



Artikel 1. Doel

Het gezamenlijk bepalen van de minimale voorwaarden voor het label autodeelorganisaties van de VVSG en Autodelen.net. Dit biedt een beleidsondersteunend kader en een basis voor initiatieven van diverse overheden en andere stakeholders die autodelen stimuleren en integreren in hun mobiliteitsbeleid. Bovendien biedt het ook een afbakening van wat aanzien wordt als autodelen en wat niet.

Het geven van een label aan autodeelorganisaties vereenvoudigt aanbestedings- en vergunningsdossiers en het opmaken van offertes doordat autodeelorganisaties kunnen verwijzen naar dit label. Ze kunnen zich vervolgens richten op de inhoudelijke aspecten en het financieel model van de samenwerking.

Het label is een dynamisch document dat, mits goedkeuring van de betrokken partijen, kan gewijzigd worden.

Het label wordt uitgereikt aan de autodeelorganisatie op basis van de volledige vloot; er worden dus geen sublabels ingevoerd per vorm van autodelen. Elke autodeelorganisatie kan op verschillende manieren aan autodelen doen, waarbij steeds op het niveau van de deelauto dient gekeken te worden. De verschillende operationele en organisatorische vormen van autodelen worden evenwel benoemd in artikel 3 2., 3., 4. en 5. en kunnen door overheden overgenomen worden.

Artikel 2. Doelgroep en toepassingsgebied

Het label is in eerste instantie bedoeld voor alle leden van de VVSG en alle organisaties/bedrijven die een label als autodeelorganisatie willen verkrijgen en/of behouden. Andere initiatiefnemers van autodeelstimulerende maatregelen kunnen er ook gebruik van maken.

Artikel 3. Definities

In dit label hanteren we volgende definities:

1. **Autodelen:** het beurtelings en systematisch gebruik van een wagen door verschillende natuurlijke of rechtspersonen op verschillende momenten.
2. **Roundtrip autodelen:** een operationele vorm van autodelen waarbij de klant/lid de deelwagen na gebruik terug op dezelfde locatie of in dezelfde zone (buurt of wijk) plaatst. Systemen die met vaste, noodzakelijke standplaatsen werken, worden 'station based' genoemd en systemen die werken met een bepaalde zone waarbinnen de wagen teruggeplaatst moet worden zijn 'homezone based'.
3. **Free floating autodelen:** een operationele vorm van autodelen waarbij de klant/lid de deelwagen na gebruik op een andere plaats kan achterlaten (in sommige gevallen ook in een andere stad). Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen systemen die met vaste locaties werken ('pool stations') en systemen die met een bepaalde zone werken waarbinnen de wagen gelijk waar mag geparkeerd worden ('operational area').

4. **Organisatorische vorm van een autodeelorganisatie:** voertuigen binnen een autodeelorganisatie kunnen in het bezit zijn van privé personen en/of bedrijven en/of coöperaties.
5. **Reservatiegebaseerd autodelen:** een vorm van autodelen waarbij de voertuigen kosteloos minstens 7 dagen op voorhand kunnen gereserveerd worden door een klant/lid. Tussen het moment van reservatie en de start van de rit kan er nog een ander gebruik mogelijk zijn.
6. **Autodeelorganisatie:** een rechtspersoon die aan haar leden met het oog op beurtelings en systematisch gebruik hiervan, voertuigen ter beschikking stelt en/of het delen van wagens faciliteert.
7. **Deelwagen:** Is een M1, N1 of L7 wagen die gedeeld wordt door minimaal vier natuurlijke of rechtspersonen met een verschillend domicilie-adres en waarbij de grootste gebruiker gemiddeld maximaal 80% van de kilometers en/of tijd en/of reservaties t.o.v. de totale kilometers en/of tijd en/of reservaties in beslag neemt.
8. **Klant/lid:** De natuurlijke persoon of rechtspersoon die het voorbije kalenderjaar minstens éénmaal gebruik maakte van een deelwagen van een autodeelorganisatie.
9. **Voorwaarden:** Voorwaarden waaraan een autodeelorganisatie moet voldoen om in aanmerking te komen voor het verkrijgen en behouden van het label.
10. **Label:** het label verkregen op basis van dit kader, na bevestiging door de VVSG, dat de autodeelorganisatie voldoet aan de voorwaarden, op basis van de gegevens verzameld en bezorgd door Autodelen.net
11. **Voorlopig label:** Een label verkregen op basis en onder voorwaarde van artikel 7.§2 en artikel 8.§2 van dit kader, na bevestiging door de VVSG, op basis van de gegevens verzameld en bezorgd door Autodelen.net.

