



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2018-2019

22 OKTOBER 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende vrije vloot fiestdelen

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamoulle, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers : de heren Julien Uyttendaele, Micheël Vossaert.

Andere leden : de heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Kenza Yacoubi.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-732/1 – 2018/2019 : Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

22 OCTOBRE 2018

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

PROJET D'ORDONNANCE

relative au cyclopartage en flotte libre

RAPPORT

fait au nom de la commission de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamoulle, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mmes Joëlle Maison, Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Julien Uyttendaele, Micheël Vossaert.

Autres membres : M. André du Bus de Warnaffe, Mmes Cieltje Van Achter, Kenza Yacoubi.

Voir :

Document du Parlement :

A-732/1 – 2018/2019 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

Minister Pascal Smet heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden :

« Het ontwerp van ordonnantie onderwerpt vrije vloot fietsdelen aan een vergunningplicht.

Sedert de zomer van 2017 hebben verschillende bedrijven een dienst voor vrije vloot fietsdelen ontwikkeld op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit houdt in dat deze bedrijven gewone en elektrische fietsen, elektrische bromfietsen en elektrische steps plaatsen op willekeurige openbare plaatsen, die vervolgens door de gebruikers van deze diensten kunnen opgehaald worden. Na gebruik kunnen de gebruikers de fietsen op een openbare plaats naar keuze achterlaten. Dit gebeurt via een app op de smartphone. Deze app moet op verschillende platformen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld Apple en Android).

Een aanbod van vrije vloot fietsdelen op het territorium van het Brussels Gewest valt toe te juichen. Het kan mensen die anders weinig of nooit de fiets gebruiken overtuigen om dit toch te doen. Er is namelijk geen investeringskost en door de mogelijkheid om het voertuig overal achter te laten, zijn er steeds voertuigen in de buurt. Vrije vloot fietsdelen kan een belangrijke schakel zijn om een maximale toegankelijkheid tot verschillende soorten vervoersmodi te garanderen. Hierbij moet een maximale complementariteit met andere duurzame vervoersmodi, zoals bijvoorbeeld het openbaar vervoer, nagestreefd worden. Ook een maximale geografische spreiding van de verschillende soorten deelvoertuigen is belangrijk.

Er zijn echter ook een aantal risico's verbonden aan dergelijke systemen.

Daarom willen we door middel van deze ordonnantie maximaal garanderen dat :

- De aangeboden voertuigen van goede kwaliteit zijn en voldoen aan de specifieke noden van Brussel
- De druk op de openbare ruimte tot een minimum beperkt wordt

Hier toe wordt een vergunningstelsel geïntroduceerd. Alle potentiële aanbieders kunnen hun diensten ontwikkelen, op voorwaarde dat ze aan een aantal voorwaarden voldoen. Een vergunningstelsel is veel proportioneler dan een verbod, dat in sommige steden is ingevoerd en laat bovendien meer ruimte voor vrije concurrentie dan een concessie.

I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

Le ministre Pascal Smet a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Le projet d'ordonnance vise à soumettre le cyclopartage en flotte libre à une obligation de licence.

Depuis l'été 2017, différentes entreprises ont développé un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci implique que ces entreprises placent des vélos ordinaires et électriques, des cyclomoteurs électriques et des trottinettes électriques dans des lieux publics aléatoires, qui peuvent, ensuite, être pris par les utilisateurs de ces services. Après utilisation, les utilisateurs peuvent laisser le vélo à l'endroit public de leur choix. Ceci a lieu via l'app sur le smartphone. Cette app doit être disponible sur différentes plateformes (par exemple, Apple et Android).

Il faut saluer une offre de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela peut convaincre les personnes qui, autrement, n'utilisent jamais ou très peu le vélo, de le faire quand même. En effet, il n'y a aucun coût d'investissement et grâce à la possibilité de laisser le véhicule partout, il y a toujours des véhicules dans le quartier. Le cyclopartage en flotte libre peut constituer un maillon important pour garantir l'accessibilité maximale à différents types de modes de transport. Par ailleurs, il faut viser une complémentarité maximale avec d'autres modes de transport durables, comme par exemple, les transports publics. Une répartition géographique maximale des différents types de véhicules partagés est également importante.

Il y a toutefois quelques risques liés à ce genre de systèmes.

C'est pourquoi, par le biais de la présente ordonnance, nous voulons au maximum garantir que :

- Les véhicules proposés sont de bonne qualité et répondent aux besoins spécifiques de Bruxelles.
- La pression sur l'espace public est limitée.

Un régime de licences est introduit à cette fin. Tous les prestataires potentiels peuvent développer leurs services, à condition de remplir un certain nombre de conditions. Un système de licences est beaucoup plus proportionnel qu'une interdiction, comme celle instaurée dans certaines villes et laisse, par ailleurs, plus de marge pour une concurrence libre qu'une concession.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat de sector nog in haar kinderschoenen staat, zodat het zeker niet wenselijk is om in het huidige stadium reeds één welbepaald model op te leggen.

Bij het opstellen van de ordonnantie zijn we vooruitziend geweest en is het toepassingsgebied zo ruim mogelijk omschreven.

Zo heeft de ordonnantie niet enkel betrekking op fietsen, maar geldt ze ook voor bromfietsen, motorfietsen, trottinettes en zelfs voor segways, monowheels, hoverboards, go-karts,...

Indien het voertuig aangedreven wordt door een motor, zijn enkel elektrische motors toegelaten die worden gevoed door groene energie.

Alle operatoren die op vandaag actief zijn in het Gewest, vallen onder de toepassing van de ordonnantie.

Elke operator die een dienst van vrije vloot fietsdelen wil organiseren, zal dit enkel mogen doen als ze over een vergunning beschikken. De duur van de vergunningen bedraagt drie jaar, maar ze kan onbeperkt hernieuwd worden.

In het regeringsbesluit zal bovendien voorzien worden in een overgangperiode, waardoor de operatoren die nu reeds op het grondgebied van het Gewest actief zijn, voldoende tijd zullen krijgen om hun eerste vergunning aan te vragen.

De vergunnings- en exploitatievoorwaarden zullen ervoor zorgen dat de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte geminimaliseerd wordt en dat er kwaliteitsvolle deelvoertuigen zullen worden aangeboden.

We hebben er inderdaad alle belang bij dat er zoveel mogelijk verschillende soorten deelvoertuigen van goede kwaliteit aanwezig zijn in het verkeer. Als mensen gestimuleerd worden om fietsen of stille, door groene stroom aangedreven bromfietsen of trottinettes te gebruiken in plaats van auto's of luidruchtige brommers, is dit goed voor henzelf, goed voor de luchtkwaliteit, goed voor de geluidshinder en goed voor de verkeersdruk en dus finaal goed voor iedereen.

Andere vergunningsvoorwaarden kunnen betrekking hebben op de bescherming van consumenten of op het inzicht verwerven op de mobiliteitsimpact van fietsdelen, zodat de overheid een completer beeld krijgt over het gebruik en de verspreiding van de deelvoertuigen. Zo zullen de operatoren er onder andere toe verplicht worden

On ne peut pas perdre de vue que le secteur en est encore à ses premiers balbutiements, de sorte qu'il n'est certainement pas souhaitable d'imposer déjà un modèle bien déterminé au stade actuel.

Lors de la rédaction de l'ordonnance, nous avons été prévoyants et avons décrit le champ d'application de la manière la plus large possible.

Ainsi, l'ordonnance ne porte pas uniquement sur les vélos, mais vaut aussi pour les cyclomoteurs, motos, trottinettes et même pour les segways, monoroues, hoverboards, go-karts...

Si le véhicule est propulsé par un moteur, seuls les moteurs électriques alimentés par de l'énergie verte sont autorisés.

Tous les opérateurs actifs actuellement dans la Région relèvent du champ d'application de l'ordonnance.

Chaque opérateur qui veut organiser un service de cyclopartage en flotte libre, ne pourra le faire que s'il dispose d'une licence. La durée des licences s'élève à trois ans, mais elle peut être renouvelée de manière illimitée.

Par ailleurs, dans l'arrêté gouvernemental, une période transitoire est également prévue, permettant aux opérateurs déjà actifs sur le territoire de la Région, de disposer de suffisamment de temps pour demander leur première licence.

Les conditions de licence et d'exploitation veilleront à ce que l'impact du cyclopartage sur l'espace public soit minimisé et que des véhicules partagés de qualité soient proposés.

Nous avons effectivement tout intérêt à ce qu'il y ait suffisamment de types différents de véhicules de cyclopartage de bonne qualité dans la circulation. Si les personnes sont stimulées à utiliser des vélos ou des cyclomoteurs ou trottinettes silencieux propulsés par de l'énergie verte au lieu de la voiture et des cyclomoteurs bruyants, ceci est bon pour eux, pour la qualité de l'air, pour les nuisances sonores et à l'intensité du trafic et donc, au final, bon pour tout le monde.

D'autres conditions de licence peuvent porter sur la protection des consommateurs, ou pour mieux comprendre l'impact du cyclopartage sur la mobilité afin que les pouvoirs publics aient une image plus complète de l'utilisation et de la répartition des véhicules partagés. Ainsi, les opérateurs seront, notamment, tenus de partager avec

om informatie over het aantal deelvoertuigen, de geografische spreiding ervan en de afgelegde trajecten met de administratie te delen.

De vergunningsvoorwaarden worden in een regeringsbesluit opgenomen. Dit laat toe om kort op de bal te spelen en snel in te grijpen indien er technologische evoluties zijn. Het is ook de bedoeling dat de sector, die overigens vragende partij is voor een duidelijk regelgevend kader, hierbij betrokken wordt. Bij de totstandkoming van deze ordonnantie, alsook bij het momenteel in opmaak zijnde uitvoeringsbesluit, zijn zij veelvuldig geconsulteerd en waren positief over de hen voorgelegde teksten.

Het is onmogelijk voor de overheid om elk voertuig op elk ogenblik te controleren. Daarom worden zowel de verantwoordelijkheid als de aansprakelijkheid voor het naleven en handhaven van de verschillende vergunnings- en exploitatievoorwaarden in de eerste plaats bij de operatoren gelegd.

Via een efficiënt systeem worden zij ertoe aangezet om reeds bij de conceptie van hun dienstverlening na te denken over het beperken van hun mogelijke impact.

Dit betekent natuurlijk niet dat we naïef zijn en enkel op de goodwill van de operatoren zullen vertrouwen. Indien er aanbieders van deelvoertuigen zijn die de vergunnings- of exploitatievoorwaarden niet naleven, is er een scala aan mogelijkheden voorzien om hiertegen snel en efficiënt op te treden :

- Fietsen die niet aan de gestelde voorwaarden voldoen en bijvoorbeeld kapot zijn of foutief gestald worden, kunnen uit de openbare ruimte verwijderd worden. De operatoren krijgen ze dan enkel terug indien ze hiervoor een retributie betalen.
- Wanneer bepaalde overtredingen veelvuldig voorkomen, kunnen er ook administratieve boetes worden opgelegd ;
- Een laatste stap bestaat erin dat de vergunning van systematische overtreders geschorst en uiteindelijk zelfs ingetrokken kan worden.

Samenvattend zal de ordonnantie een kwalitatief en gevarieerd aanbod van deelvoertuigen stimuleren en wordt alle ruimte geboden aan innovatieve spelers om toe te treden tot de markt.

Hierdoor zal het in de toekomst mogelijk worden dat meer mensen als ooit te voren snel en gemakkelijk van een fiets of een ander deelvoertuig gebruik zullen kunnen maken. ».

l'administration des informations à propos du nombre de véhicules partagés, de la répartition géographique et des trajets parcourus.

Les conditions de licence figurent dans un arrêté gouvernemental. Ceci permet d'anticiper et d'intervenir rapidement en cas d'évolutions technologiques. L'objectif est également que le secteur, qui est, par ailleurs, demandeur d'un cadre réglementaire clair, soit impliqué. Lors de l'élaboration de la présente ordonnance, ainsi que lors de la rédaction de l'arrêté d'exécution actuellement en cours, le secteur a été consulté à plusieurs reprises et avait un avis positif quant aux textes qui leur ont été soumis.

Il est impossible pour les pouvoirs publics de contrôler chaque véhicule à tout moment. C'est pourquoi la responsabilité ainsi que le respect et le maintien des différentes conditions de licence et d'exploitation incombent dans un premier temps aux opérateurs.

Via un système efficace, ceux-ci sont incités à réfléchir, dès la conception de leur service, à la limitation de leur impact éventuel.

Cela ne signifie naturellement pas que nous sommes naïfs et que nous pourrions uniquement nous reposer sur la bonne volonté des opérateurs. S'il y a des prestataires de véhicules partagés qui ne respectent pas les conditions de licence et d'exploitation, toute une série de possibilités ont été prévues pour agir rapidement contre cela et de manière efficace :

- Les vélos qui ne remplissent pas les conditions posées et sont, par exemple, défectueux ou mal entreposés, peuvent être enlevés de l'espace public. Les opérateurs ne peuvent les récupérer que s'ils paient une redevance.
- Lorsque certaines infractions sont réitérées, des amendes administratives peuvent également être infligées.
- Une dernière étape consiste en la suspension voire, au final, au retrait de la licence des contrevenants systématiques.

En résumé, l'ordonnance stimulera une offre qualitative et variée de véhicules partagés et tout l'espace est offert à des acteurs innovants de rejoindre le marché.

De ce fait, il sera possible à l'avenir pour davantage de personnes de pouvoir utiliser rapidement et facilement un vélo ou tout autre véhicule partagé. ».

