

Hoorzitting basisbereikbaarheid – standpunten Autodelen.net

Context

In april 2019 werd het decreet basisbereikbaarheid door het Vlaams Parlement goedgekeurd. Dit decreet gaat uit van een overstap van een aanbod- naar vraaggericht openbaar vervoer. Auto- en fietsdelen zullen een belangrijk onderdeel vormen van de onderste vervoerslaag, het Vervoer op Maat (VoM). Die systemen moeten beschikbaar zijn via de mobiliteitscentrale aan Hoppinpunten.

Het aanbod aan deelmobiliteit vertrekt daarbij niet van 0. Eind 2020 telde Vlaanderen 8.079 deelfietsen en 2.487 deelauto's. Op basis van eerdere schriftelijke parlementaire vragen en onze eigen gegevens zou het aantal extra deelauto's binnen het VoM tussen de 180 en 205 bedragen. Voor deelfietsen zou het gaan om 1.000 à 2.000 extra fietsen. Basisbereikbaarheid heeft dus een impact op deelmobiliteit in Vlaanderen en biedt in die zin opportuniteiten. Toch brengt de uitvoering van het decreet ook heel wat aandachtspunten met zich mee. Deze aandachtspunten vatten we hieronder samen in acht concrete standpunten.

Standpunt 1: In verband met de uitrol van deelmobiliteit als onderdeel van vervoer op maat

Het decreet basisbereikbaarheid vertrekt vanuit een sterke netwerklogica van waaruit deelmobiliteit als voor- en natransport kan dienen van het trein-, kern- of aanvullend net. Het is echter belangrijk om combimobiliteit te interpreteren zoals omschreven in de memorie van toelichting van het decreet (pagina 28 §8), namelijk als multimodaal reisgedrag in tijd en ruimte. Combimobiliteit kan dus zowel geschakelde mobiliteit omvatten (bv. combinatie trein+deelfiets) als de keuze tussen verschillende vervoersmiddelen voor een unimodale verplaatsing. Het is bij deze ook belangrijk om auto- en fietsdelen als twee verschillende vormen te aanzien.

Autodelen

In het kader van combimobiliteit is het van belang om te weten dat deelwagens op dit moment in hoofdzaak voor unimodale trips worden gebruikt door mensen zonder 1ste of 2de wagen of in het kader van dienstverplaatsingen. Zo worden deelwagens gebruikt om boodschappen te doen, familie of vrienden te bezoeken in regio's die slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of voor plaatsbezoeken i.h.k.v. werkverplaatsingen. In een minderheid van de gevallen wordt een deelwagen gebruikt als natransport op het openbaar vervoer. Zo geeft 38% van de Cambio-gebruikers, de aanbieder met het grootste aantal voertuigen aan OV-knooppunten, aan dat ze af en toe een deelwagen gebruiken in combinatie met trein of bus. Qua doelgroep voor autodelen zijn vaste klanten uit de stad/gemeente belangrijker dan passanten die een deelwagen gebruiken als natransport. Autodelen wordt eveneens zo goed als niet ingezet als first-mile oplossing en kan dus zelden gebruikt worden als voortraject voor een busverbinding.

Deelwagens worden dus vooral gebruikt door mensen uit de buurt van het deelwagepunt en minder voor woon-werk verplaatsingen. In het kader van het VoM is het dus van belang om **rekening te houden met de gebruikerslogica van autodelen** en niet louter in te zetten op de first of last mile. Indien dit wel wordt gedaan zal een groot deel van het potentieel onderbenut blijven, wat een impact zal hebben op het succes van deelwagens binnen het VoM.

Fietsdelen

Daar waar deelwagens minder in combinatie met het OV worden gebruikt, ligt dit bij deelfietsen anders. Deelfietsen op netwerkniveau worden in hoofdzaak gebruikt door OV-gebruikers. Zo geeft 93% van de BlueBike gebruikers, het deelfietsstelsel met het meeste aantal deelfietsen aan Belgische stations, aan dat ze een deelfiets gebruiken in combinatie met trein of bus. Bij deelfietsen speelt dus absoluut de netwerklogica en hier wordt bij de contractering van het VoM best ook rekening mee gehouden.

Anderzijds zien we in Vlaanderen ook deelfietsstelsels die meer op de nabijheidslogica focussen (net als autodelen). Het betreft veelal back to many of free floating systemen in steden of buitenmaatse deelfietsstelsels. Deze maken an sich geen deel uit van het Vervoer op Maat maar moeten ook kunnen worden meegenomen binnen de mobiliteitscentrale (zie verder).

