



Leidraad

Decentrale aanbesteding Vervoer op Maat

Een uniforme aanbestedingsmethodiek over de
vervoerregio's heen

vvsg

INHOUD

1. Waarom deze leidraad	3
2. Waarover spreken we?	4
2.1. Basisbereikbaarheid	4
2.2. Vervoerregio	4
2.3. Werkingsgebied	4
3. Deelmobiliteit als onderdeel van Vervoer op Maat (VOM)	5
3.1. Vervoer op maat	5
3.2. Deelmobiliteit	5
Deelfietsen	5
Deelwagens	7
3.3. Hoppinpunt	7
3.4. Hoppincentrale	7
4. Decreet Basisbereikbaarheid en sjabloon subsidieovereenkomst VOM-deelsystemen	8
4.1. Bevoegdheidsverdeling binnen het decreet	8
4.2. Subsidieovereenkomst	9
5. Aandachtspunten: Een uniforme aanbestedingsmethodiek over de vervoerregio's heen	12
5.1. VOM-aanbod en supplementair/stand-alone aanbod	12
5.2. Financiële middelen	13
Het supplementair aanbod deelsystemen binnen VOM (OV)	14
Het supplementair aanbod deelsystemen buiten VOM (stand-alone)	14
5.3. Aansprakelijkheid	14
Aansprakelijkheid concretiseren in de aanbesteding	15
5.4. Rapportering	15
5.5. Aanvang en duurtijd overeenkomst	16
5.6. Doelgroep van de deelsystemen	16
5.7. Het juiste systeem voor de juiste plaats (bereikbaarheidsprofiel)	17
5.8. Specificiëren van deelfietssystemen binnen het bestek	17
Elektrisch	17
Ontlenen en terugbrengen van deelfietssystemen binnen het bestek	17
Opladen van elektrische fietsen	18
5.9. Continuïteit van de dienstverlening	18
5.10. MaaS, innovatieve ontwikkelingen en Hoppincentrale	18

6. Bevindingen uit de Request for information van maandag 12 juni	19
6.1. Inleiding	19
6.2. Deelnemers aan de RFI	19
6.3. Deelfietsen	20
Fiche deelfietsen	20
6.4. Deelwagens	23
Contact	26

1. Waarom deze leidraad

In de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken (12/01/2023) van het Vlaams Parlement meldde minister Peeters dat de autonomie wat betreft het aanbesteden van deelsystemen binnen Vervoer op Maat (VOM) terug naar de vervoerregio wordt gedelegeerd. Op 30/06/2023 werd ook het sjabloon van subsidieovereenkomst voor de mogelijke penhouders goedgekeurd door de Vlaamse regering.

Concreet betekent dit dat elke vervoerregio de autonomie krijgt om zelf te beslissen in welk model ze wil stappen om deelsystemen te organiseren. Er zijn dus verschillende mogelijkheden voor de uitrol van de deelsystemen. Niet elk operationeel scenario zal wenselijk of mogelijk zijn voor elke vervoerregio. Door voor autonomie per vervoerregio te kiezen, kan de vervoerregio zelf beslissen met welke penhouder en deelsysteempartners ze in zee wil gaan om zo op een vlottere manier de uitrol op het terrein te verzekeren.

Om de broodnodige synergie in heel Vlaanderen te bekomen van het aanbod van deelmobiliteit en de toekomstige inpasbaarheid in het volledige mobiliteitsaanbod over alle vervoerregio's in Vlaanderen heen, is het belangrijk met enkele factoren rekening te houden.

VVSG werkte samen met verschillende partners een leidraad uit die je kan helpen bij de opmaak en uitwerking van openbare aanbestedingen en raamcontracten in opdracht van de vervoerregio's. Tegelijkertijd kan deze leidraad dienen als ondersteuning voor lokale mobiliteitsmandatarissen en ambtenaren om een weloverwogen beslissing te nemen bij de keuze van een penhouder en deelsysteempartner in de schoot van de vervoerregio.

2. Waarover spreken we?

Hieronder lichten we enkele thema's toe die betrekking hebben op de werking van de vervoerregio's en haar plannen. Deel deze achtergrondinformatie naar uw partners, contractanten en stakeholders zodat iedereen in het proces de juiste context mee krijgt.

2.1. Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid is de nieuwe visie die de Vlaamse Regering naar voor heeft geschoven met betrekking tot het Openbaar Vervoer. Met de introductie van basisbereikbaarheid gaan we naar een vraaggericht openbaar vervoer: het aanbod wordt beter afgestemd op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoerstromen.

Door het aanbod beter af te stemmen op de vraag, worden overvolle treinen op drukke assen en lege bussen in rustige woonwijken vermeden. Zo worden de vervoersmogelijkheden en financiële middelen op een efficiëntere manier ingezet.

Het openbaar vervoer op de drukke assen wordt versterkt, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is belangrijk. Om het volledige reistraject op een efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten.

Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Reizigers moeten gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere, aan herkenbare vervoersknooppunten. Zo kunnen reizigers hun voor- of natraject afleggen met o.a. deelfietsen, deelauto's of taxi's. Meer informatie via vlaanderen.be/basisbereikbaarheid

2.2. Vervoerregio

In 2019 werden de driehonderd Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in vijftien vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's zitten de lokale besturen mee aan het stuur om de mobiliteitsuitdagingen in de omgeving aan te pakken.

De vervoerregio en haar vervoerregioraad bewaakt, stuurt en evalueert de invulling van Basisbereikbaarheid. Naast de strikte invulling van Basisbereikbaarheid, zal de vervoerregio(raad) zich buigen over het algemene mobiliteitsbeleid in de regio. Binnen de vervoerregio's, bestaande uit meerdere gemeenten en entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, wordt de afstemming op de regionale vervoersvraag bewaakt, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Meer informatie via vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios

2.3. Werkingsgebied

Binnen de aanbestedingsprocedure is het van belang dat de term vervoerregio juist gebruikt wordt. Wanneer men spreekt over het ambtelijk en politiek orgaan waarin beslissingen worden genomen over de regionale mobiliteitsplannen, wordt er best verwezen naar de vervoerregioraad.