II. Algemene bespreking

De heer Julien Uyttendaele is als gebruiker van die nieuwe alternatieve vervoermiddelen blij dat Brussel een voortrekkersrol speelt in dit maatschappelijk fenomeen, maar het Gewest moet de juridische instrumenten krijgen waarmee het bepaalde regels door de operatoren kan doen naleven, om een wildgroei van dergelijke vervoermiddelen te voorkomen.

Die kleine elektrische vervoermiddelen zijn *de facto* goedkoop en polyvalent. Het parlamentslid is ingenomen met het ruime aanbod en de aankoop door particulieren van fietsen, steps, eenwielers of andere vervoermiddelen met een elektrische motor. Die verbruiken minder energie en zijn milieuvriendelijker dan elk ander individueel vervoermiddel met een motor, ook de elektrische wagen.

Het Gewest moet al die nieuwe middelen inzake micromobiliteit inzetten. Zij helpen bij het halen van onze doelstellingen op het vlak van vermindering van eenpersoonsvoertuigen in de stad: het ontwerp past goed in dat kader. Maar de infrastructuur moet volgen.

De PS-fractie is blij met het principe van overeenkomsten met de operatoren via de toekenning van een vergunning die ingetrokken kan worden in geval van niet-naleving. Op die manier kunnen die bedrijven in het gareel gehouden worden. Men heeft lessen kunnen trekken uit het vrije vloot autodelen toen men af en toe uit de bocht gegaan is. Het is belangrijk dat men boetes kan opleggen of in voorkomend geval de vergunningen kan intrekken indien de operator de regels niet naleeft.

De uitrol van dat aanbod moet aangemoedigd worden ter aanvulling van het openbaar vervoer, via een gezamenlijk aanbod samen met de MIVB. Voor het vrije vloot autodelen was er voorzien in een gezamenlijk aanbod met de MIVB maar er is niets gebeurd.

Minister Pascal Smet meent dat ook de MIVB aangepord moet worden om een concreet gezamenlijk aanbod uit te werken.

De heer Julien Uyttendaele bespreekt de ruimtelijke ontwikkeling van dit alternatieve aanbod en het probleem van de geografische discriminatie: vandaag stelt men vast, wat het vrije vloot autodelen betreft, dat zeer weinig deelwagens beschikbaar zijn voorbij het kanaal. Wordt men zich daarvan bewust nu het gaat over die alternatieve vervoermiddelen? Zullen wij van in het begin het laken naar ons toe trekken en onderhandelen over een zichtbaarheid en een aanwezigheid op het gehele gewestelijk grondgebied,

II. Discussion générale

M. Julien Uyttendaele est ravi, en tant qu'utilisateur de ces nouveaux moyens de mobilité alternatifs, que Bruxelles soit à la pointe dans ce phénomène de société, mais il est important de doter la Région des outils juridiques devant lui permettre de faire respecter certaines règles par les opérateurs, afin d'éviter un déploiement anarchique de tels engins.

De fait, ces micro-véhicules électriques sont particulièrement économes et polyvalents. Le député salue le déploiement de l'offre et l'acquisition par les particuliers de cycles, vélos, trottinettes, monoroues ou autres engins à motorisation électrique, qui sont bien plus rationnels sur les plans énergétique et environnemental que tout autre moyen de déplacement individuel motorisé, en ce compris la voiture électrique.

Il est important que notre Région s'approprie tous ces nouveaux moyens de micro-mobilité, qui s'inscrivent dans nos objectifs de diminution de la présence des véhicules unipersonnels en ville: ce projet s'inscrit bien dans cette direction. Encore faut-il que les infrastructures suivent.

Le groupe PS se réjouit du principe de conventionnement des opérateurs, via l'octroi d'une licence qui peut être retirée en cas de non-respect, ce qui permet de s'inscrire dans un rapport de force vis-à-vis de ces entreprises. Sur ce point, on a pu tirer les enseignements de ce qui a été fait avec le *car sharing en free-floating*, où quelques erreurs ont été commises. Il est donc important qu'on puisse donner des amendes ou procéder, le cas échéant, à des retraits de licences si les règles ne sont pas respectées par l'opérateur.

Il convient par contre que le déploiement de ce type d'offre soit encouragé en complément du transport en commun, par une offre conjointe à celle de la STIB. En effet, il avait été prévu, pour le *car sharing en free floating*, d'avoir une offre conjointe avec la STIB. Or, rien n'a encore été fait.

Le ministre Pascal Smet estime que c'est aussi à la STIB qu'il faudrait donner un incitant pour concrétiser cette offre conjointe.

M. Julien Uyttendaele en arrive au développement spatial de cette offre alternative, et au problème de la discrimination géographique: on constate actuellement, pour le *car sharing en free-floating*, que très peu de voitures partagées sont disponibles au-delà du canal. Va-t-on en prendre conscience pour ces nouveaux modes alternatifs? Est-ce que, dans le rapport de force que l'on instaure dès le départ, on va négocier une visibilité et une présence sur l'ensemble du territoire régional, éventuellement en

door bijvoorbeeld de heffing als wortel te gebruiken? Men kan bijvoorbeeld een verminderde heffing toestaan indien de operator het gehele gewestelijk grondgebied bestrijkt.

Al die nieuwe vervoermiddelen zijn met elkaar verbonden en worden geëxploiteerd op basis van hun geolocalisatie en men moet dus zorgen voor een optimale kennis van de logistieke en ruimtelijke organisatie van elke operator die vervoerdiensten in het Brussels Gewest aanbiedt. Gelet wat op het spel staat inzake mobiliteit en op de noodzaak om de vervoersstromen en de behoeften zo goed mogelijk te kennen, is het op die manier mogelijk om de strategische beslissingen inzake ruimtelijke ordening en wegen zo goed mogelijk te onderbouwen. De data moeten dan ook gedeeld worden: op dezelfde manier als de *Open Data* opgelegd worden aan de MIVB, moet deze logica snel uitgebreid worden tot alle soorten operatoren zoals Villo!, de taxisector of het vrije vloot autodelen. Kan de minister bevestigen dat er een echte strategie inzake delen van data, of zelfs van *Open Data*, uitgestippeld zal worden in het uitvoeringsbesluit over dat onderwerp?

De ordonnantie voorziet ook in de mogelijkheid dat het Gewest een heffing oplegt voor het gebruik van de openbare ruimte. Er is een soortgelijk stelsel uitgewerkt voor het parkeren van voertuigen in het kader van het autodelen, waarbij men slechts 25 euro per jaar en per voertuig moet betalen ondanks de bezetting van de openbare ruimte op de weg en het gebruik van thermische motoren. Voor de PS-fractie is het belangrijk dat voor evenredigheid gezorgd wordt tussen de verschillende categorieën vervoermiddelen: een fiets of een mechanische of elektrische step kunnen niet op dezelfde manier belast worden als een voertuig met thermische motor. Kan de minister preciseren of er een belangrijk evenredigheidsprincipe gewaarborgd zal worden?

De heer Bruno De Lille is ook ingenomen met het ontwerp van ordonnantie dat een sector in expansie zal reguleren. Deelfietsen, elektrische steps, elektrische scooters en eenwielaars hebben allemaal hun plaats in de stad. Die nieuwe alternatieve vervoermiddelen zullen het openbaar vervoer ontlasten van personen die kleine verplaatsingen maken: er is aangetoond dat mensen met een elektrische step korte afstanden afleggen, 2 km gemiddeld. Die vervoermiddelen mogen het voetgangersverkeer echter niet hinderen. Het principe « STOP » geeft altijd voorrang aan de voetgangers: de ruimte voor de voetgangers mag niet in beslag genomen worden en de voetgangers moeten zich veilig blijven voelen. Hoe gaat de minister dat controleren?

Bepaalde operatoren vragen dat de gebruiker een foto van de step op het ogenblik van het parkeren maakt om enerzijds aan te tonen waar de step staat en om anderzijds aan te tonen dat de step correct geparkeerd werd. Wanneer een voetganger struikelt en een been breekt over een

jouant sur la redevance? Par exemple, en accordant une réduction de la redevance si l'opérateur couvre l'ensemble du territoire régional.

Tous ces nouveaux modes de transports étant connectés et exploités sur la base de leur géolocalisation, il s'agit aussi de garantir une connaissance optimale de l'apport logistique modal et spatial de chaque opérateur offrant des services de transport en Région bruxelloise. Vu nos enjeux de mobilité et la nécessité de connaître au mieux les flux de déplacements et les besoins, c'est de cette manière que les décisions stratégiques d'aménagement du territoire et de voiries pourront être au mieux documentées. Il est donc très important qu'il y ait un partage de données: de la même manière que l'*open data* s'impose à la STIB, cette logique devra rapidement être étendue à tous les types d'opérateurs tels que Villo!, le secteur taxi ou encore le car sharing en free floating. Le ministre peut-il confirmer qu'une véritable stratégie de partage de données, voire d'*open data*, sera développée dans l'arrêté d'exécution à ce sujet?

Le texte de l'ordonnance prévoit aussi la possibilité pour la Région d'appliquer une redevance pour occupation de l'espace public. On sait qu'un régime similaire a été prévu pour le stationnement des véhicules en *car sharing* qui, eux, ne paient que 25 euros par an et par véhicule malgré l'espace occupé en voirie et leur motorisation thermique. Pour le groupe PS, il est primordial de garantir un régime de proportionnalité entre les différentes catégories de véhicules: de fait, on ne peut pas taxer un vélo ou une trottinette mécanique ou électrique de la même manière qu'une voiture à motorisation thermique. Le ministre peut-il préciser si un principe de proportionnalité significatif sera garanti?

M. Bruno De Lille se réjouit également de ce projet d'ordonnance, qui va réguler tout un secteur en pleine expansion. En effet, si le vélo partagé a toute sa place en ville, la trottinette ou le scooter électrique aussi, ainsi que les monoroues. Ces nouveaux modes alternatifs permettront entre autres de libérer les transports en commun des personnes qui effectuent de petits déplacements: en effet, il est prouvé que les gens qui circulent en trottinette électrique effectuent de courtes distances, de l'ordre de 2 km en moyenne. Tout cela est donc très positif, mais à condition que ces engins n'entravent pas la circulation des piétons. Le principe « STOP » donne toujours la priorité aux piétons, et il doit en être ainsi: il ne faut pas toucher à l'espace dévolu aux piétons, et il faut que ceux-ci continuent à se sentir en sécurité. Comment le ministre compte-t-il contrôler cela?

Par exemple, lorsque certains opérateurs demandent que l'utilisateur fasse une photo de la trottinette au moment de la stationner, c'est d'une part pour montrer où se trouve l'engin, et d'autre part pour démontrer que l'on a placé la trottinette en stationnement de manière responsable:

slecht geparkeerde step, is de laatste gebruiker van de step burgerlijk aansprakelijk. Hoe gaat men op effectieve wijze het correct parkeren van steps controleren? Wie wordt belast met het verwijderen van slecht gestalde steps? De politie of de gemeenten? De operator zelf?

De operator moet voldoen aan erkenningsvoorwaarden en aan exploitatievoorwaarden. Wat de erkenningsvoorwaarden betreft, voorziet het ontwerp van ordonnantie in machtigingen aan de regering die begrepen kunnen worden als blancocheques. De minister zou zo snel mogelijk kennis moeten geven van het ontwerp van uitvoeringsbesluit, opdat de parlementsleden zich een idee kunnen vormen van de omvang van de bij de tekst verleende machtigingen.

Minister Pascal Smet antwoordt dat het ontwerp van uitvoeringsbesluit, dat al in eerste lezing is goedgekeurd, werd bekendgemaakt op internet omwille van de transparantie en om de raadpleging van de sector te organiseren.

De heer Bruno De Lille onderstreept een ander probleem: de verzekering die de operator moet sluiten voor de gebruikers van de voertuigen. Dat is niet logisch en dreigt de exploitatiekosten nodeloos de hoogte in te jagen. Dat is trouwens niet het geval voor Villo!: bij een ongeval met een deelfiets van Villo! moet de gebruiker zijn burgerlijke aansprakelijkheid dekken met zijn eigen verzekering. Zo niet is hij ertoe verplicht eventuele schade aan derden te vergoeden. Waarom zou de operator in dit geval een dergelijke verzekering moeten sluiten?

Bij de erkenningsvoorwaarden die in artikel 4, § 1 *in fine* van het ontwerp van ordonnantie worden opgesomd, wordt gepreciseerd dat er een onderscheid kan worden gemaakt tussen de verschillende soorten fietsdeelvoertuigen: wat zit daar achter? Volgens de spreker is er wel degelijk een soort fietsvoertuig dat aan strengere voorwaarden zou moeten worden onderworpen, te weten de elektrische scooter. Elektrische scooters hebben immers veel nadelen: ze nemen plaats in, ze zijn zowel snel als stil en bij een ongeval is het altijd de zwakste weggebruiker die zware verwondingen oploopt. Volgens de volksvertegenwoordiger is de elektrische scooter het minst geschikte alternatieve vervoermiddel voor de wagen.

De andere erkenningsvoorwaarden zijn vaag: bij het al dan niet verlenen van een vergunning, wordt bijvoorbeeld nauwelijks rekening gehouden met de kwaliteit van het te huur aangeboden materiaal. Misschien staat dat in het uitvoeringsbesluit?

Hoe wordt bepaald waar de deelfietsen gestald kunnen worden? In principe zouden ze gestald moeten worden op

par exemple, si un piéton trébuche et se casse la jambe sur une trottinette mal stationnée, c'est la responsabilité civile du dernier utilisateur de la trottinette qui est engagée. Comment va-t-on contrôler de manière effective le bon stationnement des trottinettes? A qui incombera la charge d'enlever les trottinettes mal stationnées? Est-ce à la police? Aux communes? À l'opérateur lui-même?