Artikel 4. Voorwaarden

Om als autodeelorganisatie te voldoen aan het label dient de organisatie het bewijs te leveren dat:

1. in haar statuten, zoals vastgelegd in het Belgisch Staatsblad, gestipuleerd wordt dat één van de hoofdtaken van de organisatie autodelen of gedeelde mobiliteit betreft;
2. ze actief is binnen het grondgebied van het Vlaams gewest;
3. ze over klanten/leden beschikt die beurtelings en systematisch gebruik maken van de ter beschikking gestelde voertuigen. Dit kunnen zowel eigen of geleasede voertuigen zijn, voertuigen van de leden en/of voertuigen door derden ter beschikking gesteld
4. alle voertuigen van de aanvrager 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;
5. de minimale reservatieduur van de deelwagens van de aanvrager 1 uur of minder is;
6. ze transparant is voor wat betreft haar prijsbepaling en gebruiksvoorwaarden. In het tarief zijn alle kosten van de dienst inbegrepen (energie, onderhoud, herstellingen, verzekeringen, andere kosten);
7. de gebruikerskost is opgesteld aan de hand van duidelijk gecommuniceerde parameters (kilometerprijs en/of reservatieduur en/of verbruik);
8. ze een transparant gebruikersreglement hanteert alsook een procedure voor probleemmelding en klachten voorziet;
9. ze minimaal 10 deelvoertuigen aanbiedt op moment van het uitreiken van het definitief label;
10. het autodeelaanbod van de aanvrager openstaat voor iedereen die aan de toetredingsvoorwaarden van de autodeelorganisatie voldoet;
11. de klanten/leden éénmalig een overeenkomst aangaan met de aanvrager van het label¹ en in de mogelijkheid zijn een deelwagen te gebruiken zonder het afsluiten van bijkomende contracten;
12. voldoen aan de vereisten rond non-discriminatie zoals bepaald in artikel 9.

¹ In het geval de aanvrager een facilitator is van het delen van privéwagens kan de term "aanvrager" desgevallend vervangen worden door eigenaar van het voertuig. (cf CozyWheels)

Artikel 5. Verplichtingen autodeelorganisaties

§ 1. Een autodeelorganisatie die het label krijgt, verbindt zich ertoe:

1. te garanderen dat alle autodeelvoertuigen voldoende gedeeld worden, op basis van volgende criteria (gebaseerd op het gemiddelde over de gehele vloot):
 - gemiddeld over de vloot zijn maximaal 80% van de kilometers en/of tijd en/of reservaties tov de totale kilometers en/of tijd en/of reservaties op conto van dezelfde klant/lid.
 - gemiddeld over de vloot wordt elk voertuig door minimaal 4 leden/klanten (gedomicilieerd op verschillende adressen) gebruikt².

Om dit staven te wordt een verklaring op eer gevraagd, en kan mits aankondiging een controle plaatsvinden op het kantoor van de labelhouder.

2. een jaarlijkse evaluatie op te maken. Met het oog op deze evaluatie dient in de maand december de nodige informatie aangeleverd aan de VVSG en Autodelen.net. Deze informatie bestaat uit (niet-limitatieve lijst), en is indien van toepassing opgesplitst per stad of gemeente:
 - Aantal deelwagens in Vlaanderen op datum van 1 december
 - Aantal deelwagens per gemeente op datum van 1 december
 - Aantal leden/klanten in Vlaanderen op datum van 1 december
 - Aantal gezinslidmaatschappen (indien van toepassing) op datum van 1 december
 - Aantal bedrijfsklanten/leden (indien van toepassing) op datum van 1 december
 - Totaal aantal ritten en kilometers van de gedeelde vloot van het afgelopen jaar op datum van 1 december (t.o.v. 1 december van het vorige jaar).

In de toekomst kunnen deze gegevens mogelijk nog aangevuld worden, met gegevens van het LEKP-dashboard en/of de monitoring van basisbereikbaarheid, die beide bij afronding van dit document (mei 2023) nog in voorbereiding waren.

3. Een tweejaarlijkse gestandaardiseerde mobiliteitsenquête³ onder de klanten/leden te organiseren (met een minimale responsratio van 10%) waarbij overheden maximaal 5 extra verplichte vragen kunnen laten opnemen. De vragenlijst zal o.a. nagaan wat de vervangratio van deelwagens is en wat de modal shift onder autodelers is.