Wanneer men spreekt over het gebied waarbinnen de deelsystemen moeten uitgerold worden spreekt men best over de vervoerregio. (het territoriaal gebied)

Dit onderscheid is van belang omdat, volgens de wet op openbare aanbestedingen, een hogere overheid niet mag afnemen van lagere overheden. Als de penhoudende instantie een stad of gemeente is, kan de vervoerregio (lees: Vlaanderen en gemeenten) hier niet van afnemen. Men kan dit ook vermijden door de stellen dat gemeenten binnen de vervoerregio kunnen afnemen van de penhoudende gemeente of hun aangestelde.
vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios

3. Deelmobiliteit als onderdeel van Vervoer op Maat (VOM)

3.1. Vervoer op maat

Het vervoer op maat (VOM) vormt de onderste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid. Niet alleen (pendel)bussen, maar ook deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's behoren tot deze vervoerslaag. Het vervoer op maat zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale, al dan niet private initiatieven. Het vervoer op maat wordt aangestuurd door de mobiliteitscentrale. Meer informatie via vlaanderen.be/vervoer-op-maat

3.2. Deelmobiliteit

Deelmobiliteit betekent het beurtelings en systematisch gebruik van een vervoersmiddel door verschillende natuurlijke of rechtspersonen op verschillende momenten. Er zijn verschillende voorwaarden om van deelmobiliteit te kunnen spreken: alle vervoermiddel moeten op elk moment beschikbaar zijn voor de leden/klanten, indien ze niet in gebruik zijn door een ander lid/klant of de eigenaar, in onderhoud zijn of worden opgeladen, de minimale reservatieduur van de deelvoertuigen bedraagt 1 uur of minder, het deelaanbod van de aanvrager staat open voor iedereen die aan de toetredingsvoorwaarden van de organisatie voldoet, de klanten/leden gaan éénmalig een overeenkomst aan met de aanvrager en in de mogelijkheid zijn een deelvoertuig te gebruiken zonder het afsluiten van bijkomende contracten. Meer informatie via gedeelde mobiliteit.be of meer specifiek voor deelfietsen via fietsberaad.be/themas/fietsen-stimuleren/deelfietsen

Deelfietsen

Deelfietsen zijn publiek toegankelijke fietsen die voor een korte duur (tijd) en tegen een geringe kost (betaling) in een netwerk worden aangeboden. Het fietsdeelsysteem is goed toegankelijk, gemakkelijk te gebruiken en vormt een onderdeel van het dagelijkse mobiliteitsaanbod, naast de trein, bus, auto de eigen fiets en (fiets)parkeerplaatsen. Meer informatie via fietsberaad.be/themas/fietsen-stimuleren/deelfietsen

Terugbrengmogelijkheden

Station based betekent dat deelfietsen moeten teruggebracht naar specifiek(e) punt(en). Binnen het station-based deelfietsen maken we het onderscheid tussen:

- **Back-2-one (B21)** waar de fiets in principe teruggebracht moet worden naar zijn beginlocatie. Het ophaal -en inleverpunt is hetzelfde.
- **Back-2-many (B2M)** waar de fiets (zonder meerkosten) achtergelaten kan worden op verschillende locaties. Ophalen en inleveren kan op elke daartoe aangewezen locatie.
- **Free Floating (FF)** waar de fiets (binnen een geografisch gebied) in principe overal achtergelaten kan worden. Ophalen en inleveren kan dus overal binnen dit geografisch gebied.

Zuivere free-floating deelfietssystemen komen steeds minder voor. Men ziet een steeds grotere trend naar dropzones (zie punt 2) waardoor deze fietsdeelsystemen meer en meer evolueren naar back-2-many systemen.

Ruimtelijke inbedding

Een tweede aspect om het deelfietssysteem te definiëren is de ruimtelijke inbedding.

- **Deelfietsstations.** Dit zijn speciaal voor de deelfiets ontwikkelde uitgiftestations, waar andere fietsen niet gestald kunnen worden.
- **Gereserveerd fietsrek** waarin de deelfiets geparkeerd kan worden. Deze worden dikwijls in de kleur van de aanbieder uitgevoerd.
- **Dropzone of parkeervak** waar op het publiek domein duidelijk een vak aangegeven wordt waar de deelfietsen (zonder meerkosten) opgehaald en achtergelaten kunnen worden. Dit wordt digitaal ondersteund via geofencing zodat de fietsen niet buiten dit vak achtergelaten kunnen worden.
- **Virtuele Dropzone** waar het vak waar de fietsen kunnen achtergelaten worden enkel digitaal wordt afgebakend. Op het publiek domein zie je dit niet. Gebruikers kunnen dit in de app van de aanbieder consulteren.
- **Geen.** Dit zien we bij de Free Floating deelfietsen waar de fiets (binnen een geografisch gebied) in principe overal achtergelaten kan worden.

Zoals vermeld komen zuivere free-floating deelfietssystemen steeds minder voor. Men ziet een steeds grotere trend naar dropzones waardoor deze fietsdeelsystemen meer en meer evolueren naar back-2-many systemen.

Meer informatie vind je op de website van Fietsberaad.

Deelwagens

Wie een auto deelt, maakt met meerdere mensen gebruik van één auto. U maakt gebruik van de auto wanneer u hem nodig hebt. Wanneer u hem niet nodig hebt, kan iemand anders hem gebruiken. Op die manier wordt de auto beter en doordacht gebruikt. Meer informatie via vlaanderen.be/autodelen

Roundtrip autodelen

Bij roundtrip autodelen breng je de auto terug naar waar je rit gestart is: ofwel naar dezelfde standplaats ofwel naar dezelfde zone (buurt of wijk). Systemen die met vaste standplaatsen werken, noemen we 'station based'. Systemen die werken met een bepaalde zone om de auto terug te plaatsen, zijn 'homezone based'.

Free-floating autodelen

Bij free floating autodelen kan je de deelwagen na gebruik op een andere plaats achterlaten. Soms mag je hem zelfs achterlaten in een andere stad of gemeente. Sommige systemen werken met vaste locaties ('pool stations'). Andere systemen werken met een bepaalde zone waarbinnen je de wagen gelijk waar mag parkeren ('operational area'). Om de deelwagen te vinden en te openen, heb je een smartphone nodig.

Type wagens

We identificeren volgende soorten wagens:

- Stadswagens
- Compacte wagens
- Bestelwagens
- Monovolumes

Voor meer informatie: autodelen.net

3.3. Hoppinpunt

Een Hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar: Een Hoppinpunt is een vervoersknooppunt waar: parkeermogelijkheden fietsen en eventueel personenwagens ter beschikking zijn en/of verschillende vervoermogelijkheden (trein, bus, deelfiets, ...) kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken. Meer informatie via www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/hoppinpunten

3.4. Hoppincentrale

De Hoppincentrale is hét centrale aanspreekpunt voor al uw openbaar vervoers(aan)vragen. De Hoppincentrale helpt u bij het plannen van uw verplaatsing. Zo komt u te weten met welk vervoermiddel u zich het best verplaatst en waar u moet overstappen. Meer informatie via vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/hoppincentrale

3.5. Mobility-as-a-Service (MaaS)

MaaS integreert verschillende vervoermiddelen (zowel publiek als privaat). Reizigers krijgen zo eenvoudig toegang tot bijvoorbeeld openbaar vervoer, deelfietsen, taxidiensten, deelauto's, parkeerfaciliteiten of laadinfrastructuur.