L'opérateur doit satisfaire à des conditions d'agrément d'une part, et à des conditions d'exploitation d'autre part. En ce qui concerne les conditions d'agrément, le projet d'ordonnance prévoit certaines habilitations au gouvernement, qui peuvent être comprises comme des blancs seings. Il serait bien que le ministre donne connaissance le plus rapidement possible du projet d'arrêté d'exécution, afin que les parlementaires puissent se faire une idée de l'étendue des habilitations qui sont données par le texte.

Le ministre Pascal Smet répond que le projet d'arrêté d'exécution, déjà approuvé en première lecture, a été rendu public sur internet, dans un souci de transparence, afin d'organiser les consultations avec le secteur.

M. Bruno De Lille souligne un autre problème: c'est l'assurance que doit prendre l'opérateur pour les utilisateurs de leurs engins. Ce n'est pas logique, et cela risque de faire gonfler de manière inutile les coûts d'exploitation. Ce n'est d'ailleurs pas le cas pour ce qui concerne Villo!: en cas d'accident avec un vélo partagé Villo!, l'utilisateur doit avoir sa responsabilité civile couverte par sa propre assurance, à défaut de quoi il est tenu de rembourser les éventuels dégâts occasionnés à autrui. Pourquoi, dans ce cas-ci, l'opérateur devrait-il prendre une assurance pour les personnes?

Dans les conditions d'agrément reprises dans le projet d'ordonnance, à l'article 4 § 1^{er} *in fine*, il est précisé qu'une distinction peut être opérée entre les différents types de cycles partagés au niveau des conditions: qu'y a-t-il derrière cette disposition? L'opérateur voit bien un type de cycle auquel il faudrait accorder des conditions plus strictes, c'est le scooter électrique. En effet, les scooters électriques ont de nombreux désavantages: ils prennent de la place, ils sont à la fois rapides et silencieux, et en cas d'accident, c'est toujours l'utilisateur le plus faible qui subit des blessures très importantes. Le député estime que le scooter électrique est le moins adapté des moyens alternatifs à la voiture.

Les autres conditions d'agrément sont vagues: par exemple, il n'est guère tenu compte de la qualité du matériel offert en location pour accorder ou non une licence. Peut-être cela figure-t-il dans l'arrêté d'exécution?

Qu'en est-il de la détermination des espaces où pourront stationner ces cycles partagés? En principe, il faudrait les

de parkeerplaatsen voor fietsen. Men kan ze niet tussen twee wagens of op het trottoir achterlaten, want dat zorgt voor problemen. Hoe zal men het parkeren controleren? Zullen personeelsleden van Brussel Mobiliteit in de straten patrouilleren? Zal men wachten tot er een klacht wordt ingediend om op te treden? Wat zal er dan gebeuren? Hoe kan de gebruiker die in de fout gaat, worden geïdentificeerd? Zal hij een voorstel krijgen om een transactionele geldboete te betalen? Of zal men zich keren tegen de exploitant? Door eventueel zijn vergunning te schorsen of in te trekken?

Tot slot bepaalt de tekst dat de vergunning wordt verleend voor een periode van drie jaar en een onbeperkt aantal keer kan worden verlengd met dezelfde duur. Bij problemen wordt de vergunning pas na een jaar ingetrokken. Dat betekent dat men de operator die in de fout gaat, nog een bonus van een jaar geeft in plaats van zijn vergunning onmiddellijk na de afloop van de vergunningsduur in te trekken. Waarom is de minister niet strenger op dat gebied?

De heer Marc Loewenstein is namens de DéFI-fractie ingenomen met het initiatief om de verschillende alternatieve vervoersmodi zoals fietsen, elektrische fietsen, steps, driewielers, hoverboards, enz. in free floating te organiseren.

Er zij gepreciseerd dat het niet gaat over « vrije vloot fietsdelen », maar veeleer om alternatieve vervoerswijzen in free floating, want het ontwerp van ordonnantie is niet beperkt tot fietsen, maar staat open voor alle alternatieven voor de wagen. Als men de term « fietsdelen » in de tekst behoudt, wat belangrijk is uit wetgevingstechnisch oogpunt ten opzichte van het verkeersreglement, is het nuttig, zoals onderstreept wordt in het ingediende amendement nr. 1, dat het opschrift wordt uitgebreid om van toepassing te zijn op zoveel mogelijk alternatieve vervoersmodi die stroken met de definitie van de ordonnantie, en waardoor de nagestreefde doelstelling zoveel uitgebreid mogelijk worden.

Wat de gelijkheid van behandeling betreft en om de burgers ertoe aan te moedigen dat soort alternatieve vervoersmodi te gebruiken, wordt een retributie ingevoerd binnen een prijschaar die in het ontwerp van ordonnantie wordt vastgesteld. Wanneer men vaststelt dat Zipcar of DriveNow 25 euro per jaar betalen om overal in Brussel buiten een rode zone te mogen parkeren, zou het een goed signaal zijn om een minimale of zelfs geen retributie te vragen voor dat nieuwe type alternatieve vervoersmodus.

Wat de verzekering betreft, moeten de operatoren hun rollend materieel verzekeren. Over welk type verzekering gaat het? De voorwaarden zouden niet buitensporig mogen zijn. Het materieel moet weliswaar in goede staat zijn, maar de gebruikers moeten verantwoordelijk zijn voor het materieel dat hun ter beschikking wordt gesteld en

placer dans les espaces de stationnement prévus pour les vélos. On ne peut les laisser ni entre deux voitures, ni sur le trottoir sans que cela devienne gênant. Comment va-t-on contrôler le stationnement? Va-t-on mettre des agents de Bruxelles Mobilité pour patrouiller en rue? Va-t-on attendre qu'une plainte soit déposée pour agir? Si tel est le cas, que va-t-il se passer? Comment identifier l'utilisateur fautif? Va-t-on lui proposer une amende transactionnelle? Ou va-t-on se retourner contre l'exploitant? Le cas échéant en suspendant son autorisation, ou en la lui retirant?

Enfin, le texte prévoit que la licence est accordée pour une période de trois ans, et peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée. Mais en cas de problème, la licence n'est retirée qu'après un an. Cela signifie que l'on donne encore un bonus d'un an à l'opérateur fautif, au lieu de lui retirer sa licence tout de suite à l'expiration du terme. Pourquoi le ministre ne s'est-il pas montré plus strict à cet égard?

M. Marc Loewenstein salue, au nom du groupe DéFI, l'initiative de vouloir encadrer les différents systèmes de transport alternatifs comme les vélos, vélos électriques, trottinettes, tricycles, hoverboard, etc. en flotte libre.

Il faut préciser qu'il ne s'agit pas de « cyclopartage en flotte libre », mais bien de « modes de transport alternatifs en flotte libre », car ce projet d'ordonnance ne se limite pas aux vélos, mais est ouvert à tous les modes alternatifs à la voiture. Si on maintient le terme de « cyclopartage » dans le texte, ce qui est important au point de vue légistique par rapport aux réglementations du Code de la route, il est utile, comme le souligne l'amendement n° 1 qui a été déposé, d'élargir le titre pour englober le plus de modes de transport alternatifs possibles qui cadrent avec la définition de l'ordonnance mais qui élargit au maximum l'objectif poursuivi.

Par rapport à l'égalité de traitement, et pour encourager les usagers à utiliser ce type de transports alternatifs, il est prévu une redevance, qui s'inscrit dans une fourchette indiquée dans le projet d'ordonnance. Quand on voit que Zipcar ou DriveNow paie 25 euros par an pour pouvoir stationner partout à Bruxelles, hors zone rouge, ce serait un bon signal que de donner une redevance minimale voire nulle pour ce nouveau type de transport alternatif.

Sur la question de l'assurance, il est prévu d'imposer aux opérateurs d'assurer leur matériel roulant. De quel type d'assurance s'agit-il? Il ne faudrait pas que les conditions soient disproportionnées. Certes, le matériel doit être en bon état, mais il faut que les usagers soient responsables du matériel qui est mis à leur disposition, et soient

ze moeten zelf verzekerd zijn. Misschien zou dat moeten behoren tot de voorwaarden om zich op een of ander van die systemen te abonneren.

Artikel 4, § 3 van het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat de regering het maximumaantal vergunningen voor het fietsdelen kan vaststellen. Wat is de bedoeling van de regering? Het is belangrijk een gelijke behandeling tussen de verschillende alternatieve vervoersmodi te garanderen en de eventuele toekomstige quota in overleg met de sector vast te stellen, om een eventuele nieuwe vervoersmodi niet te blokkeren.

Wat de plaatsen betreft die zullen worden voorbehouden voor de bakfietsen, voorziet het ontwerp van ordonnantie in bepaalde parkeerzones. Wat de *free floating* betreft, moet dat de uitzondering blijven. Het principe moet zijn dat men het voertuig kan achterlaten waar het zich bevindt met naleving van bepaalde regels om rekening te houden met de voetpaden. Het is belangrijk dat die voorbehouden parkeerplaatsen uitzonderingen blijven, gelet op de impact die ze op het stedelijk landschap kunnen hebben. Ze zouden geen openbare ruimte mogen innemen noch onderhoud vereisen. Men mag niet vergeten dat de grote meerderheid van de exploitanten van dergelijke alternatieve vervoersmodi met apps en geolocalisatie werkt, wat « live » controles mogelijk maakt en het mogelijk maakt om te parametren, zoals de snelheid op bepaalde plaatsen beperken of de huurovereenkomst tegenhouden als de gebruiker niet op een toegewezen plaats geparkeerd is. Men moet rekening houden met de nieuwe technologieën alvorens grond prijs te geven.

Tot slot benadrukt de volksvertegenwoordiger de kwestie van de perimeter. De exploitanten hebben een economisch model vastgesteld, maar men moet nadenken over de manier om het systeem uit te breiden tot het hele grondgebied van het Brussels Gewest en zelfs zijn hinterland, teneinde de bewoners van de tweede kroon of de nabijgelegen rand ertoe aan te zetten een zekere intermodaliteit met het vervoersnet van het Brussels Gewest na te streven.

De heer Paul Delva is zeer blij met de komst van deze ordonnantie. Hij hamerde net als veel van zijn collega's al een tijdje op het belang van zulk wetgevend kader voor deelfietsen en steps zonder vaste standplaats, de zogenaamde strooifietsen.

Het is noodzakelijk dat aanbieders van deelfietsen in Brussel zelf verantwoordelijk worden voor de veiligheid en verspreiding van hun fietsen. Ze moeten ook zelf de overlast aanpakken.

De ordonnantie die hier voorligt omvat een regelgevend kader voor fietsdeeldiensten: het eerste in Europa. De sector zelf was vragende partij voor zo'n kader, niet

eux-mêmes assurés. Peut-être faudrait-il que cela fasse partie des conditions pour être abonné à l'un ou l'autre de ces systèmes.

À l'article 4 § 3 du projet d'ordonnance, il est prévu que le gouvernement puisse fixer le nombre maximum de licences pour le cyclopartage. Quelle est l'intention du gouvernement? Il est important de veiller à garantir une égalité de traitement entre les différents modes alternatifs de transport, et de définir les futurs éventuels quotas en concertation avec le secteur, afin de ne pas bloquer un éventuel nouveau mode de transport.

En ce qui concerne les emplacements réservés et les endroits qui seront dédiés aux cycloporteurs, le projet d'ordonnance prévoit certaines zones de stationnement. Au niveau du *free floating*, cela doit rester l'exception; le principe doit être de pouvoir déposer son véhicule là où il se trouve, dans le respect de certaines règles définies dans le respect des cheminements piétons. Il est important de faire de ces parkings dédiés des exceptions, sachant l'impact que ça pourrait avoir sur le paysage urbain. Il ne faudrait pas que ça empiète sur l'espace public et nécessiter de l'entretien. Il ne faut pas oublier que la grande majorité des exploitants de tels modes alternatifs fonctionnent avec des applications et de la géolocalisation, ce qui permet de vérifier « en live » et de pouvoir paramétrer, comme on pourrait brider la vitesse en arrivant à certains endroits, ou empêcher la clôture de la location si l'utilisateur n'est pas stationné à un endroit dédié. Il faut tenir compte des nouvelles technologies avant de prévoir des emprises au sol.

Enfin, le député souligne la question du périmètre. Il y a un modèle économique qui est fixé par les exploitants, mais il faut réfléchir à la manière d'étendre le système à tout le territoire de la Région bruxelloise, voire à son hinterland, afin d'inciter les habitants de la deuxième couronne ou de la proche périphérie d'avoir une certaine intermodalité avec le réseau de la Région bruxelloise.

M. Paul Delva est ravi qu'on présente cette ordonnance. Comme bon nombre de ses collègues, il insiste depuis un moment sur l'importance d'un tel cadre législatif pour les vélos et trottinettes partagés sans emplacement fixe, ces cycles dits « flottants ».

Il est nécessaire que les opérateurs de vélos partagés à Bruxelles assument la responsabilité de la sécurité et de la distribution de leurs cycles. Il leur incombe également de régler les nuisances.

L'ordonnance à l'examen dresse un cadre réglementaire pour les services de cyclopartage: c'est le premier d'Europe. Le secteur lui-même était demandeur d'un tel cadre. Cela

verwonderlijk, alle partijen zouden baat hebben bij een minimum aan regels. Zo gaan we overlast en vervuiling van de publieke ruimte tegen. Elke fiets zal technische voorschriften rond veiligheid en comfort moeten respecteren, zoals beschikken over goede verlichting en een spatbord. Dat is nu niet altijd zo. Een kapot exemplaar moet binnen 24 uur worden hersteld of verwijderd. Hopelijk draagt onder andere het verbod om fietsen in bepaalde zones, zoals de Grote Markt, achter te laten bij tot een ordelijke publieke ruimte.

Dat er ook sancties voorzien worden voor bedrijven die zich niet aan het regelgevend kader houden, getuigt van een realistische aanpak die hopelijk snel gevolgen heeft op het terrein.

