
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	5 september 2024
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit
Advies aangenomen door de Plenaire vergadering op	17 oktober 2024

Brupartners bestaat uit 7 effectieve en 7 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties (BECI)** vertegenwoordigen, 6 effectieve en 6 plaatsvervangende leden die **de representatieve middenstandsorganisaties** vertegenwoordigen, 2 effectieve en 2 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector (BRUXEO)** vertegenwoordigen en 15 effectieve en 15 plaatsvervangende leden die **de representatieve werknemersorganisaties** vertegenwoordigen (6 ABVV, 6 ACV, 3 ACLVB).

Vooraf

Sinds zijn komst op het gewestelijk grondgebied heeft de sector van gedeelde tweewielers (in vrije vloot gedeelde steps, loopfietsen, fietsen en scooters) een aanzienlijke evolutie ondergaan. Nieuwe operatoren hebben hun opwachting gemaakt en hun vloot werd uitgebreid. Daarbij komt dat de vraag naar dit soort diensten alleen maar toeneemt. Deze situatie leidt tot een steeds hogere druk van dit soort voertuigen op de openbare ruimte (met name op het vlak van parkeren), evenals tot een stijging van het aantal verkeersongevallen.

Deze sector is gereguleerd sinds de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (gewijzigd door de ordonnantie van 17 maart 2022) en het besluit van 17 januari 2019 tot uitvoering van deze ordonnantie werden aangenomen. Brupartners werd geraadpleegd over deze ontwerpen van ordonnantie en besluit ([A-2018-007-ESR](#) en [A-2018-053-ESR](#)).

Vandaag wordt een nieuwe herziening van de wetgeving op de gedeelde tweewielers overwogen. Brupartners werd trouwens in dit kader geraadpleegd ([A-2022-083-BRUPARTNERS](#)). Tijdens dit proces heeft de Raad van State een advies uitgebracht dat geleid heeft tot de herziening van het ontwerpbesluit dat werd opgesteld, met als doel te antwoorden op de opmerkingen van de Raad van State en om de leefbaarheid en duurzaamheid van het Brussels systeem van gedeelde tweewielers te verzekeren.

Een van de opmerkingen van de Raad van State wijst erop dat het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit van 13 juli 2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 – gelet op de bepalingen die erin worden overwogen – niet mag worden beschouwd als een verbeteringsbesluit dat voornamelijk formele en niet-fundamentele wijzigingen wil aanbrengen. De Raad van State is van oordeel dat dit ontwerpbesluit opnieuw door de adviesorganen, waaronder Brupartners, moet worden onderzocht.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Juridisch kader

Brupartners staat positief tegenover het voornemen van de Regering om de negatieve effecten van dit soort van systemen (delen van de openbare weg, parkeren, verkeersveiligheid...) te beperken door middel van een evolutief kader voor vrije vloot deeltweewielers, gelet op hun impact op de openbare ruimte, het leefmilieu, de gezondheid en de verkeersveiligheid.

Brupartners wijst op het belang van een permanente evaluatie van de bepalingen die inzake deeltweewielers worden doorgevoerd, teneinde na te gaan of hun verhoopte effecten met de nagestreefde doelstellingen overeenstemmen en op toereikende wijze op de uitdagingen van de sector ingaan.

Om de rechtszekerheid van alle actoren te verzekeren, dringt **Brupartners** erop aan dat het besluit, evenals de criteria die het bevat, binnen de grenzen en conform met de ordonnantie zouden zijn.

Brupartners meent dat bepaalde reacties en bezwaren van bestaande exploitanten, met name ten aanzien van de automatische verlenging van bestaande licenties, hadden kunnen worden ondervangen bij het opstellen van de ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto. Hij vraagt dan ook om beter te anticiperen op mogelijke juridische betwistingen van operatoren die momenteel een licentie bezitten. Zo kan het wettelijk kader indien nodig op proactieve wijze worden aangepast.

1.2 Ruimtelijke ordening en stedenbouw

Brupartners wijst op het nauwe verband tussen de wetgeving, die de sector van de deeltweewielers regelt, en het wetgevend kader inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw.

Teneinde duurzame oplossingen door te voeren die aan de moeilijkheden, die door de sector van de deeltweewielers worden veroorzaakt, te verhelpen, vindt **Brupartners** het nodig om het thema van de deeltweewielers in elke herziening van het wetgevend kader inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw op te nemen.