Het aanbod verloopt via een digitaal platform (een app). Het is meer dan de verplaatsing alleen maar een combinatie van diensten: advies, informatie, ticketing en betaling. De betaling gebeurt per tijdseenheid of kilometer en niet per gebruikt vervoermiddel.

De MaaS-aanbieder is de brug tussen de mobiliteitsvraag (de reiziger of gebruiker) en het mobiliteitsaanbod (de vervoerder). Meer informatie via maasafsprakenkader.vlaanderen.be/

4. Decreet Basisbereikbaarheid en sjabloon subsidieovereenkomst VOM-deelsystemen

Wanneer je in de aanbesteding een van de begrippen uit hoofdstuk 2 wil definiëren, raden we aan de definities uit het decreet basisbereikbaarheid te hanteren. Voor de begrippen die niet in het decreet staan zoals deelmobiliteit, deelwagens en deelfietsen verwijzen we naar de websites van [Fietsberaad Vlaanderen](https://fietsberaad.vlaanderen.be/) en autodelen.net.

4.1. Bevoegdheidsverdeling binnen het decreet

Graag lichten we nog even toe hoe de bevoegdheden met betrekking tot VOM geregeld zijn binnen het decreet Basisbereikbaarheid:

Artikel 8 §1

Binnen de kruitlijnen van het regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad, ondersteund door de mobiliteitsregie, de volgende taken:

3° het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;

Artikel 32 §4 & §5

§ 4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

§ 5. De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

4.2. Subsidieovereenkomst

Het gewest stelt via een subsidieovereenkomst, het VOM-budget dat beslist werd door de vervoerregio, ter beschikking aan een penhouder die het aanwendt voor de realisatie, exploitatie en beheer van het VOM-systeem.

Wij overlopen met u graag de relevante artikels in de subsidieovereenkomst en geven de nodige duiding. Deze opmerkingen kunnen relevant zijn in de opmaak van het aanbestedingsdossier.

Locaties van VOM-deelsystemen

Artikel 1

Doelstellingen en krachtlijnen

“Met deze overeenkomst verbinden de partijen zich ertoe om uitvoering te geven aan de implementatie van het door de vervoerregio voorziene VOM deelfietsen / VOM deelwagens / (andere VOM systemen te specificeren) (schrappen wat niet past) op de door de vervoerregio aan de andere partij toegewezen locaties. Deze locaties situeren zich in het werkgebied van de andere partij”

Een wijziging van locaties van VOM-deelsystemen en/of het aantal voertuigen kan na evaluatie en enkel bij beslissing van de vervoerregioraad. De vervoerregioraad kan om operationele redenen deze aanpassing van locaties delegeren aan de penhouder.

Vergoeding voor het gewest

Artikel 2

§1. Vergoeding door het gewest

Door het gewest wordt aan de andere partij voor de dienstverlening maximaal euro (in te vullen) per kalenderjaar aan subsidie verstrekt...

In functie van beleidswijzigingen van de Vlaamse Regering, kan het maximale subsidiebedrag door de subsidieverstrekker worden bijgesteld.

Het verhogen of verlagen van het maximumbedrag gebeurt door de Vlaamse regering. Niettemin is de vervoerregio bevoegd over het beheer en budget van het Vervoer op Maat en kan bepalen welk deel van het budget VOM voor deelmobiliteit kan ingezet worden. Hou er dus rekening mee dat het budget jaarlijks kan worden aangepast.

§2. Uitbetaling.

Als uit het nazicht blijkt dat de uitbetaalde bedragen van het afgelopen werkjaar niet (volledig) werden aangewend voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van het VOM systeem in het kader van deze overeenkomst, wordt het niet of ten onrechte gebruikte bedrag terugbetaald aan het Vlaams Gewest of wordt het te betalen subsidiebedrag voor het eerstvolgende jaar bijgesteld in functie van een nieuwe raming binnen het afgesproken maximale bedrag. De gerealiseerde inkomsten worden in mindering gebracht op het te betalen subsidiebedrag voor het eerstvolgende jaar.

Op basis van de voorgaande artikelen moet er dus een onderscheid gemaakt worden tussen niet uitgegeven middelen en inkomsten. Het eerste wijst op een deel van de subsidie die niet uitgegeven wordt door de penhouder in het kader van de uitrol van vervoer op maat. Inkomsten worden gegenereerd uit het gebruik van deelmobiliteit of mogelijke gelinkte publicitaire inkomsten.

Wij adviseren de penhouders om administratieve en budgettaire redenen te kiezen voor een verrekening in plaats van een terugbetaling. Op deze wijze blijven eventuele overschotten onmiddellijk ter beschikking van de penhouder wat de continuïteit van de dienstverlening en de financiering ervan eenvoudiger zal maken. Dit kan met uitzondering voor het laatste werkjaar van de overeenkomst.

Om de inzet van de subsidiemiddelen maximaal te laten renderen is het belangrijk dat mogelijke gecreëerde meerwaarde niet als inkomsten worden ingeschreven maar via een onmiddellijke aanwending (uitbreiding) worden ingezet in de uitbouw van deelmobiliteit in de regio.

Wij adviseren ook om derde-betaler-systemen (tussenkomen lokale besturen) in te zetten in het supplementair aanbod deelmobiliteit (deel aanbesteding los van VOM) met een gescheiden begroting en financiële afhandeling.

Verbintenissen van de andere partij

Artikel 3

§2 Effectieve realisatie

Pas nadat, en voor zolang, de dienstverlening effectief publiek gebruikt kan worden en beantwoordt aan de voorwaarden bepaald in deze overeenkomst, komen de kosten ervan in aanmerking voor subsidie.

De opstartkosten/investeringen in het teken van de uitrol van deelsystemen gaan vooraf aan de werkelijke beschikbare dienstverlening voor het publiek. Wij denken hier bijvoorbeeld aan het plaatsen van station-based, stallingen voor deelfietsen of parkeerplaatsen en laadpalen voor deelwagens.

