

Ontmoeting met de heren Butaye en Dousselaere

van Blue-Bike (augustus 2023)

1 De relatie Blue-Bike / openbaar vervoer

Een terugval in het openbaarvervoergebruik vertaalt zich in een daling van het aantal Blue-Bike-ritten. Dit komt omdat tal van Blue-Bike-ritten last mile-trajecten zijn die volgen op een trip met het openbaar vervoer. Een herstel/groei van het openbaarvervoergebruik daarentegen, biedt opportuniteiten voor de verdere groei van het aantal Blue-Bike-verplaatsingen.

Tijdens de coronacrisis in 2020 en 2021 lag het aantal Blue-Bike ritten (met resp. 172.000 en 195.630 ritten) lager dan in 2019 (met 276.692 ritten). Sinds maart 2022 begon het aantal Blue Bike-ritten opnieuw te stijgen, om eind 2022 (met 300.504 ritten) te eindigen boven het niveau van 2019.

Daar waar het aantal Blue-Bike ritten tijdens de coronacrisis daalde, was dat niet het geval voor het aantal Blue-Bike-klanten, integendeel : in 2020, 2021 en 2022 groeide het aantal Blue-Bike-klanten mooi aan (tot 21.091 in 2020, 24.707 in 2021 en 30.148 in 2022 tgo. 20.614 in 2019).

Het aantal Blue-bike-ritten per klant is nog wel steeds 20 à 30% lager dan voor de coronacrisis en bevindt zich dit jaar ongeveer op hetzelfde niveau als vorig jaar. Dit is o.a. te verklaren door het feit dat het toegenomen telewerk – dat een structureel gegeven is geworden op onze arbeidsmarkt- leidt tot minder verplaatsingen en dus minder intensief gebruik per klant.

Deelfietssystemen die werken volgens een netwerklogica (bv. het Blue-Bike-systeem) lijden meer onder een terugval in het openbaarvervoergebruik dan deelfietssystemen die werken volgens een nabijheidslogica (bv. het systeem van Vélo in Antwerpen). Dit komt omdat deelfietssystemen die steunen op een netwerklogica aantakken op grote mobiliteitsknooppunten (vnl. treinstations) en vooral gebruikt worden voor het maken van gecombineerde/multimodale verplaatsingen. Deelfietssystemen die werken volgens een nabijheidslogica daarentegen, worden vooral gebruikt voor lokale unimodale verplaatsingen die

volledig met de deelfiets gebeuren en waarvan de totale verplaatsingsafstand kleiner is dan die van multimodale verplaatsingen. Tijdens de coronacrisis steeg het aantal lokale verplaatsingen met de fiets en dat zijn nu net verplaatsingen waar deelfietssystemen die steunen op een nabijheidslogica zich beter toe lenen dan deelfietssystemen die steunen op een netwerklogica.

Blue-Bike is zowel een concurrent als een facilitator van het openbaar vervoer. Dient er bij de impact van het Blue-Bikegebruik op het openbaarvervoergebruik geen onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de impact op het treinvervoer en anderzijds op het regionaal openbaar vervoer (vervoer per tram, bus, metro)?

Blue-Bike faciliteert en stimuleert het treinvervoer. Met treinvervoer is Blue-Bike m.a.w. niet concurrerend. De trein heeft immers een groot marktaandeel voor lange(re) verplaatsingen die niet met een fiets (kunnen) worden gemaakt.

Het is moeilijker om de klanten van De Lijn warm te maken voor het Blue-Bike-aanbod dan de klanten van de NMBS. Mogelijk (maar onderzoek moet dit uitwijzen) zijn de klanten van De Lijn minder fysiek mobiel of minder fiets-minded. Een bustraject heeft vaker een halte die op wandelafstand van de eindbestemming ligt dan een treinstation. Dit vermindert de nood aan een fiets als oplossing voor de last-mile. Door basisbereikbaarheid, met een wijzigend busnetwerk en vermindering van het aantal haltes, zit hier in de nabije toekomst wel groeiend potentieel.

2 Groeipotentieel van Blue-Bike in Vlaanderen

Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen heeft slechts 2,3% van de Vlamingen ooit al eens gebruik gemaakt van een deelfiets. Dit lage % toont aan dat er in Vlaanderen nog een immens potentieel is voor de verdere groei van Blue-Bike in Vlaanderen.

