



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

14 SEPTEMBRE 2021

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à faire de la (micro)mobilité partagée
un nouveau pilier de la mobilité à Bruxelles**

(déposée par M. David WEYTSMAN (F) et
Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Développements

La présente proposition a été réalisée à la suite de nombreuses réunions avec les différents opérateurs privés de mobilité partagée présents à Bruxelles. Elle a pour ambition d'appréhender les dysfonctionnements et faiblesses du cadre réglementaire actuel, faiblesses qui ont été communiquées par les différents acteurs du secteur. Le développement de ces formes de mobilité alternatives permet à la Région d'atteindre ses objectifs de report modal et de lutte contre la congestion automobile et la pollution de l'air. Parmi les mesures demandées au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, se retrouvent une réforme du mécanisme de licence des opérateurs, la création de drop-off zones obligatoires, l'assouplissement de la redevance imposée aux opérateurs en fonction de la réalisation de missions de service public telle qu'une couverture du territoire régional, des réalisations de campagnes de sécurité routière ou encore des projets pilotes avec la STIB.

L'aspiration à effectuer un report modal depuis la voiture individuelle repose sur une offre large et efficace de modes de transports alternatifs, rendant ainsi la possession d'un véhicule obsolète. L'objectif est que l'ensemble des besoins soient rencontrés par des formes de mobilité douce, de mobilité partagée, de transports en commun rapides et confortables reposant sur un maillage dense et suffisant. À ce titre, la micro-mobilité est un élément essentiel de la mobilité urbaine de demain. Vélos, trottinettes, monowheels, rollers, scooters et voitures partagées sont autant de ces solutions nouvelles qui rencontrent, en raison de la demande grandissante, un succès exponentiel dans toutes les grandes villes du monde. La Déclaration de politique régionale de 2019 faisait d'ailleurs écho aux opportunités que ces nouveaux acteurs représentent et

GEWONE ZITTING 2020-2021

14 SEPTEMBER 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende van gedeelde
(micro)mobiliteit een nieuwe pijler
van de mobiliteit in Brussel te maken**

(ingediend door de heer David WEYTSMAN (F) en
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Toelichting

Dit voorstel is opgesteld na talrijke vergaderingen met de verschillende particuliere operatoren van gedeelde mobiliteit die in Brussel actief zijn. Het voorstel heeft de ambitie de tekortkomingen en zwakke punten van het huidig regelgevend kader, waarop de verschillende actoren van de sector hebben gewezen, aan te pakken. De ontwikkeling van deze alternatieve vormen van mobiliteit stelt het Gewest in staat om zijn doelstellingen inzake modal shift en strijd tegen de congestie van het autoverkeer en de luchtverontreiniging te halen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wordt onder meer verzocht de volgende maatregelen te treffen : een hervorming van de vergunningsregeling voor de operatoren, de aanleg van verplichte drop-offzones, een versoepeling van de heffing die aan operatoren wordt opgelegd naargelang de uitvoering van openbardienst opdrachten zoals dekking van het gewestelijk grondgebied, het voeren van verkeersveiligheids-campagnes of nog proefprojecten met de MIVB.

Het streven naar een modal shift weg van de eigen wagen is gebaseerd op een ruim en efficiënt aanbod van alternatieve vervoerswijzen, dat het bezit van een eigen wagen achterhaald maakt. Het is de bedoeling dat alle behoeften worden vervuld door vormen van zachte mobiliteit, van gedeelde mobiliteit en van snel en comfortabel openbaar vervoer op een dicht en voldoende uitgebouwd vervoersnet. In dat verband is micromobiliteit een essentieel onderdeel van de stedelijke mobiliteit van morgen. Fietsen, steps, monowheels, skeelers, scooters en deelwagens zijn allemaal nieuwe oplossingen die wegens de groeiende vraag een exponentieel succes kennen in alle grote steden van de wereld. Ook de gewestelijke beleidsverklaring 2019 wijst op de kansen die deze nieuwe actoren bieden en spreekt de ambitie uit om te evolueren

exprimait son ambition d'avancer vers un meilleur encadrement : « le Gouvernement mettra en œuvre et accentuera le cadre réglementant l'usage des vélos et trottinettes partagées, au travers d'un mécanisme d'octroi de licence assurant la qualité des services, le déploiement sur l'ensemble du territoire régional et le respect des règles générales, notamment de stationnement, pour mieux protéger les usagers faibles. Les redevances seront affectées à la création de stationnement en voirie pour les vélos et trottinettes partagés. ».

À Bruxelles, plusieurs opérateurs se sont succédé ces dernières années. Le marché était, jusqu'il y a peu, à ses balbutiements et est, aujourd'hui, dans une phase de développement rapide. L'absence de cadre réglementaire, dans un tout premier temps, et puis l'introduction d'une réglementation trop peu précise, dans un second temps, n'ont pas permis de rencontrer les attentes énoncées dans la Déclaration de politique régionale. Elles ont cependant créé un sentiment d'anarchie chez certains citoyens qui se plaignaient de l'insécurité sur la route et du stationnement chaotique. Cela a également renforcé la volatilité du marché qui a vu se succéder plus d'une dizaine d'opérateurs, certains quittant parfois le marché bruxellois après quelques mois à peine. Malgré cela, la mobilité partagée est heureusement en plein boom au sein de notre capitale. Lime, Dott, Billybike, Bird, Poppy, Cambio sont parmi les solutions qui sont empruntées chaque jour par des milliers de Bruxellois. En juin 2020, selon Bruxelles Mobilité, on comptait un peu plus de 2.600 trottinettes partagées, 600 vélos électriques partagés Billybike, 700 vélos Lime (ancien Jump) et près de 5.000 Villos, dont un tiers de la flotte est électrique. On comptait également en juin 2020 quelque 300 scooters Felyx, 300 scooters Scooty et 130 scooters Poppy. Cette dernière société propose également 500 voitures partagées entre Bruxelles et Anvers. En janvier 2021, Bruxelles Mobilité dénombrait 4.500 véhicules de micro-mobilité en partage à Bruxelles : 2.100 trottinettes Dott, 899 trottinettes Lime, 421 vélos électriques Lime, 193 scooters électriques Felyx, 171 scooters Poppy et quelque 5.000 Villo ! À noter qu'un nouvel opérateur de voitures électriques partagées, GreenMobility, est actuellement en phase de déploiement à Bruxelles. Ces acteurs privés participent donc, comme cinquième pilier de la mobilité, à mettre en place à Bruxelles un réel écosystème de mobilité.

Vélos, trottinettes, scooters ou voitures partagés sont déployés en complément des réseaux de transport en commun et répondent, ce faisant, à une demande croissante de flexibilité, de liberté et de multimodalité dans le chef des usagers de la route. À chaque trajet sa solution de mobilité. Une étude (2019) de Bruxelles Mobilité estimait que sept « trottinettistes » sur dix se sont tournés vers la trottinette pour remplacer les transports en commun combinés à la marche. Pour 26 %, il s'agissait de remplacer les trajets avec un véhicule motorisé personnel. Bruxelles Mobilité a également établi un profil type des usagers de la trottinette électrique : deux sur trois sont des hommes, à l'instar des cyclistes (64 %). Ils sont plutôt jeunes (44 % ont entre 25 et 34 ans) et diplômés (plus de la moitié a un diplôme de l'enseignement supérieur). Dernier constat : à peine un utilisateur de trottinette partagée sur cinq l'utilise plusieurs

naar een betere omkadering : « de Regering zal, om de actieve weggebruikers beter te beschermen, het kader dat het gebruik van deelfietsen en -steps regelt, uitvoeren en versterken door middel van een vergunningsmechanisme dat de kwaliteit van de dienstverlening, de spreiding over heel het gewestelijk grondgebied en de naleving van de algemene regels, met inbegrip van de parkeerregels, garandeert. De heffingen zullen worden gebruikt om stallingen voor deelfietsen en -steps op de openbare weg aan te leggen. ».