De verrekening van deze opstartkosten kunnen best pas worden doorgerekend door de aanbieder vanaf de dienstverlening effectief ter beschikking staat van het publiek. Deze voorwaarden meenemen in het aanbestedingsdossier wordt sterk aangeraden.

§3 Hoppincentrale

De andere partij levert aan het gewest een doorverwijzingslink door middel van een digitaal adres naar de website / app m.b.t. het VOM-systeem van de dienstverlener, met het oog op opname van deze link op de website / app van de Hoppincentrale.....

Iedere contractsbepaling met betrekking tot de relatie met de Hoppincentrale die de andere partij afsluit met een dienstverlener dient voorafgaandelijk goedgekeurd te worden door de opdrachtgever van de Hoppincentrale.

Na contactname met dMOW met vraag tot verduidelijking, gaat het hier enkel om bijkomende contractbepalingen die boven op de vaste voorwaarden komen die beschreven staan in paragraaf 1 zoals hierboven weergegeven. Indien dit het geval is in uw vervoerregio moet er voorafgaandelijk een goedkeuring zijn van de opdrachtgever van de Hoppincentrale, namelijk de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn.

§4 Betalings-/afrekeningsaanvraag

Bij de start van de overeenkomst en daarna aan het begin van elk kalenderjaar stuurt de andere partij een door haar ondertekende subsidieaanvraag voor het komende kalenderjaar naar het gewest. Deze aanvraag bevat een financiële raming van de subsidie voor dat kalenderjaar, conform het door dMOW aan te leveren sjabloon. In de financiële raming worden de geraamde inkomsten uit de dienstverlening waarover de andere partij zal kunnen beschikken mee opgenomen voor de uitvoering van de dienstverlening. Vanaf het tweede kalenderjaar omvat deze aanvraag eveneens een overzicht van de activiteiten in het voorafgaande jaar, in begrepen een financieel verslag over het voorafgaande jaar, conform het door dMOW aan te leveren sjabloon. Het financieel verslag bevat ook de eventuele inkomsten uit de dienstverlening waarover de andere partij kan beschikken. Het overzicht van de activiteiten in het voorgaande jaar, bijhorend financieel verslag en een ondertekende afrekeningsaanvraag worden door de andere partij, binnen de 3 maanden na afloop van voorliggende subsidie overeenkomst, bezorgd voor het voorafgaande, laatste kalenderjaar.

Om de overheadkost voor de penhouder voor het beheer, opvolging en evaluatie van het contract te beperken adviseren wij de penhouders hierover duidelijke richtlijnen en voorwaarden op te nemen in het aanbestedingsdossier.

§5 Terugbetaling

Als uit het financieel verslag over het laatste kalenderjaar blijkt dat de uitbetaalde subsidiebedragen van het afgelopen werkjaar niet (volledig) werden aangewend voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van het VOM systeem in het kader van deze overeenkomst of als de andere partij inkomsten gerealiseerd heeft uit de dienstverlening, zal de andere partij het saldo terugbetalen op het door het gewest

aan te geven rekeningnummer. De betaling gebeurt binnen de 2 maanden na ontvangst door het gewest van een afrekeningsaanvraag, bezorgd door de andere partij, en na nazicht en aanvaarding van deze aanvraag door het gewest.

Bij het einde van de subsidieovereenkomst zal een terugbetaling van de niet gebruikte subsidiemiddelen van toepassing zijn (het laatste kalenderjaar in 2029) voor de andere werkjaren adviseren wij een verrekening zoals beschreven in artikel 2 paragraaf 2.

5. Aandachtspunten: Een uniforme aanbestedingsmethodiek over de vervoerregio's heen

Hier volgen enkele belangrijke aandachtspunten die, volgens ons best meegenomen worden bij het opstellen van de aanbesteding van deelsystemen binnen Vervoer op Maat. Hiervoor maakten we een analyse van verschillende bestaande aanbestedingen en raamcontracten om op die manier de meest geschikte adviezen te kunnen formuleren.

5.1. VOM-aanbod en supplementair/stand-alone aanbod

De doelstelling van de uitrol van VOM-deelsystemen is een versterking van het aanbod van deelmobiliteit in Vlaanderen. De VOM-deelsystemen zullen in de praktijk echter veelal niet op zichzelf staan. In algemene lijnen kunnen we een onderscheid maken tussen drie mogelijke financieringen (zie ook 5.2).

- VOM-deelsystemen gefinancierd via VOM-budget door middel van subsidies aan de penhouder.
- Supplementaire VOM-deelsystemen niet gefinancierd via het VOM-budget, maar bijvoorbeeld door de penhouder en/of lokale besturen. De subsidieovereenkomst voorziet expliciet in deze mogelijkheid.
- Stand-alone aanbod al dan niet met een tussenkomst van een lokale overheid.

Omdat verschillende gemeenten duidelijk de ambitie hebben om ook meer lokaal aanbod aan deelsystemen te creëren dan het aanbod binnen de OV-plannen, is het opportuun deze mogelijkheid eventueel te voorzien binnen de aanbesteding. Er kan concreet gekozen worden om dit bijkomend aanbod te beschouwen als supplementaire VOM-deelsystemen met financiering vanuit lokale besturen, maar verder voldoende aan alle voorwaarden zoals binnen de vervoerregio afgesproken of een stand-alone aanbod dat niet binnen het VOM wordt ingeschakeld.

In geval gekozen wordt voor een heldere scheiding tussen het VOM-aanbod en de bijkomende deelsystemen (stand-alone) kan ervoor geopteerd worden om de aanbesteding op te delen in verschillende percelen waarbij de voorwaarden voor VOM niet van toepassing zijn op de bijkomende systemen. Je kan zo de verschillende aanbodoonderdelen

van deelsystemen specificïeren en een verdeling maken tussen het VOM-aanbod en het supplementair aanbod. Dit kan echter tot gevolg hebben dat er op verschillende percelen ook verschillende aanbieders kunnen intekenen. Voor de uniformiteit en herkenbaarheid van het aanbod kan dit nadelig zijn. Concreet zouden op deze manier op één hoppinpunt verschillende deelsystemen naast elkaar geplaatst kunnen worden, afhankelijk van welk budget gebruikt wordt.

Als je opteert om in één perceel te gunnen (deel OV-aanbod en bijkomende deelsystemen gefinancierd door lokale besturen) zullen dezelfde voorwaarden gelden voor alle deelsystemen. Het is in dit geval te adviseren expliciet te motiveren in het bestek waarom deze keuze wordt gemaakt. Hiervoor verwijzen we, bij wijze van voorbeeld, naar het bestek van Lantis in Antwerpen.

