

OPROEP TOT KANDIDAAT-EXPLOITANTEN VOOR HET VERLENEN VAN EEN VERGUNNING VOOR HET EXPLOITEREN VAN DEELVOERTUIGEN IN DE STAD ANTWERPEN

- *Elektrische steps*

1. Toepasselijk reglement

Het reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur van de stad Antwerpen¹, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van de stad Antwerpen, is van toepassing (hierna genoemd 'het reglement').

2. Beschrijving van de beschikbare vergunningen

Rekening houdende met de door het college van burgemeester vaststelde maxima zijn vanaf **15 januari 2025** volgende vergunningen beschikbaar:

- deelvoertuigcategorie: **categorie 5 - elektrische steps**
- aantal beschikbare vergunningen: **1 (één)**
- minimum en maximum aantal deelvoertuigen per beschikbare vergunning: **500 – 1.000**

Kandidaat-exploitanten kunnen zich hiervoor kandidaat stellen door een vergunningsaanvraag in te dienen.

3. Indicatieve planning van de procedure

Volgende planning is van toepassing:

- Openverklaring en publicatie: 30 augustus 2024
- Deadline voor het indienen van vragen door kandidaat-exploitanten (cf. titel 4): 13 september 2024
- Publicatie antwoorden door de stad (cf. titel 4): 20 september 2024
- Uiterste termijn voor het indienen van een vergunningsaanvraag (cf. titel 5): 27 september 2024
- Beoordeling volledigheid ingediende vergunningsaanvragen: week van 1 oktober 2024
- In voorkomend geval, regularisatie van (eventuele) ontbrekende documenten en controle van de (eventuele) aanvullende documenten: periode 1 oktober 2024 – 11 oktober 2024
- Demo van de deelvoertuigen (cf. titel 8): 7 – 11 oktober 2024
- Beslissing college van burgemeester en schepenen (cf. titel 9): 1 november 2024

¹ <https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/mobiliteitsaanbieders/reglement-micromobiliteit>

4. Termijn voor het stellen van vragen

Vragen met betrekking tot deze oproep moeten uiterlijk op vrijdag **13 september 2024** per e-mail worden ingediend aan deelmobiliteit@antwerpen.be. Alle gestelde vragen zullen gezamenlijk worden beantwoord, waarbij de vragen en antwoorden (zonder vermelding van de identiteit van de vraagsteller) worden gepubliceerd op de website van de stad. De stad streeft ernaar om de antwoorden uiterlijk op 20 september 2024 te publiceren.

5. Uiterste termijn voor indiening van de vergunningsaanvraag (deadline)

De vergunningsaanvragen moeten uiterlijk op **27 september 2024 (23u59)** worden ingediend via deelmobiliteit@antwerpen.be.

Laattijdig ingediende vergunningsaanvragen worden niet aanvaard. Ingeval van betwisting dient de kandidaat-exploitant het bewijs te leveren dat de vergunningsaanvraag tijdig en op het correcte e-mailadres bij de stad Antwerpen werd ingediend.

6. Inhoud van de vergunningaanvraag

De (vergunning)s(aanvraag) bestaat minstens uit de volgende onderdelen:

- een uitgebreide voorstelling van de kandidaat-exploitant (MAX. 2 PAGINA'S);
- de statuten van de rechtspersoon dan wel de inschrijving in het register van de natuurlijke personen of KBO of bij een gelijkwaardig register in een EU-lidstaat of een derde land;
- de identiteit en contactgegevens van de zaakvoerder(s), bestuurder(s) en/of vennoten;
- contactgegevens van minstens twee contactpersonen;
- een plan van aanpak (MAX. 18 PAGINA'S – Font Arial 10 met marges op 2,5 cm rondom) minstens in het Nederlands waarin een antwoord wordt gegeven op alle hoofdbeoordelingscriteria zoals hierna vermeld in titel 7 van deze oproep, met inbegrip van:
 - alle documenten die aantonen dat (het deelsysteem van) de kandidaat-exploitant voldoet aan de toelatingsvoorwaarden (cf. artikel 7 van het reglement) en zoals verder uitgewerkt dienen te worden in het plan van aanpak m.b.t. hoofdbeoordelingscriterium 1;
 - alle noodzakelijke attesten met betrekking tot de exploitatievoorwaarden (cf. artikel 11 van het reglement) en zoals die verder uitgewerkt dienen te worden in het plan van aanpak m.b.t. hoofdbeoordelingscriterium 2;
 - alle overige documenten/attesten/bewijsstukken/referenties/cijfermateriaal die dienen om het plan van aanpak van de kandidaat-exploitant te staven en te onderbouwen met betrekking tot hoofdbeoordelingscriteria 3, 4 en 5.