3 Hefbomen voor de verdere groei van deelfietsmobiliteit (Blue-Bike)

- **Het decreet Basisbereikbaarheid in Vlaanderen.** Het Blue-Bikesysteem is een deelfietssysteem dat verknoopt is met de treinstations: ca. 90% van de Blue-bike-locaties zijn gelegen aan treinstations. Er zijn wel een aantal Blue-Bike-

locaties aan Park & Rides en aan bushaltes, maar die zijn nog in de minderheid. In het kader van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid in Vlaanderen zal het aanbod van deelmobiliteit ook buiten de treinstations verder uitgebouwd worden : dat decreet schrijft nl. voor dat deelmobiliteit een belangrijkere rol zal vervullen in het openbaarvervoernetwerk en dat hoppinpunten of mobiliteitsknooppunten ook buiten de treinstations verder uitgebouwd zullen worden. Blue-bike plant in te tekenen op de aanbestedingen die in dit kader uitgeschreven zullen worden.

- **De CAO nr. 19/9.** Indien deel(fiets)mobiliteit zou erkend worden als een vorm van openbaar vervoer (waarop de CAO nr. 19/9 betrekking heeft) en onder het toepassingsgebied zou vallen van de CAO nr. 19/9, dan zou dat het gebruik van deel(fiets)mobiliteit (Blue-bikes) (voor het woon-werkverkeer) kunnen boosten.
- **De (CAO nr. 164 m.b.t. de) fietsvergoeding**
- **Het openbaredienstencontract 2023-2032 van de NMBS,** en meer bepaald het luik over het bevorderen van de combinatie trein-fiets, waarvoor een uitbreiding van het aanbod van deelfietsen (Blue-Bikes) aan de stations essentieel is. De beschikbaarheid van deelfietsen aan de stations kan immers de combinatie trein+fiets aantrekkelijker maken en zo leiden tot meer treinreizen.
- **De samenwerkingsovereenkomst NMBS/Blue-Bike.** Deze samenwerkingsovereenkomst bevat de optie om aan bijkomende treinstations op het grondgebied van de NMBS Blue-Bikes aan te bieden.
- **Het mobiliteitsbudget.** Een mobiliteitsbudget dat in zijn pijler 2 “Duurzame mobiliteit” onder andere deel(fiets)mobiliteit omvat, vormt een hefboom voor de verdere groei van deel(fiets)mobiliteit (Blue-Bike). De integratie van het Blue-Bike-aanbod in de mobiliteitsbudgetten die via apps van MaaS-spelers beheerd kunnen worden, is volop aan de gang.
- **Nieuwe tarief/productformules** bij zowel Blue-Bike (bv. een forfaitair abonnement voor dagelijks gebruik – zie verder) als de NMBS (een gecombineerd abonnement NMBS/Blue-Bike, waarvoor in de CAO nr. 19/9 terugbetalingsregels worden voorzien.)

- **De MaaS-platformen/spelers** die Blue-Bikeritten verkopen, nemen toe in aantal. Deze platformen/spelers bezorgen Blue-Bike een groeiend aantal ritten.
- **Het bewustzijn van de mogelijkheden die Blue-bikes bieden, vergroten** via uittestacties (waarbij Blue-Bike lidkaarten ter beschikking stelt van bedrijven zonder dat daar een verbintenis aan verbonden is en waarbij werknemers van die bedrijven de kans krijgen om gedurende een bepaalde periode Blue-bikes gratis of tegen een heel voordelig tarief uit te testen). Dergelijke acties vergroten het bewustzijn van de mogelijkheden die Blue-bikes bieden. Het gebrek aan dat bewustzijn vormt thans een belangrijk obstakel voor de verdere groei van Blue-Bike.

4 Experimenteren met een back-to-many Blue-Bikesysteem

Wat velen niet weten, is dat Blue-Bikeklanten nu reeds de mogelijkheid hebben om een Blue-Bike te ontlenen op locatie A en om die terug te brengen naar een andere locatie. Wel moeten ze een toeslag (meerkost van 20 euro) betalen als ze van die mogelijkheid gebruik maken. Zo'n hoge meerkost heeft natuurlijk een ontradend effect op het gebruik van die mogelijkheid.

In het kader van een concessie-overeenkomst voor 10 jaar tussen Blue-Bike en de stad Geel wordt vanaf september 2023 een eerste back-to-many-systeem geïmplementeerd waarbij Bluebikes kunnen ontleend worden op een locatie A in de stad en zonder meerkost teruggebracht worden naar een andere locatie in de stad.