Er moet overwogen worden de concessie op te delen in percelen. De Aanbestedende Overheid besluit echter de concessie niet in percelen te verdelen om volgende voornaamste redenen:

De Aanbestedende Overheid wenst de concessie aan één partij te gunnen omwille van operationele redenen, zijnde de noodzaak om de deelfietsen op een vlotte manier uitwisselbaar te maken over het gehele gebied waarvoor de concessie wordt uitgeschreven.

Los van de keuze om te werken met één of meerdere percelen is het te adviseren om de deelsystemen die via het VOM-budget van Vlaanderen worden gefinancierd en bijkomende deelsystemen via andere financiering budgettair van elkaar te scheiden in functie van rapportering naar Vlaanderen en het maximaal aanwenden van de voorziene middelen in de subsidieovereenkomst.

5.2. Financiële middelen

Het vast aanbod deelsystemen binnen VOM (OV)

Dit aanbod is deels gefinancierd door de Vlaamse overheid via de voorziene VOM-middelen per vervoerregio. Deze middelen zijn legislatuur gebonden en kunnen wijzigen. Op datum van 24 april 2023 zijn dit de middelen voor vervoer op maat vastgelegd tot 31 december 2024 lydiapeeters.be/nieuws/extra-middelen-voor-de-15-vlaamse-vervoerregios

Het is belangrijk de periode van budgetzekerheid mee te nemen in de duurtijd en de voorwaarden van de overeenkomst met de deelaanbieder.

De subsidie van de Vlaamse overheid komt de penhouder toe die instaat voor de afhandeling van de overeenkomst en de betaling van de facturen daaraan gekoppeld. De deelaanbieder staat zelf in voor de ontvangst van de gebruikersbijdrage. Zoals eerder aangegeven raden we aan om administratieve en budgettaire reden te kiezen voor een verrekening van de mogelijke ontvangsten in plaats van een terugbetaling aan het gewest.

Het tarief voor het gebruik van de deelvoertuigen VOM van de overeenkomst wordt bepaald door de vervoerregio.

Het supplementair aanbod deelsystemen binnen VOM (OV)

Lokale besturen en/of penhouders kunnen ervoor opteren om het aanbod deelsystemen binnen VOM verder uit te breiden met eigen middelen. Deze cofinanciering van het VOM-budget voor deelmobiliteit wordt in het subsidiebesluit expliciet vermeld en past binnen de geest van het samenwerkingsmodel tussen Vlaanderen en de lokale besturen bij de uitvoering van het vervoer op maat. Deze middelen zijn legislatuur gebonden en kunnen wijzigen.

Het is aan te raden de periode van budgetzekerheid mee te nemen in de duurtijd en de voorwaarden van de overeenkomst met de deelaanbieder. De huidige lokale legislatuur stopt op 31 december 2024, goedgekeurde meerjarenplannen en begrotingen worden vastgelegd tot 31 december 2025.

In het geval voor deze co-financieringsmethodiek wordt gekozen is het logisch dat alle voorwaarden rond integratie, tariefzetting etc. voor de VOM-deelsystemen ook op dit supplementair aanbod van kracht zijn, maar dat beslissingen over de invulling van het aanbod en de locatie van de deelsystemen onderdeel uitmaken van afspraken tussen vervoerregio, financierder (lokaal bestuur) en de concessiehouder en penhouder.

Wij adviseren om voor wat betreft het supplementair aanbod van lokale deelsystemen een rechtstreekse financiële afhandeling te voorzien tussen de lokale besturen en de concessionaris. In functie van rapportering en evaluatie worden beide systemen echter bij voorkeur budgettair van elkaar gescheiden.

Het supplementair aanbod deelsystemen buiten VOM (stand-alone)

Tenslotte kan ervoor geopteerd worden om een supplementair aanbod te voorzien dat géén deel uitmaakt van het VOM en waarbij de voorwaarden zoals bepaald door de vervoerregio's niet van toepassing zijn. Dit aanbod kan eveneens deels gefinancierd worden door de deelnemende lokale overheden waarbij ook deze middelen legislatuur gebonden zijn en kunnen wijzigen.

Gezien deze deelsystemen geen onderdeel uitmaken van het VOM kunnen voorwaarden variëren. Zo kan het tarief voor het gebruik van de deelvoertuigen in dergelijk supplementair aanbod worden bepaald door het deelnemende lokaal bestuur. Het valt te adviseren om hoe dan ook de nodige afstemming met de vervoerregio te bewaren.

5.3. Aansprakelijkheid

Aangezien het over een deelsysteem gaat dat deel uitmaakt van het Openbaar Vervoer en de OV-plannen op (vervoer)regionaal niveau, is het belangrijk dat zowel de penhouders als de afnemers niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor tekortkomingen van de deelaanbieders. Te meer omdat de vervoerregio's niet over een eigen rechtspersoonlijkheid beschikken.

De deelaanbieders zorgen voor een gewaarborgd aanbod (aantallen) zoals bepaald in de overeenkomst. Indien hier niet aan voldaan wordt is een financiële penaliserende maatregel mogelijk. De aanbieder maakt zelf de analyse van het aanbod, indien het aanbod niet conform de vraag is (te veel/te weinig) maakt dit een onderdeel uit van de constante evaluatie op het terrein en de rapportering.

Aansprakelijkheid concretiseren in de aanbesteding

Hierbij geven we bij wijze van voorbeeld de concretisering vanuit het raamcontract Lantis

“De Aanbestedende Overheid draagt aan de Opdrachtnemer de conceptie, het oprichten en de exploitatie op van een deelfietsen en/of deelwagensysteem met elektrische en/of gewone fietsen en/of wagens in de Vervoerregio, omliggende regio's en gemeenten.

De Concessiehouder draagt de volledige aansprakelijkheid voor de exploitatie van zijn deelsysteem.

De Concessiehouder vrijwaart de Aanbestedende Overheid integraal voor elke mogelijke aanspraak van een gebruiker of eender welke derde die betrekking heeft op de exploitatie en het gebruik van het deelsysteem van de Concessiehouder. Dit geldt ook voor gemeenten, andere beheerders van het openbaar domein, bedrijven of instellingen op wiens grondgebied of eigendom de deelfietsen worden gebruikt” (ref. raamcontract Lantis)

5.4. Rapportering

Om een grondige evaluatie mogelijk te maken binnen de schoot van de vervoerregio's is een regelmatige rapportering nodig vanuit de operator van het deelsysteem. Wij adviseren dit op kwartaalbasis te organiseren waardoor men eventuele opbrengsten onmiddellijk kan inzetten in de uitbreiding van het deelaanbod.

