

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 632
van **MARINO KEULEN**
datum: 1 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Zelfrijdende shuttlebusjes in steden - Haalbaarheidsstudie (3)

In het recente verleden heb ik al twee schriftelijke vragen ingediend over de haalbaarheidsstudie van BUUR (bureau voor urbanisme) over zelfrijdende shuttlebusjes in steden (nr. 43 van 18 oktober 2018 en nr. 269 van 10 december 2018).

De haalbaarheidsstudie zelf zou in het voorjaar van 2019 beëindigd worden. Nadien zal één openbare aanbesteding opgestart worden voor alle projecten, evenwel zonder gunningsverplichting, zodat men de vrijheid heeft om eventuele proefprojecten te gunnen aan één constructeur.

1. Wanneer wordt de haalbaarheidsstudie van BUUR precies opgeleverd? Wat zijn de precieze redenen voor de vertraging van het beëindigen van de studie? Indien de studie reeds opgeleverd is, wat zijn de conclusies hiervan?
2. Welke elementen zullen worden opgenomen in de openbare aanbesteding? Zullen deze enkel technisch van aard zijn of ook dieper ingaan op de commerciële waarde?

ANTWOORD

op vraag nr. 632 van 1 maart 2019

van **MARINO KEULEN**

1. De studie zoals uitgevoerd door het studiebureau BUUR ontvangt nu nog input van de opdrachtgevers en kan na verwerking van deze input opgeleverd worden. Normaliter, afhankelijk van de input en nodige verwerkingstijd, kan dit dus, zoals voorzien, nog steeds in voorjaar 2019. De belangrijkste oorzaken waarom meer tijd gebruikt werd dan initieel bij opstart van de opdracht voorzien, is enerzijds het feit dat meer trajecten bestudeerd werden en anderzijds dat de opdracht ook complexer bleek dan initieel ingeschat.
De huidige studies zijn slechts voorbereidende documenten en focussen voornamelijk op het infrastructurele deelaspect. Belangrijk is dat deze studies geen definitieve conclusies kunnen geven omtrent de haalbaarheid of randvoorwaarden van shuttle projecten in deze steden. Een volledig definitief beeld omtrent de technische en financiële haalbaarheid kan pas gegeven worden als de onderhandelingen met technologieleveranciers afgerond zijn zoals gepland in de te doorlopen openbare aanbestedingsprocedure.
2. De aanbesteding zal de vorm aannemen van een onderhandelingsprocedure en zal in grote lijnen gelijkaardig zijn aan de aanbesteding die doorlopen werd voor het pilootproject op de luchthaven van Zaventem. Er wordt een raamcontract zonder afnameverplichting gecreëerd met daarin verschillende deelopdrachten waaronder een pilootfase – implementatie van trajecten – eventuele uitbreidingen – onderhoud en ondersteuning. Aan de constructeurs wordt gevraagd om technische antwoorden te bieden op de gestelde uitdagingen. Er wordt eveneens gevraagd om hieraan commerciële voorwaarden te koppelen. De Lijn en de betrokken steden zullen dan beslissen om dit project al dan niet te gunnen aan een constructeur.