§ 2. Een individuele gemeente kan bij de autodeelorganisaties actief in haar gemeente bijkomende beleidsondersteunende gegevens opvragen.

§ 3. De aangeleverde data dienen voor

- Intern gebruik door Autodelen.net en de VVSG in functie van het label
- Voor intern beleidsondersteunend gebruik door de gemeente in kwestie, in functie van autodelen.

Artikel 6. Procedure

§ 1. De aanvraag voor een voorlopig of definitief label wordt schriftelijk ingediend bij Autodelen.net en de VVSG. Hiertoe dient de organisatie het aanvraagformulier "label autodeel-organisatie" in, samen met de bewijsstukken nodig voor controle van de voorwaarden. Het label als autodeel-organisatie toegekend door de VVSG en Autodelen.net, geldt als label voor de Vlaamse steden en gemeenten, en andere stakeholders die het willen toepassen. Via een gemeentelijk reglement kunnen gemeenten bijkomende voorwaarden bepalen bij de toepassing van autodelen in het lokale mobiliteitsbeleid. Hetzelfde kan gelden voor Vlaamse regelgeving op maat van specifieke Vlaamse beleidsinitiatieven.

² Anders gesteld: er zijn viermaal meer klanten/leden dan dat er deelwagens ter beschikking worden gesteld

³ De vragenlijst wordt opgesteld door VVSG en Autodelen.net, in samenspraak met de organisaties die het label dragen en lokale overheden die het label gebruiken

- § 2. Autodelen.net en de VVSG onderzoeken vervolgens de ontvankelijkheid van de ingediende bewijsstukken en de aanvraag. Indien er stukken ontbreken of onduidelijk zijn, kan aan de betrokken organisatie bijkomende informatie worden opgevraagd binnen de 30 dagen na indienen van de aanvraag. De betrokken organisatie dient de bijkomende stukken en/antwoorden te bezorgen uiterlijk 15 dagen na de opvraging.
- § 3. Als de organisatie voldoet aan de gestelde voorwaarden, beslissen Autodelen.net en de VVSG binnen de 3 maanden om de autodeelorganisatie een label autodelen toe te kennen. De betrokken autodeelorganisatie wordt uiterlijk 7 dagen na de beslissing op elektronische wijze op de hoogte gebracht van die beslissing. Indien Autodelen.net en de VVSG geen beslissing nemen binnen de gestelde termijn, wordt automatisch verondersteld dat de aanvragende organisatie aan de voorwaarden voldoet, en verkrijgt de organisatie het label. De organisatie dient wel te voldoen aan de verdere rapporteringsvoorwaarden en kan het label verliezen zoals bepaald in artikel 8.

Artikel 7. Principes label

- § 1. Een label als autodeelorganisatie geldt in principe voor 5 jaar tenzij de betrokken organisatie niet langer voldoet aan de door dit kader gestelde voorwaarden en verbintenissen. Dit wordt minstens jaarlijks gecheckt naar aanleiding van de gegevensopvraging. Na de periode van 5 jaar kan de erkende autodeelorganisatie via een eenvoudige procedure een verlenging voor de volgende 5 jaar aanvragen. Iedere twee jaar vindt een evaluatie en eventuele actualisering plaats met de betrokken stakeholders van dit label. Eventuele wijzigingen van de voorwaarden gelden steeds met onmiddellijke ingang bij nieuwe aanvragen of bij de daaropvolgende jaarlijkse evaluatie van de autodeelorganisaties die reeds beschikken over een label.
- § 2. Een autodeelorganisatie kan een voorlopig label krijgen wanneer deze nog niet voldoet aan voorwaarde 9 van artikel 4 en de voorwaarden uit artikel 5. Een voorlopig label voor opstartende autodeelorganisaties geldt in principe voor een jaar en is maximaal eenmaal verlengbaar met een jaar.
- § 3. Wanneer blijkt dat een autodeelorganisatie niet langer voldoet aan de door dit reglement bepaalde voorwaarden en/of verbintenissen dient deze organisatie een regularisatiedossier in te dienen conform art. 8, § 3 van dit reglement.