1x per kwartaal (binnen een termijn van 15 dagen na het einde van het kwartaal) geeft de concessiehouder een overzicht rapport aan de Aanbestedende Overheid waarin de uitrol van zowel het VOM-aanbod alsook het supplementaire aanbod wordt beschreven, de evolutie van het gebruik en het verplaatsingsgedrag van de gebruikers over de voorbije periodes, een financiële rapportering (inkomsten en kosten), een opvolging van het aantal klachten, defecten, ...

Jaarlijks wordt, minstens 3 maanden voor het einde van het kalenderjaar een plan van aanpak voorgelegd voor het komende jaar, waarbij de ontwikkeling van zowel basisnetwerk als aanvullend netwerk wordt beschreven, het marketing en communicatieplan, een geactualiseerd financieel plan.

Dit plan van aanpak kan in overleg tussen de Concessiehouder, de Aanbestedende Overheid en de Vervoerregio's bijgestuurd worden. In het plan van aanpak werkt de Inschrijver het voorstel tot rapportering verder uit. (Ref. Raamcontract Lantis)

Door de wisselende vraag is een constante monitoring door de deelaanbieder raadzaam en een meerwaarde.

Daarnaast zal Vlaanderen een jaarlijkse rapportering vragen van het gebruik van de deelsystemen via een gestandaardiseerd sjabloon. Dit sjabloon zal na de zomer van 2023 beschikbaar worden gemaakt. Het valt aan te raden aan de penhouders om de gegevens uit dit sjabloon regelmatig te bevragen bij de deelaanbieder en hiertoe voorwaarden in de overeenkomst op te nemen.

5.5. Aanvang en duurtijd overeenkomst

Het is aan te raden rekening te houden met de periode van budgetzekerheid.

Het is eveneens aan te raden de duurtijd van de overeenkomst te koppelen aan de gebruikelijke afschrijvingstermijnen voor de hard- en software van het gedeelde aanbod.

De duur van een raamovereenkomst en van de opdrachten die erop gebaseerd zijn, is beperkt tot 4 jaar. In uitzonderlijke gevallen kan de looptijd van de raamovereenkomst of van de afzonderlijke opdrachten meer dan 4 jaar bedragen. Penhouders moeten die gevallen voldoende motiveren op grond van het voorwerp van de opdracht, bijvoorbeeld door te verwijzen naar afschrijvingstermijnen van voertuigen. De looptijd van de afzonderlijke opdrachten bij een raamovereenkomst hoeft niet samen te vallen met de looptijd van die raamovereenkomst zelf. Concreet kan een penhouder dus een overeenkomst sluiten met een deeloper voor een bepaalde periode, maar kunnen de contracten die per locatie worden afgesloten een andere duurtijd hebben.

De subsidieovereenkomst met Vlaanderen loopt tot 31 december 2028.

5.6. Doelgroep van de deelsystemen

Het is belangrijk na te denken over wie de gebruikers van het deelsysteem zullen worden.

In het deelaanbod OV van de overeenkomst is het doelpubliek de gebruiker van het openbaar vervoer (Trein/bus) en die het deelaanbod gebruikt voor voor- en/of natransport.

In het deel supplementaire aanbod kan het aanbod van deelmobiliteit aanvullend zijn aan het aanbod van OV en/of los van combimobiliteit binnen het Openbaar vervoerplan in de markt gezet worden.

5.7. Het juiste systeem voor de juiste plaats (bereikbaarheidsprofiel)

Elke bestemming, attractiepool, wijk, dorp, gemeente of stad heeft een eigen bereikbaarheidsprofiel. Het bepalen van het bereikbaarheidsprofiel van de plaats waar je de deelmobiliteit voorziet is belangrijk om de intensiteit/aantallen te definiëren alsook de eventuele bijkomende voorwaarden op te nemen in de overeenkomst.

Het kan interessant zijn om een voldoende vrijheid te bieden aan de deelsysteemaanbieder om de correcte business case samen te stellen, bijvoorbeeld een eerder hybride aanbod in plaats van een strikte keuze voor een back-to-one of back-to-many systeem of door te werken met een combinatie van deelfietsen met station-based oplaadmogelijkheden en batteryswaps op basis van het profiel van de locaties of met bepaalde types deelvoertuigen.

De beslissing om welk deelsysteem te voorzien behoort zoals eerder besproken toe aan de vervoerregio. Als de penhouder over voldoende vrijheid beschikt bij het in de markt plaatsen van het gevraagde VOM-deelsysteem, kan de vervoerregio finaal een geïnformeerde beslissing nemen in functie van de wensen van de vervoerregio en het beschikbaar budget.

5.8. Specificiëren van deelfietssystemen binnen het bestek

Elektrisch

We maken bewust het onderscheid tussen elektrische deelfietsen en niet-elektrische deelfietsen.

Het is dus van groot belang om na te gaan welke systeem er ingeschreven is binnen de OV-plannen. Het aanbesteden van een ander soort deelsysteem betekent dat het OV-plan mogelijk herbekeken moet worden.

Ontlenen en terugbrengen van deelfietssystemen binnen het bestek

De inschrijver werkt een systeem uit voor het ontlenen en terugbrengen van de deelfietsen

*De Aanbestedende overheid legt volgende minimale vereisten op aan het systeem:
Back-to-one en Back-to-many mogelijkheden: ontlenen en terugbrengen moet mogelijk zijn aan te bepalen mobiliteitsknopen (Hoppinpunten), waarbij dit hetzelfde knooppunt of een ander knooppunt kan zijn;
Dropzones: ontlenen en terugbrengen moet mogelijk zijn in te bepalen dropzones.
(ref. Raamcontract van Lantis)*

Opladen van elektrische fietsen

Voor het opladen van de elektrische fietsen laat de Aanbestedende Overheid volgende mogelijkheden toe:

- Station-based opladen
- Battery swap in een centraal punt
- Cabines in straatbeeld waar batterijen opgeladen worden.

De voorkeur van de Aanbestedende Overheid gaat uit naar vaste oplaadpunten aan grotere mobiliteitsknooppunten (Hoppinpunten) en naar battery swap op andere locaties/dropzones.

De inschrijver maakt hiervoor een voorstel op, hetwelk wordt beoordeeld op vlak van inpassing openbaar domein. In geen geval mogen kabels of bedrading zichtbaar zijn op het openbaar domein. (ref Raamcontract Lantis)

5.9. Continuïteit van de dienstverlening

De dienstverlening dient te allen tijde gegarandeerd te worden.