In de bijlagen worden enkel bewijsstukken, referenties en cijfermateriaal opgenomen die de beweringen uit het tekstgedeelte van de aanvraag ondersteunen. De bijlages mogen niet gebruikt worden als een verlengstuk van het tekstgedeelte van de aanvraag. Alle bijlages moeten een verwijzing hebben in het tekstgedeelte. Bijlages waarnaar niet wordt verwezen in de tekst, worden niet mee opgenomen in de beoordeling. In de tekst mag meerdere keren naar eenzelfde bijlage

worden verwezen. Bijlagen mogen ook in het Engels of het Frans worden aangeleverd, al heeft Nederlands altijd de voorkeur.

De lijst met bijlagen worden gestructureerd volgens de volgorde van de hoofdbeoordelingscriteria en genummerd als volgt (voorbeeld):

- 1. Toelatingsvoorwaarden**
 1. Bewijs inschrijving KBO of gelijkaardig register
 2. Bewijs verzekeringspolissen
 3. Bewijs belastingen en RSZ
 4. ...
- 2. Exploitatievoorwaarden**
 1. Technische fiche voertuig
 2. ...
- 3. Hoogkwalitatieve service (verder uitgewerkt per thema)**
 1. ...
 2. ...
- 4. Tarief**
 1. ...
 2.
- 5. Visie**
 1. ...

7. Beoordelingscriteria

De aanvragen van de kandidaat-exploitanten worden beoordeeld op basis van de volgende hoofdcriteria, zoals verderop in voorkomend geval uitgewerkt in subcriteria:

Criterium	Punten
1. Het voldoen aan de toelatingsvoorwaarden opgenomen in artikel 7 van het toepasselijke reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur.	Noodzakelijke voorwaarde
2. Het voldoen aan de exploitatievoorwaarden opgenomen in artikel 11 van het toepasselijke reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur.	40 punten
3. De voorgestelde aanpak om een hoogkwalitatieve service aan te bieden die tegelijkertijd voor een minimale overlast zorgt op het openbaar domein.	60 punten
4. Het aanbieden van de service aan een voor de gebruiker slim, transparant en aantrekkelijk tarief.	5 punten
5. De visie van de aanbieder op de toegevoegde waarde van zijn deelsysteem op het mobiliteitsbeleid van de stad.	5 punten

De kandidaat-exploitant dient te voldoen aan alle toelatingsvoorwaarden uit artikel 7 van het toepasselijke reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur. De kandidaat-exploitant dient hiervoor de nodige bewijsstukken aan te leveren. Zowel het aantal als de inhoud van de bewijsstukken kan verschillen per land (waar de hoofdzetel van de kandidaat-exploitant is gevestigd). Als aan één of meerdere van de

toelatingsvoorwaarden niet wordt voldaan, wordt er niet overgegaan tot verdere beoordeling van de aanvraag en wordt deze onontvankelijk verklaard.

De ontvankelijke aanvragen worden vervolgens beoordeeld op de beoordelingscriteria waarop een minimale totale score van 60% moet worden gehaald om voor een vergunning in aanmerking te komen.

De vergunning wordt toegekend aan de kandidaat-exploitant met de meeste punten. Het aantal vergunde voertuigen van de toe te wijzen vergunning bedraagt maximaal 1.000 en minimaal 500. Het college van burgemeester en schepenen kan beslissen om een lager aantal vergunde voertuigen te vergunnen dan het maximale aantal.

Het college van burgemeester en schepenen kan beslissen geen enkele kandidaat-exploitant te weerhouden indien de aanvragen de inhoudelijke toets aan de beoordelingscriteria niet doorstaan.