Standpunt 2: In verband met de tarieven voor auto- en fietsdelen

Tarieven voor VoM worden decretaal door de vervoerregio vastgelegd. We pleiten er echter voor om te werken met de conforme markttarieven die elke aanbieder zelf hanteert. Er zijn verschillende manieren voor een overheid om financiering te voorzien, en dat hoeft zeker niet per rit te zijn. Een alternatief is bijvoorbeeld het systeem van afnamegarantie die voor operatoren een zekere bron van inkomsten betekent om actief te zijn in één of meerdere vervoerregio's.¹

Verder moet er rekening gehouden worden met volgende standpunten:

- **De prijs per rit voor de eindklant wordt bepaald door de aanbieder.** Er is daarbij ruimte voor eventuele afwijkende tarifiering (bv. een sociaal tarief)
- **Minimaal dezelfde prijs voor dezelfde dienstverlening:** de prijs voor een reservatie via het eigen platform of via de mobiliteitscentrale is minimaal dezelfde.
- VoM-deelsystemen mogen **geenszins marktversturend** werken t.o.v. het regulier aanbod van deelauto's of -fietsen in een vervoerregio (indien deze systemen aan gangbare markttarieven opereren). In die zin mag het VoM geen monopoliepositie creëren, noch op Vlaams noch op vervoerregionaal niveau.

Standpunt 3: In verband met de relatie deelmobiliteit en openbaar vervoer

Met de goedkeuring van het decreet basisbereikbaarheid wordt deelmobiliteit aanzien als openbaar vervoer (zie SV 895 2020-2021). Zowel auto- als fietsdelen zijn **evenwel geen openbaar vervoer** in de strikt juridische zin van het woord, maar werken aanvullend op het openbaar vervoer en zijn een essentiële schakel in duurzame combimobiliteit. Deelsystemen zijn in die zin geen vervanging van een buslijn.

¹ Momenteel is het vaak moeilijk voor aanbieders van auto- en fietsdelen om een economisch rendabel aanbod te creëren in minder verstedelijkte gebieden of in commercieel minder interessante stadswijken. Indien een auto- of fietsdeelsysteem de minimale drempel om rendabel te zijn niet behaalt, dan biedt een (degressieve) afnamegarantie soelaas om tot een rendabel businessmodel te evolueren.

Standpunt 4: In verband met de integratie in de mobiliteitscentrale en level playing field

Auto- en fietsdelen vormen een essentiële schakel in MaaS-systemen en het bieden van volwaardige alternatieven voor het privébezit van voertuigen. Het moet de ambitie van de mobiliteitscentrale zijn om een zo groot mogelijk aanbod op te nemen van aanbieders die wensen te integreren. Volgende principes zijn daarbij van belang:

- De mobiliteitscentrale hanteert het principe van **non-exclusiviteit**: iedere auto- of fietsdeelaanbieder die aan een minimum van kwaliteitscriteria voldoet moet zijn of haar diensten kunnen aanbieden binnen de mobiliteitscentrale (lees Hoppin). Op die manier wordt het concept van Hoppin versterkt en is er een breder aanbod van deelauto's en -fietsen. Dit impliceert dat ook het reguliere aanbod vanaf het startmoment van de mobiliteitscentrale een plaats moet hebben binnen Hoppin. De minimale kwaliteitseisen worden bij voorkeur in samenspraak met aanbieders opgemaakt. De Vlaamse Overheid geeft daarbij voldoende middelen aan aanbieders om de technische integratie mogelijk te maken.
- Daarbij aansluitend wordt het principe van **level playing field** door de Vlaamse Overheid als essentieel kenmerk gehanteerd in alle vervoerregio's tussen het VoM-aanbod en het regulier aanbod (cfr. marktverstoring). Dat vertaalt zich in de praktijk bv. in de kwijschelding van retributie op gewestwegen voor alle deelsystemen, en niet enkel voor de VoM-systemen.
- Aanbieders van auto- en fietsdelen worden **actief betrokken** bij de verdere technische uitwerking van de mobiliteitscentrale
- Het gebruik van een VoM deelfiets of -auto moet ook **mogelijk zijn via het eigen systeem** (zie ook standpunt tarieven).
- Er moet eerst meer duidelijkheid zijn over de mobiliteitscentrale voor de Vlaamse Overheid werk maakt van VoM-deelsystemen. Een specifieke bezorgdheid daarbij is de **klantrelatie**. Het kan niet de bedoeling zijn dat de link tussen de aanbieder en de klant volledig vervangen wordt door een link met de mobiliteitscentrale. Hierover moeten duidelijke afspraken gemaakt worden, die ook meegenomen worden bij de aanbesteding voor het VoM.

