

*ONTWERPBESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING
HOUDENDE UITVOERING VAN DE ORDONNANTIE VAN 29 NOVEMBER 2018
BETREFFENDE HET DELEN VAN VRIJE VLOOT VERVOERSMODI DIE EEN
ALTERNATIEF ZIJN VOOR DE AUTO*

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

1 december 2022

Gewestelijke
Ontwikkelingscommissie Secretariaat
S cretariat Commission
Régionale de Développement

Naamsestraat 59
1000 Brussel
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
[www.crd-goc.brussels](#) [hier](#)

Gelet op de op 21 november 2022 **ontvangen** adviesvraag van Brussel Mobiliteit betreffende het "**ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto**";

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), zoals goedgekeurd door het parlement op 13 oktober 2017;

Brengt de Commissie op 1 december 2022 onderstaand eensluidend advies uit:

1. CONTEXT

De kwestie van gedeelde transportmiddelen 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 **het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 januari 2019** houdende uitvoering van die ordonnantie.

De talrijke operatoren die om aan de vraag te voldoen op de markt zijn gekomen met een toenemend aanbod van deze vervoermiddelen, hebben een sterke druk op de openbare ruimte en ook meer ongevallen met zich meegebracht.

Om hoofdzakelijk, maar niet uitsluitend, het parkeren, de verkeersveiligheid en het operationaliseren van de controle/sanctionering te regelen, heeft het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarom op **17 maart 2022** een **ordonnantie** tot wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018 aangenomen.

Het Gewest heeft met name in zijn plan Good Move talrijke mobiliteitsdoelstellingen vastgelegd en reeds gedeeltelijk uitgevoerd, zoals:

- Het STOP-principe, waarbij voorrang wordt gegeven aan voetgangers (Stappen), vervolgens aan fietsers (Trappen), dan aan het Openbaar vervoer en ten slotte aan Privévervoer.
- Versterking van de diensten voor gedeelde mobiliteit,
- MaaS – mobility as a service – met de ontwikkeling van innovatieve mobiliteitsoplossingen, maar ook de uitwerking van een regelgevingskader voor MaaS-diensten, waarbij eveneens wordt vastgesteld dat er nood is aan evolutie van de bestaande regelgeving voor de verschillende mobiliteitsdiensten waaruit een MaaS-aanbod bestaat, waaronder deelfietsen. De aanbevelingen ter zake zijn gericht op een rijk en aantrekkelijk aanbod van mobiliteitsdiensten, een relatieve flexibiliteit voor de exploitanten bij het beheer van hun dienst, maar ook een andere aanpak voor de regelgevende overheid, gebaseerd op prestatie-indicatoren, teneinde een kwaliteitsdienst te garanderen, met inachtneming van de vastgelegde regels.

Dankzij de verschillende raadplegingen van de betrokken partijen kon een innoverend ontwerpbesluit worden opgesteld dat klaar is om de toekomstige evolutie van de sector op te vangen.

Aangezien de concessie van Villo! geen free floating is, valt zij niet onder het besluit en evenmin onder de ordonnantie.

2. ONTWERPBESLUIT VAN DE REGERING

Dit ontwerpbesluit van de regering tot uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto, omvat de volgende evoluties en verbeteringen:

- **regulering van de toegang tot de markt** om het aantal voertuigen per licentietype te beperken.
- **evaluatie van de exploitanten** op basis van prestatie-indicatoren en de conformiteit van hun diensten met de vastgelegde regels;
- **aangepaste snelheid** voor deelfietsen om de risico's voor de verkeersveiligheid te verkleinen;
- duidelijke definitie van wat hinderlijk of gevaarlijk **parkeren** is, als uitgangspunt voor controles en sancties.
- **jaarlijkse vergoeding** voor het gebruik van de openbare ruimte, waarmee de overheid de aanleg van dropzones over heel het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan financieren; verduidelijking van het protocol en van de noden op het vlak van gegevensuitwisseling tussen spelers in het Brusselse MaaS-ecosysteem en de rapportering van gegevens aan Brussel Mobiliteit, als instantie die de mobiliteit organiseert, om hoofdzakelijk drie opdrachten te vergemakkelijken: planning, controle op het terrein en het delen van gebieden met beperkte toegang of andere zogeheten "geo-fenced" zones naar de operatoren toe.

De gemeenten zullen specifiek worden geraadpleegd over het financieren van de dropzones.

Bij dit ontwerpbesluit heeft Brussel Mobiliteit ook een reeks "soft regulation" maatregelen uitgewerkt waarmee het beheer van de deelfietsdiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor alle betrokken actoren doeltreffender zal kunnen verlopen.

Bovendien zullen de operatoren na validering door de regering in eerste lezing opnieuw worden geraadpleegd over het ontwerpbesluit.

3. ADVIES

Als commissie van deskundigen inzake ruimtelijke ordening is de Commissie bekommerd om het beheer van de openbare ruimte en de verbetering van het gebruik ervan. Zij is echter geen specialist in de maatregelen die in dit besluit worden genomen met betrekking tot de regulering van de toegang tot de markt, het evalueren van de exploitanten, de regels voor een aangepaste snelheid of een jaarlijkse vergoeding, ...

Wat de procedurekwestie betreft, waardeert de Commissie over het lopende ontwerp te worden geraadpleegd maar stelt zij vast dat haar om een advies wordt verzocht zonder dat haar de resultaten van de raadplegingen of de adviezen van de tegelijk met de GOC geraadpleegde instanties zijn bezorgd.

Vanuit de bekommernis om het evenwicht tussen de functies op het grondgebied en het evenwicht van het stadsecosysteem te bewaren, herinnert de Commissie eraan dat het van belang is zich eveneens over die adviezen en resultaten te kunnen uitspreken. De opmerkingen die daaruit voortvloeien zijn voor de Commissie belangrijk, in het bijzonder wanneer ze slaan op ruimtelijke ordening en stadsontwikkeling. Daarom verzoekt zij formeel om te worden geraadpleegd op basis van de adviezen van de geraadpleegde administraties en instanties, zodat zij vóór de goedkeuring in tweede lezing haar advies kan uitbrengen.