Het plan van aanpak telt maximaal 18 pagina's. De aanvraag bestaat uit volgende onderdelen die telkens volgens de vastgestelde hoofd- en subcriteria zullen worden beoordeeld:

1. Het voldoen aan de toelatingsvoorwaarden opgenomen in artikel 7 van het toepasselijke reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur (MAX. 1 PAGINA + BIJLAGEN).

De aanvraag zelf bevat een inventaris die verwijst naar de verschillende onderdelen van de bijlage die betrekking hebben op het voldoen aan de toelatingsvoorwaarden. De documenten en bewijsstukken die aantonen dat aan de toelatingsvoorwaarden uit artikel 7 is voldaan, dienen als bijlage bij de aanvraag te worden gevoegd. Als er aan één of meerdere van de toelatingsvoorwaarden niet wordt voldaan, wordt er niet overgegaan tot verdere beoordeling van de aanvraag en wordt deze onontvankelijk verklaard.

2. Het voldoen aan de exploitatievoorwaarden opgenomen in artikel 11 van het reglement met betrekking tot de exploitatie van deelsystemen zonder vaste stallingsinfrastructuur (MAX. 5 PAGINA'S + MAX. 11 PAGINA'S BIJLAGE)

Alle exploitatievoorwaarden uit artikel 11 van het reglement worden apart beoordeeld en gescoord. **De kandidaat-exploitant dient van elke voorwaarde op gemotiveerde wijze aan te tonen dat hij hieraan kan voldoen, bij voorkeur met bewijsstukken of cijfermateriaal vanuit andere operaties/steden.** Deze stukken moeten worden toegevoegd als bijlage. In de tekst van de aanvraag moet steeds het nummer van de corresponderende bijlage worden vermeld. Indien dit niet mogelijk is moet de kandidaat-exploitant in detail uitleggen en motiveren hoe hij aan de voorwaarde zal voldoen. Als de kandidaat-exploitant vandaag nog niet kan voldoen aan de voorwaarde, dient hij een planning door te geven van de nodige stappen om te conformeren waaruit blijkt dat hij uiterlijk 3 maanden na afgifte van de vergunning zal voldoen aan de betreffende exploitatievoorwaarde.

Het deel van de aanvraag met betrekking tot het voldoen aan de exploitatievoorwaarden omvat maximaal 5 pagina's. Er mogen daarnaast maximaal 11 pagina's aan bijlages worden toegevoegd voor dit onderdeel.

Als de kandidaat-exploitant een voorwaarde niet heeft vermeld in de tekst worden er geen punten aan toegekend.

Voor de exploitatievoorwaarden §2.1, §2.5, §2.6, §2.15, en §2.20 is er een **bonuspunt mogelijk (3 punten i.p.v. 2 punten)** als de kandidaat-exploitant bewijst dat hij meer doet dan volgens het reglement vereist is.

Het voldoen aan de exploitatievoorwaarden opgenomen in artikel 11 .	40 punten
(De kandidaat-exploitant bewijst of toont op gemotiveerde wijze aan dat hij meer kan dan gewoon voldoen aan de exploitatievoorwaarde, hij doet of kan meer/beter dan vereist)	(3 punten)
De kandidaat-exploitant bewijst of toont op gemotiveerde wijze aan dat hij aan de exploitatievoorwaarde kan voldoen.	2 punten
De kandidaat-exploitant bevestigt uitdrukkelijk aan de exploitatievoorwaarde te voldoen maar bewijst dit niet of toont dit onvoldoende aan.	1 punt
De kandidaat-exploitant voldoet nog niet aan de exploitatievoorwaarde maar toont op gemotiveerde wijze aan dit uiterlijk binnen een termijn van 3 maanden na afgifte van de vergunning wel te kunnen.	1 punt
De kandidaat-exploitant beschrijft de exploitatievoorwaarde niet.	0 punten
De kandidaat-exploitant geeft aan niet aan de exploitatievoorwaarde te kunnen of willen voldoen en/of er kan niet op voldoende wijze worden aangetoond dat dit binnen een termijn van 3 maanden mogelijk is.	Uitsluiting
<i>Alle punten per exploitatievoorwaarde worden opgeteld en herrekend naar een totaalscore van 40 punten tot op 2 cijfers na de komma.</i>	