In Brussel was het de laatste jaren een komen en gaan van verschillende operatoren op de markt. De markt stond tot voor kort nog in de kinderschoenen, maar zit vandaag in een fase van snelle ontwikkeling. Doordat er in eerste instantie een regelgevend kader ontbrak en er vervolgens onvoldoende nauwkeurig regelgevend kader werd ingevoerd, konden de in de gewestelijke beleidsverklaring gekoesterde verwachtingen niet worden ingelost. Dat zorgde echter wel voor een gevoel van anarchie bij sommige burgers, die klaagden over de onveiligheid op de wegen en het chaotisch parkeren. Dat heeft ook de volatiliteit van de markt verhoogd, die door meer dan een tiental spelers werd betreden en verlaten, waarvan sommige de Brusselse markt soms al na een paar maanden verlieten. Desondanks is de gedeelde mobiliteit in onze hoofdstad gelukkig aan het boomen. Lime, Dott, Billybike, Bird, Poppy en Cambio zijn oplossingen die dagelijks gebruikt worden door duizenden Brusselaars. In juni 2020 telde Brussel Mobiliteit iets meer dan 2.600 deelsteps, 600 elektrische deelfietsen Billybike, 700 Lime-fietsen (voorheen Jump) en bijna 5.000 Villo-fietsen, waarvan een derde elektrisch is. In juni 2020 telde men eveneens ongeveer 300 Felyx-scooters, 300 Scooty-scooters en 130 Poppy-scooters. Poppy biedt ook 500 deelwagens aan tussen Brussel en Antwerpen. In januari 2021 telde Brussel Mobiliteit 4.500 gedeelde voertuigen voor micromobiliteit in Brussel: 2.100 Dott-steps, 899 Lime-steps, 421 elektrische fietsen Lime, 193 elektrische scooters Felyx, 171 Poppy scooters en ongeveer 5.000 Villo-fietsen! Binnenkort gaat er in Brussel een nieuwe operator van elektrische deelwagens, GreenMobility, aan de slag. Deze particuliere speler dragen dus als vijfde pijler van de mobiliteit bij tot de invoering van een echt mobiliteitsecosysteem in Brussel.

Gedeelde fietsen, steps en wagens worden ingezet als aanvulling van de openbaarvervoersnetten en komen aldus tegemoet aan een groeiende vraag bij de weggebruikers naar flexibiliteit, vrijheid en multimodaliteit. Elk traject heeft zijn mobiliteitsoplossing. Volgens een onderzoek (2019) van Brussel Mobiliteit zouden zeven op de tien « steppers » de step hebben gekozen ter vervanging van het openbaar vervoer gecombineerd met te voet gaan. Voor 26 % ging het om een alternatief voor verplaatsingen met een eigen gemotoriseerd voertuig. Brussel Mobiliteit heeft ook een typisch profiel van de gebruikers van elektrische steps opgesteld : twee op de drie zijn mannen, zoals de fietsers (64 %). Ze zijn veeleer jong (44 % tussen 25 en 34 jaar oud) en gediplomeerd (meer dan de helft heeft een diploma hoger onderwijs). Laatste vaststelling : amper één op de vijf gebruikers van een deelstep maakt er meermaals per week

fois par semaine. La plupart y recourent une à trois fois par mois (30 %), voire moins. Les trajets effectués sont souvent de courte durée, généralement entre 5 et 10 minutes et inférieurs à 20 minutes. Cela illustre que les utilisateurs des nouvelles formes de mobilité partagée ont un profil multimodal qui varie en fonction de l'horaire concerné, de la nature du trajet ou encore de l'itinéraire à effectuer. Une enquête quantitative de la société de conseil 6T, effectuée en avril 2019 auprès de plus de 4.300 « trottinettistes » à Paris, Lyon et Marseille expliquait également que 42 % des utilisateurs étaient des touristes ou visiteurs, venus de l'étranger (33 %) ou de France (9 %). Cela illustre le fort potentiel de la micro-mobilité pour promouvoir le tourisme au sein d'une ville comme Bruxelles, capitale de l'Europe à la taille comparable.

Malgré cet essor phénoménal d'un secteur porteur de solutions potentielles innovantes aux problèmes de pollution et de mobilité, il apparaît qu'une série de problèmes sont régulièrement soulevés par les opérateurs travaillant dans le secteur. Il ressort de ces constats que le cadre réglementaire bruxellois n'est plus adapté à la réalité du terrain, aux enjeux qui sont posés en termes de couverture géographique, de stationnement, de promotion du secteur ou de sécurité routière. La présente proposition entend dès lors détailler les problèmes rencontrés afin d'énumérer les différentes mesures qui seront proposées au Gouvernement.

La disparité géographique en termes de couverture régionale

Premièrement, la plupart des opérateurs ne sont pas présents sur l'ensemble du territoire régional. Cela pose un problème d'égalité entre les citoyens d'une même Région. Le plus souvent, ce sont les communes ou quartiers qui connaissent un taux de motorisation important qui sont les mieux desservies par les opérateurs présents. Cette situation s'expliquerait en partie en raison par la demande plus basse qui nous est communiquée dans ces quartiers par certains opérateurs. Des problèmes locaux de vandalisme sont également à pointer, dans une moindre mesure. Il apparaît, cependant, que la problématique doit être soulevée afin de permettre à tous les Bruxelloises et Bruxellois de bénéficier des mêmes solutions de mobilité alternatives et de la même liberté de déplacement. Cette couverture régionale de l'offre doit être encouragée sans freiner le développement des acteurs et sans constituer une barrière à l'entrée du marché, lequel n'est pas encore mature.

À ce titre, les auteurs de la présente proposition proposent de mettre en place toute politique incitative qui permettrait d'atteindre une répartition plus égale des véhicules sur le territoire régional. À ce titre, les auteurs proposent de mettre en place un passage à 0 euro de la redevance régionale en cas de couverture de l'ensemble du territoire régional (soit une couverture universelle répartie dans les 19 communes) par l'opérateur. En complément, il est proposé de développer une politique incitative en proposant de diminuer le montant de la redevance pour les véhicules stationnés dans les quartiers où la demande est la plus faible et une augmentation de la redevance dans les quartiers où la demande est la plus forte, sur le modèle de ce qui passe déjà

gebruik van. De meesten gebruiken de step een tot drie keer per maand (30 %) of zelfs minder. De afgelegde trajecten zijn vaak van korte duur, meestal tussen 5 en 10 minuten en korter dan 20 minuten. Daaruit blijkt dat de gebruikers van de nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit een multimodaal profiel hebben dat varieert volgens het tijdstip van de dag, de aard van de verplaatsing en het af te leggen traject. Volgens een kwantitatieve enquête van het adviesbureau 6T, uitgevoerd in april 2019 bij meer dan 4.300 « steppers » in Parijs, Lyon en Marseille, is 42 % van de gebruikers een toerist of bezoeker uit het buitenland (33 %) of Frankrijk (9 %). Dat illustreert het grote potentieel van micromobiliteit om het toerisme te bevorderen in een stad zoals Brussel, de hoofdstad van Europa met een vergelijkbare grootte.

Ondanks die fenomenale groei in een sector die potentieel innoverende oplossingen biedt voor de vervuiling- en mobiliteitsproblemen, stellen de operatoren die in die sector actief zijn, een reeks problemen regelmatig aan de orde. Ze stellen vast dat het Brussels regelgevend kader niet meer aangepast is aan de realiteit op het terrein en aan de problemen met de geografische dekking, het parkeren, de promotie van de sector of de verkeersveiligheid. Dit voorstel strekt er dan ook toe de ondervonden problemen in detail te beschrijven en verschillende maatregelen op te sommen die aan de regering zullen worden voorgesteld.

Ongelijke geografische dekking van het Gewest

Ten eerste zijn de meeste operatoren niet actief in het hele Gewest. Dat leidt tot ongelijkheid tussen de burgers van eenzelfde Gewest. Het zijn meestal de gemeenten of wijken met een hoge motorisatiegraad die het best worden bediend door de aanwezige operatoren. Die situatie kan gedeeltelijk worden verklaard door de kleinere vraag in die gebieden, waar sommige operatoren ons op gewezen hebben. Er doet zich ook her en der vandalisme voor, zij het in beperkte mate. Dat probleem dient echter aangepakt te worden om alle Brusselaars dezelfde alternatieve mobiliteitsoplossingen en dezelfde verplaatsingsvrijheid te kunnen bieden. De uitbreiding van het aanbod tot het hele Gewest dient te worden aangemoedigd zonder de ontwikkeling van de operatoren af te remmen en zonder een belemmering te vormen voor de toegang tot de markt, die nog niet rijp is.