1.3 Verkeersveiligheid

Brupartners vindt het essentieel om de verkeersveiligheid te verhogen, en dit zowel voor de gebruikers van deeltweewielers als voor alle andere weggebruikers.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Voertuigenvloot en licenties

Brupartners stelt vast dat de omvang van de wenselijke en vereiste vloot van deeltweewielers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 20.000 tot 40.000 voertuigen wordt geraamd (alle modi van deeltweewielers samen).

Gelet op de voorziene bepalingen (maximumaantal licenties en toegelaten voertuigen) merkt **Brupartners** op dat het park van deeltweewielers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal 48.000 voertuigen mag tellen (NVDR: 20.000 fietsen, 18.000 “verplaatsingstoestellen”, 7.500 voertuigen die ter beschikking worden gesteld in het kader van proefprojecten, 1.500 scooters en 1.500 bakfietsen).

Brupartners merkt ook op dat de drempels voor het aantal licenties, dat kan worden toegekend, zijn vastgesteld om :

- enerzijds de overheid toe te laten om geen enkele licentie toe te kennen voor elke verplaatsingswijze indien dit noodzakelijk blijkt (voor een goed beheer van de openbare ruimte of omwille van moeilijkheden in verband met het beheer van de negatieve externe effecten van diensten van deelvoertuigen);
- anderzijds om een zekere concurrentie tussen operatoren in stand te houden zonder de markt al te zeer te fragmenteren.

Brupartners merkt op dat het halfjaarlijkse classificatiesysteem voor de operatoren van deeltweewielers (dat bepaalt hoeveel voertuigen een exploitant zou mogen aanbieden) aanzienlijk is gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke project waarover Brupartners een advies had

uitgebracht ([A-2022-083-BRUPARTNERS](#)). Uiteindelijk werd een systeem van concurrentie tussen operatoren op basis van een oproep tot kandidaturen weerhouden.

Op basis van dit systeem werden in 2023 twee licenties voor 4.000 steps toegekend (aan Dott en Bolt) en drie licenties voor 2.500 fietsen (aan Bolt, Dott en Voi).

Brupartners deelt de wil om het aantal fietsdeelvoertuigen te reguleren en dringt er nogmaals op aan dat het wetgevend kader voor de regulering van delen van tweewielers de rentabiliteit van de sector en een billijke concurrentie tussen de operatoren waarborgt, waardoor met name de komst van nieuwe spelers mogelijk wordt.

2.2 Jaarlijkse retributie voor het gebruik van de openbare ruimte

Gelet op het behoud van het beginsel van een verschillende retributie voor fietsen en steps voor het gebruik van het openbaar domein, herinnert Brupartners aan zijn beschouwing in zijn advies [A-2022-083-BRUPARTNERS](#):

***Brupartners** stelt zich vragen bij de gepastheid van een verschillende retributie voor het gebruik van het openbaar domein tussen fietsen en steps (...). Hij is van oordeel dat beide verplaatsingsmiddelen op zijn minst op een voet van gelijkheid op het gebied van retributie moeten worden behandeld. **Brupartners** wijst er inderdaad op dat, indien men uitgaat van het gebruik van de ruimte, de retributie voor de steps zelfs lager zou moeten zijn dan voor de fietsen.*

2.3 Dropzones

Brupartners herinnert aan zijn beschouwing in zijn advies [A-2022-083-BRUPARTNERS](#) betreffende de “dropzones”:

*Aangezien de inrichting van dropzones toekomt aan de gemeenten en dat het parkeren buiten deze zones aan strenge voorwaarden is onderworpen, wijst **Brupartners** erop dat indien de dropzones ontoereikend zijn in een context waarin de openbare ruimte niet altijd het vrij parkeren toelaat omdat deze niet aan de voorwaarden voldoet, de gebruikers naast deze dropzones dreigen te parkeren of deze ruimten links dreigen te laten liggen bij gebrek aan plaats om er te parkeren.*

***Brupartners** vraagt daarom aan de gemeenten om in de betrokken wijken genoeg dropzones te voorzien, met eerbied voor het evenwicht van de andere mobiliteitsgebruikers (auto, voetganger...).*

Brupartners erkent evenwel de verrichte inspanningen wat betreft de aanleg van dropzones. De snelle ontwikkeling van dit type van infrastructuur getuigt van de bewustwording en de goede wil van de verschillende beheerders van openbare ruimten. Hij vraagt om deze inspanningen verder te zetten om de terbeschikkingstelling van een toereikend aantal dropzones op het volledige gewestelijk grondgebied te verzekeren.

*
* *