Defecte deelfietsen en deelwagens worden door de exploitant binnen een termijn van 24 uur van de straat gehaald of vervangen. De exploitant zorgt ervoor dat hij hierop actief controle uitoefent, alsook dat na melding hieraan direct gevolg geven wordt.

De Concessiehouder dient de deelfietsen van het OV-aanbod actief te spreiden zodat er in de hele vervoerregio een basisaanbod is, waardoor het deelfietsensysteem in een netwerk kan blijven werken. Ook dient er via regulatie voor worden gezorgd dat het met de gemeenten/bedrijven... overeengekomen aanbod binnen het lokale netwerk gegarandeerd is. Communicatie naar de gebruiker (helpdesk) (ref.raamcontract Lantis)

5.10. MaaS, innovatieve ontwikkelingen en Hoppincentrale

De VOM-deelsystemen worden onderdeel van het gelaagd OV-model in Vlaanderen en worden bij voorkeur maximaal digitaal geïntegreerd. Als eerste stap hierin wordt voor elk VOM-systeem een doorverwijzingslink door middel van een digitaal adres naar de website of app van VOM-systeem opgenomen op de website en app van de Hoppincentrale. Daarnaast omvat de subsidieovereenkomst eveneens een inspanningsverbintenis om mee te werken aan verdere integraties van het deelsysteem binnen een toekomstige MaaS-ontwikkeling van de Hoppincentrale. Daar is vandaag onvoldoende informatie over beschikbaar om harde voorwaarden naar de aanbieders op te leggen, maar het is aan te bevelen de inspanningsverbintenis eveneens door te vertalen in een overeenkomst met een deelsysteemaanbieder.

Data & IT

De inschrijver geeft aan welke standaard SLA's hij toepast voor het elektrisch autodeelsysteem (o.a; uptime (online) platform, technische problemen, responstijd van op afstand, responstijd op locatie, helpdesk ...).

Delen van data

De Concessiehouder dient de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens van het deelsysteem als open data beschikbaar te stellen, rekening houdende met de beperkingen opgelegd in de geldende wetgeving over bescherming persoonsgegevens.”

MaaS

- *Fase 1: Delen van data voor weergave in Hoppin-App en op Hoppin.be*
- *Fase 2: Real-time delen van data voor weergave in Hoppin-app en Hoppin.be*
- *Fase 3: Integratie in het Hoppin MaaS-systeem*

Daarbij wordt uiteraard een onderscheid gemaakt tussen beschikbaarheidsdata, die publiek toegankelijk beschikbaar moeten zijn als open data en data met betrekking tot gebruiksgegevens die enkel ter beschikking moeten worden gesteld worden voor de aanbestedende overheid om op die manier een evaluatie te kunnen maken van het desbetreffende deelsysteem. (ref. Raamcontract Lantis)

6. Bevindingen uit de Request for information van maandag 12 juni

6.1. Inleiding

Om de broodnodige synergie in Vlaanderen te bekomen van het aanbod van deelmobiliteit en de toekomstige inpasbaarheid in het volledige mobiliteitsaanbod over alle vervoerregio's in Vlaanderen heen, is het belangrijk met enkele factoren rekening te houden in de aanbesteding door de penhouders.

Een request for information (georganiseerd door VVSG en Vlinter) moet ons meer inzichten verschaffen hoe de aanbieders van deelmobiliteit zelf oplossingen zien voor het mobiliteitsaanbod

6.2. Deelnemers aan de RFI

- Coopstroom
- Share4mobility
- Cozywheels
- Claus2you
- Cambio
- D'leteren
- Dégage

- Bluebike
- Donkeyrepublic
- Baqme
- Dott
- Bolt
- Hoppy
- Nextbike

6.3. Deelfietsen

Fiche deelfietsen	
Classificatie Hoppin	De functie van de deelfietsen aan lokale-en buurthoppinpunten zijn wezenlijk anders dan deze aan de grotere regionale en interregionale hoppinpunten. Het toekomstig deelaanbod aan de nieuwe lokale-en buurthoppinpunten zal vertrekken vanuit de invulling van de blinde vlekken in het OV-netwerk. Deelfietsen aan treinstations zullen eerder gebruikt worden door bezoekers terwijl de kans groter dat deelfietsen aan lokale Hoppinpunten als dagelijks transport zullen gebruikt worden door inwoners en werknemers. Deze redenering meenemen in de voorwaarden van de openbare aanbesteding zal cruciaal zijn om maatwerk per locatie mogelijk te maken.
Aanbod vanuit bedrijven	Naast het publieke deelfietsaanbod kunnen ook bedrijfsdeelfietsen een deel van de oplossing zijn voor het dagelijkse woon- werkverkeer. • Dit kan georganiseerd worden door de aanbieder van het publieke deelfietsaanbod.

	Men kan ook werken met sponsordelas van bedrijven (visibiliteit op de bagagedrager). Op deze wijze kan een deel extern gefinancierd worden naast de huurinkomsten en een eventuele bijpassing van de overheid in de kosten van de exploitatie. De bedrijfswereld/kmo zones eindustrieparken mee betrekken in de voorbereidingen van de operationalisering en de aanbesteding van deelfietsen in de vervoerregio kan dus nuttig zijn om een betaalbare en oplossingsgericht aanbod te creëren voor alle doelgroepen (bezoekers, inwoners en werknemers)
Betrouwbaarheid aanbod	Om het aanbod, betrouwbaar, aantrekkelijk en visibel te maken vragen de aanbieders een minimum van 5-10 deelfietsen per hoppinpunt. Afhankelijk van het aantal Hoppinpunten en de afstand tussen beide kan men hiervan afwijken. Het is aan te raden om als voorwaarde op te nemen in de aanbesteding min 1 deelfiets per locatie te garanderen in 95% van de tijd (per dag). Anderzijds moet je de aanbieder de mogelijkheid te geven het aanbod te optimaliseren indien dit zelfbedruipend is.
Elektrificatie	De markt gaat uit van een vloot van elektrische fietsen en minder van klassieke fietsen.
Oplaadmogelijkheden	In stedelijke of verstedelijkte omgevingen kan men kiezen voor vaste oplaadstations of batteryswaps. Om dergelijke batteryswaps te organiseren is een operationele-hub noodzakelijk waarvan men personeel op een efficiënte wijze kan uitsuren om de batteryswaps uit te voeren. Back to one en back to many oplossingen kunnen op deze wijze worden georganiseerd. De markt geeft aan, in het belang van de klantvriendelijkheid en de transparantie van informatiedeling naar het publiek, te

