



# ADVIES

## Ontwerp van ordonnantie betreffende vrije vloot fietsdelen

18 januari 2018

<b>Aanvrager</b>	Minister Pascal Smet
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	14 december 2017
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	9 januari 2018
<b>Advies uitgebracht door de plenaire zitting op</b>	18 januari 2018

## Vooraf

Het fietsdelen profileert zich als een dienst waarbij fietsdeervoertuigen (fiets, elektrische fiets, bromfiets, motorfiets) voor occasionele verplaatsingen ter beschikking van verschillende gebruikers worden gesteld. Hierbij wordt het fietsdeervoertuig na elk gebruik gesteld om door een volgende gebruiker te kunnen worden ontleend. Men spreekt van vrije vloot fietsdelen wanneer de voertuigen met name op de openbare weg ter beschikking worden gesteld, waarbij er geen enkele limiet is voor het terugbrengen of meenemen van deze voertuigen op voorbehouden parkeerplaatsen.

Doel van deze ordonnantie is de bepaling van een wettelijk kader opdat dit systeem van fietsdelen zich verder zou kunnen ontwikkelen, met een beperking van de impact op de openbare ruimte, het leefmilieu, de verkeersveiligheid en de volksgezondheid, en met bescherming van de verbruiker.

Hiertoe wil dit ontwerp van ordonnantie de operatoren aan de verplichting onderwerpen om vooraf een vergunning te bekomen.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Reglementair kader

**De Raad** verwelkomt de wil van de Regering om voor het vrije vloot fietsdelen een evolutief kader te voorzien dat rekening houdt met de impact op de openbare ruimte, het leefmilieu en de gezondheid, de verkeersveiligheid, enz. Dit kader moet toelaten om de mogelijke negatieve gevolgen van dit soort van systeem te beperken.

**De Raad** stelt vast dat een aantal elementen nog moeten worden vastgelegd in een uitvoeringsbesluit. Hij vraagt bijgevolg om eveneens over dit besluit te worden geraadpleegd teneinde over een globale visie van het uiteindelijke kader te beschikken.

#### 1.2 Vrije vloot fietsdelen versus Villo !

**De Raad** noteert dat het systeem Villo ! een concessie van openbare dienstverlening is die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan JCDecaux werd verleend na een offerteoproep, en dat deze concessie tot in 2026 loopt (hij vindt trouwens dat men in de toekomst concessies van kortere duur zou moeten overwegen teneinde beter rekening te kunnen houden met de snelle technologische en technische evoluties op het vlak van mobiliteit).

**De Raad** stelt vast dat deze concessie niet toelaat om dezelfde omkaderingsregels toe te passen voor het systeem Villo ! en het systeem van vrije vloot fietsdelen. Het lijkt hem nochtans zo dat de operatoren van deze beide systemen op dezelfde markt actief zijn en dat zij in deze context aan dezelfde verplichtingen zouden moeten worden onderworpen. **De Raad** vraagt dat de overheid zich er op zijn minst toe zou verbinden om Villo ! de verplichtingen te laten naleven die uit zijn concessie voortvloeien.

Voor **de Raad** moet de doelstelling van de operatoren (zowel het vrije vloot fietsdelen als Villo !) in de eerste plaats een verbetering van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn.

Inderdaad, ook al kan **de Raad** begrijpen dat de reclame op de voertuigen en de boodschappen via de toepassing een gedeelte van de inkomsten van de operatoren vormen, toch is hij de mening toegedaan dat deze redelijk moeten blijven en in de juiste verhouding moeten zijn. Daarbij komt nog dat men moet vermijden dat de deelvoertuigen van slechte kwaliteit zijn en enkel als reclametrager dienen, waardoor de gebruikers “ambulante reclameborden” worden.

De inhoud van de reclame moet bovendien coherent blijven, met name wat betreft mobiliteitskwesities (voorbeeld : geen reclame voor motorvoertuigen die rijden op fossiele brandstoffen). Ook mogen de voertuigen geen negatieve visuele impact op de openbare ruimte uitoefenen.

**De Raad** noteert tenslotte dat Villo ! en het systeem van vrije vloot fietsdelen niet aan dezelfde regels zijn onderworpen, wat hij betreurt.

Een ander voorbeeld is de verplichte verzekering ten gunste van de gebruikers van het vrije vloot fietsdelen (memorie van toelichting, artikel 4). **De Raad** doet in dit verband opmerken dat men in het geval van Villo ! enkel een burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering moet bezitten. Hij vraagt dan ook dat – op zijn minst voor de fietsen - dezelfde voorwaarde zou gelden voor het systeem van fietsdelen, en vindt dat men geen bijkomende verzekering moet opleggen.

### 1.3 De voorwaarden voor het bekomen van een vergunning

**De Raad** zou willen vernemen wat de Regering als “*verwaarloosbare uitstoot*” beschouwt (hoofdstuk 2, artikel 3). Hij herinnert aan de noodzaak van een aanzienlijke beperking van de luchtverontreiniging op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

**De Raad** vraagt dat de wetgever het verlenen van de vergunning zou koppelen aan voorwaarden wat betreft de kwaliteit van de aangeboden fietsen, evenals aan een plan voor het onderhoud, de herstelling en de recyclage van de fietsen. Vandaag worden deze fietsen geproduceerd met behulp van materialen van lage kwaliteit, wat gevolgen heeft voor de veiligheid van de gebruikers, het respect van de gebruikers voor het materieel en voor de levensduur van deze fietsen. Het is bijgevolg belangrijk om zowel de ondernemingen als de gebruikers te sensibiliseren voor de eerbied en het onderhoud van het materieel. Aldus zal het Gewest vermijden (zoals dit momenteel in China het geval is) dat het op zijn grondgebied met ware fietskerkhoven wordt geconfronteerd en dat het een aanzienlijke hoeveelheid afval moet verwerken (hoofdstuk 2, artikel 4).

**De Raad** stelt zich tenslotte vragen bij de relevantie van een verlenging van de vergunning van een operator die niet voldoet aan een van de noodzakelijke voorwaarden van artikel 4. Immers, het is ondenkbaar om de vergunning van een operator met een jaar te verlengen indien deze de voorwaarden met betrekking tot de verkeersveiligheid of de bescherming van de verbruikers niet zou naleven.

### 1.4 Open data

**De Raad** stelt vast dat artikel 4 van de memorie van toelichting een aantal mogelijke voorwaarden voorziet met betrekking tot de vergunningen, waaronder het opleggen van bepaalde verplichtingen inzake open data en data sharing.

Hij verwelkomt dit aspect dat past in het kader van een smart city-beleid en dat toelaat om een betere kennis te verwerven van de mobiliteitsgewoonten in het Brussels Hoofdstedelijk gewest, gelet op het

gebrek aan recente statistische gegevens. **De Raad** wenst evenwel dat de ordonnantie duidelijk aangeeft aan welke verplichtingen de operatoren zich op dit vlak mogen verwachten teneinde hen niet voor voldongen feiten te plaatsen.

Hij dringt eveneens aan op de naleving van de voorzieningen betreffende de privésfeer bij de verwerking van deze gegevens.

\*  
\*       \*