

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 698

van **STIJN BEX**

datum: 1 februari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Green Deal Gedeelde Mobiliteit - Uitvoering beleidsaanbevelingen

Van maart 2017 tot juni 2021 liep de Green Deal Gedeelde Mobiliteit. Uit de Green Deal kwamen heel wat inhoudelijke bevindingen voort. Deze werden gebald in zes beleidsaanbevelingen voor de minister van Mobiliteit:

- Een duidelijke aanpak voor elektrificatie waarbij er werd gevraagd om een duidelijke en concrete aanpak om het elektrificatieproces verder te bestendigen en om de link tussen deelmobiliteit en elektrisch vervoer sterker te leggen omdat via autodelen of fietsdelen het gebruik van elektrische voertuigen sneller ingeburgerd kan geraken omdat particulieren zo elektrisch rijden kunnen uittesten, zonder zelf de aankoop van een elektrisch voertuig te moeten doen.
 - Een gestandaardiseerde aanpak voor deelmobiliteit door een duidelijke, gestroomlijnde aanpak voor de implementatie van deelmobiliteit, zeker binnen Mobility-as-a-Service-systemen met daarbij ook voldoende (financiële) ondersteuning om te kunnen experimenteren, bijvoorbeeld binnen een Green Deal.
 - Het aantrekkelijk maken van deelmobiliteit voor werknemers. Naast een aantal beleidsmaatregelen op federaal niveau vraagt deze beleidsaanbeveling een actieplan per bedrijfszone met eventueel daaraan gekoppelde ondersteuning, om een modal shift te versnellen naar duurzame en gedeelde mobiliteit.
 - Een verhoogde toegankelijkheid van deelmobiliteit stimuleren door gemeenten te financieren die deelmobiliteit willen lanceren, zonder daarvoor steeds een beroep te moeten doen op ad-hocprojectoproepen. Vlaanderen moet ook werk maken van grootschalige (communicatie)campagnes die deelmobiliteit stimuleren. Anderzijds zou er ook ondersteuning moeten zijn om het systeem van deelmobiliteit laagdrempeliger te maken voor doelgroepen voor wie het huidige aanbod niet toegankelijk is.
 - Deelmobiliteit als handvat inzetten om een kwaliteitsvolle ruimte te creëren door vanuit Vlaanderen in een kader te voorzien voor een update van de huidige Vlaamse parkeernormen die een andere kijk op het parkeerbeleid bieden en heel wat bijkomend ruimtebeslag kunnen beperken.
 - Investeren in combimobiliteit.
1. Kan de minister voor elk van de beleidsaanbevelingen aangeven welke stappen ze heeft ondernomen om ze tot uitvoering te brengen?
 2. Kan de minister aangeven welke timing ze nastreeft voor de implicatie van de beleidsaanbevelingen?
 3. Kan de minister aangeven welke van de beleidsaanbevelingen ze niet zal implementeren en wat de reden daarvoor is?

ANTWOORD

op vraag nr. 698 van 1 februari 2023
van **STIJN BEX**

Beleidsaanbeveling omtrent elektrificatie: Binnen het bredere CPT-beleid is vanaf het begin al veel aandacht gegaan naar de elektrificatie van zogenaamde nichevloten waaronder deelwagens, omdat die een voorbeeldrol kunnen spelen in de transitie en doorgaans ook veel kilometers afleggen, waardoor de impact van elektrificatie groter is. Tijdens de uitvoering van het vorige CPT-actieplan (2016-2020) zijn er een aantal subsidieoproepen geweest waarbij heel wat projecten voor elektrisch autodelen werden geselecteerd en uitgevoerd. Op dit moment ligt de focus vooral op het voorzien van laadinfrastructuur op voorbehouden parkeerplekken voor deelwagens, binnen de Vlaamse concessie voor laadinfrastructuur kunnen laadpalen door aanbieders van deelmobiliteit aangevraagd worden via het digitale loket. Binnen dat kader wordt er ook afgestemd met de sector over de concrete implementatie en specifieke noden die er zijn voor de laadinfrastructuur.

Beleidsaanbeveling omtrent gestandaardiseerde aanpak deelmobiliteit: In 2021 werd, op Vlaams initiatief, een co-creatieproces gestart met de 5 MaaS-stakeholdergroepen om te komen tot een gedragen Vlaams MaaS afsprakenkader. Ook aanbieders van deelsystemen waren hierbij betrokken. In dit afsprakenkader zijn verschillende engagementen opgenomen, waarbij data een belangrijk onderdeel is. Dit werd ook meegenomen in de 'Interfederale visie omtrent MaaS' (zie [Vision Interfédérale du MaaS \(belgium.be\)](https://www.vlaanderen.be/publicaties/interfederale-visie-omtrent-maaS)).

