

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 396

van **MAURITS VANDE REYDE**

datum: 8 september 2021

aan **BART SOMERS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

Mobipunten Blue-bikedeelsysteem - Aanbod voor personen met een beperking

In Vlaanderen kan men op meer dan 100 mobipunten via Blue Bike een fiets ontlener. Helaas blijkt uit praktijkgetuigenissen dat er nergens in Vlaanderen een mogelijkheid is om een driewielers te huren via Blue Bike. Dit verhindert dat mensen met een fysieke beperking gebruik kunnen maken van dit systeem. Gelet op de ambitie in het horizontaal actieplan Gelijke Kansen om een toegankelijk Vlaanderen te realiseren, is dit een werkpunt.

De concrete aanpak van dit probleem is een aangelegenheid die onder de verantwoordelijkheid van de minister bevoegd voor Mobiliteit valt. Vanuit het perspectief van Gelijke Kansen rijzen echter ook de volgende vragen.

1. Hoe schat de minister vanuit het objectief van toegankelijkheid het feit in dat er in de huidige mobipunten geen driewielers ter beschikking zijn voor mensen met een fysieke beperking?
2. Is de minister van oordeel dat Blue Bike inspanningen hoort te leveren om dit probleem te verhelpen? Zo ja, zal de minister dit onder de aandacht brengen van het bedrijf, desgevallend via of in overleg met zijn collega bevoegd voor Mobiliteit?
3. Welke faciliterende rol kan Inter, het Agentschap voor een Toegankelijk Vlaanderen, hierin spelen?
4. Zal de minister ook de lokale besturen stimuleren om deze problematiek op te nemen met de mobipunten die op hun grondgebied gevestigd zijn?



**Vlaams
Parlement**

BART SOMERS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

ANTWOORD

op vraag nr. 396 van 8 september 2021

van **MAURITS VANDE REYDE**

1. Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het decreet betreffende de basisbereikbaarheid goed. Met dit decreet stapt men over van het idee van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. De doelstelling is een **totaal mobiliteitsnetwerk** waarbij het aanbod van stads- en streekvervoer niet op zichzelf staat, maar waarbij het aanbod wordt bekeken vanuit de visie van combimobiliteit. Voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmiddelen worden hiermee gefaciliteerd.

Het decreet voorziet ook in de onderverdeling van **Vlaanderen in vijftien vervoerregio's** en in een sterke samenwerking met de steden en gemeenten via de vervoerregioraden.

Het aanbod van deelfietsen op de Hoppinpunten wordt onder andere bepaald door de vervoerregio's, als onderdeel van het 'vervoer op maat' (VOM). VOM is een complementair aanbod dat inspeelt op de specifieke **individuele mobiliteitsvragen** van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen omdat ze bijvoorbeeld minder mobiel zijn.

De vervoerregioraden, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten uit de regio, de Vlaamse overheid en de aanbieders van het openbaar vervoer, kiezen hoe zij invulling geven aan dit onderdeel van het mobiliteitssysteem in de vervoerregio. Zij kunnen dus in principe beslissen aangepaste deelfietsen te voorzien.

Een Hoppinpunt is echter niet de meest geschikte plaats om deze specifieke fietsen aan te bieden, tenzij er een werking rond opgezet wordt, begeleiding wordt voorzien en er een voldoende grote vraag bestaat.

Er zijn immers heel veel soorten beperkingen, met elk zijn specifieke noden. Daarom is er een breed scala aan aangepaste fietsen op de markt: driewielers, tandems, handbikes, duofietsen, rolstoelfietsen, lage instapfietsen, ... Elk rijwiel op maat van een eerdere beperkte doelgroep. Daardoor zijn ze ook duurder dan de in massa geproduceerde fietsen. Ook het onderhoud vereist specifieke expertise.

Doordat beperkingen verschillend zijn, moet de fiets bovendien steeds aangepast worden aan de gebruiker.

Kortom: het aanbod wordt vandaag nog niet voorzien omdat aangepaste fietsen duur zijn in aankoop en onderhoud. Er is gespecialiseerd personeel nodig zowel om de fietsen op maat te maken van de gebruiker, als voor het onderhoud. De doelgroep per soort van aangepast rijwiel is bovendien klein, waardoor de vraag per specifieke fiets logischerwijze ook klein zal zijn.

Dat wil niet zeggen dat er geen aangepaste deelfietsen zijn. G-sport Vlaanderen bracht onlangs in kaart waar je een aangepaste fiets kan lenen of huren. Er zijn al 120 punten in Vlaanderen met aangepaste fietsen in alle soorten en maten. Via het **deelfietsnetwerk#Gfietst** kan je er nu eenvoudig één vinden op de online kaart.

Het kan mogelijk interessant zijn om dit netwerk van G-Sport aan het mobiliteitsnetwerk van Basisbereikbaarheid te koppelen. Via de mobiliteitscentrale is er een mogelijkheid om dat te doen.

De mobiliteitscentrale maakt een belangrijk deel uit van de nieuwe Vlaamse basisbereikbaarheid. De mobiliteitscentrale wordt op termijn onder meer verantwoordelijk voor het informeren van reizigers over het openbaar vervoer in Vlaanderen. Reizigers in Vlaanderen zullen bij de mobiliteitscentrale terechtkunnen met vragen over openbaar vervoer in al zijn facetten: trein, tram, bus, deelfietsen en -wagens en flexsystemen. De centrale zal via een app, website en callcenter bereikbaar zijn. Ook specifieke doelgroepen - personen met een beperking bijvoorbeeld - zullen bij de centrale terechtkunnen met hun vragen.

Om de genoemde redenen lijkt dit ook meer aangewezen dan aangepaste fietsen op Hoppinpunten aan te bieden.

2. Zoals hierboven aangegeven, zijn de vervoerregioraden bevoegd om invulling te geven aan het VOM binnen hun vervoersregio. Ze zetten hiertoe een bestek in de markt voor VOM op Hoppinpunten. Blue Bike kiest als private organisatie zelf of ze er al dan niet op ingaat.
3. Inter heeft een samenwerkingsovereenkomst met het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Inter ondersteunt het departement om haar toegankelijkheidsambities waar te maken. Inter adviseert, maar DMOW en diens bevoegd minister Peeters zijn de regisseur van basisbereikbaarheid.
4. Zoals aangegeven lijkt het niet aangewezen om speciale fietsen op Hoppinpunten aan te bieden als daar geen begeleidend kader rond is. Meer aangewezen lijkt een koppeling van de verschillende netwerken via de mobiliteitscentrale.