

Ontmoeting met dhr. Baert (Fietsberaad Vlaanderen) (juni 2023)

1 Het gebruik van deelfietsen

Bijna 9 op 10 Vlamingen heeft een eigen fiets. Er zijn in een gezin doorgaans evenveel fietsen als gezinsleden. In december 2022 had 10% van de Vlamingen zelf al eens gebruik gemaakt van een deelfiets (tgo. slechts 2% in 2018). Van die 10% heeft slechts 11% geen eigen fiets. Anders gezegd, **89% van de mensen die een deelfiets gebruiken, hebben een eigen fiets**. Deelfietssystemen zijn er om fietsers nog meer te doen fietsen.

Wat meer specifiek het gebruik van de Bluebikes¹ betreft, zien we dat **meer dan 2/3 van het gebruik van Bluebike gebeurt in een andere provincie dan de provincie waar men woont** : men gaat met de eigen fiets naar het vertrekstation, daar neemt men de trein tot aan het station van aankomst dat vaak enkele provincies verder ligt, en van daaruit legt men de last mile (d.i. de afstand tot de eindbestemming) af met de deelfiets. Let wel: niet in alle provincies/gewesten is het aanbod van Bluebikes even groot. Dat is o.a. te verklaren door het feit dat de NMBS haar aandeel in Bluebike verkocht heeft. De NMBS heeft toen mogelijk geoordeeld dat de Bluebikes een te Vlaams verhaal waren omdat het gebruik van deelfietsen zich vnl. in Vlaanderen situeerde. Bovendien waren er op het moment dat de NMBS besliste tot het afstoten van haar aandeel in Bluebike weinig mogelijkheden om elektrisch fietsdelen uit te bouwen (terwijl elektrisch fietsdelen aantrekkelijk is voor Wallonië waar het landschap heuvelachtig is en te overbruggen afstanden relatief groot). Nu zijn die mogelijkheden er wel.

Het aandeel woon-werkverplaatsingen in het totaal aantal Bluebikeverplaatsingen is hoog (voor exacte cijfers : contact opnemen met Bluebike zelf). Bluebikes worden vaak gebruikt voor werkgerelateerde verplaatsingen en om naar activiteiten/evenementen in de steden of de omgeving van het station te gaan. Tegelijkertijd zien we dat er werk gemaakt wordt van het autoluwer/leefbaarder maken van de steden, wat de steden nog aantrekkelijker maakt voor evenementen/activiteiten en dus ook voor het gebruik van (Bluebike) deelfietsen.

¹ Het Bluebikesysteem is een back-to-one systeem dat werkt met vaste plaatsen, wat betekent dat je je Bluebike altijd naar dezelfde locatie moet terugbrengen.

Door gebruik van de deelfiets beleven bezoekers de omgeving ook op een aantrekkelijke manier.

Deelfietssystemen vergroten de flexibiliteit rondom de stations. Een deelfiets is meestal sneller en flexibeler dan een bus of tram om naar het station te gaan : als je je met de deelfiets naar een station verplaatst, moet je niet wachten op de bus of tram richting het station, waardoor je vaak sneller een trein hebt dan wanneer je met de bus/tram naar het station was gegaan. Bovendien biedt een fiets de flexibiliteit om te kiezen aan welk station je opstapt: in functie van de tijd die je nog rest voor het vertrek van de trein, kan je kiezen tussen het ene of het andere station.

Uit een bevraging van Fietsberaad blijkt dat **de deelfietsen waar in Vlaanderen het meest gebruik van wordt gemaakt, de Vélo's in Antwerpen en de Bluebikes zijn.** Let wel: In het kader van deze bevraging worden enkel Vlamingen bevroegd. Moesten er ook Brusselaars bevroegd worden, dan zouden wellicht ook de Villo!'s in Brussel prijken in het lijstje met meest gebruikte deelfietsen.

Deelfietssystemen zijn sneller tot ontwikkeling gekomen in grote steden (bv. Antwerpen, Gent) dan in kleinere steden (bv. Hasselt, Genk). In Vlaanderen zijn er nog steeds centrumsteden waar nog geen ander deelfietssysteem wordt aangeboden dan het Bluebike-systeem (bvb. Turnhout). Dit alles geeft aan dat **er een zekere schaalgrootte nodig is om een fietsdeelsysteem goed/rendabel te laten functioneren.** Om een fietsdeelsysteem goed/rendabel te laten functioneren, heb je stadskernen nodig die multipolig georganiseerd zijn, waar de bestemmingen verspreid liggen over de verschillende wijken in de stad en waar overdag veel verplaatsingen gemaakt worden tussen de wijken.