Beleidsaanbeveling omtrent aantrekkelijk maken van deelmobiliteit voor werknemers: Op 2 mei 2022 werd een nieuwe Pendelfondsoproep gelanceerd. De focus van de oproep lag op projecten die de verbinding tussen het openbaar vervoer en de werkplek verbeteren, de zogenaamde last mile.

Ook de deelsystemen in kader van vervoer op maat (zie verder) kunnen deelmobiliteit aantrekkelijk maken voor werknemers.

Beleidsaanbeveling omtrent stimuleren verhoogde toegankelijkheid van deelmobiliteit: In de nieuwe mobiliteitsvisie Basisbereikbaarheid vormt het vervoer op maat, dat o.a. bestaat uit deelauto's en deelfietsen, de onderste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel. Het vervoer op maat (VOM) zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. De vervoerregio's staan in voor de opmaak van een openbaar vervoerplan waarbij voor elke vervoerregio een VOM-budget is voorzien. Deze openbaar vervoerplannen werden opgemaakt door de vervoerregio's en ook voor de uitrol van deze deelsystemen werd tot een verregaande autonomie per vervoerregio beslist. Door voor autonomie per vervoerregio te kiezen, kan de vervoerregio zelf beslissen met welke deelsysteempartners ze in zee wil gaan en kan ze waar mogelijk ook snel inspelen op een bestaand samenwerkingsmodel of contract, om zo op een vlottere manier de uitrol op het terrein te verzekeren.

Sinds medio 2022 wordt er, samen met de steden en gemeenten, gecommuniceerd naar het brede publiek. Hierbij wordt gesitueerd dat combimobiliteit centraal staat in de nieuwe mobiliteitsaanpak en wordt ook uitgelegd wat combimobiliteit is (zie [Publiekscampagne: two-pagers | Vlaanderen.be](https://www.vlaanderen.be/publicaties/publiekscampagne-two-pagers)).

Beleidsaanbeveling omtrent deelmobiliteit als handvat om een kwaliteitsvolle ruimte te creëren: In de praktijk wordt in Vlaanderen het parkeerbeleid vorm gegeven door de lokale besturen (en die houden daar sterk aan), vanuit Vlaanderen kunnen we vanuit het departement MOW 'handvaten' aanreiken onder de vorm van een beleidskader, richtlijnen, vademecums ... Een update van het 'Vademecum duurzaam parkeerbeleid in Vlaanderen' staat momenteel niet op de planning.

Omdat parkeerbeleid inderdaad een belangrijke hefboom is om duurzame mobiliteit te stimuleren werd eind 2022 de subsidieaanvraag voor het mobiliteitsproject "Sturend parkeerbeleid als ruggengraat voor lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid" van Mobiel 21 vzw goedgekeurd. Met dit project wil Mobiel 21 vzw lokale besturen helpen bij het opzetten van een strategisch parkeerbeleid en hen ook motiveren om parkeermanagement te integreren in de lokale mobiliteitsplanning. Concreet doen ze dat met ParkPAD, een Europese audit-tool. De tool analyseert en verbetert het parkeerbeleid door middel van dialoog met stakeholders. Getrainde auditoren begeleiden de gemeenten en steden bij het auditproces. Gemeenten bepalen zelf waar zij (meer) op inzetten en de auditor begeleidt hen daarbij. De tool werd ontwikkeld door 'Park4SUMP', een Europees consortium van 16 steden en 6 experts dat geleid wordt door Mobiel 21 vzw. De steden Sint-Niklaas en Kortrijk hebben de tool getest in 2021 en 2022. Mobiel 21 vzw wil in 2023 acht nieuwe centrumsteden en kleine/middelgrote gemeenten de kans bieden om met ParkPAD aan de slag te gaan.

Beleidsaanbeveling omtrent investeren in combimobiliteit: De invoering van basisbereikbaarheid houdt in dat reizigers efficiënter op hun bestemming zullen kunnen geraken door verschillende vervoersmiddelen te combineren. De bedoeling is om dit zo makkelijk mogelijk te maken voor de reiziger door o.a. de Hoppinpunten en de Hoppincentrale, waaraan volop wordt gewerkt.