In dat verband stellen de indieners van het voorstel voor een stimulerend beleid te voeren dat een gelijkmatigere spreiding van de voertuigen over het Gewest mogelijk maakt. Daartoe stellen de indieners voor om de gewestelijke heffing op 0 euro te brengen ingeval de operator het gehele gewestelijke grondgebied bestrijkt (dit wil zeggen een universele dekking verdeeld over de 19 gemeenten). Daarnaast wordt voorgesteld een stimuleringsbeleid te ontwikkelen door een verlaging voor te stellen van het bedrag van de heffing voor voertuigen die geparkeerd staan in de wijken waar de vraag het laagst is en een verhoging van de heffing in de wijken waar de vraag het hoogst is, naar het model van wat reeds gebeurt in andere steden, zoals

dans d'autres villes comme, par exemple, à Bergen via la plateforme Nivel. Afin de désengorger les transports en commun, une pareille réduction de la redevance pourrait être également accordée à l'opérateur si celui-ci propose, aux heures de pointe, une tarification plus attractive à ses utilisateurs.

*Les problèmes liés au stationnement
des véhicules partagés*

Deuxièmement, il devient indispensable de soulever la problématique du stationnement. Celle-ci concerne naturellement et principalement les opérateurs opérant en free-floating. À l'inverse du fonctionnement en station, le free-floating signifie que les véhicules peuvent être déposés n'importe où dans la zone admise par l'opérateur. Dénoncée à de nombreuses reprises par les riverains de divers quartiers, par les associations représentant les PMR ou les personnes âgées ou encore par les opérateurs eux-mêmes, la politique de stationnement à Bruxelles a trop longtemps souffert d'un certain flou qui entraîne un stationnement anarchique et dangereux. Les vélos, trottinettes et scooters partagés, s'ils ne sont pas stationnés correctement, peuvent représenter un obstacle récurrent et considérable à la liberté de mouvement et générer des effets délétères en termes de sécurité routière. Cette terrible réalité était encore rappelée par les représentants du CAWAB au moment des auditions sur la micro-mobilité en commission de la Mobilité du Parlement bruxellois du 8 juin 2021. Elle est d'autant plus actuelle depuis que la nouvelle génération de trottinettes est constituée de véhicules plus robustes, et donc plus lourds et impossibles à déplacer pour une personne souffrant de handicap. Plusieurs raisons tendent à expliquer cet état de fait.

La première est que les règles de stationnement et les sanctions diffèrent encore de commune à commune, ce qui rend totalement illisibles pour les utilisateurs les différentes réglementations. La deuxième est l'absence de zones de stationnement réservées et obligatoires, appelées drop-off zones, où les utilisateurs sont tenus de venir stationner leur véhicule partagé. Chez nos voisins, Paris a installé plus de 2.500 emplacements de stationnement obligatoires depuis 2019. En collaboration avec une entreprise américaine, la ville française teste en même temps des stations permettant la recharge en rue des trottinettes. À Lyon, la municipalité teste le stationnement des trottinettes dans les arceaux pour vélos et dans les emplacements complémentaires créés à côté avec pour objectif de limiter la saturation desdits arceaux tout en augmentant l'offre de stationnement. À Bruxelles, on en est encore loin. Seules quelques zones ont été créées à proximité des grandes gares, mais elles ne sont pas obligatoires. Pire encore, quand Bruxelles Mobilité crée une zone dédiée, elle ne prévient même pas les opérateurs, qui en sont informés par leurs patrouilleurs.

Il devient dès lors urgent de réglementer le stationnement des opérateurs en free-floating en créant des zones de stationnement réservées et obligatoires (drop-off zones) sur l'ensemble des voiries régionales et communales. Couvrir une dizaine de gares de zones de stationnement privilégiées est un premier pas dans la bonne direction. Il convient

Bergen via het Nivel-platform. Om het openbaar vervoer te ontlasten, zou een vergelijkbare verlaging van de heffing ook kunnen worden toegekend aan de operator, als die zijn gebruikers tijdens de spitsuren een aantrekkelijker tarief biedt.

*Problemen met het parkeren
van de gedeelde voertuigen*

Ten tweede wordt het noodzakelijk om het parkeerprobleem aan te pakken. Het gaat uiteraard voornamelijk om de operatoren die aan free floating doen. In tegenstelling tot de exploitatie van station tot station betekent free floating dat de voertuigen overal kunnen worden achtergelaten in de zone die de operator heeft afgebakend. Het parkeerbeleid in Brussel wordt al te lang gekenmerkt door een zekere vaagheid die chaotisch en gevaarlijk parkeren in de hand werkt. Dat probleem is herhaaldelijk aan de kaak gesteld door de bewoners van verschillende wijken, de verenigingen van de PBM's, de bejaardenverenigingen en de operatoren zelf. Gedeelde fietsen, steps en scooters die niet correct geparkeerd zijn, kunnen een recurrenente en aanzienlijke belemmering voor de bewegingsvrijheid vormen en de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Die verschrikkelijke realiteit werd nog eens in herinnering gebracht door de vertegenwoordigers van het CAWAB tijdens de hoorzittingen over micromobiteit in de commissie voor de mobiliteit van het Brussels Parlement op 8 juni 2021. De ellende laat zich nog meer voelen nu de steps van de nieuwe generatie robuuster en dus zwaarder zijn en onmogelijk kunnen worden verplaatst door een persoon met een beperking. Daar zijn verschillende verklaringen voor.

De eerste is dat de parkeerregels en -sancties nog steeds van gemeente tot gemeente verschillen, waardoor de verschillende regelingen totaal onleesbaar worden voor de gebruikers. De tweede is het ontbreken van voorbehouden en verplichte parkeerzones, drop-offzones genoemd, waar de gebruikers verplicht hun gedeelde voertuig moeten parkeren. Bij onze zuiderburen heeft Parijs meer dan 2.500 verplichte parkeerplaatsen geïnstalleerd sinds 2019. In samenwerking met een Amerikaans bedrijf test de Franse stad ook standplaatsen waar de steps kunnen worden opgeladen op straat. In Lyon test de gemeente het parkeren van steps in fietsenrekken en in de daarnaast ingerichte extra plaatsen, met als doel de verzadiging van die rekken te beperken en tegelijk het aanbod aan parkeerplaatsen te vergroten. In Brussel zijn we er nog lang niet. Er zijn slechts enkele zones gecreëerd in de buurt van de grote stations, maar die zijn niet verplicht. Erger nog, wanneer Brussel Mobiliteit een speciale zone instelt, waarschuwt zij niet eens de operatoren, die daarvan op de hoogte worden gebracht door hun patrouilleurs.

Het wordt dus dringend tijd om het parkeren van de free-floatingoperatoren te reguleren door voorbehouden en verplichte parkeerzones (drop-offzones) in te stellen op alle gewestelijke en gemeentelijke wegen. Een tiental stations van voorkeursparkeerzones voorzien is een eerste stap in de goede richting. Op termijn moeten echter op alle grote

cependant à terme de couvrir l'ensemble des principaux nœuds intermodaux de zones de stationnement obligatoires. Il s'agit notamment des gares, des centres commerciaux, centres sportifs, écoles, salles de concert, terminus de transport en commun,

En dehors de ces grands lieux de passage, les drop-off zones devraient idéalement, selon les différents opérateurs interrogés, être situées tous les 250 mètres car c'est cette distance que les utilisateurs sont prêts à parcourir pour trouver une trottinette ou un vélo. Sur cette base et en regardant ce qui se pratique à l'étranger, les auteurs de la présente proposition plaident pour que le Gouvernement installe ces drop-off zones sur les zones de retrait qui se situent aux carrefours, là où des arceaux pour vélo doivent être déployés et où le code de la route empêche le stationnement automobile. Le marquage au sol, la signalisation adéquate et le matériel nécessaires seront pris en charge par la Région. Elles devront également être généralisées en bout de ligne de métro et à chaque nœud intermodal, à l'image des ou via les points mobs qui sont actuellement déployés par l'ASBL Taxistop.