Deelfietssystemen worden vaker gebruikt in stedelijk dan in landelijk gebied. Al zien we op het terrein wel een ontwikkeling: **meer en meer stations (dus ook kleinere) worden immers voorzien van een Bluebikesysteem.** Het gebruik van Bluebikes groeit ook aan kleinere stations. Het is belangrijk dat Bluebikes in een netwerk worden aangeboden. Aan treinstations in Vlaanderen is het een gegeven dat er Bluebikes beschikbaar zijn. Eerst werden Bluebikesystemen aangeboden aan de grote stations, nadien ook aan kleinere stations. Bluebike geeft zelf aan dat het gemakkelijk verder zou kunnen uitbreiden naar kleinere stations. Bluebike heeft de ambitie om tegen 2024 50% extra Bluebikestations te openen. Qua aantal ritten, heeft Bluebike nog niet opnieuw het niveau van voor corona bereikt, maar het aantal ritten met Bluebikes gaat wel in stijgende lijn.

In de vervoerregio Antwerpen heeft men ook een private speler aangetrokken voor een deelfietsaanbod, zowel aan stations, als kleinere stopplaatsen en centraal gelegen bushaltes. Voorlopig zijn er nog weinig gebruikscijfers bekend, omdat het systeem pas goed van de grond kwam in het voorjaar van 2023.

Men kan zich afvragen wanneer een eigen fiets interessanter is dan een deelfiets. **Voor “first mile”-verplaatsingen** is het hebben van **een eigen fiets** die je veilig kunt achterlaten aan het station de interessantste oplossing. Dat geldt des te meer voor plaatsen met een relatief gespreide bebouwing en ruimte voor het stallen van de fiets op het eigen perceel. Op plaatsen waar de ruimte er niet is (in de grootsteden) heeft een deelfietssysteem aantrek (bvb de Velokes in Antwerpen). **Voor “last mile”-verplaatsingen** is **een deelfiets** die je neemt aan het station van bestemming de interessantste oplossing.

2 Factoren die het (deel)fietsgebruik beïnvloeden

Hinderpalen voor het gebruik van deelfietsen

- 1) **Telkens** je een ander deelfietssysteem gebruikt, heb je **een ander abonnement, een andere app nodig**.
- 2) Het niet overweg kunnen met een smartphone, apps (**digitale ongeletterdheid**).
- 3) **De prijs**. De prijs die je moet betalen om van een deelfietssysteem gebruik te maken, ligt – afhankelijk van het systeem en voor sommige doelgroepen – vrij hoog, zeker in vergelijking met andere transportoplossingen. Wanneer die deelfietssystemen het openbaar vervoer beginnen te vervangen, dan wordt het problematisch tenzij de deelfietsaanbieders het “openbaar vervoer” dat ze claimen aan te bieden, aanbieden tegen tarieven die voor iedereen toegankelijk zijn. Maar daar wringt nu net het schoentje, want de deelfietsaanbieders zijn private spelers die geen enkele verplichting hebben om vervoer aan te bieden dat voor iedereen toegankelijk is.

Let wel: de prijzen die gehanteerd worden door Bluebike (dat in handen is van De Lijn en dus ook van de Vlaamse overheid) zijn wel schappelijk : de dagprijs om gebruik te maken van een Bluebike bedraagt 3,15 euro. Op sommige plaatsen bedraagt de dagprijs slechts 1,15 euro dankzij de financiële tussenkomst vanuit de gemeente en het feit dat Vlaanderen de rest bijlegt.

Factoren die het fietsgebruik bevorderen

Ziehier enkele van de vele factoren die het fietsgebruik kunnen bevorderen.

Zoals reeds gezegd, kan je door **deelfietsen** fietsers meer doen fietsen. Bovendien maken ze het fietsgebruik erg zichtbaar in het straatbeeld, wat ook een positief effect heeft.

Door het **openbaar vervoer uit te bouwen** over langere afstanden (die niet met de fiets kunnen worden overbrugd) kan je fietsers ook meer doen fietsen.

Fietsleasing heeft het fietsgebruik geboost, net als de opkomst van de **elektrische fiets**.

3 Deelfietsen voor bedrijven(terreinen)

Voor bedrijventerreinen

Deelfietsen bevatten een groeipotentieel voor de last mile naar bedrijventerreinen, maar dat groeipotentieel is nog onderbenut. In Nederland staat men op dit vlak al veel verder en wordt er volop geëxperimenteerd met deelfietsen voor het bereiken van bedrijventerreinen, in combinatie met de OV-concessie.

