

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 125

van **STIJN BEX**

datum: 14 oktober 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vervoer op maat - Deelmobiliteit

Deelmobiliteit moet bij de omslag naar basisbereikbaarheid een belangrijk onderdeel worden van het vervoer op maat (VoM). In haar beleidsnota stelt de minister dat deelsystemen aan een aantal voorwaarden moeten voldoen. Voor deelsystemen zou een kwaliteitskader worden opgesteld dat deze voorwaarden vastlegt. Dat kwaliteitskader moet een hulpmiddel zijn voor lokale besturen om gedegen dienstverlening te garanderen, op basis van een kwaliteitsniveau dat voor heel Vlaanderen uniform is.

Intussen werd ViaVan door de Vlaamse overheid geselecteerd als uitbater van de Mobiliteitscentrale en werden de eerste kandidaatstellingen voor VoM-deelsystemen gelanceerd. Tijdens de commissievergadering van 16 september 2021 stelde de minister dat de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid door de opgelopen vertragingen ten minste tot januari 2023 en wellicht tot midden 2023 zal worden uitgesteld. Vele lokale besturen willen ook niet tot midden 2023 of langer wachten om verder in te zetten op deelmobiliteit. In het kader van de ambitie van de Vlaamse Regering rond de modal shift van 40% in heel Vlaanderen en van 50% in Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand, lijkt het ook logisch om niet tot 2023 te wachten om vanuit Vlaanderen in te zetten op deelmobiliteit.

1. Hoever staat het kwaliteitskader voor deelsystemen? Wanneer wil de minister dit invoeren?
2. Betreffende de lancering van de kandidaatstelling voor VoM-deelsystemen.
 - a) Wat is de stand van zaken, wat zijn de nog te zetten stappen en wat is de timing wat betreft de aanbesteding voor deelauto's en -fietsen?
 - b) Wat is de stand van zaken, wat zijn de nog te zetten stappen en wat is de timing wat betreft de andere vormen van VoM?
3. Zal de minister rond eventuele wijzigingen omtrent het VoM (bv. markttarieven voor VoM-deelsystemen) nog een apart besluit van de Vlaamse Regering (BVR) opmaken?
4. Op basis van de huidige OV-plannen blijkt dat de voorgestelde tarieven ver onder de bestaande commerciële tarieven kunnen liggen, en hierdoor mogelijk marktversturend kunnen werken.
 - a) Hoe zal de minister voorkomen dat door het aanbieden van VoM-deelsystemen de beroepsbelangen van meerdere Vlaamse auto- en fietsdeelorganisaties die al actief zijn in een of meerdere vervoerregio's worden geschaad?
 - b) Hoe ziet de minister de verdere werking van de private markt van auto- en fietsdeelsystemen evolueren in de vervoerregio's?

5. Uit de memorie van toelichting van het decreet Basisbereikbaarheid blijkt dat deelsystemen worden aanzien als openbaar vervoer.

Hoe ziet de minister deze definiëring in relatie tot de definitie van openbaar vervoer in verordening (EC) No. 1370/2007, die vereist dat openbaar vervoer permanent en op een niet-discriminerende wijze aan iedereen wordt aangeboden? Is dat principe te verzoenen met de werking van een deelsysteem?

6. In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 895 van 19 maart 2021 gaf de minister aan dat de samenwerking met minister Somers omtrent werf 3 uit het Lokaal Energie en Klimaatpact (LEKP) nog bekeken wordt.

Kan de minister intussen verduidelijken hoe de doelstellingen rond deelmobiliteit binnen basisbereikbaarheid passen binnen de doelstellingen van het LEKP (namelijk 13.200 deelauto's in Vlaanderen tegen 2030)?

7. Op welke manier wil de minister, in het kader van het behalen van de ambitieuze modal shift, toch al inzetten op deelmobiliteit voor het in werking treden van het decreet Basisbereikbaarheid? Op welke manier zal ze lokale besturen hierin ondersteunen?

ANTWOORD

op vraag nr. 125 van 14 oktober 2021

van **STIJN BEX**

1. De kwaliteitseisen voor de Vervoer op Maat (hierna VOM) deelsystemen worden vermeld in het bestek. Gezien de vertrouwelijkheid die gehanteerd dient te worden in het kader van de lopende aanbestedingsprocedures kan er hier op dit moment niet verder op ingegaan worden.