Les communes sont un acteur crucial dans le déploiement du stationnement pour mobilité partagée, mais la Région doit avancer vers une uniformisation. Nous plaçons dès lors pour que la Région invite les communes à réaliser des plans communaux de mobilité partagée, à l'image de ce qui leur est déjà demandé pour le carsharing, afin de dessiner leurs objectifs pour les cinq années qui suivent. Ces plans, pour lesquels les communes pourront recevoir l'appui de Bruxelles Mobilité, incluront les drop-off zones existantes et planifiées sur le territoire communal, les zones interdites à la circulation et/ou au stationnement ou encore la localisation des bornes de recharge électriques actuelles et planifiées. Les communes pourront également participer à un appel d'offres initié par la Région afin de financer l'installation de drop-off zones sur leur territoire si celles-ci respectent les prescrits régionaux.

Afin de laisser le temps nécessaire aux communes de planifier sur leur territoire les emplacements qui seront choisis pour installer les drop-off zones et en attendant leur déploiement effectif, il ne sera pas possible de mettre en place une obligation de stationnement. Une phase transitoire, dont les modalités seront décidées par le Gouvernement, sera donc mise en place entre la fin de l'appel d'offres et le début de l'obligation de stationner. Une campagne de communication régionale, appuyée et relayée par les opérateurs, sera effectuée afin de faire connaître ces nouveaux emplacements, la signalétique et l'introduction future du stationnement obligatoire.

Enfin, il sera demandé au Gouvernement de revoir le cadre réglementaire actuel en obligeant désormais les opérateurs à venir enlever un véhicule stationné illégalement au bout de 12 heures, contre 24 heures actuellement. Cette demande légitime relève, elle aussi, des associations représentant les personnes à mobilité réduite, pour qui un véhicule mal stationné peut entraîner actuellement une immobilisation d'une journée entière.

intermodale knooppunten verplichte parkeerzones komen. Het gaat met name om stations, winkelcentra, sportcentra, scholen, concertzalen, eindhaltes van het openbaar vervoer

Buiten deze grote doorgangspunten zouden de drop-offzones volgens de verschillende ondervraagde operatoren idealiter om de 250 meter moeten liggen, want dat is de afstand die de gebruikers bereid zijn af te leggen om een step of fiets te vinden. Op grond hiervan en kijkend naar wat in het buitenland wordt gedaan, pleiten de indieners van dit voorstel ervoor dat de regering deze drop-offzones installeert in de zones aan kruispunten waar fietsenrekken moeten komen en waar de wegcode het parkeren van auto's verhindert. De wegmarkeringen, de passende bewegwijzering en het benodigde materiaal zullen door het Gewest ter beschikking worden gesteld. Zij zouden ook veralgemeend moeten worden aan het einde van metrolijnen en bij elk intermodaal knooppunt, naar het voorbeeld van of via de mobipunten die momenteel door de vzw Taxistop worden uitgerold.

De gemeenten spelen een cruciale rol bij de invoering van parkeergelegenheid voor gedeelde mobiliteit, maar het Gewest moet naar uniformiteit streven. Wij pleiten er dan ook voor dat het Gewest de gemeenten verzoekt gemeentelijke plannen voor gedeelde mobiliteit op te stellen, naar het voorbeeld van wat zij nu al voor carsharing moeten doen, om hun doelstellingen voor de komende vijf jaar uit te stippelen. Deze plannen, waarvoor de gemeenten steun kunnen krijgen van Brussel Mobiliteit, zullen de bestaande en geplande drop-offzones op het gemeentelijk grondgebied omvatten, zones waar verkeer en/of parkeren verboden is en de plaats van de bestaande en geplande elektrische laadpunten. De gemeenten zullen ook kunnen deelnemen aan een door het Gewest uitgeschreven aanbesteding om de aanleg van drop-offzones op hun grondgebied te financieren, als zij voldoen aan de gewestelijke voorschriften.

Om de gemeenten de tijd te geven om te plannen welke locaties op hun grondgebied zullen worden gekozen voor de drop-offzones en in afwachting van de daadwerkelijke invoering ervan, zal het niet mogelijk zijn een parkeerverplichting in te voeren. Er komt dus een overgangsfase, waarvan de nadere regels door de regering zullen worden vastgesteld, tussen het einde van de aanbesteding en het begin van de parkeerverplichting. Er zal een door de operatoren ondersteunde en doorgegeven gewestelijke communicatiecampagne worden gevoerd om bekendheid te geven aan deze nieuwe plaatsen, de bewegwijzering en de toekomstige invoering van de parkeerverplichting.

Ten slotte zal de regering worden verzocht de huidige regelgeving te herzien door de operatoren te verplichten een illegaal geparkeerd voertuig na 12 uur te komen verwijderen, in plaats van de huidige 24 uur. Dit gerechtvaardigde verzoek komt ook van de verenigingen die personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, voor wie een slecht geparkeerd voertuig momenteel tot een hele dag immobilisatie kan leiden.

Le système de licence

Troisièmement, les retours des différents opérateurs évoquent pour la plupart le mauvais calibrage du système de licence actuellement mis en place. Celui-ci ne va pas dans le sens d'un soutien aux opérateurs et la redevance demandée n'est pas calibrée en fonction de critères incitatifs. La demande de licence, ou d'agrément, doit donc être revue afin de laisser aux opérateurs la plus grande liberté dans leur déploiement tout en encadrant efficacement leur activité.

L'un des premiers éléments concerne la durabilité et le caractère écologique du matériel utilisé. Nous proposons donc une réforme qui prévoira désormais que les critères d'obtention de licence soient basés, notamment, sur le coût en CO₂ par kilomètre parcouru par un véhicule sur l'ensemble de sa durée de vie. Le Gouvernement, à la manière du critère de l'Ecoscore utilisé actuellement pour les véhicules de carsharing, fixera lui-même les seuils et conditions exactes à ne pas dépasser.

Nous proposons également de revoir la durée de validité des licences en faisant évoluer la durée actuelle de 3 ans vers une durée de 5 ans, qui permettra aux opérateurs de s'installer plus durablement sur le marché bruxellois sans devoir refaire de demande à l'issue des 3 premières années.

La problématique de la périphérie

Notre capitale compte chaque jour sur ses routes quelque 190.000 navetteurs, dont une grande partie provient de la zone métropolitaine. Ce constat était encore corrélé par l'étude réalisée par l'Institut Brussels Studies au sujet des déplacements entre Bruxelles et sa périphérie¹. Répondre à cette demande de transports journaliers revient à décongestionner directement Bruxelles. Pourtant, l'offre en mobilité alternative commune à l'échelle métropolitaine reste pauvre, pour ne pas dire inexistante. Actuellement, seul Cambio propose des stations (2 à Vilvoorde, 2 à Tervuren) en dehors du territoire régional. Il est dès lors crucial d'initier une réelle coopération entre Bruxelles, la Flandre et les opérateurs sur la possibilité d'étendre la zone de stationnement à la périphérie proche. On pourrait prendre pour base la zone choisie pour le BruPASS. Appuyer le développement des différentes formes de mobilité partagée à l'échelle métropolitaine permettrait par exemple aux habitants de la proche périphérie de rejoindre un bout de ligne de métro bruxellois depuis leur domicile, ou pour rentrer tard chez eux après avoir pris le dernier métro. Répondre à cette demande, c'est aussi améliorer le quotidien des Bruxellois.

1 Mathieu Strale, « Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées », Brussels Studies [En ligne], Collection générale, n° 137, mis en ligne le 8 juillet 2019, consulté le 18 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2831>.

Het vergunningsstelsel

Ten derde verwijst de feedback van de verschillende operatoren meestal naar de slechte afstemming van het huidige vergunningsstelsel. De operatoren worden hierdoor niet gesteund en de aangerekende vergoeding is niet afgestemd op stimuleringscriteria. De aanvraag van een vergunning, of van een erkenning, moet dus opnieuw worden bekeken om de operatoren de grootst mogelijke vrijheid te geven bij hun ontwikkeling, terwijl hun activiteit doeltreffend wordt omkaderd.

Een van de eerste elementen is de duurzaamheid en de milieuvriendelijkheid van het gebruikte materiaal. Daarom stellen wij een hervorming voor die ervoor zal zorgen dat de criteria voor het verkrijgen van een vergunning met name gebaseerd zijn op de kosten in CO₂ per afgelegde kilometer van een voertuig over zijn gehele levenscyclus. De regering zal, op dezelfde manier als het criterium van de ecoscore dat momenteel voor deelauto's wordt gebruikt, zelf de precieze drempels en voorwaarden vaststellen die niet mogen worden overschreden.