De CD&V-fractie steunt dit voorstel dus volledig, des te meer omdat het tot stand kwam op basis van brede consultaties met alle stakeholders. De spreker stelt nog volgende vragen :

- Welke deelsystemen met voertuigen die buiten de rijweg mogen geparkeerd worden zijn er momenteel operationeel in Brussel ?
- Is er met elk van hen overleg gepleegd naar aanleiding van deze ordonnantie ? Hoe staan zij er tegenover ?
- Is de minister op de hoogte van toekomstige plannen van bedrijven die een nieuw deelsysteem willen oprichten in Brussel ?
- Op welke basis werd gekozen voor een vaste drempel voor het aantal deelvoertuigen in vrije vloot, eerder dan bijvoorbeeld minimum- en maximumdrempels inzake bezettingsgraad ?

Mevrouw Céline Delforge is eveneens verheugd over het ontwerp van ordonnantie. De volksvertegenwoordigster merkt op dat de openbare ruimte niet kan worden uitgebreid : ze moet georganiseerd worden en elke categorie gebruikers moet haar plaats krijgen. De volksvertegenwoordigster stemt in met amendement nr. 1 dat het opschrift van de ordonnantie wijzigt, maar men zou wel moeten preciseren dat het gaat over alternatieve vervoersmodi voor de wagen.

Het idee van een vergunning die men kan afnemen van een in gebreke blijvende operator, is een manier om een zekere controle uit te oefenen en de operatoren te responsabiliseren, die op hun beurt hun gebruikers zouden kunnen responsabiliseren door hun bijvoorbeeld te vragen een foto van het vervoermiddel op te sturen wanneer ze het parkeren. Het is duidelijk dat men bij het aanleggen van de openbare ruimte voortaan rekening zal moeten houden met het soort voermiddel. Wanneer men van perimeter spreekt, is de spreekster van oordeel dat het in de eerste plaats om een financiële perimeter gaat. Wanneer men spreekt van multimodaliteit ten opzichte van de MIVB, is dat een zeer

n'a rien d'étonnant, car toutes les parties gagneraient à avoir un minimum de règles. Nous pourrions de la sorte lutter contre les nuisances et la pollution de l'espace public. Chaque vélo devra satisfaire à des exigences techniques en matière de sécurité et de confort, comme disposer d'un bon éclairage et d'un garde-boue, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement. Tout vélo endommagé devra être réparé ou enlevé dans les 24 heures. Espérons que l'interdiction de laisser les vélos dans certaines zones comme la Grand-Place, par exemple, contribuera à préserver l'ordre dans l'espace public.

Prévoir également des sanctions à l'encontre des entreprises qui ne respectent pas le cadre réglementaire témoigne d'une approche réaliste qui sera, on l'espère, rapidement suivie d'effets sur le terrain.

Le groupe CD&V soutient donc sans réserve cette proposition, ce d'autant plus qu'elle a fait suite à de larges consultations de toutes les parties prenantes. L'orateur pose encore les questions suivantes :

- Quels systèmes de partage de véhicules autorisés à stationner hors chaussée sont-ils opérationnels à Bruxelles actuellement ?
- S'est-on concerté avec chacun d'eux à propos de la présente ordonnance ? Quelle est leur position sur le sujet ?
- Le ministre a-t-il connaissance de futurs projets d'entreprises désireuses de créer un nouveau système de partage à Bruxelles ?
- Sur la base de quoi a-t-on opté en faveur d'un seuil fixe pour le nombre de véhicules de partage en flotte libre, plutôt que pour des seuils minimums et maximums en matière de taux d'occupation, par exemple ?

Mme Céline Delforge se réjouit également de ce projet d'ordonnance. La députée fait observer que l'espace public n'est pas extensible : il faut l'organiser, et donner sa place à chaque catégorie d'usagers. La députée marque son accord sur l'amendement n° 1 qui prévoit un changement de l'intitulé de l'ordonnance, mais il faudrait bien préciser qu'il s'agit de modes de transport alternatifs à la voiture.

L'idée d'une licence que l'on peut retirer à l'opérateur défaillant est une manière d'exercer un certain contrôle et de responsabiliser les opérateurs, qui, à leur tour, pourraient responsabiliser leurs utilisateurs, par exemple en leur demandant d'envoyer une photo de leur engin lorsqu'ils le stationnent. Il est clair que l'on devra désormais réfléchir l'espace public aussi en fonction de ce type de véhicules. Quand on parle de périmètre, l'oratrice estime que celui-ci est avant tout financier. Lorsque l'on entend parler de multimodalité par rapport à la STIB, c'est très bien, mais il ne faut pas oublier que lorsqu'un opérateur de cyclopartage demande 15 cents la minute, on en arrive vite à des trajets

goede zaak, maar men mag niet vergeten dat, wanneer een fietsdeoperator 15 centiem per minuut vraagt, men al vrij snel tot trajecten komt die meer dan 2 euro kosten. Men moet dus voor ogen houden dat men niet te maken heeft met een openbare dienst, maar wel met een particuliere vervoersoperator, die niet noodzakelijk toegankelijk is voor iedereen.

De volksvertegenwoordigster merkt trouwens op dat dit type alternatieve mobiliteit een genderspect heeft. De gebruikers die men op steps of eenwielers ziet, zijn meestal mannen. Daaruit moet men afleiden dat de step niet noodzakelijk toegankelijk is voor iedereen en geen openbare dienst is. Het risico bestaat dat de operator van het openbaar vervoer op een dag zegt dat de « last mile » moet worden afgelegd met een elektrische step en dat het een voorwensel wordt om de actieradius van het openbaar vervoer te beperken. Voorts moet men bijzondere aandacht schenken aan de verwerking van de verzamelde gegevens.

Voor het overige zal de Ecolo-fractie het ontwerp van ordonnantie steunen.

Mevrouw Cieltje Van Achter steunt eveneens het ontwerp van ordonnantie. Ze zal evenwel twee vragen stellen en twee amendementen op het ontwerp indienen. De eerste vraag gaat over artikel 6, § 1, 3° : de regering kan, na consultatie van de gemeenten, zones vastleggen waarin het verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen. Kan de minister daarvan voorbeelden geven ? Hoe ziet de minister de mogelijke samenwerking met de gemeenten ? Komt het initiatief toe aan Brussel Mobiliteit of kunnen de gemeenten zelf beslissen in welke zones geen *free floating*-voertuigen mogen worden gestald ?

De tweede vraag gaat over de duur van de vergunning, die daalt van vier jaar in het voorontwerp naar drie jaar. Waarom heeft men gekozen voor drie jaar ?

Wat de ingediende amendementen betreft, legt de volksvertegenwoordigster uit dat haar amendement nr. 2 verder gaat dan dat van de meerderheid (nr. 1), omdat het er niet enkel toe strekt het opschrift van de ordonnantie, maar ook de in artikel 2 gebruikte terminologie te wijzigen. Als men het woord « fietsdelen » uit het opschrift van de ordonnantie schrapt, moet men logisch zijn en eveneens de definities wijzigen waarin die term wordt gebruikt. De terminologie in de tekst moet consequent zijn. Een step is bijvoorbeeld geen fiets. Dat onderscheid moet duidelijk worden gemaakt.

Amendement nr. 3 voegt in artikel 6, § 1, een 7° in, dat ertoe strekt exclusiviteit voor een operator bij de overdracht van gegevens aan de MaaS-dienst (*Mobility as a Service*) te vermijden. Dat amendement strekt ertoe feitelijke monopolies te voorkomen.

dont le coût est supérieur à 2 euros. Il faut donc garder à l'esprit que l'on n'est pas face à un service public, mais bien à un opérateur privé de transport, qui n'est pas nécessairement accessible à tout le monde.

La députée fait d'ailleurs observer que ce genre de mobilité alternative a un aspect genré. En effet, les utilisateurs que l'on voit sur des trottinettes ou sur des monoroues, ce sont essentiellement des hommes. Il faut en déduire que la trottinette n'est pas forcément accessible à tout le monde, et n'est pas un service public. Le risque, c'est que l'opérateur de transports en commun vienne un jour dire que le « last mile » doit se faire en trottinette électrique, et que cela devienne un prétexte pour limiter le rayon d'action des transports en commun. Par ailleurs, il faut garder une attention particulière à l'encadrement et au traitement des données collectées.

Pour le reste, le groupe Ecolo soutiendra le projet d'ordonnance.

Mme Cieltje Van Achter soutient également le projet d'ordonnance. Elle posera néanmoins deux questions et déposera deux amendements au projet. La première question concerne l'article 6, § 1^{er}, 3° : le gouvernement peut, après consultation de communes, fixer des zones dans lesquelles il est interdit d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Le ministre peut-il donner des exemples à ce propos ? Comment le ministre voit-il la collaboration possible avec les communes ? L'initiative revient-elle à Bruxelles Mobilité, ou les communes peuvent-elles décider elles-mêmes les zones où on ne pourrait pas déposer de véhicules en *free floating* ?

Une deuxième question concerne la durée de la licence, qui passe de quatre ans dans l'avant-projet à trois ans. Pourquoi a-t-on opté pour cette période de trois ans ?

Quant aux amendements qui ont été déposés, la députée explique que son amendement n° 2 va plus loin que celui de la majorité (n° 1) parce qu'il vise à changer non seulement l'intitulé de l'ordonnance, mais aussi la terminologie utilisée à l'article 2. Si on retire le mot « cyclopartage » de l'intitulé de l'ordonnance, il faut être logique et modifier également les définitions, où l'on retrouve ce terme. Le texte doit être conséquent dans sa terminologie. Une trottinette, par exemple, n'est pas un vélo. Il faut bien faire la distinction.

Quant à l'amendement n° 3, il introduit à l'article 6 § 1^{er}, un 7° qui vise à ce qu'il n'y ait pas d'exclusivité pour un opérateur dans la transmission des données au service MaaS (*Mobility as a Service*). Cet amendement vise à éviter les monopoles de fait.

De heer André du Bus de Warnaffe verheugt zich namens de cdH-fractie over dit initiatief van de regering, dat een significante doorbraak op het vlak van multimodaliteit en zachte mobiliteit is.

Hoe staat het met de naleving van de regels van de AVGB in het kader van de valorisatie van het systeem enerzijds en bij de verzameling en de verwerking van de gegevens anderzijds? Wat is het maximumaantal vergunningen die de regering van plan is te verlenen? Op welke basis zal dat aantal worden vastgesteld? Zijn er studies die een prijschaar hebben bepaald? Is het tot slot de bedoeling om een harmonisering van die regeling met de overige Gewesten op de agenda van een eerstvolgende interministeriële conferentie over mobiliteit te plaatsen? De geografische dekking is immers een uitdaging. Hoe kan de transregionale mobiliteit met dat type voertuigen zo goed mogelijk verlopen?

De heer Willem Draps vindt de bij het ontwerp van ordonnantie ingevoerde regulering belangrijk, nu een groot aantal protagonisten dat soort diensten aanbieden. In dit stadium moet men evenwel toegeven dat bepaalde actoren soms ondoordacht gebruikmaken van de openbare ruimte, wat in het nadeel is van de zwakke weggebruikers zoals de voetgangers en personen met beperkte mobiliteit. Verschillende vragen rijzen evenwel over de voorgestelde regeling en sommige bepalingen van het ontwerp van ordonnantie die vandaag aan de commissie worden voorgelegd.

Vooreerst lijken sommige bepalingen uit wetgevingstechnisch oogpunt te wensen over te laten, zoals de definitie van het fietsdelen (art. 2, derde lid), een verwijzing naar het bepalend gedeelte in een definitie, wat in strijd is met de wetgevingstechnische regels (art. 2, zevende lid) en termen die niet in overeenstemming zijn met de juridische definities van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg: onder meer de wettelijke term « motorfiets » werd gewijzigd in artikel 2, tweede lid, derde streepje. De spreker merkt eveneens op dat bepaalde termen geen juridische grondslag hebben, zoals het woord « stallen » in artikel 6, § 1, eerste lid.

Een eerste vraag die rijst is de gelijkwaardigheid van de categorieën voorwaarden voor de vergunningsregeling in deze ordonnantie en de ordonnantie van 1995 betreffende het bezoldigd personenvervoer. Wat de *datamining* betreft, zou er een verschil tussen de voorwaarden zijn dat op geen enkele objectieve grondslag berust.

Een tweede vraag gaat over het feit dat geen rekening werd gehouden met de elementaire opmerkingen van de Raad van State. Artikel 4, § 2 is in dat opzicht zeer problematisch wat het gebruik van de talen door de operatoren

M. André du Bus de Warnaffe se réjouit, au nom du cdH, de cette initiative du gouvernement, qui est une avancée significative dans la multimodalité et la mobilité douce.

Qu'en est-il du respect des règles du RGPD dans le cadre de la valorisation du système d'une part, et dans la collecte et l'utilisation des données récoltées d'autre part? Quel est le nombre maximal de licences que compte accorder le gouvernement? Sur quelle base ce chiffre sera-t-il déterminé? Y a-t-il des études qui ont déterminé une fourchette? Enfin, est-il prévu de mettre à l'ordre du jour d'une prochaine conférence interministérielle sur la mobilité, une harmonisation de ce dispositif avec les autres Régions? En effet, la couverture géographique est un enjeu. Comment assurer au mieux la mobilité transrégionale avec ce genre de véhicules?

M. Willem Draps estime que la régulation prévue par ce projet d'ordonnance est importante à l'heure où fleurit un nombre conséquent de protagonistes offrant ce type de services. À ce stade, il faut bien reconnaître que certains acteurs occupent parfois anarchiquement l'espace public, ce qui nuit aux usagers faibles que sont les piétons et personnes à mobilité réduite. Néanmoins, plusieurs questions se posent eu égard au système proposé et à certaines dispositions du projet d'ordonnance qui sont soumises ce jour à la commission.