Artikel 8. Controle

- § 1. VVSG en Autodelen.net kunnen beslissen het reeds toegekende label in te trekken indien blijkt dat:
1. moedwillig onjuiste of misleidende gegevens werden verstrekt met het oog op het behouden van het label;
 2. de opgelegde verbintenissen en voorwaarden van de reglementering niet worden nageleefd;
 3. er sprake is van misbruik;
 4. er niet meer voldaan is aan de voorwaarden en hiervoor geen regularisatieaanvraag werd ingediend.
- § 2. Startende organisaties worden één jaar na de datum van ontvangst van label geëvalueerd door de VVSG en Autodelen.net.
- Wanneer wordt vastgesteld dat zij 1 jaar na datum van de beslissing tot voorlopig label nog steeds niet beantwoorden aan de voorwaarden zoals bepaald in art. 4.9 en art. 5, kunnen zij een aanvraag doen om het voorlopig label eenmalig te verlengen met 1 jaar.
- Wanneer 2 jaar na datum van toekenning van het voorlopig label blijkt dat zij nog steeds niet aan de voormelde voorwaarden voldoen, is geen verlenging meer mogelijk en wordt het

voorlopig label niet omgezet in een definitief label. Deze beslissing tot weigering wordt genomen door Autodelen.net en de VVSG.

Een voorlopig label wordt omgezet in een definitief label wanneer blijkt dat de opstartende autodeelorganisatie beantwoordt aan de voorwaarden zoals bepaald in art. 3.

§ 3. Indien tijdens de evaluatie wordt vastgesteld dat een autodeelorganisatie niet meer voldoet aan 1 of meer voorwaarden of de op haar rustende verplichtingen, kan de betrokken organisatie haar dossier regulariseren.

Hiertoe dient de betrokken organisatie schriftelijk een regularisatiedossier in met acties waarmee de organisatie de tekortkomingen wenst weg te werken binnen een termijn van maximaal 1 jaar, of de verantwoording waarom niet aan de voorwaarden kan voldaan worden⁴. Deze mogelijkheid wordt slechts eenmalig aangeboden per organisatie.

Deze aanvraag tot regularisatie dient te gebeuren binnen 3 maanden na kennisgeving van de beslissing omtrent het niet vervullen van alle voorwaarden en/of de op haar rustende verbintenissen en dient gericht te worden aan de VVSG en Autodelen.net

Indien er geen aanvraag tot regularisatie wordt ingediend binnen de voormelde termijn kan met toepassing van art. 8, § 1 het reeds toegekende label ingetrokken worden.

Artikel 9. Non-discriminatieclausule

De aanvrager/contractant verbindt er zich toe:

1. geen enkele vorm van discriminatie op grond van het geslacht, nationaliteit, zogenaamd ras, huidskleur, afkomst, nationale of etnische afstamming, leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke overtuiging, taal of sociale afkomst te dulden.
2. toegankelijk te zijn voor iedereen, mits voldaan aan de algemene gebruikersvoorwaarden van de betrokken organisatie .
3. elk discriminerend gedrag op de werkplaats te voorkomen en indien nodig te bestrijden en te bestraffen.
4. de wetten en reglementen die de toepassing van de non-discriminatie en gelijke kansen bevorderen en verdedigen na te leven.
5. indien men beroep doet op derden onderhavige non-discriminatieclausule aan hen ter kennis te brengen en er voor te zorgen dat ook zij die naleven in de bijdrage die zij leveren in het kader van het toepasselijke reglement/de overeenkomst.

Artikel 10. Praktische opvolging

Het label werd gezamenlijk door de VVSG en Autodelen.net opgesteld, en wordt door hen opgevolgd, geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd. De betrokken stakeholders (steden, gemeenten en autodeelorganisaties) werden en worden hiervoor geconsulteerd.

Autodelen.net verzamelt en analyseert de binnengekomen data en aanvragen en adviseert de VVSG in de feitelijke, finale bevestiging van het label.

⁴ Bv. voorwaarden ivm het gebruik van het voertuig in art. 4 1) in de context van basisbereikbaarheid.

1. Bijkomende parameters voor kwaliteitsvoorwaarden

Bovenstaande kader voorziet de minimale voorwaarden om te spreken van een autodeelorganisatie. Daarnaast kunnen overheden bijkomende kwaliteitsvoorwaarden vragen ten aanzien van autodeelorganisaties en/of quoteren op basis van kwaliteitsvoorwaarden. Hieronder volgt ter inspiratie een niet-limitatieve lijst van parameters die mee kunnen opgenomen worden. Deze parameters kunnen meegenomen worden bij beleidsinitiatieven (bv. overheidsopdrachten, erkenningskaders, implementatie bij woonprojecten) door overheden.