Wij stellen ook voor de geldigheidsduur van de vergunningen te herzien door de huidige periode van 3 jaar op te trekken tot 5 jaar, waardoor de operatoren zich op duurzamere wijze op de Brusselse markt kunnen vestigen zonder dat zij na de eerste 3 jaar opnieuw een aanvraag moeten indienen.

Het probleem van de periferie

Onze hoofdstad heeft dagelijks zo'n 190.000 pendelaars op haar wegen, van wie velen uit het grootstedelijk gebied komen. Die vaststelling werd nog bevestigd door de studie van het Brussels Studies Institute over de verplaatsingen tussen Brussel en zijn periferie¹. Door deze vraag naar dagelijks vervoer aan te pakken, wordt de congestie in Brussel rechtstreeks verminderd. Het aanbod van gemeenschappelijke alternatieve mobiliteit op grootstedelijke schaal blijft echter pover, zo niet onbestaande. Op dit ogenblik heeft alleen Cambio standplaatsen buiten het gewestelijk grondgebied (2 in Vilvoorde, 2 in Tervuren). Het is dus van cruciaal belang dat er een echte samenwerking op gang komt tussen Brussel, Vlaanderen en de operatoren over de mogelijkheid om de parkeerzone uit te breiden tot de nabijgelegen periferie. Het voor BruPASS gekozen gebied zou als basis kunnen dienen. Door de ontwikkeling van verschillende vormen van gedeelde mobiliteit op grootstedelijke schaal te ondersteunen, zouden bijvoorbeeld mensen die in de periferie wonen, vanuit hun woonplaats een Brusselse metrolijn kunnen bereiken, of laat thuis kunnen komen nadat ze de laatste metro hebben genomen. Inspelen op deze vraag betekent ook het dagelijkse leven van de Brusselaars verbeteren.

1 Mathieu Strale, « Verplaatsingen tussen Brussel en de rand: sterk uiteenlopende situaties », Brussels Studies [Online], Algemene collectie, nr 137, online op 8 juli 2019, geraadpleegd op 18 mei 2021. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/2837>

Il sera dès lors demandé au Gouvernement bruxellois de prendre les contacts nécessaires avec la Flandre et les opérateurs afin d'évaluer la demande existante d'une offre de mobilité partagée étendue à la périphérie, les besoins des opérateurs et l'appui régional et interrégional qui pourrait leur être accordé.

La collaboration avec les transports en commun

Des collaborations innovantes se font déjà dans de nombreuses villes européennes, dont Nice et Rome où des opérateurs privés collaborent avec les sociétés de transport en commun pour proposer des trajets moins chers aux endroits ou aux heures où la demande n'est pas rencontrée par les transports publics.

À titre d'exemple, Jump avait fait une expérience à Rome où ils se mettent d'accord sur les stations qui ont le plus besoin d'une interconnexion et ils allouent les flottes en fonction, communiquent également pour cibler les usagers qui pourraient être concernés. En juillet 2018 à Nice, la régie des transports en commun, Lignes d'Azur, s'était associée à Uber pour proposer un service de transport nocturne sur une ligne de tram qui rejoignait la périphérie. Deux ans après, la collectivité se dit satisfaite et explique travailler à une pérennisation. Chaque course a coûté 12,4 euros en moyenne, soit 6,4 euros pour Lignes d'Azur, ce qui, explique la société de transports en commun, est un coût très compétitif pour ce type de transport à la demande nocturne. L'initiative a permis, selon ses partenaires, de répondre au besoin spécifique des personnes qui vivent en zones périurbaines qui ne sont pas toujours desservies par les transports en commun de nuit. Ce type de partenariat peut, comme nous l'avons déjà illustré, représenter un intérêt certain pour la proche périphérie de Bruxelles. Les auteurs de la présente proposition demanderont dès lors la réalisation d'un projet pilote dans l'un des quartiers enclavés de la capitale. Celui-ci sera choisi par le Gouvernement sur la base des données identifiées par l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse, qui identifiait les zones les moins bien desservies en transports en commun dans son baromètre des quartiers 2021². À titre d'exemple : « Les taux sont par contre relativement faibles dans des zones où d'autres moyens de transports en commun sont à disposition, comme à Vogelenzang-Erasme (métro), Berckmans-Hôtel des Monnaies (métro, tram) ou Gribaumont (métro). Les valeurs sont également basses dans les quartiers où la desserte est faible quel que soit le mode de transports en commun considéré. Il s'agit là principalement de zones vertes périphériques, aux faibles densités de population (Bois du Laarbeek-Poelbos, Forêt de Soignes, Scheutbos, Neerpede), mais également de rares zones résidentielles pavillonnaires situées quelque peu à l'écart des principales voies de circulation (Putdael, Vivier d'Oie). ».

2 Monitoring des quartiers 2021 – IBSA – https://ibsa.brussels/sites/default/files/publication/documents/20200703-diagnostic-covid_juillet.pdf.

De Brusselse regering zal dus worden verzocht de nodige contacten te leggen met Vlaanderen en de operatoren om de bestaande vraag naar een tot de periferie uitgebreid aanbod van gedeelde mobiliteit, de behoeften van de operatoren en de gewestelijke en intergewestelijke steun die hun zou kunnen worden verleend, te evalueren.

Samenwerking met het openbaar vervoer

Innovatieve samenwerkingsverbanden vinden reeds plaats in vele Europese steden, waaronder Nice en Rome, waar particuliere operatoren samenwerken met openbaarvervoermaatschappijen om goedkopere ritten aan te bieden op plaatsen of tijdstippen waarop het openbaar vervoer niet aan de vraag kan voldoen.

Jump heeft bijvoorbeeld in Rome een experiment uitgevoerd waarbij men tot overeenstemming is gekomen over de stations waar de behoefte aan onderlinge verbindingen het grootst was en men de voertuigen dienovereenkomstig heeft toegewezen, waarbij men ook de gebruikers die mogelijk betrokken waren heeft geïnformeerd. In juli 2018 was de openbaarvervoermaatschappij in Nice, Lignes d'Azur, in zee gegaan met Uber om een nachtelijke vervoersdienst aan te bieden op een tramlijn die de periferie aandeed. Twee jaar later is de gemeenschap tevreden en wordt er gewerkt aan het blijvend maken van het project. Elke rit kostte gemiddeld 12,4 euro, of 6,4 euro voor Lignes d'Azur, wat, zo legt de openbaarvervoermaatschappij uit, een zeer concurrerende kostprijs is voor dit soort nachtelijk vervoer op aanvraag. Volgens de partners heeft het initiatief het mogelijk gemaakt in te spelen op de specifieke behoefte van mensen die in net buiten de stad gelegen gebieden wonen die 's nachts niet altijd door het openbaar vervoer worden bediend. Dit soort partnerschap kan, zoals wij reeds hebben geïllustreerd, een belangrijke rol spelen in de onmiddellijke periferie van Brussel. De indieners van dit voorstel zullen daarom vragen om een proefproject uit te voeren in een van de omringende wijken van de hoofdstad. Dit zal door de regering worden gekozen op basis van gegevens van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse, dat in zijn wijkbarometer 2021 de gebieden heeft aangewezen die het minst goed door het openbaar vervoer worden bediend. Enkele voorbeelden : « De percentages zijn daarentegen relatief zwak in zones waar andere openbare vervoermiddelen ter beschikking zijn, zoals in Vogelenzang-Erasmus (metro), Berckmans-Munthof (metro, tram) of Gribaumont (metro). De waarden zijn eveneens laag in de wijken waar de bediening zwak is ongeacht de bestudeerde openbare vervoerwijze. Het gaat hoofdzakelijk om de perifere groene zones met een lage bevolkingsdichtheid (Laarbeekbos-Poelbos, Zoniënwoud, Scheutbos, Neerpede), maar eveneens de zeldzame residentiële gebieden met villaatjes die iets verder van de belangrijkste verkeerswegen verwijderd zijn (Putdaal, Diesdelle). ».