In Vlaanderen is het inzetten van deelfietsen voor het bereiken van bedrijventerreinen een volgende stap, maar die zit voor een stuk wel al vervat in het decreet basisbereikbaarheid: men zorgt ervoor dat bussen rechttere trajecten rijden zodat de frequentie van de bussen omhoog kan, men laat de bussen niet meer langs het bedrijventerrein zelf rijden, maar zorgt ervoor dat er aan de bushalte nabij het bedrijventerrein deelfietsen ter beschikking zijn die met het busticket gebruikt kunnen worden. Opdat dit werkt, is het nodig dat de concessie rond openbaar vervoer en deelfietsen in de handen van 1 speler zitten.

Voor bedrijven

Bij Bluebike kan je als bedrijf vouchers kopen die je kunt aanbieden aan personeelsleden en bezoekers om de last mile van het station tot aan het bedrijf af te leggen.

4 Bijdrage van deelfietsen aan een duurzame modal shift

De combinatie (eigen) fiets + trein + (deel)fiets

Om mensen uit de auto te krijgen voor werkgerelateerde verplaatsingen, heb je **een mix aan mobiliteitsoplossingen** nodig : de eigen fiets die flexibiliteit biedt voor de first mile, deelfietsen aan het station van bestemming voor de last mile, openbaar vervoer, deelauto's enz..

Beveiligd fietsparkeren (lees: een veilige oplossing voor de first mile) **en deelfietsen** (een goede, flexibele oplossing voor de last mile) zijn belangrijk om auto-afhankelijkheid af te bouwen. Beide oplossingen zitten idealiter **in de handen van een enkele speler** (bv. de NMBS of Bluebike). Bluebike is van plan om te starten met elektrische fietsen, dat is misschien de gelegenheid bij uitstek om ze ook in Wallonië goed te lanceren.

Ter vergelijking : In Nederland is **de combinatie (eigen) fiets + trein + (deel)fiets** de snelst groeiende mobiliteitsoplossing omdat het voor verplaatsingen tussen 2 steden vaak de snelste oplossing is. Dit komt o.a. door de flexibiliteit die de fiets verschaft in het voortraject (afhankelijk van de tijd die je nog hebt, kan je kiezen tussen haltes waar je met de fiets naartoe rijdt). De auto is net als de fiets flexibel, maar door de files ben je tussen steden vaak langer onderweg met de auto dan met de combinatie fiets+trein.

Deze combinatie, die in Nederland succesvol is, heeft ook in ons land een enorm **groeipotentieel**. Dat groeipotentieel **kan beter benut worden indien er meer beveiligd fietsparkeren wordt voorzien aan de stations**. We zien dat mensen tegenwoordig betere/duurdere fietsen hebben, maar dat ze terughoudend zijn om die aan het station achter te laten uit vrees voor diefstal. De stations zijn de hotspots van fietsdiefstallen (in Vlaanderen worden er elke dag 15 à 20 fietsen gestolen aan de stations ; als je de waarde van een fiets mee in aanmerking neemt, betekent dit dat er jaarlijks voor +/- 5,5 miljoen euro aan fietsen worden gestolen aan de stations)². Wegens het ontbreken van de mogelijkheid tot beveiligd fietsparkeren in de

² Bron : Fietsberaad Vlaanderen (enquête bij politiezones)

stations(omgeving), gebruiken tal van mensen niet hun dure/elektrische fiets om naar het station te gaan, maar wel een “stations”-fiets van minder waarde.

Beveiligd fietsparkeren is niet gratis: wordt de prijs daardoor niet nog een grotere hinderpaal voor het gebruik van de fiets (in combinatie met de trein)? Enerzijds is het zo dat fietsparkeren goedkoper is dan autoparkeren omdat er minder oppervlakte nodig is voor fietsparkeren. Maar anderzijds is het ook zo dat openbaarvervoeroperatoren minder geld kunnen vragen voor een fietsparking dan voor een autoparking. In Nederland heeft de NS een fietsparkeerabonnement ingevoerd voor wie zijn fiets bewaakt wilt stallen aan het station; ook hanteert de NS een beleid van “de eerste 24 uur gratis”. Dat betekent dat je gedurende 24 uur je fiets gratis aan het station kunt parkeren en dat je pas begint te betalen vanaf het moment dat de fiets daar langer staat dan 24 uur. In de week is die 24 uren-regel waarschijnlijk ok, maar in het weekend moet je misschien toelaten dat mensen hun fiets langer dan 24 uur gratis mogen stallen aan het station.