Il semble d'abord que certaines dispositions aient été malmenées sur le plan légistique, telles que la définition du cyclopartage (art. 2 al.3), un renvoi au dispositif au sein d'une définition, ce qui contrevient aux règles légistiques (art 2 al.7) et des termes en non-conformité avec les définitions juridiques de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique: notamment le terme légal « motocyclette » qui a été raboté à l'article 2 al.2, 3^e tiret. L'intervenant remarque également que certains termes n'ont pas d'assises juridiques, tels que le mot « entreposer » à l'article 6§ 1 al. 1.

Une première question qui se pose est l'équivalence des catégories de conditions liées au système de licences, entre les dispositions de cette ordonnance et celle de l'ordonnance de 1995 relative au transport rémunéré de personnes. Singulièrement, concernant le *datamining*, il semble qu'il y ait une inégalité d'exigence qui ne repose sur aucune base objective.

Une deuxième question touche au fait que les remarques élémentaires du Conseil d'État n'ont pas été observées. À cet égard, l'article 4§ 2 est hautement problématique sur l'usage des langues par les opérateurs, alors que la Région

betreft, terwijl het Gewest daar niet bevoegd voor is : de tekst legt het gebruik van het Frans, het Nederlands en het Engels op, wat problemen doet rijzen.

Een derde opmerking gaat over de principes van de exploitatievoorwaarden, waaronder twee principes uiterst moeilijk in de praktijk te brengen lijken en waarvan men de logica en het nut niet van inziet (art. 6, vijfde en zesde lid) : ze zijn in strijd met het begrip *free floating* zelf. Deze artikelen stellen dus het nut van *free floating*, dat aan de basis van dit ontwerp van ordonnantie ligt, ter discussie.

Tot besluit is de MR het niet zozeer oneens met de regeling die aan die nieuwe actoren wordt opgelegd als wel met de manier waarop de regering dat doet. Daarom is de MR-fractie van plan zich te onthouden.

Minister Pascal Smet dankt de commissieleden voor hun constructieve opmerkingen. De regering heeft als doel het gebruik van die nieuwe vervoermiddelen mogelijk te maken, maar niet onder gelijk welke voorwaarden, en zich de mogelijkheid te bieden in te grijpen wanneer dat nodig is. Het is duidelijk dat het niet over een openbare dienst gaat, zoals mevrouw Delforge erop gewezen heeft. Het gaat over een privédienst die nuttig geacht wordt voor de gemeenschap. Men heeft nog altijd Villo !, een openbare dienst die toegankelijk moet blijven.

Het is inderdaad zo dat bepaalde personen het openbaar vervoer gebruiken voor zeer korte afstanden en dat het interessanter zou zijn dat ze die verplaatsing met bijvoorbeeld een elektrische step afleggen. Dit systeem is dus een aanvulling op de door de MIVB aangeboden dienst. Men heeft de MIVB niet opgelegd om met gecombineerde abonnementen te werken.

De regering heeft beslist om in eerste instantie geen retributie te vragen. Men moet evenwel in een wettelijke basis voorzien. Als een operator op een mooie dag de markt met zijn fietsdeelvoertuigen wil overspoelen, zal de regering over de wettelijke instrumenten beschikken om in te grijpen : door te spelen op de rotatiegraad, de concentratiegraad of de retributie. Het is duidelijk dat, als men al een retributie vaststelt, men de rendabiliteit van deze nieuwe sector onmiddellijk dreigt te bezwaren. De minister merkt op dat dit soort initiatieven vanwege fietsdeelbedrijven zeer positief zijn voor het imago van de stad.

Het is niet de bedoeling om een perimeter voor de ruimtelijke ontwikkeling vast te stellen, precies omdat het niet over een openbare dienst gaat. Elk bedrijf heeft zijn businessmodel waar de regering niet aan raakt. Elke operator neemt het hele financiële risico. Het staat dus aan

n'est pas compétente en la matière : en effet, le texte impose l'usage du français, du néerlandais et de l'anglais, ce qui pose problème.

Une troisième observation concerne les principes de conditions d'exploitation, parmi lesquels deux principes semblent extrêmement compliqués à mettre en œuvre, et dont on ne voit pas la logique et l'intérêt (art 6, al. 5 et 6) : ils portent atteinte au concept même de *free-floating*. Ces articles remettent donc en cause l'intérêt premier d'utiliser le *free-floating* qui est à la base du présent projet d'ordonnance.

En conclusion, ce n'est pas tant sur la question d'encadrer ces nouveaux acteurs que le MR est en désaccord, mais la manière avec laquelle le gouvernement le fait. C'est pourquoi le groupe MR compte s'abstenir.

Le ministre Pascal Smet remercie les membres de la commission pour leurs remarques constructives. Le gouvernement a pour objectif de rendre possible l'arrivée de ces nouveaux moyens de transport, mais pas dans n'importe quelles conditions, et en se laissant la possibilité d'agir lorsque c'est nécessaire. Il est clair que ce n'est pas un service public, comme l'a rappelé Mme Delforge. C'est un service privé jugé utile à la collectivité. On a toujours Villo !, qui est un service public et qui doit rester abordable.

Il est exact que certaines personnes prennent les transports en commun pour de très courtes distances, et que ce serait plus intéressant qu'ils effectuent ce type de déplacement en trottinette électrique, par exemple. Ce système est donc un complément au service qu'offre la STIB. On n'a pas imposé à la STIB de prévoir des abonnements combinés.

Concernant la redevance, il a été prévu à cet égard au sein du gouvernement de la mettre à zéro dans un premier temps. Mais il faut quand même se doter d'une base légale. Si un jour, un opérateur veut inonder le marché avec ses véhicules en cyclopartage, le gouvernement disposera des instruments légaux pour agir : en jouant sur le taux de rotation, le taux de concentration, ou la redevance. Il est clair que si on fixe déjà une redevance, on risque d'obérer d'entrée de jeu la rentabilité de ce nouveau secteur. Le ministre fait remarquer que ce genre d'initiative de la part des sociétés de cyclopartage est très positive pour l'image de la ville.

En ce qui concerne le périmètre de développement spatial, il n'a pas été prévu d'en fixer, précisément parce qu'il ne s'agit pas d'un service public. Chaque société a son *business model* dans lequel le gouvernement n'intervient pas. Chaque opérateur prend tout le risque financier, c'est

hem om te bepalen in welk gebied hij actief wil zijn. De regel is zeer eenvoudig : de vraag creëert dus het gebied.

Wat de controles betreft, is er geen sprake van een team van ambtenaren in te zetten om controles op straat uit te voeren. De controle zal gebeuren op basis van klachten. Ze zullen worden geanalyseerd in een gegevensbank via een *dataminings*stelsel. Op die manier zal men kunnen weten waar de problemen zich voordoen en van welke aard ze zijn. Zo kan men later optreden in samenwerking met de politie, de gemeenten en de diensten van het Gewest. De minister geeft de voorkeur aan een oplossing met dialoog en overleg.

Wat de verzekering betreft, is het niet de bedoeling om alle gebruikers een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid te doen nemen, maar enkel een verzekering die het gebruikte materiaal dekt. Indien het materiaal bijvoorbeeld breekt en de gebruiker gekwetst raakt zonder dat die laatste in fout is. Elke gebruiker blijft dus burgerlijk aansprakelijk voor zijn gedrag op de openbare weg.

Wat het gevaar van de elektrische scooters betreft, begrijpt de minister het voorbehoud, maar hij verzet zich daar niet tegen omdat het altijd beter is elektrische scooters in de stad te gebruiken dan wagens met een thermische motor. Het gaat om evenwicht. Men kan eventueel via een uitvoeringsbesluit de nodige aanpassingen aan de regelgeving aanbrenge. De kwaliteitsnormen van de vervoermiddelen die te huur aangeboden worden, zullen ook gedefinieerd worden in dat uitvoeringsbesluit. Wat de sancties betreft, herhaalt de minister dat hij altijd de voorkeur zal geven aan dialoog. De intrekking van een vergunning zal altijd de laatste oplossing zijn.

Wat de opmerking van de heer Loewenstein over artikel 4, § 3 betreft, is de regering voor het ogenblik niet van plan om een maximumaantal vergunningen in te voeren, maar zij behoudt zich wel de mogelijkheid voor om dat nog te doen indien een Chinese firma bijvoorbeeld op een dag de markt zou overspoelen met 100.000 steps. Voor het ogenblik laat men de markt zichzelf reguleren. Wat betreft de percentages rotatie en concentratie waarover de heer Draps het gehad heeft, is de regering niet van plan om daar een initiatief in te nemen, maar in geval van problemen zijn er tal van maatregelen mogelijk om de markt te reguleren.

Het is technisch gezien een fluitje van een cent om het algoritme te programmeren om « *no park zones* » af te bakenen : zo zal men de gebruikers vragen om hun step niet achter te laten op de Grote Markt van Brussel. De app zal erop wijzen dat het onmogelijk is om de step op een bepaalde plaats achter te laten en zal het einde van de verhuring weigeren indien men zich in een verboden parkeerzone voor dat soort voertuig bevindt. Men kan zelfs parkeerzones bepalen met een maximumaantal voertuigen :

donc à lui de déterminer la zone sur laquelle il veut se développer. La règle est très simple : c'est donc la demande qui crée la zone.

En ce qui concerne les contrôles, il n'est pas question d'engager une brigade de fonctionnaires pour effectuer des contrôles en rue. Le contrôle se fera sur la base de plaintes. Celles-ci seront analysées dans une banque de données, via un système de *datamining*. De cette manière, on pourra savoir où se situent les problèmes, et de quelle nature ils sont, ce qui permettra ensuite d'agir, en collaboration avec la police, les communes ou les services de la Région. Le ministre préfère une solution basée sur le dialogue et la concertation.

En ce qui concerne les assurances, il ne s'agit pas d'assurer tous les utilisateurs en responsabilité civile, il s'agit juste d'une assurance qui couvre le matériel utilisé. Par exemple, si le matériel casse et entraîne une blessure à l'utilisateur, sans qu'il y ait une faute de la part de celui-ci. Chaque utilisateur reste donc responsable civilement de son propre comportement sur la voie publique.

Concernant la remarque sur la dangerosité des scooters électriques, le ministre comprend les réticences exprimées et les partage, mais il ne peut s'y opposer, car il vaut toujours mieux des scooters électriques en ville que des voitures à motorisation thermique. Tout est une question d'équilibre. Le cas échéant, on pourra toujours, via l'arrêté d'application, apporter les adaptations nécessaires à la réglementation. Les normes de qualité des engins proposés à la location seront également définies dans cet arrêté d'application. Quant aux sanctions, le ministre répète qu'il privilégiera toujours le dialogue. Le retrait de licence interviendra toujours comme ultime solution.

Concernant la remarque de M. Loewenstein sur l'article 4 § 3, le gouvernement n'a pas pour l'instant l'intention de prévoir un nombre maximum de licences, mais il se réserve la possibilité de le faire si, par exemple, une firme chinoise devait un jour inonder le marché avec 100.000 trottinettes. Pour l'instant, on laisse le marché s'autoréguler. De même, concernant les taux de rotation et de concentration dont parlait M. Draps, le gouvernement ne compte pas activer cela pour l'instant, mais en cas de problème, il y aura tout un arsenal de mesures possibles pour réguler le marché.

La programmation de l'algorithme est techniquement très facile, afin de définir des « *no park zones* » : par exemple, on va demander aux utilisateurs de ne pas déposer leur trottinette sur la Grand-Place de Bruxelles. Ainsi, l'application indiquera qu'il n'est pas possible de laisser sa trottinette à tel ou tel endroit, et refusera la fin de la location si on se trouve dans une zone de stationnement interdite pour ce type de véhicule. On pourrait même définir des zones de stationnement comportant un maximum de

indien dat aantal bereikt wordt, zal het nog onmogelijk zijn om zijn voertuig op die plaats achter te laten. Maar het is niet de bedoeling om die beperkingen vandaag op te leggen, het gaat enkel om een mogelijkheid die achter de hand gehouden wordt.

Op de vraag van mevrouw Van Achter over de overlegmogelijkheden met de gemeenten, is het de burgemeester die uiteindelijk zal beslissen in het kader van zijn bevoegdheden. Het is wel de bedoeling dat er maar een enkele gewestelijke vergunning is, die in overleg met de gemeenten uitgewerkt wordt. De minister is in dat verband in zijn nopjes met de positieve reacties van verschillende gemeenten.

In verband met de ingediende amendementen, stemt de minister in met amendement nr. 1 dat de meerderheid voorstelt. De minister denkt er niet aan om amendementen nrs. 2 en 3 goed te keuren, niet omdat de N-VA-fractie die indient, maar omdat er veel nagedacht is over de terminologie. Het Franse woord « cyclopartage » is in werkelijkheid ruimer dan het Nederlandse woord « fietsdelen ». De ontworpen ordonnantie geeft een definitie van de « cyclopartage », want men komt snel in conflict met de federale bepalingen van het verkeersreglement. Men mag dus niet aan de definities raken omdat dat zeer ingewikkeld wordt, vooral omdat federaal minister Bellot ook de federale wetgeving wil wijzigen. Maar de minister begrijpt de verzuchtingen van mevrouw Van Achter. Wat de dienst MaaS (*Mobility as a Service*) betreft, zal met die verzuchting rekening gehouden worden in het uitvoeringsbesluit. Amendement nr. 3 is een beetje overbodig, want als men naar Citymapper gaat, zal men reeds bepaalde operatoren zien opduiken in het mobiliteitsaanbod, zoals Bird. Elke mobiliteitsoperator zal er belang bij hebben om op te duiken in de online apps MaaS.