	kiezen voor één van beide en deze niet te mixen. In voorstedelijke, residentiële en landelijke omgevingen is de markt voorstander van een Back- to-one systeem met vaste oplaadstations bvb aan de Hoppinpunten. Door de grotere afstanden wordt de batteryswap moeilijk te organiseren en lopen de operationele kosten hoger op. Deze vaste oplaadstations vragen een investering van +- 15.000 per locatie met een afschrijving op 7 jaar. Door gebruik te maken van vaste oplaadstations krijgt de gebruiker de garantie dat zijn deelvoertuig voldoende opgeladen zal zijn. De vaste oplaadstations kunnen zowel voor deelfietsen als deelsteps worden ingezet (of beiden). Anderzijds garandeert deze werkwijze een correcte stalling van de voertuigen.
Minimum aantal fietsen	Een minimum van 300 deelfietsen per regio is volgens de markt nodig om een aanvaardbare business case op te bouwen en te kunnen deelnemen aan een ronde van aanbestedingen.
Tijd voor implementatie	Om alles kwalitatief te kunnen implementeren is een tijdspad tussen de 6 maand en 9 maand na gunning noodzakelijk.
Delen gebruiksdata	Het delen van relevante gebruiksdata aan de Vlaamse mobiliteitscentrale en betrokkenen via een API is voor geen enkele aanbieder een probleem.
Duur overeenkomst	De markt vraagt een overeenkomst van min 48 maanden – 60 maanden om een betaalbare oplossing te kunnen aanbieden.
Model van aanbesteding	De markt ziet de toekomst in een concessiemodel onder voorwaarden maar met innovatieve ontwikkelingsmogelijkheden

6.4. Deelwagens

Deelwagens als deel van OV	Het gebruik van deelwagens is vooral unimodaal gebruik, Deelwagens zullen minder in de ketenmobiliteit van het openbaar vervoer gebruikt worden. Niettemin zullen deelwagens meer en meer als alternatief worden aanzien voor de eigen privé wagen. In stedelijke omgeving als alternatief voor de eerste wagen en in meer residentiële en landelijke omgevingen als 2de of 3de wagen.
Rol van Hoppinpunten	Het aanbod visibel maken door deelwagens te plaatsen aan de Hoppinpunten kan een goede zaak zijn, toch is de nabijheid van het aanbod ten aanzien van de gebruikers belangrijker. Een vaste standplaats maakt het voor de gebruikers gemakkelijk. Vooral bij elektrische deelwagens is dit een must om te kunnen inpassen in de lokale laadstrategie. Het bundelen van het aanbod op strategische plaatsen helpt nieuwe gebruikers de overstap te maken. Één deelwagen spreekt niet aan volgens de markt. Voldoende aanbod zal de gebruiker meer vertrouwen geven van de verplaatsingszekerheid.
Reservatie	De mogelijkheid tot reservatie van een voertuig is cruciaal om de verplaatsing te kunnen waarborgen
Delen van data	De bevroegde aanbieders hebben geen probleem om nuttige data te delen om een samenwerking met de Hoppincentrale mogelijk te maken. Men ziet vandaag echter nog geen mogelijkheid voor een volledige integratie van de reserverings- en betalingsprocessen. Dit heeft vooral te maken met issues rond aansprakelijkheid, en het screenen en opvolgen van het klantenbestand om een veilige bussinesscase te kunnen opzetten.

	Een zeer duidelijke taakafbakening tussen de aanbieder en de hoppincentrale is dus nodig. Dit met een gezond evenwicht van de aansprakelijkheid tussen beide actoren De markt ziet de hoppincentrale vooral een informatie en reseller-functie uitvoeren. M.a.w. door de specificiteit van de verschillende deelsystemen kan ment best de klant doorverwijzen (linken) naar het platform van de deelwagenaanbieder.
Cobranding/ Merk Hoppin	De voertuigen via co-branding uitrusten met het Hoppinlogo is voor de aanbieders geen probleem
Gebruiksformules	• Klassieke systemen waar men werkt met een abonnement formule, lidmaatschappen of zelfs aandeelhouderschap. • Systemen zonder inschrijving en abonnement en die hun businesscase vooral opbouwen per uur/kilometer. Voor unimodaal gebruik zien wij eerder een uitkomst via de klassieke formules. Voor deelaanbod in functie van de occasionele ketenmobiliteit zijn de andere systemen gemakkelijker in te passen.
Rol van particulier autodelen	Er bestaat uiteraard ook het aanbod van het particulier autodelen of het delen van voertuigen van bedrijven of overheden. Het is aan te raden om ook de aanwezigheid van dergelijk aanbod ter beschikking te stellen via de hoppincentrale. Op deze wijze zorg je voor de opbouw van een “deelsystemen-community”. Dit aanbod kan een belangrijk deel van de verplaatsingen opvangen en dit zonder tussenkomst van de overheden.
Lokaal aanbod verankeren en centraliseren	Het autodeel-aanbod van lokale spelers wordt vandaag via autodeelplatformen gebundeld. Dit maakt de autodeelmarkt aanspreekbaarder en zorgt voor lokale verankering. Deze lokale spelers mee inzetten in het aanbod kan een drempel bij nieuwe gebruikers helpen oversteken. De regionale aanbestedingsstrategie biedt

	kansen voor lokale verankering van het supplementair aanbod.
Duur overeenkomst	De markt vraagt een minimale overeenkomst van 48 maanden om een aanvaardbare en betaalbare oplossing te kunnen aanbieden.
Niveau van zelfvoorziening	In stedelijk gebied met een hogere densiteit zal het deelaanbod sneller zelfbedruipend zijn dan in buitengebied. De meeste aanbieders werken met een zogenaamde cashback-formule waar de overheid een deel van de middelen kan recupereren en deze mogelijks kan inzetten voor de verdere uitbouw van het deelwagen-aanbod in de regio.
Sociale component	Sommige aanbieders werken vandaag ook al met een afgebakend sociaal aanbod door middel van prepaid-systemen of ritten-te-goed vouchers meestal aangestuurd door CAW of OCMW-organisaties.

Contact

Guido Vaganée – Coördinator Gemeentelijk Ondersteuningsplatform
Guido.vagane@vvsq.be

Michiel Apers – Stafmedewerker Gemeentelijk Ondersteuningsplatform
Michiel.apers@vvsq.be

vvsg