2 Wijkmonitoring 2021 – BISA – https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/20200703-diagnose-covid_juli.pdf.

Ce type de partenariat public-privé permet de fournir des solutions rapides et peu chères à des problèmes de mobilité qui seraient autrement difficiles à solutionner, même temporairement. Les auteurs de la présente proposition plaident donc lourdement pour que de telles possibilités fassent a minima l'objet d'un projet pilote permettant d'en objectiver les avantages et désavantages et de mettre en place, dans l'attente de solutions plus structurelles en termes de transports en commun, ce type de partenariat entre les opérateurs publics et privés.

La circulation sur les trottoirs

Parallèlement à la problématique du stationnement anarchique, il convient de soulever le problème de la circulation sur les trottoirs qui constitue, a fortiori pour les usagers faibles, un danger et une crainte de tous les instants. Actuellement, la règle est floue car on peut rouler, mais au rythme de la marche, mais pas partout, ... C'est illisible pour les utilisateurs et cela entraîne de l'incompréhension et du danger. Il sera dès lors demandé au Gouvernement de prendre contact avec VIAS afin d'étudier la possibilité et la pertinence, en termes de sécurité routière, de la mise en place d'une interdiction de rouler sur les trottoirs. Cette interdiction viendrait de pair avec l'extension du réseau cyclable, qui permet désormais une bonne cohabitation entre les formes de mobilité douce.

Le non-respect du stationnement réservé au carsharing

Il apparaît enfin qu'une problématique de stationnement concerne plus spécifiquement les opérateurs de carsharing en station. En effet, il semble selon les retours des opérateurs sur le terrain que la signalisation actuellement utilisée pour indiquer les emplacements de stationnement réservés au carsharing ne soit pas adaptée, ce qui implique que les policiers ne peuvent actuellement pas enlever les véhicules stationnés illégalement sur les emplacements réservés. Cela ne contribue pas à assurer un déploiement correct et un respect suffisant de la mobilité partagée, pourtant centrale à l'échelle du quartier. Rappelons que selon les chiffres de l'entreprise, une voiture Cambio remplace 18 voitures dans un quartier ! Il sera dès lors demandé au Gouvernement de faire le nécessaire afin de modifier code de la route en remplaçant le panneau E9a par un panneau E1.

Les campagnes de sensibilisation et de communication régionales

Très peu de campagnes régionales de sensibilisation à la sécurité routière ou aux règles de circulation ont été menées les trois dernières années, malgré les nombreux accidents recensés. La promotion de la mobilité partagée contribue pourtant au report modal tant désiré par la Région. Elle permet également de mieux expliquer les règles à un public plus éloigné de ces nouvelles formes de mobilité partagée. Cela doit bien sûr s'appuyer principalement sur les femmes ou les personnes aux revenus plus faibles dont les profils sont les moins nombreux.

Dit soort publiek-privaat partnerschap kan snelle en goedkope oplossingen bieden voor mobiliteitsproblemen die anders moeilijk op te lossen zouden zijn, zelfs tijdelijk. De indieners van dit voorstel pleiten er dan ook sterk voor dat dergelijke mogelijkheden op zijn minst het voorwerp uitmaken van een proefproject om de voor- en nadelen ervan objectief te beoordelen en dit soort partnerschappen tussen publieke en private operatoren op te zetten, in afwachting van meer structurele oplossingen op het gebied van openbaar vervoer.

Verkeer op de voetpaden

Naast het probleem van het wanordelijk parkeren moet ook het probleem van het verkeer op de voetpaden worden aangepakt, dat voortdurend een gevaar en vrees vormt, vooral voor zwakke gebruikers. Op dit ogenblik is de regel onduidelijk, want er mag wel gereden worden, maar stapvoets, maar niet overal ... Dit is onleesbaar voor de gebruikers en wat tot misverstanden leidt, leidt tot gevaar. Daarom zal de regering worden verzocht contact op te nemen met VIAS om de mogelijkheid en de relevantie voor de verkeersveiligheid te bestuderen van de invoering van een verbod om op het voetpad te rijden. Dit verbod zou hand in hand gaan met de uitbreiding van het fietsnetwerk, waardoor de verschillende vormen van zachte mobiliteit in het vervolg goed kunnen samengaan.

Het niet naleven van de voor autodelen voorbehouden parkeerplaatsen

Ten slotte blijkt dat een parkeerprobleem meer specifiek betrekking heeft op operatoren van autodelen met standplaatsen. Uit feedback van de operatoren op het terrein blijkt namelijk dat de bewegwijzering die momenteel wordt gebruikt om gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelen aan te geven, niet is aangepast, waardoor politieagenten voertuigen die illegaal op gereserveerde parkeerplaatsen staan, momenteel niet kunnen verwijderen. Dit draagt niet bij tot de juiste inzet van en voldoende respect voor gedeelde mobiliteit, die centraal staat in de wijk. Volgens de cijfers van het bedrijf vervangt één Cambio-auto 18 auto's in een wijk! De regering zal worden verzocht het nodige te doen om de wegcode te wijzigen door het parkeerbord E9a te vervangen door het parkeerbord E1.

De gewestelijke bewustmakings- en communicatiecampagnes

De laatste drie jaren zijn er zeer weinig gewestelijke bewustmakingscampagnes over verkeersveiligheid of verkeersregels gevoerd, ondanks de vele geregistreerde ongevallen. De bevordering van de gedeelde mobiliteit draagt echter wel bij tot de door het Gewest zo gewenste modal shift. Het helpt ook om de regels beter uit te leggen aan een publiek dat verder verwijderd is van deze nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Dit moet uiteraard vooral gericht zijn op vrouwen of mensen met lagere inkomens, die hieraan minder talrijk deelnemen.

Les opérateurs relatent eux-mêmes la difficulté de comprendre les différentes règles de circulation – comme le fait de pouvoir rouler parfois sur le trottoir – ou de stationnement, qui diffèrent de commune à commune. Ce manque de lisibilité pour l’opérateur, comme pour l’utilisateur, peut pourtant entraîner de lourdes conséquences en termes de sécurité routière. L’objectif de la Région de « zéro mort, zéro blessé » sur les routes régionales d’ici 2030 ne pourra pas être rencontré sans effectuer un travail spécifique au sujet de la mobilité partagée. Il est dès lors indispensable que la Région assume un rôle proactif dans la sensibilisation des utilisateurs de mobilité partagée, nouveaux comme habitués, afin que les règles de circulation et de stationnement soient connues et respectées. Ce soutien à la communication peut lui aussi représenter un coup de pouce considérable aux opérateurs qui souhaitent convaincre de nouveaux utilisateurs.

Le Gouvernement sera invité à mettre en place une série de campagnes de communication. Sur les règles de stationnement, une fois que les drop-off zones seront installées. Sur les plateformes MaaS qui permettent de comparer les différentes offres. Ou encore sur les règles de circulation en invitant à ne plus utiliser les trottoirs, dans le cas où VIAS émettrait un avis positif.

Les bornes de recharge électriques

Il est déjà imposé aux opérateurs opérant en free-floating d’avoir recours à l’électricité verte. Il est cependant encore impossible de recharger les véhicules en rue, ce qui implique souvent de devoir venir chercher les véhicules pour les recharger, ou d’y changer la batterie amovible. Cela entraîne de facto des déplacements inutiles et souvent polluants, même si l’électricité utilisée pour la recharge est verte. À Paris, des lampadaires permettent pourtant depuis 2019 de recharger des voitures électriques. Il faut dès lors aller plus loin dans le soutien régional en termes d’infrastructure. En vue d’une électrification toujours plus importante des véhicules partagés, notamment des voitures et scooters, il est indispensable de déployer dans l’espace public des bornes de recharge électriques rapides qui seront réservées aux opérateurs privés. Le Gouvernement sera chargé de veiller à une répartition cohérente et judicieuse de ces bornes sur le territoire régional et les mettra gratuitement à disposition des différents opérateurs en s’assurant qu’elles ne soient accessibles qu’à eux. Ces bornes pourront se situer sur les drop-off zones qui seront déployées à proximité des carrefours, aux abords des mobility Hub qui seront également déployés prochainement, ou encore non loin des grands centres commerciaux. Un déploiement peut également être envisagé en se basant sur les stations Cambio actuelles, dont le maillage est dense et qui bénéficient déjà d’une certaine visibilité auprès de la population. L’électricité qui sera mise à disposition devra être verte et mise à disposition des opérateurs au prix du marché.