De harmonisering met Vlaanderen en Wallonië wordt nog een probleem omdat elk Gewest en elke gemeente een eigen systeem wil invoeren. De minister heeft onderhandeld met de provincie Vlaams-Brabant om Villo ! de kans te geven te werken in de gemeenten die aan het Brussels Gewest grenzen, maar het is zeer ingewikkeld. De apps van de operatoren werken overal waar men zich bevindt, dat is enkel een kwestie van programmeren.

Het delen van data staat op de agenda, net als in de taxisector. De ordonnantie van 1995 betreffende het bezoldigd personenvervoer zal op dat vlak ook gewijzigd moeten worden.

Het is waar dat het Gewest niet gemachtigd is om wetgevend op te treden inzake taalgebruik. Maar een en ander houdt verband met het feit dat men vastgesteld heeft dat bepaalde overheidsdiensten problemen hadden met een

véhicules pouvant être stationnés : si ce nombre est atteint, il sera impossible de déposer son véhicule à cet endroit. Mais il n'est pas question d'activer ces restrictions actuellement, c'est juste une possibilité que l'on se donne.

En réponse à la question de Mme Van Achter sur les concertations avec les communes, c'est le bourgmestre qui va décider, *in fine*, dans le cadre de ses compétences. Mais l'idée est qu'il n'y a qu'une seule licence régionale, établie en concertation avec les communes. À cet égard, le ministre se réjouit des échos positifs qu'il a déjà reçus des différentes communes.

Au sujet des amendements déposés, le ministre marque son accord avec l'amendement n° 1 proposé par la majorité. Par contre, le ministre ne compte pas accepter les amendements n°s 2 et 3, non pas parce qu'ils émanent du groupe N-VA, mais parce qu'il a été beaucoup discuté et réfléchi sur la terminologie. Le terme français de « cyclopartage » est plus vaste, en réalité, que le terme néerlandais « fietsdelen ». L'ordonnance en projet donne une définition du cyclopartage, car on se trouve très rapidement en conflit avec les dispositions fédérales du Code de la route. Il ne faut donc pas toucher aux définitions, car c'est très compliqué, d'autant plus que le ministre fédéral Bellot veut également apporter des modifications à la législation fédérale. Mais le ministre dit comprendre les préoccupations exprimées par Mme Van Achter. Pour ce qui concerne le service MaaS (*Mobility as a Service*), on reprendra cette préoccupation dans l'arrêté d'exécution. L'amendement n° 3 est un peu superfétatoire, car si on se connecte sur Citymapper, on verra déjà certains opérateurs apparaître dans l'offre de mobilité, comme Bird. Chaque opérateur de mobilité aura intérêt à apparaître dans les applications connectées MaaS.

En ce qui concerne l'harmonisation avec la Flandre et la Wallonie, cela va être difficile, parce que chaque Région, chaque commune, veut utiliser son propre système. Le ministre a négocié avec la province de Brabant flamand pour permettre à Villo ! de s'installer dans les communes limitrophes à la Région bruxelloise, mais c'est très compliqué. Il faut savoir que les applications des opérateurs fonctionnent où que l'on se trouve, c'est juste une question de programmation.

En ce qui concerne la question du *data sharing*, c'est à l'ordre du jour, comme ça l'est également dans le secteur des taxis. L'ordonnance de 1995 relative au transport rémunéré de personnes devra également être réformée à cet égard.

Enfin, il est vrai que la Région n'est pas habilitée à légiférer en matière d'emploi des langues. Mais c'est parce que l'on a constaté que certaines administrations avaient eu des problèmes avec un opérateur qui n'utilisait que

operator die enkel het Engels gebruikte. Daarom vraagt men in het algemeen belang dat de operatoren het Nederlands en het Frans gebruiken, naast het Engels. Dat is een exploitatievoorwaarde in het belang van de Brusselaars.

De heer Julien Uyttendaele heeft heel veel kritiek gehoord over de gebruikers van de steps en eenwielers. Die bevinden zich niet noodzakelijkerwijze in de huidige openbare ruimte. Men moet niet enkel zorgen voor infrastructuur maar ook voor een sensibiliseringscampagne die gericht is op die gebruikers, met uitleg over de plaatsen waar zij mogen rijden en parkeren. Is er overigens een echte strategie voor het delen van data met alle operatoren?

De minister wijst erop dat hij bij zijn komende ontmoeting met de mobiliteitsschepenen dat punt op de agenda zal plaatsen en het zal hebben over het probleem van de fietsstallingen die geplaatst moeten worden op de gewestelijke en gemeentelijke wegen, vooral in de buurt van metrostations. De strategie waarover de heer Uyttendaele het heeft, zal niet in een uitvoeringsbesluit opgenomen worden, maar de verplichting om data te delen zal wel in het besluit staan: het aantal voertuigen voor fietsdelen op het grondgebied, het aantal voertuigen voor fietsdelen die ter beschikking gesteld worden van de gebruikers op het grondgebied, en dat allemaal *live*, dat wil zeggen op gelijk welk ogenblik. Elk trimester moeten de operatoren anonieme data aanleveren met een beschrijving van de routes die de gebruikers gevolgd hebben (op basis van uur, dag, week, maand), de plaatsen waar de voertuigen ontleend en teruggebracht worden, het aantal gebruikers enzovoort. De operatoren moeten meewerken aan een systeem van *open data*, dat het mogelijk maakt om op elk moment de gedeelde fietsen te lokaliseren op een platform dat openbaar toegankelijk is.

De heer Julien Uyttendaele preciseert dat het doel van die alternatieve middelen er wel degelijk in bestaat om de wagens te vervangen, en niet het openbaar vervoer.

De minister legt evenwel uit dat er mensen meereizen op het openbaar vervoer die maar heel kleine afstanden afleggen. Daarom moet men die gebruikers aanmoedigen om eerder gebruik te maken van dit soort zachte mobiliteit.

De heer Julien Uyttendaele wijst er, in verband met de geografische gebieden, op dat er heel wat voertuigen vastzitten aan de gewestgrenzen. Daarom is de spreker van mening dat er andere criteria bestaan dan vraag en aanbod. Veel gebruikers in de tweede kroon zouden zeker interesse hebben voor dit systeem.

De heer Bruno De Lille vindt dat het de verantwoordelijkheid van de operator zelf is om bepaalde zones te bedienen, en om dat aan zijn gebruikers te communiceren.

l'anglais. C'est pourquoi, dans l'intérêt général, on exige que les opérateurs utilisent le néerlandais et le français, en plus de l'anglais. C'est une condition d'exploitation, dans l'intérêt des Bruxellois.

M. Julien Uyttendaele a entendu les nombreuses critiques par rapport aux utilisateurs des trottinettes et des monoroues. Ceux-ci ne se retrouvent pas nécessairement dans l'espace public actuel. Il faudrait non seulement aménager les infrastructures, mais aussi mener une campagne de communication, qui vise ces utilisateurs, en leur expliquant où ils peuvent circuler, et où ils peuvent stationner. Par ailleurs, y aura-t-il une véritable stratégie de partage des données avec l'ensemble des opérateurs ?

Le ministre signale que lorsqu'il rencontrera les échevins de la mobilité, il mettra ce point à l'ordre du jour, en partant du problème des « range-vélos », que l'on doit aménager sur les voiries régionales et communales, en particulier aux abords des stations de métro. La stratégie dont parle M. Uyttendaele ne sera pas reprise dans un arrêté d'exécution, mais l'obligation de partager les données sera bien reprise dans l'arrêté : le nombre de véhicules de cyclopartage présents sur le territoire, le nombre de véhicules de cyclopartage mis à disposition des utilisateurs sur le territoire, et tout cela en *live*, c'est-à-dire à tout moment. Chaque trimestre, les opérateurs doivent fournir des données anonymisées, décrivant les itinéraires empruntés par les utilisateurs (sur base horaire, journalière, hebdomadaire, mensuelle), les lieux où les véhicules sont empruntés et déposés, le nombre d'utilisateurs, etc. Les opérateurs doivent offrir une coopération à un système *open data*, permettant de localiser à tout moment les véhicules en cyclopartage sur une plateforme partagée publiquement accessible.

M. Julien Uyttendaele précise que l'objectif de ces moyens alternatifs est bien de remplacer les voitures, pas les transports en commun.

Le ministre explique toutefois que dans les transports en commun, il y a des gens qui les empruntent pour de très petites distances. C'est la raison pour laquelle il faut encourager ces usagers-là à se diriger plutôt vers ce type de mobilité douce.

M. Julien Uyttendaele fait aussi observer, à propos des zones géographiques, qu'il y a beaucoup d'engins qui sont coincés aux frontières régionales. C'est pourquoi l'intervenant pense qu'il y a d'autres critères que l'offre et la demande. Car il est certain que beaucoup d'usagers en seconde couronne seraient intéressés par ce système.

M. Bruno De Lille estime qu'il s'agit de la responsabilité de l'opérateur lui-même de desservir telle ou telle zone, et de le communiquer à ses utilisateurs. Si on remarque

Wanneer op bepaalde plaatsen te weinig deelfietsen zijn, moet de operator zelf de inspanning doen om het aanbod in overeenstemming te brengen met de vraag. Ook kan aan de operatoren worden gevraagd om zelf te zorgen voor infrastructuur en fietsenstallingen. Het zou immers niet normaal zijn dat de publieke fietsenstallingen vol zouden zitten met deelfietsen van een privéfirma. Waar kunnen gebruikers met klachten terecht? Misschien kan het platform *Fix My Street* daarvoor worden gebruikt?

De minister neemt akte van de suggestie en zal er rekening mee houden.

De heer Bruno De Lille wil de minister niet vragen om elektrische scooters te verbieden, maar wel om ze niet te promoten. Als voorwaarde voor het verkrijgen van de vergunning (artikel 4, § 1) wordt met name de naleving van de sociale en fiscale wetgeving vastgelegd: hoe zal dat worden gecontroleerd? Veel van die operatoren werken immers met onderaannemers, vaak schijnzelfstandigen die « per stuk » worden betaald, waardoor een dergelijke controle van de sociale en fiscale wetgeving moeilijk is.

De minister antwoordt dat het de verantwoordelijkheid van de federale overheid is om de naleving van de sociale en fiscale wetgeving te controleren. Bij problemen kan de gewestelijke overheid de vergunning intrekken. Maar het is niet aan het Gewest om de controles te organiseren.

Mevrouw Cieltje Van Achter is niet overtuigd van het antwoord van de minister op haar amendement nr. 2. Indien het opschrift van de ordonnantie wordt gewijzigd door de goedkeuring van amendement nr. 1, zal de tekst zelf niet meer in overeenstemming zijn, wat een nog erger resultaat zal opleveren. De terminologie in artikel 2 moet dus worden gewijzigd. Indien dit amendement wordt verworpen, zal haar fractie het opnieuw indienen in de plenaire vergadering. Van de uitleg over het gebruik van de talen is de volksvertegenwoordigster evenmin overtuigd.

De heer Marc Loewenstein komt terug op amendement nr. 1 betreffende het opschrift. De bedoeling van dit amendement is een ruimer begrip dan « fietsdelen » te hebben. De indieners zijn niet tegen een wijziging van de formulering, maar er dient verwarring in de wetgeving te worden vermeden met betrekking tot termen die reeds in andere wetgevingen worden gebruikt.

qu'à certains endroits il y a une pénurie d'engins en cyclopartage, c'est à l'opérateur lui-même de fournir l'effort et de faire correspondre l'offre à la demande. Au niveau de l'infrastructure et des « range-vélos », il semble également qu'on pourrait demander aux opérateurs d'en fournir eux-mêmes. Car il ne serait pas normal que les range-vélos publics soient encombrés de vélos en cyclopartage d'une firme privée. En ce qui concerne les plaintes, où pourront s'adresser les usagers qui voudraient déposer une plainte? On pourrait peut-être utiliser la plate-forme *Fix my street*?

Le ministre prend acte de la suggestion et en tiendra compte.

M. Bruno De Lille n'a pas l'intention de demander au ministre d'interdire les scooters électriques, mais de ne pas les promouvoir. Quant aux conditions d'obtention pour la licence (article 4 § 1^{er}), il est prévu notamment le respect de la législation sociale et fiscale: comment cela sera-t-il contrôlé? En effet, beaucoup de ces opérateurs travaillent avec des sous-traitants, qui sont souvent des faux indépendants payés à la pièce, ce qui rend difficile un tel contrôle de la législation sociale et fiscale.

Le ministre répond que c'est la responsabilité de l'autorité fédérale de contrôler le respect de la législation sociale et fiscale. En cas de problème, l'autorité régionale peut retirer la licence. Mais ce n'est pas à la Région d'organiser les contrôles.

Mme Cieltje Van Achter n'est pas convaincue par la réponse du ministre concernant son amendement n° 2. Si on modifie l'intitulé de l'ordonnance par le vote de l'amendement n° 1, le texte même ne sera plus en adéquation, ce qui sera encore pire comme résultat. Il est donc nécessaire de modifier la terminologie utilisée à l'article 2. Si cet amendement est rejeté, son groupe le redéposera en séance plénière. Quant à l'explication sur l'emploi des langues, la députée n'est pas convaincue non plus.

M. Marc Loewenstein revient sur l'amendement n° 1 concernant l'intitulé. L'objectif de cet amendement est d'avoir un concept qui soit plus large que celui de « cyclopartage ». Les signataires ne sont pas opposés à ce que l'on adapte la formulation, mais il faut éviter une confusion légistique par rapport à des termes qui sont déjà utilisés dans d'autres législations.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Opschrift

De voorzitter legt amendement nr. 1, ondertekend door de heren Marc Loewenstein, Julien Uyttendaele, mevrouw Carla Dejonghe en de heer Paul Delva, ter discussie voor.