Mensen **de mogelijkheid bieden om hun fiets beveiligd te stallen** aan het station zou ervoor kunnen zorgen dat meer mensen met hun fiets naar het station gaan en van daaruit hun reis verderzetten met de trein.

- **Aan grote stations**, kan je voorzien in grote parkeergarages waar aan de ingang iemand zit om te waken.
- **In kleinere stations** zou je gebruik kunnen maken van fietskluizen zoals in Nederland. Fietskluizen zijn gesloten koffers waar je je fiets in zet ; voor het gebruik van de fietskluis kan je een abonnement afsluiten. De ontlening van een deelfiets gebeurt op dezelfde manier dan het ontlenen van een fietskluis ; anders gezegd, het back office-systeem van een deelfiets en dat van een fietskluis is hetzelfde. De NMBS staat niet te springen voor het aanbieden van fietskluizen omdat die vrij prijzig zijn (2000 à 3000 euro per kluis). Maar...in vergelijking met een ondergrondse parkeerplaats voor een wagen (25.000 euro) is een fietskluis goedkoop. Bovendien zijn er (maatschappelijke) terugverdieneffecten aan verbonden : je kunt er het openbaarvervoergebruik mee stimuleren, fietsdiefstal- en vandalisme mee voorkomen enz. De behoeftes van de kleinere stations in Vlaanderen zijn vergelijkbaar met die van de grotere stations in Wallonië. Anders gezegd, de oplossing voor de kleinere stations in Vlaanderen is (voorlopig?) dezelfde als die voor de grotere stations in Wallonië. Het fietsgebruik ligt in Wallonië lager dan in Vlaanderen, maar mensen die daar fietsen zullen veelal met een elektrische/duurdere fiets willen

gaan (elektrisch, omwille van het reliëf) en die fiets is in Wallonië even vatbaar voor diefstal als in Vlaanderen.

5 Deelfietsen versus openbaar vervoer

Bluebikes worden vaak gebruikt in combinatie met de trein

Bluebikes zijn beschikbaar aan treinstations en in een aantal gemeenten ook aan Park & Ride – parkings. Ze worden vaak in combinatie met de trein gebruikt.

Het is moeilijk precies te zeggen of deelfietsen een concurrent dan wel een facilitator van openbaar vervoer zijn. Door corona kende het openbaar vervoer een enorme terugval. Mensen zijn toen massaal beginnen fietsen, en een deel is bij de fiets gebleven.

In Vlaanderen is het openbaar vervoer het voorwerp van een besparingsgolf (er wordt bespaard op het openbaar vervoer of ervoor gezorgd dat het niet kan groeien). Deelfietsen kunnen de daardoor ontstane leemtes in het openbaar vervoer niet opvullen.

Voor verplaatsingen tussen de omliggende kernen en het station Noorderkempem bv. wordt veel gebruik gemaakt van deelfietsen. Die deelfietsritten sluiten wellicht wel aan op treinritten, maar vervangen mogelijks ook busritten. Door met de deelfiets naar het station Noorderkempem te gaan i.p.v. met de bus (die er niet frequent langskomt), ben je er immers zeker van dat je de trein aan het station niet zult missen.

Deelfietssystemen die geïntegreerd zijn met het openbaar vervoer

Wat men vaststelt op het terrein (ook Europees), is dat succesvolle deelfietssystemen deelfietssystemen zijn die geïntegreerd zijn met het openbaar vervoer (waarbij je met de app of de kaart van de openbaarvervoermaatschappij gebruik kunt maken van een deelfiets). Het Bluebike-abonnement bv. kan je op de Mobib-kaart zetten.

Als je deelfietsen kunt aanbieden vanuit een openbaarvervoermaatschappij, dan is het eenvoudiger en goedkoper om te integreren dan wanneer je ze aanbiedt vanuit een MaaS-provider. Telkens je met een nieuwe partij integreert, gaan er immers kosten mee gepaard want elke partij heeft zijn eigen systeem. Als je wilt dat die

verschillende systemen geïntegreerd worden met elkaar, is er een koepelsysteem nodig om het allemaal te laten functioneren, wat complex is.

Een vraag die men zich moet stellen, is of men private deelfietsbedrijven een concessie laat invullen dan wel of men ze gaat inhuren als exploitant van het deelfietssysteem van de openbaarvervoermaatschappij.