3. De voorgestelde aanpak om een hoogkwalitatieve service aan te bieden die tegelijkertijd voor een minimale overlast zorgt op het openbaar domein **(MAX. 10 PAGINA'S + MAX. 14 PAGINA'S BIJLAGE)**

De aanvraag van de kandidaat-exploitant wordt beoordeeld aan de hand van 6 thema's/subcriteria:

De voorgestelde aanpak om een hoogkwalitatieve service aan te bieden die tegelijkertijd voor een minimale overlast zorgt op het openbaar domein.	60 punten
Hinderlijk stallen	10 punten
Delen van data	10 punten
Verkeersveiligheid	10 punten
Operationele aanpak	10 punten
Sensibilisatie en educatie	10 punten
Duurzaamheid	10 punten

Alle thema's worden apart beoordeeld en gescoord. De kandidaat-exploitant stemt zijn aanpak en service af op het mobiliteitsbeleid van de stad. De kandidaat-exploitant dient elke bewering in de tekst bij voorkeur te bewijzen met **bewijsstukken of cijfermateriaal** vanuit andere operaties/steden, dan wel anderszins op gemotiveerde wijze te onderbouwen. Deze stukken moeten worden toegevoegd als bijlage. In de tekst van de aanvraag moet steeds het nummer van de corresponderende bijlage worden vermeld.

Het deel van de aanvraag met betrekking tot de voorstelling van de service omvat maximaal 10 pagina's. Er mogen daarnaast maximaal 14 pagina's aan bijlages worden toegevoegd voor dit onderdeel.

Aangezien overlap tussen de thema's onvermijdelijk is, is het toegestaan om te verwijzen naar andere thema's om zo dubbele tekst in de aanvraag of de bijlages te voorkomen. Ook is het toegestaan om meerdere keren naar eenzelfde bijlage te verwijzen.

Indien mogelijk, worden er **van twee van de gebruikte referenties ook contactgegevens** (mail en telefoonnummer) van de desbetreffende stad toegevoegd in bijlage. Deze contacten kunnen worden

gecontacteerd door de stad Antwerpen om extra informatie te bekomen. Voor deze twee referenties worden bij voorkeur Belgische steden gebruikt of steden met een gelijkaardige grootte als de stad Antwerpen.

1. Hinderlijk stallen

De kandidaat-exploitant beschrijft hoe hij hinderlijk stallen van voertuigen maximaal zal vermijden. Enkele vragen (niet-limitatief) waarop de kandidaat-exploitant een antwoord dient te bieden: Hoe pakt de kandidaat-exploitant het probleem van het hinderlijk stallen van voertuigen aan? Welke ervaring heeft de kandidaat-exploitant met geografisch opgelegde regels zoals *No Go*, *No Park*, *Slow Speed* en drop-zones? Heeft de kandidaat-exploitant ervaring met het automatisch integreren van beleid vanuit de stad Antwerpen (bvb. het tijdelijk offline halen van een dropzone)? Hoe zorgt de kandidaat-exploitant ervoor dat gebruikers de voertuigen ordelijk stallen en dat deze voertuigen ordelijk gestald blijven? Is er een sanctie/beloning systeem?

De kandidaat-exploitant maakt enkel vermelding van systemen die ook daadwerkelijk in de stad Antwerpen zullen worden ingezet bij de eventuele aanvang van de vergunning. De gemaakte beweringen in de aanvraag kunnen worden gecontroleerd tijdens de demo.

2. Delen van data

De kandidaat-exploitant omschrijft zijn datastructuur en de API('s) met de verschillende endpoints. De kandidaat-exploitant biedt hiervoor testlinks aan waarbij de stad de datastructuur en -kwaliteit kan nagaan. Verder wordt er geantwoord op vragen als: Voldoet de huidige datastructuur aan de minimale dataveren van de stad Antwerpen? Onderschrijft de kandidaat-exploitant de principes van de DLA (om de data-uitwisseling tussen de exploitant en de stad te formaliseren, dient de exploitant de DLA of overeenkomst inzake het gebruik en/of de doorgifte van mobiliteitsdata, volgens het model zoals vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen en zoals gepubliceerd bij deze oproep, te ondertekenen)?