De operatoren zelf melden dat het moeilijk is de verschillende verkeersregels te begrijpen, zoals bijvoorbeeld het al dan niet op de stoep mogen rijden, of nog de parkeerregels die verschillen van gemeente tot gemeente. Dit gebrek aan leesbaarheid voor zowel de operator als de gebruiker kan ernstige gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. De doelstelling van het Gewest « nul doden, nul gewonden » op gewestwegen tegen 2030 kan niet worden gehaald zonder specifiek werk te maken van de gedeelde mobiliteit. Het is dan ook van essentieel belang dat het Gewest een proactieve rol speelt bij de bewustmaking van de gebruikers van gedeelde mobiliteit, zowel nieuwe als regelmatige, zodat de verkeers- en parkeerregels bekend zijn en worden nageleefd. Deze communicatieondersteuning kan ook een steun in de rug zijn voor operatoren die nieuwe gebruikers willen overtuigen.

De regering zal verzocht worden een reeks voorlichtingscampagnes op te zetten: over de parkeerregels zodra drop-offzones zijn geïnstalleerd, over de MaaS-platforms die mensen in staat stellen verschillende aanbiedingen te vergelijken, over de verkeersregels door mensen op te roepen de stoep niet meer te gebruiken, ingeval VIAS een positief advies uitbrengt.

De elektrische oplaadpunten

Het gebruik van groene stroom is nu al verplicht voor operatoren van free-floating. Het is echter nog steeds onmogelijk om voertuigen op straat op te laden, wat vaak betekent dat men de voertuigen moet komen ophalen om ze op te laden, of om de verwijderbare batterij te vervangen. Dit leidt tot onnodige en vaak vervuilende verplaatsingen, zelfs als de voor het opladen gebruikte elektriciteit groen is. In Parijs echter worden straatlantaarns al sinds 2019 gebruikt om elektrische auto's op te laden. Daarom is meer gewestelijke steun op het gebied van infrastructuur nodig. Met het oog op de steeds toenemende elektrificatie van gedeelde voertuigen, met name auto's en scooters, is het van essentieel belang dat snelle elektrische oplaadpunten worden geïnstalleerd in de openbare ruimte, die voorbehouden zal zijn aan de privé-operatoren. De regering zal verantwoordelijk zijn voor een coherente en oordeelkundige verdeling van deze palen over het Gewest en zal ze gratis ter beschikking stellen van de verschillende operatoren, zodat ze alleen voor hen toegankelijk zijn. Deze palen zouden kunnen worden geplaatst in drop-off zones die zullen worden ingericht in de buurt van kruispunten, bij de Mobility Hub's die ook binnenkort zullen worden ingericht, of niet ver van grote winkelcentra. Er kan ook worden gedacht aan uitrol op basis van de huidige Cambio-standplaatsen, die in een dicht netwerk zijn opgenomen en reeds een zekere zichtbaarheid genieten bij de bevolking. De elektriciteit die beschikbaar zal worden gesteld, moet groen zijn en tegen de marktprijs aan de operatoren ter beschikking worden gesteld.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à faire de la (micro)mobilité partagée un nouveau pilier de la mobilité à Bruxelles

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 avril 2016 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ;

Vu l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile ;

Vu, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture ;

Considérant les objectifs régionaux, fixés dans le Plan régional de mobilité « Good Move », le Plan régional de développement durable et le Plan régional de politique du stationnement en termes de report modal et de développement de la mobilité partagée ;

Considérant les avantages que représente la mobilité partagée en termes de système multimodal de mobilité ;

Considérant les solutions innovantes de mobilité développées par les opérateurs privés de mobilité partagée à Bruxelles et leur grande complémentarité avec l'offre de transport public bruxelloise ;

Considérant les nombreux dysfonctionnements communiqués par le secteur à l'égard du cadre réglementaire actuel et les entraves que cette situation fait peser sur leur développement ;

Considérant la nécessité de proposer à la population bruxelloise les mêmes opportunités de déplacements alternatifs en termes d'offre et de qualité de service et la grande disparité qui subsiste encore actuellement sur le territoire régional ;

Considérant que la politique de stationnement de cette nouvelle forme de mobilité doit être revue afin d'en limiter les nuisances, notamment en termes de sécurité routière ;

Considérant qu'une refonte du cadre réglementaire devra reposer sur un soutien à ces opérateurs, notamment en termes d'information, de couverture du territoire, de collaboration avec les transports en commun, de campagnes de communication, d'uniformisation de la politique du stationnement entre les différentes communes et d'adaptation de la licence demandée ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende van gedeelde (micro)mobiliteit een nieuwe pijler van de mobiliteit in Brussel te maken

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 april 2016 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen ;

Gelet op 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 17 januari 2019 tot uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto ;

Overwegende de gewestelijke doelstellingen, zoals uiteengezet in het Gewestelijk mobiliteitsplan « Good Move », het Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling en het Gewestelijk parkeerbeleidsplan, in termen van modal shift en ontwikkeling van de gedeelde mobiliteit ;

Overwegende de voordelen van de gedeelde mobiliteit op het gebied van een multimodaal mobiliteitssysteem ;

Overwegende de innoverende mobiliteitsoplossingen die door de Brusselse particuliere operatoren van gedeelde mobiliteit zijn ontwikkeld en hun grote complementariteit met het Brusselse openbaarvervoersaanbod ;

Overwegende de talrijke door de sector gemelde tekortkomingen ten aanzien van het huidige regelgevingskader en de belemmeringen die deze situatie voor zijn ontwikkeling oplevert ;

Overwegende de noodzaak om de Brusselse bevolking dezelfde mogelijkheden voor alternatief vervoer te bieden op het vlak van aanbod en kwaliteit van de dienstverlening en de grote ongelijkheid die momenteel nog in het gewest bestaat ;

Overwegende dat het parkeerbeleid voor deze nieuwe mobiliteitsmodus moet worden herzien om de overlast te beperken, met name op het vlak van de verkeersveiligheid ;

Overwegende dat een herziening van het regelgevingskader gebaseerd zal moeten zijn op ondersteuning van deze operatoren, met name op het gebied van voorlichting, van territoriale dekking, van samenwerking met de openbaar vervoerssector, van communicatiecampagnes, van gelijkschakeling van het

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de développer une stratégie visant à faire de la (micro)mobilité partagée un nouveau pilier de la mobilité à Bruxelles ;
- de développer une approche proactive et positive vis-à-vis des acteurs privés de la (micro)mobilité partagée dans une perspective de partenariat « gagnant-gagnant » ;
- de réformer les critères d’attribution de la licence imposée aux véhicules en flotte libre en étendant notamment la durée de trois à cinq ans, comme ce qui se fait pour les opérateurs de carsharing, et en incluant dans les conditions d’obtention de la licence des objectifs de durabilité basés, notamment, sur le coût en CO₂ par kilomètre parcouru sur l’ensemble de la durée de vie du véhicule ;
- de développer une politique incitative auprès des opérateurs, notamment par une annulation de la redevance régionale sur les véhicules en cas de couverture universelle du territoire régional et/ou une réduction de la redevance en fonction des quartiers où la demande est la plus faible et une augmentation de la redevance dans les quartiers où la demande est la plus forte ;
- de modifier le cadre réglementaire afin de demander aux opérateurs exerçant en free-floating de procéder à l’enlèvement d’un véhicule stationné illégalement dans un délai de 12 heures, au lieu de 24 heures actuellement ;
- d’imposer aux véhicules de (micro)mobilité partagée en free-floating un stationnement dans des zones de stationnement réservées, appelées drop-off zones, sur l’ensemble du territoire régional et en collaboration avec les communes, et ce faisant ;
 - de placer prioritairement ces drop-off zones sur les zones de retrait situées à proximité des passages piétons, destinées aux arceaux pour vélos, et de demander à Bruxelles Mobilité de réaliser les aménagements nécessaires sur les voiries régionales en commençant systématiquement à proximité des nœuds intermodaux ;
 - de demander à Bruxelles Mobilité d’établir les caractéristiques relatives à la taille minimale, la signalisation uniformisée, le partage de l’espace entre opérateurs afin de rendre l’information accessible aux communes ;
 - de prévoir un financement régional à destination des communes visant à financer la réalisation de drop-off zones qui respecteraient les prescrits régionaux établis par Bruxelles Mobilité ;