- In het eerste scenario heeft het deelfietsbedrijf zelf een klantenbestand, dat verdwijnt wanneer de concessie afloopt. De nieuwe speler die de concessie binnenhaalt, moet helemaal opnieuw beginnen.
- In het laatste scenario heb je een veel krachtiger geheel. Er wordt gestart met het klantenbestand van de openbaarvervoermaatschappij. De nieuwe klanten die misschien gewoon komen voor de deelfiets, houdt de openbaarvervoermaatschappij ook bij en kan ze in de toekomst ook benaderen met haar aanbod/producten/diensten.

In Kortrijk, waar geopteerd werd voor het eerste scenario, werd al 2x van fietsdeelbedrijf gewisseld. Elke wissel ging gepaard met een verlies van klanten. Zo gaat een belangrijk deel van het groeipotentieel van fietsdelen verloren.

Naar interoperabiliteitsakkoorden³?

Via dergelijke akkoorden zou er bv. voor gezorgd kunnen worden dat je met je abonnement op De Lijn een deelfiets kunt nemen of dat je met een abonnement op Bluebike een bus van De Lijn kunt nemen.

Tussen De Lijn en Bluebike (evenals tussen Cambio en Bluebike) zijn er plannen in die richting.

³ Het betreft akkoorden tussen deelmobiliteitsaanbieders onderling of tussen openbaarvervoeraanbieders en deelmobiliteitsaanbieders

6 Naar een kleiner aantal deelfietsaanbieders?

In de drie Gewesten van het land observeren we een tendens naar een kleiner aantal spelers. In de deelfietsmarkt is een enorme consolidatiegolf/schaalvergroting merkbaar.

Steden, maar ook gemeenten, kunnen baat hebben bij een vermindering van het aantal spelers, bv. om de overlast in de openbare ruimte te beperken. Fietsberaad heeft in december 2017 een model van vergunningskader uitgewerkt dat steden en gemeenten kunnen gebruiken als ze dat wensen.

7 Rol voor de overheden

Rol voor de federale overheid

- 1) **Mobiliteitsbudget:** zolang er een bedrijfswagen in zit, is het voor de andere mobiliteitsoplossingen moeilijk/onmogelijk om hiermee te concurreren
- 2) **Een stimuleringsprogramma uitbouwen voor beveiligd fietsparkeren aan de stations**
- 3) **Bluebike :** met het opgeven door de NMBS van haar **aandeel in Bluebike** zijn belangrijke kansen verloren gegaan om de combinatie trein/fiets als een sterk, geïntegreerd en toegankelijk merk voor iedereen in de verf te zetten.

Rol voor andere overheden (procedures die gelden voor verschillende gemeenten)

Het is bijna steeds zo dat de procedures (bv. voor het toekennen van parkeervergunningen aan deelmobiliteitsaanbieders) verschillen van gemeente tot gemeente. Een uitzondering hierop is **het deelfietssysteem van de vervoerregio Antwerpen dat uitgebaat wordt door Donkey Republic**. Dit deelfietssysteem is uniek in Europa omdat het een concessie is die in meerdere gemeenten in de markt is gezet en de voorwaarden dus in al die gemeentes dezelfde zijn. Donkey Republic werkt via een app (waar je een saldo op laadt) waarmee je zowel deelfietsritten in het binnenland als het buitenland kunt maken.

* * * * *

Informatieve noot. De concessie van Lantis⁴ aan Donkey Republic heeft een looptijd van 10 jaar en is verlengbaar met 5 jaar. De selectie voor Donkey Republic werd gemaakt op basis van criteria zoals “wat kan Donkey Republic aanbrengen?” “Welke prijzen zal Donkey Republic aanrekenen? Donkey Republic haalt een deel van zijn inkomsten uit het gebruik van de deelfietsen, maar krijgt ook overheidsgeld om een basisaanbod aan deelfietsen neer te zetten in de vervoerregio Antwerpen. Donkey Republic krijgt een vaste vergoeding voor een basisaanbod van deelfietsen: de concessievergoeding bedraagt 1,5 miljoen euro excl. btw en kan jaarlijks geïndexeerd worden. Daarvoor worden 1.650 elektrische fietsen voorzien. Gemeenten die vragende partij zijn om meer deelfietsen ter beschikking te hebben op hun grondgebied zullen een extra vergoeding toekennen aan Donkey Republic.

⁴ Lantis is de bouwer van de Oosterweelverbinding, die ook operationeel is in de ganse Antwerpse vervoerregio.