De heer Willem Draps sluit zich aan bij amendement nr. 1, maar wat hem stoort, is het gebruik van het woord « alternatieve » : ten opzichte van wat ?

De heer Marc Loewenstein legt uit dat men in het begin aarzelde tussen het woord « alternatieve » en het woord « lichte ». Van die laatste betekenis werd afgezien. Het opschrift van de ordonnantie zou de bespreking niet mogen blokkeren. Het woord « fietsdelen » verwijst naar het verkeersreglement. Natuurlijk zijn er verschillende soorten rijwielen. Quads kunnen ook worden beschouwd als rijwielen, hoewel zij in Brussel verboden zijn.

De heer Willem Draps vindt dat amendement nr. 1 gesubamendeerd moet worden, om het echt zeer nauwkeurig te maken.

Na een heftige gedachtewisseling worden de commissieleden het eens over een mondeling subamendement op amendement nr. 1. Het opschrift van het ontwerp van ordonnantie zou als volgt luiden : « ontwerp van ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto », en in het Frans « projet d'ordonnance relative à l'utilisation de modes de transports partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile ».

De commissieleden stemmen in met dit mondelinge subamendement op amendement nr. 1. Andere leden wensen het aldus gesubamendeerde amendement mede te ondertekenen.

Stemming

Amendement nr. 1, aldus mondeling gesubamendeerd, en tot wijziging van het opschrift van het ontwerp van ordonnantie, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Bijgevolg verklaart mevrouw Cielte Van Achter dat zij het eerste deel van haar amendement nr. 2, betreffende het opschrift, zal intrekken, maar het tweede deel betreffende artikel 2 zal behouden.

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

III. Discussion des articles et votes

Intitulé

La présidente soumet à la discussion l'amendement n° 1, signé par MM. Marc Loewenstein, Julien Uyttendaele, Mme Carla Dejonghe et M. Paul Delva.

M. Willem Draps se rallie à l'amendement n° 1, mais ce qui le dérange, c'est l'utilisation du mot « alternatifs » : par rapport à quoi ?

M. Marc Loewenstein explique qu'au départ, on hésitait entre le mot « alternatifs » et le mot « légers ». Cette dernière acception a été abandonnée. Il ne faudrait pas que l'intitulé de l'ordonnance ne bloque la discussion. Le mot « cyclopartage » fait référence au Code de la route. Bien sûr il y a différentes sortes de cycles. Le quad peut être aussi considéré comme un cycle, pourtant il est interdit à Bruxelles.

M. Willem Draps estime qu'il faut sous-amender l'amendement n° 1 afin qu'il puisse être véritablement très précis.

Après un vif échange de vues, les membres de la commission se mettent d'accord sur un sous-amendement oral à l'amendement n° 1. L'intitulé du projet d'ordonnance serait libellé comme suit : « projet d'ordonnance relative à l'utilisation de modes de transports partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile », et en néerlandais « Ontwerp van ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto ».

Les membres de la commission marquent leur assentiment sur ce sous-amendement oral à l'amendement n° 1. D'autres membres souhaitent cosigner l'amendement ainsi sous-amendé.

Vote

L'amendement n° 1, tel que sous-amendé oralement, et modifiant l'intitulé du projet d'ordonnance, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

En conséquence, Mme Cielte Van Achter déclare retirer la première partie de son amendement n° 2, relative à l'intitulé, tout en maintenant la deuxième partie relative à l'article 2.

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2

Mevrouw Cieltje Van Achter verklaart dat zij het tweede deel van amendement nr. 2 behoudt, dat ertoe strekt de terminologie van artikel 2 te vervangen, overeenkomstig wat zij tijdens de algemene bespreking heeft uitgelegd.

De heer Willem Draps merkt op dat in de Franse tekst, in het 2^o, derde streepje, wordt gesproken over « moto » : de correcte term is « motocyclette ». De commissieleden stemmen in met die technische verbetering.

Stemmingen

Amendement nr. 2 wordt verworpen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2, aldus technisch verbeterd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikelen 3 tot 5

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 3 tot 5 worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 6

Mevrouw Cieltje Van Achter verantwoordt haar amendement nr. 3, dat ertoe strekt de operator te verplichten zijn deelsysteem open te stellen voor de MaaS-applicaties, zonder een exclusiviteit te mogen vastleggen met een platform. De minister had aangegeven dat dit zou worden opgenomen in het uitvoeringsbesluit, maar de spreekster wenst dat deze bepaling in de ordonnantie komt.

De heer Bruno De Lille steunt het amendement. Als de minister heeft gezegd dat het in het besluit zou komen, zou het duidelijker zijn om het in de ordonnantie te zetten.

Stemmingen

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Artikel 6 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 2 onthoudingen.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 2

Mme Cieltje Van Achter déclare maintenir la deuxième partie de l'amendement n° 2 qui consiste à remplacer la terminologie à l'article 2, conformément à ce qu'elle a expliqué au cours de la discussion générale.

M. Willem Draps signale que dans le texte, au 2^o, 3^e tiret, on parle de « moto » : le terme correct est le celui de « motocyclette ». Les membres de la commission marquent leur assentiment sur cette correction technique.

Votes

L'amendement n° 2 est rejeté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article 2, tel que corrigé techniquement, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Articles 3 à 5

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 3 à 5 sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 6

Mme Cieltje Van Achter justifie son amendement n° 3, qui consiste à obliger l'opérateur à ouvrir son système de partage aux applications MaaS, sans pouvoir fixer une exclusivité avec une plateforme. Le ministre avait signalé que ce serait repris dans l'arrêté d'application, mais l'oratrice souhaite que cette disposition figure dans l'ordonnance.

M. Bruno De Lille soutient l'amendement. Si le ministre a dit que ce serait dans l'arrêté, il serait plus clair de le mettre dans l'ordonnance.

Votes

L'amendement n° 3 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 6 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

Artikelen 7 tot 12

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 7 tot 12 worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd en technisch verbeterd, wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,

Jamal IKAZBAN

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

Articles 7 à 12

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 7 à 12 sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé et corrigé techniquement, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,

Jamal IKAZBAN

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

V. Tekst aangenomen door de commissie

Ontwerp van ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

HOOFDSTUK I Algemeen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « Wegcode » : koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;
- 2° « Fietsdeelvoertuig » :
 - een rijwiel in de zin van artikel 2.15.1 van de Wegcode ;
 - een bromfiets, zijnde een tweewielige bromfiets in de zin van artikel 2.17 van de Wegcode ;
 - een motorfiets, zijnde een tweewielig motorvoertuig in de zin van artikel 2.18 van de Wegcode, zonder zijspanwagen ;
 - alle andere voertuigen gedefinieerd in de artikelen 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 en 2.20 van de Wegcode ;
- 3° « Fietsdelen » : dienst waarbij fietsdeelvoertuigen ter beschikking worden gesteld van meerdere gebruikers voor occasionele verplaatsingen, waarbij het fietsdeelvoertuig na elk gebruik wordt gestald voor een andere gebruiker ;
- 4° « Operator » : verstrekker van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ;
- 5° « Voorbehouden stalling » : een fysieke inrichting in de openbare ruimte voor het stallen van fietsdeelvoertuigen die enkel bestemd is voor fietsdeelvoertuigen van een of meerdere specifieke operatoren ;
- 6° « Vrije vloot fietsdelen » : vorm van fietsdelen waarbij fietsdeelvoertuigen onder meer op de openbare weg ter beschikking worden gesteld van de gebruikers, en het starten en beëindigen van de verhuurperiode van het fietsdeelvoertuig niet enkel zijn toegelaten in voorbehouden stallingen ;
- 7° « Vergunning voor vrije vloot fietsdelen » : vergunning in de zin van artikel 3 die aan operatoren de toestemming geeft om een dienst van vrije vloot fietsdelen te verstrekken ;

V. Texte adopté par la commission

Projet d'ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile

CHAPITRE I^{ER} Généralités

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° « Code de la route » : arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;
- 2° « Véhicule de cyclopartage » :
 - un cycle au sens de l'article 2.15.1 du Code de la route ;
 - un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la route ;
 - une motocyclette, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la route, sans side-car ;
 - tous les autres véhicules définis aux articles 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 et 2.20 du Code de la route ;
- 3° « Cyclopartage » : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels, où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur ;
- 4° « Opérateur » : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre ;
- 5° « Parkings réservés » : un aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage, uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un ou plusieurs opérateurs spécifiques donnés ;
- 6° « Cyclopartage en flotte libre » : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique, et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés ;
- 7° « Licence pour cyclopartage en flotte libre » : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre ;

8° « Regering » : de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

HOOFDSTUK II

De vergunning voor vrije vloot fietsdelen

Artikel 3

§ 1. Geen enkele operator mag zonder vergunning een dienst van vrije vloot fietsdelen organiseren op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. De Regering legt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen vast.

§ 3. Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen niet uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuילend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat.

Artikel 4

§ 1. De Regering legt de voorwaarden vast voor het verkrijgen van een vergunning voor vrije vloot fietsdelen. Deze voorwaarden hebben betrekking op :

- het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte ;
- de verkeersveiligheid ;
- de volksgezondheid en het milieu ;
- het respect voor de sociale en fiscale wetgeving ;
- de bescherming van de privacy van de gebruikers, met name het gebruik van hun persoonlijke gegevens door de operatoren ;
- het verwerven van kennis omtrent de mobiliteitsimpact van fietsdelen ;
- en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen.

Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten fietsdeelvoertuigen.

§ 2. Een operator kan enkel een vergunning voor vrije vloot fietsdelen verkrijgen indien deze zijn diensten minstens in het Nederlands, het Frans en het Engels aanbiedt.

§ 3. De Regering kan een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen vastleggen.

8° « Gouvernement » : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

CHAPITRE II

La licence pour cyclopartage en flotte libre

Article 3

§ 1^{er}. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction et l'examen des demandes de licence.

§ 3. Les véhicules de cyclopartage mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre ne peuvent pas être équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines.

Article 4

§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe les conditions d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre. Ces conditions portent sur :

- la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public ;
- la sécurité routière ;
- la santé publique et l'environnement ;
- le respect de la réglementation sociale et fiscale ;
- la protection de la vie privée des utilisateurs, à savoir l'usage de leurs données personnelles par les opérateurs ;
- l'acquisition de connaissances sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité ;
- et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différents types de cycles partagés.

§ 2. Un opérateur ne peut obtenir une licence pour cyclopartage en flotte libre que si celui-ci propose ses services au minimum en français, en néerlandais et en anglais.

§ 3. Le Gouvernement peut fixer le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre.

Artikel 5

De duur van een vergunning bedraagt drie jaar. De vergunning kan een onbeperkt aantal keer hernieuwd worden voor eenzelfde duurtijd.

Artikel 6

§ 1. De exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen worden door de Regering vastgelegd. De Regering kan een onderscheid maken tussen de verschillende categorieën fietsdeelloertuigen. Hierbij worden ten minste volgende beginselen toegepast :

- 1° fietsdeelloertuigen die in het kader van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen enkel gestald worden overeenkomstig de Wegcode en de ter zake geldende gewestelijke regelgeving ;
- 2° fietsdeelloertuigen mogen niet gestald worden in zones die noodzakelijk zijn om in te stappen of af te stappen uit het openbaar vervoer ;
- 3° de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, zones vastleggen waarin het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelloertuigen te stallen. Deze zones worden aan de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen ;
- 4° fietsdeelloertuigen die ter beschikking gesteld worden door de operatoren mogen niet beschadigd zijn en dienen op elk ogenblik te voldoen aan de technische voorschriften ;
- 5° de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, een maximale concentratie van fietsdeelloertuigen op een bepaalde oppervlakte vastleggen. De maximale concentratie kan betrekking hebben op de fietsdeelloertuigen van elke individuele operator of van alle operatoren samen ;
- 6° de Regering kan een minimale rotatiegraad opleggen voor de fietsdeelloertuigen.

De Regering kan overeenkomstig het 3° en het 5° tijdelijke zones vastleggen voor een duurtijd van maximum 3 maanden en licht elke betrokken gemeente daarover in.

§ 2. De operatoren treden preventief op teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen te garanderen. Bij schending van een van de exploitatievoorwaarden, dient de operator de onregelmatige situatie binnen de 24 uur vanaf de kennisgeving door de bevoegde diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hiervan te regulariseren.

Article 5

La durée d'une licence est de trois ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

Article 6

§ 1^{er}. Les conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre sont fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage. En outre, les principes suivants sont au moins appliqués :

- 1° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre, peuvent uniquement être entreposés conformément au Code de la route et aux réglementations régionales en vigueur ;
- 2° les véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être entreposés dans des zones nécessaires à la montée et à la descente des transports publics ;
- 3° le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer des zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Ces zones sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de cyclopartage en flotte libre ;
- 4° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par les opérateurs ne peuvent pas être endommagés et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques ;
- 5° le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer une concentration maximale de véhicules de cyclopartage sur une superficie donnée. La concentration maximale peut porter sur les véhicules de cyclopartage de chaque opérateur individuel ou de tous les opérateurs ensemble ;
- 6° le Gouvernement peut imposer un taux de rotation minimum pour les véhicules de cyclopartage.

Le Gouvernement peut fixer, conformément aux 3° et 5°, des zones temporaires pour une durée de maximum 3 mois et en informe chaque commune concernée.

§ 2. Les opérateurs agissent de manière préventive afin de garantir le respect des conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'opérateur est tenu de régulariser la situation irrégulière dans les 24 heures qui suivent la notification par les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 3. Bij schending van een van de exploitatievoorwaarden, kunnen de fietsdeelvoertuigen van de openbare weg worden verwijderd na het verstrijken van de in § 2 vermelde termijn.