Is de dataverzameling en -verwerking intern geregeld of wordt er beroep gedaan op een onderaannemer/platform? Biedt de kandidaat-exploitant zelf een platform aan voor steden? Welke integraties zijn er al met platformen, MaaS aanbieders, ...? Hoe worden gebruikersgegevens bewaard, beveiligd en verwijderd? Gebeurt de verzameling, verwerking, bewaring en verspreiding van de gebruikersgegevens volgens de GDPR richtlijnen?

De kandidaat-exploitant maakt enkel vermelding van systemen die ook daadwerkelijk in de stad Antwerpen zullen worden ingezet bij de aanvang van de vergunning.

3. Verkeersveiligheid

De kandidaat-exploitant voegt een technische fiche van het te gebruiken voertuig toe als bijlage. Dit moet het voertuig zijn dat zal worden ingezet bij de aanvang van de vergunning.

Andere vragen: Wat is het huisreglement (i.e. welke extra regels legt de kandidaat-exploitant op aan de gebruikers bovenop die uit de Federale wegcode)? Welke maatregelen worden er genomen om veilig rijgedrag bij de gebruikers te stimuleren? Hoe wordt onveilig rijgedrag tegengegaan of afgestraft? Hoe wordt helmdracht aangemoedigd? Welke veiligheidsfeatures heeft het voertuig? Zijn er andere initiatieven rond verkeersveiligheid?

4. Operationele aanpak

Onder dit thema beschrijft de kandidaat-exploitant beknopt de bedrijfsstructuur en de dagelijkse werking. Daarbij zijn onder andere volgende vragen belangrijk: Wat is het operationeel gebied dat de kandidaat-exploitant voor ogen heeft in de stad Antwerpen op korte en lange termijn? Hoe wordt de spreiding van de voertuigen gemonitord en gestuurd? Hoe wordt aan herverdeling gedaan? Welke onderaannemers worden er ingeschakeld? Welke dienstvoertuigen worden ingezet? Hoe ziet de klantenservice eruit? Wie is het aanspreekpunt voor de stad Antwerpen?

5. Sensibilisatie en educatie

Hoe worden gebruikers op de hoogte gebracht van de wegcode en het huisreglement? Worden ze ook getest op hun kennis daarover? Hoe worden gebruikers gesensibiliseerd? Wordt er een gebruikersprofiel (i.e. informatie op individueel gebruikersniveau, bvb.: hoeveel boetes heeft een gebruiker al gekregen?) bijgehouden en wat gebeurt daar mee? Hoe zien waarschuwingen en boetes eruit? Wat is de hoogte van deze boetes en/of andere sancties? Vanaf wanneer worden deze toegekend en hoe verloopt de opvolging?

6. Duurzaamheid

Welke inspanningen levert de kandidaat-exploitant om zijn operatie zo duurzaam mogelijk te maken op vlak van materiaalgebruik, energiegebruik, ecologische voetafdruk, circulariteit, etc?

Totaal per thema	10 punten
De voorgestelde strategie van dit thema kan worden gezien als <i>best practice</i> . De verschillende onderdelen van de aanpak zijn duidelijk, volledig en worden telkens goed gestaafd met bewijzen en/of referenties.	10 punten
De voorgestelde strategie is zeer goed. Er ontbreekt 1 minder belangrijk element in de strategie of het wordt niet bewezen.	9 punten
De voorgestelde strategie is goed. De verschillende onderdelen van de aanpak zijn duidelijk en worden meestal goed gestaafd met bewijzen of referenties. Er ontbreken meerdere minder belangrijke elementen in de strategie of ze worden niet bewezen.	8 punten
De voorgestelde strategie is voldoende. Er ontbreekt een belangrijk element in de strategie of het wordt niet bewezen.	7 punten
De voorgestelde strategie is nipt voldoende. De verschillende onderdelen zijn duidelijk maar worden niet altijd even goed gestaafd met bewijzen of referenties.	6 punten
De voorgestelde strategie is onvoldoende. Er zijn enkele bemerkingen bij de voorgestelde strategie. Er ontbreken onderdelen in de aanpak of er wordt onvoldoende gestaafd met bewijzen of referenties.	4 punten
Er zijn meerdere substantiële bemerkingen bij de voorgestelde strategie. Er ontbreken meerdere essentiële onderdelen of er wordt weinig gestaafd met bewijzen of referenties.	2 punten
De strategie en aanpak van dit thema is zwaar onvoldoende omschreven of ontbreekt.	0 punten