parkeerbeleid tussen de verschillende gemeenten en van aanpassing van de gevraagde vergunning ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een strategie te ontwikkelen om van de (micro)gedeelde mobiliteit een nieuwe pijler van de Brusselse mobiliteit te maken ;
- een proactieve en positieve benadering te ontwikkelen van particuliere (micro) actoren op het gebied van de gedeelde mobiliteit in een « win-win »-partnerschaps-perspectief ;
- de criteria te herzien voor de toekenning van de vergunning voor voertuigen van de vrije vloot, met name door de duur ervan te verlengen van drie tot vijf jaar, zoals ook gebeurt voor operatoren van autodelen, en door duurzaamheidsdoelstellingen op te nemen in de voorwaarden voor het verkrijgen van de vergunning, met name gebaseerd op de kosten in CO₂ per afgelegde kilometer over de gehele levensduur van het voertuig ;
- een stimuleringsbeleid te ontwikkelen bij de operatoren, met name door het niet opleggen van de gewestelijke heffing op de voertuigen in geval van een universele dekking van het gewestelijk grondgebied en/of het verminderen van de heffing volgens de wijken waar de vraag het laagst is en het verhogen van de heffing in de wijken waar de vraag het hoogst is ;
- het regelgevingskader te wijzigen om de operatoren van free-floating te verzoeken onwettig geparkeerde voertuigen binnen 12 uur te verwijderen, in plaats van de huidige 24 uur ;
- de in free-floating gedeelde (micro)mobiliteitsvoertuigen te verplichten te parkeren op gereserveerde parkeerplaatsen, zogenaamde drop-offzones, in het volledig Gewest en dit in samenwerking met de gemeenten ;
 - deze drop-offzones prioritair te plaatsen in de voor fietsenrekken bestemde zones in de buurt van voetgangersoversteekplaatsen, en aan Brussel Mobilité te vragen om de nodige ontwikkelingen uit te voeren op gewestwegen, te beginnen systematisch in de buurt van intermodale knooppunten ;
 - aan Brussel Mobilité te vragen om de eigenschappen vast te leggen in verband met de minimumgrootte, de uniforme bewegwijzering en de verdeling van de ruimte tussen de operatoren, teneinde de informatie toegankelijk te maken voor de gemeenten ;
 - een gewestelijke financiering te voorzien voor gemeenten om de aanleg van drop-offzones te financieren die voldoen aan de gewestelijke vereisten zoals vastgelegd door Brussel Mobilité ;

- d'introduire progressivement et en concertation avec les opérateurs une obligation de stationnement sur ces emplacements réservés pour les trottinettes, vélos et scooters partagés en prévoyant une phase transitoire où le stationnement y sera encouragé et rappelé au moyen d'une campagne de communication régionale ;
- d'inviter les communes à introduire, dans les plans communaux de mobilité, les aspects liés au stationnement de nouveaux véhicules de micro-mobilité et mobilité partagée ;
- de se concerter avec les opérateurs de mobilité partagée et Bruxelles Mobilité afin de déterminer la meilleure manière de proposer des solutions de rechargement électrique rapide au sein ou à proximité des drop-off zones et d'initier sur cette base un premier projet pilote ;
- de coordonner, en collaboration avec les communes et les zones de police et Bruxelles Prévention & Sécurité, les politiques de contrôle et de sanctions à l'encontre des véhicules mal stationnés ainsi que le renforcement des amendes adressées aux opérateurs ;
- d'initier des partenariats public-privé entre la STIB et les opérateurs privés, capables de pallier la lenteur de l'installation de solutions structurelles de transports en commun dans les quartiers enclavés identifiés par l'Institut bruxellois de Statistique et d'Analyse, notamment en finançant une partie du coût du trajet dans certaines zones ou à certaines heures ;
- de réaliser, en collaboration avec les opérateurs et dans un but de sécurité routière, une campagne de sensibilisation régionale visant à réduire considérablement le nombre d'accidents ;
- d'intégrer dans les moyens affectés à la réfection des voiries les enjeux liés à la sécurité routière de la micro-mobilité, notamment les déficiences génératrices d'accidents et les zones à forte concentration d'accidents ;
- d'inscrire à l'ordre du jour d'un prochain Comité exécutif des ministres de la mobilité les enjeux suivants liés à la micro-mobilité et la mobilité partagée :
 - les enjeux liés au développement et à l'encadrement des formes de micro-mobilité et de mobilité partagée de manière cohérente entre les échelons régionaux et fédéraux ;
 - une extension de la zone de stationnement à la communauté métropolitaine ;
 - une campagne de communication à l'échelle de la communauté métropolitaine ;
 - l'extension de l'obligation de stationnement au sein des drop-off zones à l'échelle nationale ;
- geleidelijk aan, in overleg met de operatoren, een verplichting in te voeren om te parkeren op deze voorbehouden plaatsen voor steps, fietsen en gedeelde steps, met een overgangsfase waarin het parkeren zal worden aangemoedigd en herinnerd door middel van een gewestelijke communicatie-campagne ;
- de gemeenten te verzoeken de parkeeraspecten, de nieuwe micromobiliteitsvoertuigen en gedeelde mobiliteit op te nemen in hun gemeentelijke mobiliteitsplannen ;
- overleg te plegen met de operatoren van gedeelde mobiliteit en Brussel Mobiliteit om de beste manier te vinden om snelle elektrische oplaadoplossingen aan te bieden in of nabij drop-offzones en op basis daarvan een eerste proefproject op te starten ;
- in samenwerking met de gemeenten, de politiezones en Brussel Preventie & Veiligheid, het beleid te coördineren inzake controle en sanctionering van slecht geparkeerde voertuigen en de verscherping van de boetes voor de operatoren ;
- publiek-private partnerschappen op te zetten tussen de MIVB en particuliere operatoren, die de trage installatie van structurele openbaarvervoeroplossingen in de door het Brusselse Instituut voor Statistiek en Analyse aangewezen enclavegebieden kunnen compenseren, met name door een deel van de reiskosten in bepaalde gebieden of op bepaalde tijdstippen te financieren ;
- in samenwerking met de operatoren en met het oog op de verkeersveiligheid, een gewestelijke bewustmakings-campagne te voeren om het aantal ongevallen aanzienlijk te verminderen ;
- de verkeersveiligheidsaspecten van micromobiliteit te integreren in de middelen voor wegvernieuwing, met inbegrip van de defecten die ongelukken veroorzaken en de ongevalgevoelige zones ;
- de volgende kwesties in verband met micromobiliteit en gedeelde mobiliteit op de agenda van een toekomstig Executief Comité van de ministers voor mobiliteit te plaatsen :
 - vraagstukken in verband met de ontwikkeling van en de regeling van modi van micro- en gedeelde mobiliteit op een coherente manier tussen het gewestelijk en het federaal niveau ;
 - een uitbreiding van de parkeerzone naar de hoofdstedelijke gemeenschap ;
 - een communicatiecampagne op de schaal van de hoofdstedelijke gemeenschap ;
 - de uitbreiding van de parkeerverplichting in drop-offzones op nationaal niveau ;

- la création de drop-off zones aux abords de toutes les gares du pays ;
- les enjeux liés à l'interdiction totale pour les véhicules de micro-mobilité et de mobilité partagée de rouler sur les trottoirs ;
- d'étudier la possibilité de remplacer les panneaux E9A, actuellement installés pour indiquer des emplacements réservés au carsharing, en panneaux E1, afin de permettre aux agents de police de faire enlever les véhicules qui y sont stationnés illégalement.

David WEYTSMAN (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

- het creëren van drop-offzones rond alle treinstations in het land ;
- de kwesties in verband met een totaalverbod voor micro- en gedeelde mobiliteitsvoertuigen op voetpaden ;
- onderzoeken of het mogelijk is de borden E9A, die momenteel zijn geplaatst om autodelen aan te geven, te vervangen door borden E1, zodat politieagenten onwettig geparkeerde voertuigen kunnen laten verwijderen.