Voor deelsystemen die geen onderdeel uitmaken van het VOM ligt het initiatief inzake kwaliteitseisen bij de lokale overheid, die in hun vergunningsreglement soms bepaalde eisen vooropstellen voor de deelsystemen. Er wordt nog nagegaan of een Vlaamse basiserkenning voor aanbieders van gedeelde mobiliteit gewenst is. Op die manier zou er bovenlokaal (op Vlaams niveau) een basiserkenning zijn met minimale vereisten, waarbij de gemeente/stad specifieke voorwaarden toevoegt in het lokale vergunningskader voor deelmobiliteit.

Een andere mogelijkheid die wordt onderzocht, is dat de kwaliteitseisen die opgenomen worden in de VOM bestekken een basis kunnen vormen voor de gemeenten om vandaaruit hun eigen reglementen rond deelsystemen op te bouwen.

2. a) De selectieleidraad voor de VOM deelsystemen werd gepubliceerd op 21.6.2021. Op 2.8.2021 dienden de kandidaturen opgestuurd te worden. De kandidaturen werden onderzocht en het bestek voor de VOM deelsystemen is in opmaak en wordt na de selectie van de kandidaten aan de geselecteerde kandidaten bezorgd, waarna zij een offerte kunnen indienen en de onderhandelingen gestart kunnen worden. Gunning en bestelling van de deelsystemen wordt na de zomer van 2022 voorzien.
- b) Aan de bestekken voor de andere vormen van VOM wordt de laatste hand gelegd, waarna overgegaan kan worden tot publicatie. Voor deze procedure zijn geen onderhandelingen voorzien. De gunning wordt in 2022 voorzien, waarna de bestellingen kunnen geplaatst worden, rekening houdende met de nog te beslissen implementatiedatum van basisbereikbaarheid.
3. Er worden op dit moment geen aparte beslissingen i.v.m. de VOM deelsysteemtarieven door de Vlaamse Regering voorzien.
4. a) Het Vlaams Parlement heeft door middel van het decreet Basisbereikbaarheid beslist dat het openbaar vervoer in Vlaanderen uitgebreid wordt met deelsystemen zoals deelfietsen, deelauto's, e.d. Doordat het openbaar vervoer is, wordt er aan openbaarvervoertarieven gereden maar dus ook op locaties waar huidige systemen niet operationeel zijn gezien dit niet winstgevend is zonder tussenkomst van de overheid.

Het aanbod en de voorwaarden voor gebruik van het VOM deelsysteem worden door de vervoerregio bepaald. De deelsystemen zullen op basis van de overheidsopdrachtenwet in de markt gezet worden waardoor de markt kan spelen. De logica die gehanteerd wordt voor de VOM deelsystemen vertrekt vanuit een netwerklogica, waarbij het deelvoertuig als een verlengde van het openbaar vervoer wordt beschouwd. Deelmobiliteit die kadert binnen een nabijheidslogica

wordt in eerste instantie niet meegenomen in het VOM, tenzij de vervoerregioraad hier anders over beslist, maar kan in een later stadium of op initiatief van de lokale overheid aangeboden worden.

- b) De focus ligt momenteel op de operationalisering van de mobiliteitscentrale voor alle gecontracteerde partijen en modi. Ondertussen wordt ook nagedacht aan eventueel volgende stappen. Is het bv. gewenst om het aanbod van taxi's en andere niet-gecontracteerde modi en/of aanbieders weer te geven in de mobiliteitscentrale? Of, hoe kan ervoor gezorgd worden dat een goede marktwerking mogelijk is voor alle deelsystemen?
5. Deelmobiliteit wordt op een permanente en op een niet-discriminerende wijze aan iedereen aangeboden.
 6. Het aanbieden van deelauto's binnen Vervoer op Maat zal juist het beoogde aantal deelauto's helpen bereiken.
 7. De ondersteuning die voorzien was voor deelfietsen wordt verder gezet tot de invoering van Basisbereikbaarheid. Daarnaast zal er verder gewerkt worden aan het realiseren van Hoppinpunten waar dan deelmobiliteit op kan ontwikkeld worden.