4. Het aanbieden van de service aan een voor de gebruiker slim, transparant en aantrekkelijk tarief (MAX 1 PAGINA + MAX. 2 PAGINA'S BIJLAGE)

De kandidaat-exploitant legt in detail zijn tariefstructuur uit. Wat kost één gemiddelde rit? Welke abonnementsformules en rittenpassen zijn er? Kunnen gebruikers de verschillende tarieven makkelijk terugvinden? Zijn er kortingen voor bepaalde doelgroepen? Zijn er alternatieven voor een prijs per minuut en zijn deze aantrekkelijk? Kan een gebruiker eenvoudig switchen van tarief?

De opgegeven tarieven moeten deze zijn die bij de lancering zullen worden gehanteerd. Eventuele (voorwaarden voor) veranderingen van tarieven die buiten de normale indexering vallen, dienen nu al te worden doorgegeven.

Het aanbieden van de service aan een voor de gebruiker slim, transparant en aantrekkelijk tarief.	
De tariefstructuur is duidelijk en aantrekkelijk.	10 punten
De tariefstructuur is duidelijk maar niet altijd aantrekkelijk	7 punten
De tariefstructuur is niet helemaal duidelijk.	5 punten
De tariefstructuur is onduidelijk en onaantrekkelijk.	2 punten
De tariefstructuur wordt niet of onvoldoende beschreven	0 punten
De beoordeling van het gebruikstarief wordt relatief beoordeeld na vergelijking met de andere voorstellen die werden ingediend.	
Het tarief is significant lager dan die van de andere kandidaten of van de reeds operationale systemen.	2 punten
Het tarief is vergelijkbaar met die van de andere kandidaten of van de reeds operationale systemen.	1 punt
Het tarief is significant hoger dan die van de andere kandidaten of van de reeds operationale systemen.	0 punten
<i>De punten voor tarief en tariefstructuur worden opgeteld en herrekend naar een totaalscore van 5 punten tot op 2 cijfers na de komma.</i>	

5. De visie van de aanbieder op de toegevoegde waarde van zijn deelsysteem op het mobiliteitsbeleid van de stad (MAX 1 PAGINA, GEEN BIJLAGE)

De kandidaat legt uit hoe diens services passen binnen de mobiliteitsvisie van de stad en waar de toegevoegde waarde van het deelsysteem ligt. Een kandidaat die hierbij inzet op **multimodaliteit**, dit kan zowel met eigen voertuigen als door samenwerkingen met andere providers, kan het maximaal aantal punten halen.

De visie van de aanbieder op de toegevoegde waarde van zijn deelsysteem op het mobiliteitsbeleid van de stad.	5 punten
De toegevoegde waarde van het deelsysteem wordt op een overtuigende manier geduid. De aanbieder toont aan hoe hij bijdraagt tot multimodaliteit. Er zijn geen opmerkingen of onduidelijkheden.	5 punten
De toegevoegde waarde van het deelsysteem is duidelijk maar er zijn enkele opmerkingen of onduidelijkheden.	4 punten
De toegevoegde waarde van het deelsysteem is eerder beperkt en/of er zijn enkele substantiële bemerkingen of onduidelijkheden.	3 punten
De toegevoegde waarde van het deelsysteem is zeer beperkt en/of er zijn meerdere substantiële bemerkingen of grote onduidelijkheden..	1 punt
Er is geen toegevoegde waarde en/of er zijn grote tekortkomingen of de visietekst ontbreekt.	0 punten

8. Verplichte demo

Elke aanvraag die ontvankelijk werd verklaard, dient een bruikbaar testvoertuig ter beschikking te stellen samen met een werkende testaccount op een app die representatief kan zijn voor de app die zal worden gebruikt in de stad Antwerpen.

De stad bezorgt uiterlijk op 13 september een testgebied in GIS, met inbegrip van no park, no go en slow speed-zones. Dit gebied moet in de app worden geïmplementeerd voorafgaand aan de testperiode.