- Kostprijs gerelateerde voorwaarden. Dit kan bv. gaan om de kostprijs voor de gebruiker gebaseerd op verschillende types verplaatsingen alsook eventuele vaste en eenmalige kosten
- Kwaliteitsvereisten van de deelwagen (bv. Maximale uitstoot, veiligheidsnormen...)
- Onderhoud en schoonmaak van de deelwagens (bv. Periodieke schoonmaak van de voertuigen)
- De manier van reserveren van het voertuig (bv. Via de website, app...)
- De manier van openen van het voertuig (bv. Via de app, chipkaart)
- De manier van laden of tanken van het voertuig (bv. Types tank- en laadpassen, minimale tank of batterijcapaciteit)
- De ondersteuning van de gebruiker voor, tijdens en na de rit (bv. Telefonische of digitale ondersteuning)
- Verzekering van de gebruiker (bv. Maximale franchise voor de gebruiker)
- Impact van een autodeelsysteem o.v.v. diverse parameters (bv. vervanging private voertuigen, CO₂ en NOx- reductie, impact op modal shift)
- De manier van delen van informatie en data met overheden (bv. Via maandelijks rapport, via gestandaardiseerde dataformaten zoals GBFS, MDS...)
- De geografische spreiding van de vloot (bv. x aantal voertuigen in centrum = y aantal voertuigen in randgemeente(n))
- Diversiteit van de vloot (bv. Verschillende types voertuigen)
- ...

Bijkomend kunnen lokale besturen extra incentives geven aan autodeelorganisaties gebaseerd op data die het efficiënt gebruik op voertuigniveau aantonen en de resultaten uit de tweejaarlijkse enquête.

Bijkomend kunnen lokale besturen ook autodeel-initiatieven die geen label hebben ondersteunen. Zoals bijvoorbeeld een particulier initiatief van verschillende burens. Of bijvoorbeeld een lokale garagehouder die een tweetal vervangwagens deelt.

2. Toelichting bij art. 1 doel

Dit label wil in de eerste plaats een ontzorging zijn voor gemeenten die geen eigen regulerend kader hebben (de meesten dus). Daarbij moeten ze zich bij het nemen van maatregelen om autodelen te stimuleren niet het hoofd breken over een definitie van autodeelorganisaties, en de voorwaarden waar ze moeten aan voldoen. Het volstaat om in het relevante document een verwijzing naar dit label op te nemen.

- Bv. in een parkeerreglement waarin voorbehouden parkeerplaatsen voor deelauto's bepaald worden of stadsbrede parkeervergunningen worden uitgereikt
- Bv. in een stedenbouwkundige verordening parkeren, waarbij er minder parkeerplaatsen moeten voorzien worden als er structureel voorzien wordt in het aanbod van een of meerdere deelauto's via een autodeelorganisatie

3. Toelichting bij art. 4 5) minimale reservatieduur van de deelwagens van de aanvrager 1 uur of minder is

Deze voorwaarde houdt in dat een deelwagen minimaal voor 1 uur of minder kan gebruikt worden. Systemen die bv. uitsluitend voertuigen aanbieden voor een langere periode (bv. per dag) vallen dus buiten de context van autodelen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan autoverhuurbedrijven bij luchthavens, of aan leasebedrijven voor firmawagens.

4. Toelichting bij art. 5. §4 bijkomende beleidsondersteunende gegevens

Gemeenten kunnen soms specifiekere beleidsondersteunende gegevens nodig hebben, in functie van de evaluatie modal shift, gebruik/nood parkeerplaats... Dit kan bijvoorbeeld gaan om gegevens op deelauto-niveau, zoals

- het aantal gereden kilometer op 1 jaar
- het aantal gereden kilometer van de grootste gebruiker op 1 jaar
- Aantal uren gebruikt op jaarbasis (indien tijd een parameter is voor de organisatie)
- Aantal uren gebruikt op jaarbasis door de grootste gebruiker (indien tijd een parameter is voor de organisatie)
- de tijd dat wagens gereserveerd zijn
- Het aantal dagen dat een deelwagen operationeel is geweest in het afgelopen jaar

Maar dit gebeurt niet via dit label maar is in onderlinge samenwerking tussen de autodeelaanbieder(s) en de gemeente.

5. Toelichting bij art. 6 §1

Bij toepassingen van autodelen in het lokale mobiliteitsbeleid denken we bijvoorbeeld aan

- parkeermodaliteiten
- integratie van autodelen in een stedenbouwkundige vergunning
- (lokale) hoppingpunten.