A-2022-034](#): de noodzaak om over statistieken te beschikken over het gebruik en de gebruikers, evenals de noodzaak om al deze gegevens toegankelijk te maken d.m.v. een publiek observatorium (dat eveneens de “rangschikking” zou kunnen publiceren van de operatoren op basis van de arbeidsvoorwaarden van hun werknemers, het percentage ongevallen, de herstelbaarheidsindex van de voertuigen, enz.), met inbegrip van de documenten met de criteria en de exploitatievoorwaarden en de attesten die aantonen dat de operatoren eraan voldoen.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Omvang van de vloot

De Raad neemt nota van de voorziene bepalingen betreffende de omvang van de vloot van deelvervoersmodi, namelijk de invoering van maximum 48.000 voertuigen op het grondgebied van het Brussels gewest. **De Raad** neemt ook akte van de verdeling van dit aantal over de verschillende

voertuigen, namelijk 20.000 fietsen, 18.000 verplaatsingsvoertuigen, 7.500 voertuigen ter beschikking gesteld in het kader van proefprojecten, 1.500 scooters en 1.500 bakfietsen.

De Raad verwelkomt deze beperkingen die het resultaat zijn van een analyse van de behoeften en van het feitelijk gebruik van deze vervoermiddelen. **De Raad** is van oordeel dat deze beperkingen het niet alleen mogelijk maken om de inzet van vrije vloot vervoersmiddelen af te bakenen, maar ook om te anticiperen op de evolutie van de sector met limieten voor de proefprojecten. **De Raad** staat dan ook positief tegenover de uitleg en de bepalingen voorzien in dit besluit.

De Raad plaatst echter vraagtekens bij de maximale omvang van het fietsenpark in vergelijking met andere vervoermiddelen. Gezien de voordelen van de fiets, met name in vergelijking met de andere vervoermiddelen, vindt **de Raad** dat de verhouding tussen fietsen en andere vervoermiddelen gunstiger zou moeten zijn voor het fietsenaanbod.

2.2 Aantal licenties

De Raad staat positief tegenover en deelt de uitleg over het maximumaantal licenties dat aan de operatoren kan worden verleend. **De Raad** deelt namelijk de zorg om de voorwaarden voor een concurrentiële markt te waarborgen zonder de markt al te zeer te fragmenteren, evenals de zorg om eventuele negatieve externe gevolgen (ook in termen van beheer van de openbare ruimte) te kunnen beheersen door de mogelijkheid open te houden om geen enkele licentie te verlenen.

3. Artikelsgewijze beschouwingen

3.1 Artikel 3

De Raad neemt akte van de wijziging van de lijst van selectiecriteria voor het verkrijgen van een licentie voor het delen van vrije vloot vervoersmodi. **De Raad** betreurt evenwel de schrapping van criterium nr. 8 (opname van de aangeboden dienst in het ecosysteem van het Brussels vervoer) en stelt voor dat de geografische verdeling en de modulering van het aanbod in functie van de bediening door het openbaar vervoer tot de criteria zouden kunnen behoren.

*

* *