Het voertuig dient volledig opgeladen te worden afgeleverd aan het onthaal op maandag 7 oktober tussen 9u en 10u. Het afhalen van het voertuig kan op vrijdag 11 oktober tussen 9u en 17u.

Wanneer de kandidaat-exploitant geen testvoertuig ter beschikking stelt of kan stellen, zal dit leiden tot de uitsluiting van de kandidaat-exploitant.

Bij de overhandiging van het deelvoertuig door de inschrijver aan de stad (bij aanvang van de demoperiode), alsook bij de overhandiging van het demovoertuig door de stad aan de inschrijver (bij het einde van de demoweek), zal een korte voertuiginspectie plaatsvinden en wordt eventuele schade tegensprekelijk schriftelijk vastgesteld, bv. met behulp van foto's.

De inschrijver is verantwoordelijk voor het inzetten van technisch conforme deelvoertuigen voor de demo. Indien blijkt dat een deelvoertuig niet voldoet aan de technische vereisten en dit resulteert in een ongeval, is de inschrijver aansprakelijk voor alle schade die hieruit voortvloeit. De inschrijver is verplicht om zijn burgerrechtelijke aansprakelijkheid te verzekeren.

Tijdens de demoperiode is de stad verantwoordelijk voor de bewaring en bewaking van het deelvoertuig. Bijgevolg zal de stad verantwoordelijk zijn voor eventuele diefstal van of schade aan het demovoertuig tijdens de periode waarin de stad over het demovoertuig beschikt, behoudens in het geval de schade het gevolg is van een technisch gebrek aan het voertuig, zoals bedoeld in de vorige alinea.

9. Keuze van de kandidaat-exploitant

Wanneer het aantal beschikbare vergunningen voor de exploitatie van een deelvoertuigcategorie lager is dan het aantal vergunningsaanvragen, zal de stad een selectie maken uit de kandidaat-exploitanten op basis van een vergelijkende selectie. De vergunningsaanvragen zullen vervolgens vergelijkend beoordeeld worden aan de hand van de beoordelingscriteria zoals vermeld in titel 7 van deze oproep.

Het college van burgemeester en schepenen selecteert vervolgens de best-scorende kandidaat c.q. kandidaten (al naargelang het beschikbaar aantal vergunningen cf. titel 2 van deze oproep). Het college van burgemeester en schepenen kan beslissen geen enkele kandidaat-exploitant te

weerhouden indien de aanvragen de inhoudelijke toets aan het beoordelingskader vermeld in titel 7 van deze oproep niet doorstaan.

10. Bijlagen

10.1 Kaderplan evaluatie

De naleving van de exploitatievoorwaarden wordt gemonitord aan de hand van de aangeleverde data. Voorliggend document omvat het richtinggevend kader ter beoordeling van de vastgestelde inbreuken. De vastgestelde inbreuken genereren volgens de weging vervat in het tweede tabblad strafpunten voor de exploitant. Deze strafpunten geven aanleiding tot de sanctievoorstellen volgens onderstaande matrix. De weging vervat in voorliggend document is indicatief. Het college bepaalt de uiteindelijke strafmaat.

Toegekende strafpunten die aanleiding gaven tot sanctionering, kunnen geen tweede of volgende maal aanleiding geven tot sanctionering.

Toegerekende strafpunten die geen aanleiding gaven tot sanctionering overeenkomstig de voorgestelde weging, vervallen na verloop van een jaar na de vastgestelde inbreuk op het reglement.

Bereikte aantal strafpunten	Voorgestelde sanctie			
30	Gedeeltelijke schorsing van 10% van de vloot gedurende 1 kwartaal			
60	Gedeeltelijke schorsing van 50% van de vloot gedurende 1 kwartaal			
90	Gedeeltelijke schorsing van 100% van de vloot gedurende 1 kwartaal			
120	Intrekking van de vergunning			