§ 4. Voor de verwijdering overeenkomstig § 3, wordt een forfaitaire retributie geheven ten laste van de operator die de fietsdeelvoertuigen ter beschikking stelt. De Regering bepaalt het bedrag binnen een vork van 20 en 400 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.

HOOFDSTUK III Retributie

Artikel 7

§ 1. De Regering kan per fietsdeelvoertuig dat gebruikt wordt voor vrije vloot fietsdelen een retributie opleggen voor het gebruik van het openbaar domein.

§ 2. De Regering bepaalt in voorkomend geval de omvang van de retributie binnen een vork van 1 en 25 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.

HOOFDSTUK IV Inbreuken en straffen

Artikel 8

§ 1. Indien een dienst voor vrije vloot fietsdelen wordt georganiseerd zonder geldige vergunning, gaat de hiertoe door de Regering gemachtigde ambtenaar, in afwachting van een vonnis, over tot de voorlopige inbeslagname van de fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 2. Onverminderd de eventuele schadevergoedingen, wordengestraft met een geldboete van 50 tot 25.000 euro, of met een van deze straffen alleen, diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning.

§ 3. De rechter zal de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 4. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bedoeld in dit artikel.

§ 3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, les véhicules de cyclopartage peuvent être enlevés de la voie publique à l'expiration du délai mentionné au § 2.

§ 4. Pour l'enlèvement, conformément au § 3, une redevance forfaitaire sera perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition. Le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 400 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage.

CHAPITRE III Redevance

Article 7

§ 1^{er}. Le Gouvernement peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance pour l'utilisation du domaine public.

§ 2. Le Gouvernement fixe, le cas échéant, l'ampleur de la redevance dans une fourchette située entre 1 et 25 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.

CHAPITRE IV Infractions et sanctions

Article 8

§ 1^{er}. Si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, le fonctionnaire désigné en la matière procède, dans l'attente d'un jugement, à une saisie temporaire des véhicules de cyclopartage mis à disposition par un opérateur dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 2. Sans préjudice d'éventuelles indemnités, sont punis d'une amende de 50 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 3. Le juge ordonnera la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 4. Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans le présent article.

§ 5. De Procureur des Konings beschikt over een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de dag van ontvangst van het origineel proces-verbaal, om de ter zake door de Regering aangeduide ambtenaar in te lichten dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, vervolging werd ingesteld, dan wel dat hij oordeelt het dossier te moeten seponeren bij gebrek aan toereikende bewijzen. Deze mededeling doet de mogelijkheid vervallen voor deze ambtenaar om een administratieve geldboete op te leggen.

Na het verstrijken van de in het eerste lid genoemde termijn, kan de door de Regering aangewezen ambtenaar een administratieve boete opleggen gaande tot 12.500 euro aan diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning. Deze ambtenaar kan tevens de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van een administratieve boete.

Artikel 9

§ 1. Bij niet-naleving van een van de bepalingen van hoofdstuk II of III door een operator die over een vergunning beschikt, wordt dit ter kennis gebracht aan de betrokken operator.

Er wordt aan de operator een termijn opgelegd waarbinnen hij zijn situatie dient te regulariseren. Deze termijn bedraagt minimaal een week en maximaal zes maanden vanaf de kennisgeving.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de voorziene termijn wordt geregulariseerd, kan de vergunning worden geschorst, nadat de operator vooraf werd gehoord.

Zodra de operator de situatie regulariseert, wordt de schorsing van de vergunning opgeheven.

§ 3. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de vergunning is geregulariseerd, kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator vooraf werd gehoord.

§ 4. De Regering bepaalt de modaliteiten van de schorsing- en intrekkingprocedure.

Artikel 10

Onverminderd artikel 8, kunnen administratieve boetes worden opgelegd aan de operatoren door de ambtenaren die ter zake door de Regering worden aangewezen, indien

§ 5. Le procureur du Roi dispose d'un délai de trente jours, à compter du jour de réception du procès-verbal original, pour informer le fonctionnaire désigné en la matière par le Gouvernement qu'une information ou instruction judiciaire a été lancée, que des poursuites ont été engagées, ou qu'il décide de classer le dossier sans suite à défaut de preuves suffisantes. Cette communication met fin à la possibilité pour ce fonctionnaire d'infliger une amende administrative.

À l'expiration du délai cité à l'alinéa 1^{er}, le fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative allant jusqu'à 12.500 euros à ceux qui organisent un service de cyclopartage sans licence. Ce fonctionnaire peut également ordonner la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger une amende administrative.

Article 9

§ 1^{er}. En cas de non-respect de l'une des dispositions du chapitre II ou III, par un opérateur disposant d'une licence, l'opérateur concerné en est informé.

Un délai est imposé à l'opérateur dans lequel celui-ci est tenu de régulariser la situation. Ce délai s'élève à minimum une semaine et maximum six mois à partir de la notification.

§ 2. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai prévu, la licence peut être suspendue, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

Dès que l'opérateur régularise la situation, la suspension de la licence est levée.

§ 3. Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois qui suivent la suspension de la licence, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

§ 4. Le Gouvernement définit les modalités de la procédure de suspension et de retrait.

Article 10

Sans préjudice de l'article 8, des amendes administratives peuvent être infligées aux opérateurs par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement, si

de operator de niet-naleving van een van de bepalingen van hoofdstukken II en III niet binnen de in artikel 9 bepaalde termijn regulariseert.

De Regering stelt het bedrag van de administratieve boetes vast die opgelegd kunnen worden door de in het eerste lid bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen binnen een vork van 25 tot 2.500 euro.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van administratieve boetes.

Artikel 11

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Regering de hoedanigheid van beambte of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beampten van het Gewest die zij aanstelt voor het opzoeken en het vaststellen bij proces-verbaal van overtredingen tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen van de vergunningen die krachtens deze ordonnantie afgegeven worden.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beampten zijn eveneens gemachtigd om de feiten te constateren en om proces-verbaal op te maken en om alle noodzakelijke maatregelen te nemen wanneer een fietsdeelvoertuig zonder vergunning ter beschikking wordt gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beampten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen tien dagen na vaststelling van de overtreding naar de operator gestuurd.

HOOFDSTUK V Slotbepaling

Artikel 12

De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, die ten laatste in werking treedt op 1 februari 2019.

l'opérateur ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions des chapitres II et III dans le délai fixé à l'article 9.

Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1^{er} concernant les infractions administratives constatées, dans une fourchette de 25 à 2.500 euros.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger des amendes administratives.

Article 11

Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qu'il désigne pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions à la présente ordonnance, aux arrêtés d'exécution ou aux conditions des licences délivrées en vertu de celle-ci.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont également habilités pour constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule de cyclopartage sans licence est mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux. Une copie des procès-verbaux est adressée à l'opérateur, dans les dix jours de la constatation des infractions.

CHAPITRE V Disposition finale

Article 12

Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, laquelle entre en vigueur au plus tard le 1^{er} février 2019.

VI. Amendementen

Nr. 1 (van de heren Marc LOEWENSTEIN, Julien UYTENDAELE, André du BUS de WARNAFFE, Paul DELVA, mevrouw Carla DEJONGHE, de heer Bruno DE LILLE, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Cieltje VAN ACHTER en de heer Wiilem DRAPS)

Opschrift

In het opschrift, de woorden « vrije vloot fietsdelen » te vervangen door de woorden « het gebruik van vrije vloot alternatieve vervoersmodi ».

VERANTWOORDING

Het woord « fietsdelen » is te beperkend omdat het dan alleen lijkt te gaan over fietsen. Uit de ordonnantie blijkt evenwel dat het ook gaat over andere categorieën van voertuigen.

Wij vinden dat het opschrift van de ordonnantie ruimer moet zijn en dat het ontwerp alle andere vervoermiddelen dan de auto moet omvatten.

Nr. 2 (van mevrouw Cieltje VAN ACHTER)

Opschrift en artikel 2

- **Het opschrift van het voorstel van ordonnantie aan te passen naar « ontwerp van ordonnantie betreffende de deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur ».**
- **In artikel 2, eerste lid, de volgende begrippen aan te passen :**
 - **2° : het begrip « fietsdeelvoertuig » te vervangen door « deelvoertuig »**
 - **3° : het begrip « fietsdelen » te vervangen door « deelsysteem »**
 - **6° : het begrip « vrije vloot fietsdelen » te vervangen door « deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur »**
 - **7° : het begrip « vergunning voor vrije vloot fietsdelen » te vervangen door « vergunning voor eendeelsysteemzondervastestallingsinfrastructuur »**

Vervolgens het gebruik van het aangepaste begrippenkader doorheen heel de wetgevende tekst aan te passen.

VI. Amendements

N° 1 (de MM. Marc LOEWENSTEIN, Julien UYTENDAELE, André du BUS de WARNAFFE, Paul DELVA, Mme Carla DEJONGHE, M. Bruno DE LILLE, Mme Céline DELFORGE, Mme Cieltje VAN ACHTER et M. Willem DRAPS)

Intitulé

Remplacer les mots du titre « au cyclopartage en flotte libre » par les mots : « à l'utilisation de modes de transport alternatifs en flotte libre ».

JUSTIFICATION

Le terme « cyclopartage » est trop restrictif car il ne semble s'appliquer qu'aux vélos. Ceci bien que sa définition dans le corps de l'ordonnance nous indique que d'autres catégories de véhicules sont bel et bien visées par le présent projet.

Toutefois, nous défendons l'idée, qu'à minima, le titre de l'ordonnance propose une appellation plus large et inclusive de tous les moyens de transports autres que la voiture sont inclus dans le présent projet.

N° 2 (de Mme Cieltje VAN ACHTER)

Intitulé et article 2

- **Adapter le titre de l'ordonnance en « projet d'ordonnance relative aux systèmes de partage sans infrastructure de parking fixe ».**
- **À l'article 2, alinéa 1^{er}, adapter les concepts suivants :**
 - **2° : remplacer le concept « véhicule de cyclopartage » par « véhicule de partage »**
 - **3° : remplacer le concept « cyclopartage » par « système de partage »**
 - **6° : remplacer le concept « cyclopartage en flotte libre » par « systèmes de partage sans infrastructure de parking fixe »**
 - **7° : remplacer le concept « licence pour cyclopartage en flotte libre » par « licence pour un système de partage sans infrastructure de parking fixe »**

Appliquer ensuite l'utilisation du cadre conceptuel adapté à l'ensemble du texte.

VERANTWOORDING

Deze ordonnantie regelt het onderwerpen van verschillende deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur aan een vergunning. Er wordt echter in het begrippenkader permanent verwezen naar fietsinfrastructuur en fietsdelen terwijl het kader breder gaat dan dat. De memorie van toelichting verwijst er zelfs uitdrukkelijk naar :

Verder wordt het begrip fietsdeelvoertuigen eveneens uitgebreid naar andere soorten voertuigen, zoals steps, bakfietsen, brom- en motorfietsen met twee parallelle voorwielen of Hover boards.

De facto betekent dit dat het begrip fietsdeelvoertuig en aanverwante begripsbepalingen verkeerd geïnterpreteerd kunnen worden. Met dit amendement wordt het begrippenkader in overeenstemming gebracht met de inhoud van dit voorstel tot ordonnantie en wint het gehele voorstel aan duidelijkheid.

Nr. 3 (van mevrouw Cielkje VAN ACHTER)

Artikel 6

Na artikel 6, § 1, 6° een nieuw punt toe te voegen, luidend als volgt :

« 7° de operator dient het deelsysteem open te stellen voor MAAS (Mobility as a Service)-applicaties, waarbij geen exclusiviteit kan worden vastgelegd met een platform. ».

VERANTWOORDING

Volgende beginsel wordt toegevoegd om eerlijke concurrentie te bevorderen en de vorming van een monopolie op de Brusselse markt tegen te gaan. De operator van een deelsysteem kan geen exclusiviteit afsluiten met een bepaalde MAAS-applicatie (Whim, Olympus,...) en zo de andere spelers op deze markt buitenspel zetten. Op deze manier wordt de gebruiker optimaal gefaciliteerd in zijn/haar zoektocht naar het passende deelsysteem.

JUSTIFICATION

La présente ordonnance soumet différents systèmes de partage sans infrastructure de parking fixe à une licence. Le cadre conceptuel fait toutefois constamment référence à l'infrastructure cyclable et au cyclopartage alors que le cadre est plus large. L'exposé des motifs y fait même expressément référence :

Par ailleurs, la notion de véhicules de cyclopartage est également étendue aux autres types de véhicules, comme les trottinettes, les triporteurs, les cyclomoteurs et les motos équipés de deux roues parallèles ou les hoverboards.

De facto, cela signifie que la notion de véhicule de cyclopartage et d'autres définitions similaires risquent d'être mal interprétées. Le présent amendement met le cadre conceptuel en conformité avec le contenu de la présente proposition d'ordonnance et l'ensemble de la proposition gagne dès lors en clarté.

N° 3 (de Mme Cielkje VAN ACHTER)

Article 6

À l'article 6, § 1^{er}, ajouter un nouveau point 7°, rédigé comme suit :

« 7° l'opérateur est tenu d'ouvrir le système de partage aux applications MaaS (Mobility as a Service), sans pouvoir fixer une exclusivité avec une plateforme. ».

JUSTIFICATION

Ce principe est ajouté afin de favoriser la concurrence loyale et de lutter contre la formation d'un monopole sur le marché bruxellois. L'opérateur de système de partage ne peut pas accorder d'exclusivité à une application MaaS déterminée (Whim, Olympus,...) et mettre ainsi hors-jeu les autres acteurs de ce marché. De la sorte, on apporte à l'utilisateur une aide optimale dans la recherche du système de partage qui lui convient.