Standpunt 5: In verband met de timing

De afgelopen maanden werd duidelijk dat een volledige opstart van basisbereikbaarheid, incl. deelsystemen onmogelijk is tegen januari 2022. Afhankelijk van de opstart van de selectieprocedure en de aanbesteding van de mobiliteitscentrale pleiten wij ervoor om ten **aller vroegste** tegen 2023 deelsystemen volledig operationeel te hebben binnen het VoM. Onze argumentatie daarvoor is de volgende:

- Tussen het afsluiten van contracten en het effectief operationeel zijn van deelfietsen en -auto's lopen een aantal maanden. Zeker voor fietsen lopen de levertermijnen als gevolg van een oververhitte wereldmarkt op, wat ook een effect heeft op de realisatie op het terrein. Voor deelauto's is dit probleem minder groot.
- Als tussenoplossing zou gekeken worden hoe huidige deelsystemen binnen het VoM kunnen ingekanteld worden. Er zijn evenwel nog geen concrete stappen gezet over hoe dit in de praktijk zal gebracht worden. De deelsector staat evenwel open om deze mogelijkheid, onder bepaalde en duidelijk afgesproken voorwaarden, verder te onderzoeken. Die voorwaarden kunnen niet eenzijdig opgelegd worden maar dienen steeds in samenspraak met aanbieders te worden opgemaakt.
- De fysieke realisatie van een auto- en fietsdeelsysteem i.h.k.v. VoM is één zaak, de integratie in de mobiliteitscentrale een andere. Gezien het tot op heden onduidelijk is hoe dit in de

praktijk zal verlopen, en gezien de ervaring van een aantal aanbieders hieromtrent, wordt hiervoor best voldoende tijd uitgetrokken. De integratie in een MaaS-systeem is geen werk van een aantal weken. Bovendien bevelen we absoluut aan om de selectieprocedure voor het VoM pas op te starten **éénmaal de gunning van de mobiliteitscentrale rond is**. Tot slot is het vanuit gebruikerslogica wenselijk om meteen een volwaardig MaaS-aanbod te hebben via de mobiliteitscentrale. De Vlaamse Overheid geeft daarbij voldoende middelen aan aanbieders om de technische integratie mogelijk te maken.

Standpunt 6: In verband met vraaggestuurde deelmobiliteit

Het decreet basisbereikbaarheid vertrekt vanuit een vraaggestuurd OV-model, dit in tegenstelling tot basismobiliteit dat uitging van een aanbodgestuurd model. Dit vertaalt zich in vervoerregio's in het kern- en aanvullend net. Voor het VoM, en zeker ook voor deelmobiliteit, merken we echter dat op dit moment sterk wordt vertrokken vanuit een aanbodgericht model. In de geest van basisbereikbaarheid en om het succes van VoM-deelsystemen mogelijk te maken is het van belang om ook **vraaggericht** te werken. In die zin dienen vervoerregio's de inplanting van deelsystemen af te toetsen aan de vraag van inwoners en pendelaars. Het inplanten van een VoM-deelsysteem mag immers geen pasmunt zijn om een bepaalde buslijn of halte te schrappen en dient aandacht te hebben voor de vraag.

Standpunt 7: In verband met kwaliteitscriteria

Het is van belang dat alle deelsystemen, zowel regulier als binnen het VoM, voldoen aan minimale kwaliteitseisen om in Vlaanderen (op publiek domein) te opereren. Reeds in 2017 werd de uitwerking van een **Vlaams Erkenningskader Autodelen** door het Vlaams Parlement in de vorm van een resolutie gevraagd. Dergelijk instrument kan erg handig zijn voor de verdere uitrol van basisbereikbaarheid, bv. bij het toelaten van operatoren binnen de mobiliteitscentrale. We stellen vast dat het vandaag onduidelijk is of dergelijk kader er in de toekomst komt. In afwachting daarvan nemen lokale en regionale overheden ondertussen zelf het initiatief. Een eventueel kader dient in overleg met aanbieders opgemaakt te worden.

Standpunt 8: in verband met de Hoppin-branding

Co-branding met Hoppin op deelvoertuigen is mogelijk, mits aandacht voor de eigenheid van de branding van aanbieders. Het aanbrengen van de co-branding wordt gefinancierd via het voorziene VoM-budget of het werkingsbudget van de mobiliteitscentrale en valt niet ten laste van de aanbieders.

Contact



Bram Seeuws
Beleidscoördinator
bram@autodelen.net
0478 44 07 23