Voorwaarde	Definitie inbreuk	Toekenning strafpunten
Respecteren vergund aantal	Het aantal operationele voertuigen mag dit maximum niet overschrijden. Telling per uur. Elk voertuig te veel is 1 inbreuk	>=50 inbreuken per maand = 1 strafpunt
		>=250 inbreuken per maand = 5 strafpunten
		>=500 inbreuken per maand = 10 strafpunten
Max. aantal voertuigen per zone	Het aantal operationele voertuigen mag dit maximum niet overschrijden. Telling per uur gerekend met daggemiddelde. Overschrijdingen worden opgenomen in rapport	Herhaaldelijke overschrijding na aanmaning = 5 strafpunten
25% vergunde vloot operationeel na 4 maanden	Het aantal operationele voertuigen mag niet onder 25% van het vergunde aantal gaan 4 maanden na startdatum vergunning. Telling per dag. Elk voertuig te kort is 1 inbreuk.	10 inbreuken = 1 strafpunt met maximum van 10 strafpunten per maand

60% vergunde vloot operationeel na 6 maanden	Het aantal operationele voertuigen mag niet onder 60% van het vergunde aantal gaan 6 maanden na startdatum vergunning. Telling per dag. Elk voertuig te kort is 1 inbreuk.	10 inbreuken = 1 strafpunt met maximum van 10 strafpunten per maand
0,5 ritten per dag vanaf jaar 2	Het aantal ritten moet $\geq \# \text{operationele voertuigen} \times 0,5$ / dag zijn, berekend per maand. Elke 6 maand waarbij dit niet wordt gehaald, kan leiden tot ambtshalve vermindering	ambtshalve vermindering
Onderbreking van de service(helpdesk)	De service wordt onderbroken zonder toestemming van de stad = 1 inbreuk. Telling per 24u.	1 inbreuk = 5 strafpunten
Voertuig in no park zone	Elk voertuig dat in een no park zone gestald wordt vastgesteld en er na 1 dag nog staat = 1 inbreuk	5 inbreuken per maand = 1 strafpunt
		10 inbreuken per maand = 5 strafpunten
		15 inbreuken per maand = 10 strafpunten
Voertuig in no go zone	Elk voertuig dat in een no go zone wordt vastgesteld en er na 1 dag nog staat = 1 inbreuk	5 inbreuken per maand = 1 strafpunt
		10 inbreuken per maand = 5 strafpunten
		15 inbreuken per maand = 10 strafpunten
Niet aanleveren halfjaarlijks rapport	Niet aanleveren = 1 inbreuk	1 inbreuk = 5 strafpunten
Defecte of niet conforme voertuigen na 24u ophalen	Tijd tussen status 'defect' en status 'in onderhoud' <24u. 1 voertuig te laat opgehaald = 1 inbreuk	5 inbreuken per maand = 1 strafpunt
		10 inbreuken per maand = 5 strafpunten
		15 inbreuken per maand = 10 strafpunten
MaaS integratie	Slechts 1 of 2 MaaS integraties = 1 inbreuk per week	1 inbreuk = 1 strafpunt
	Gebruik deep link ipv deep integration = 1 inbreuk per week	1 inbreuk = 1 strafpunt
	Geen MaaS integratie = 3 inbreuken per week	1 inbreuk = 1 strafpunt
Data	DLA niet ondertekend = 1 inbreuk	1 inbreuk = 1 strafpunt

	Data kwaliteit niet conform = 1 inbreuk	2 inbreuken = 3 strafpunten
	Datafeed niet volgens eisen in reglement = 2 inbreuken	3 of 4 inbreuken = 5 strafpunten
	Geen datafeed = 5 inbreuken	5 inbreuken = 10 strafpunten
Clustering	1 vaststelling van het uitzetten van een cluster >5 voertuigen = 1 inbreuk per 24 uur	>=2 inbreuken = 1 strafpunt
	1 vaststelling van uitzetten in een dropzone met >1/3 van de ruimte/plaatsen= 1 inbreuk per 24 uur	>=5 inbreuken = 2 strafpunten
	1 vaststelling van meerdere clusters binnen 50m radius = 1 inbreuk per 24 uur	>=10 inbreuk = 3 strafpunten
Verkoop voertuigen	1 vaststelling van een doorverkocht herkenbaar voertuig in het straatbeeld = 1 inbreuk	1 inbreuk = 1 strafpunt

10.2 - Data license agreement met betrekking tot het gebruik en/of de doorgifte van mobiliteitsdata
(zoals bedoeld in artikel 2 van het reglement)