Ook al zijn er op dit moment nog geen concrete plannen in die richting, toch overweegt Bluebike om operationele zones op stadsniveau te creëren. Zo zou bv. op het grondgebied van de stad Gent (die een 5-tal treinstations kent) een operationele zone gecreëerd kunnen worden waarbinnen een Blue-bike kan ontleend worden in een bepaald station (bv. Gent Dampoort) en zonder, of aan een zeer beperkte meerkost kan teruggebracht worden naar een ander station (bv. Gent Sint Pieters). Terugbrengen zou niet mogen buiten de operationele zone omdat de afstanden om de Blue-Bikes te herverdelen dan te groot worden.

5 De Blue-Bikevloot uitbouwen met elektrische Blue-Bikes

Blue-Bike onderzocht al een aantal jaren om zijn vloot uit te breiden met elektrische Blue-Bikes. Blue-Bike heeft nu een partner gevonden met wie hij daarvoor in zee kan gaan en heeft daarvoor eveneens een federale subsidie ontvangen in het kader van het federaal actieplan Circulaire economie. Vanaf begin 2024 zullen op een aantal pilootlocaties elektrische Blue-Bikes aangeboden worden. Ter vergelijking: vorig jaar is ook de OV-fiets in Nederland gestart met OV-ebikes; de vloot van OV-fietsen wordt er stelselmatig uitgebreid met OV-ebikes.

De exploitatie en dus ook de prijs voor het gebruik van elektrische deelfietsen is duurder dan voor dat van niet-elektrische deelfietsen. Om gebruik te maken van een OV-ebike bv. betaal je een dagprijs van 10 euro (tgo. 4,45 euro/dag voor een niet-elektrische OV-fiets).

Indien Blue-Bike een dagprijs zou hanteren voor elektrische Blue-bikes, dan zal die prijs van dezelfde grootte-orde zijn als die voor het huren van een OV-ebike (10€/dag). Maar aangezien het standaardtarief voor een niet-elektrische Blue-Bike (3,5 €/dag) door sommigen al als te duur wordt beschouwd voor dagelijks of zeer intensief gebruik, denkt Blue-Bike eraan om voor zijn elektrische Blue-Bikes te werken met een tarief voor een kortere tijdsduur (van een uur of van enkele uren) om de instapdrempel voor de e-Blue-Bike te verlagen.

Wanneer het aanbieden van elektrische Blue-Bikes wordt overwogen, wordt meteen gedacht aan Wallonië dat gekenmerkt wordt door een heuvelachtig reliëf. Blue-Bike is momenteel al actief in 3 Waalse steden : Luik, Namen en Bergen. Begin juni 2023 heeft Blue-Bike verschillende Waalse steden aangeschreven om te polsen of ze interesse hebben in een aanbod van elektrische Blue-Bikes. De interesse is er. Nu is het afwachten of die interesse vertaald zal worden in contracten met Blue-Bike. Noteer wel dat elektrische Blue-Bikes niet nodig zijn in heel Wallonië : er zijn immers ook Waalse steden die redelijk vlak zijn qua reliëf en dus vergelijkbaar met Vlaamse steden, waar voor het afleggen van ritten met een deelfiets in principe geen elektromotor voor nodig is.

6 Blue-Bike-gebruik voor het woon-werkverkeer

30% van de Blue-Bike-klanten gebruikt de Blue-Bike voor woon-werkverplaatsingen. Slechts een klein deel van hen doen altijd (2%) of vaak (18%) beroep op een Blue-Bike voor hun woon-werkverkeer. Komt dat omdat de prijsstelling van de Blue-Bikes net zoals die van de OV-fietsen in Nederland te hoog is voor dagelijks gebruik?

De tarieven die Blue-Bike thans hanteert, faciliteren ad hoc gebruik van Blue-Bikes, maar zijn misschien net iets te duur voor (zeer) intensief gebruik ervan (bv. om dagelijks naar het werk te gaan).

De prijs voor een Blue-Bikerit heeft wel degelijk een invloed op het gebruik van de Blue-Bike. Er zijn verschillen in Blue-Bike-tarieven tussen de Blue-Bike-locaties. In Deinze bv. is reizen met een Blue-Bike volledig gratis omdat de stad de volledige ritprijs (3,5€/dag) vergoedt : een stad die het volledige bedrag vergoedt heeft typisch ook een ruimer beleid dat fietsgebruik stimuleert (infrastructuur, communicatie, autogebruik ontmoedigen...). Het is in deze gevallen dus niet enkel het tarief dat stimulerend werkt, maar het geheel van de maatregelen. In grote steden als Antwerpen en Gent is het standaardtarief (3,5 €/dag) van toepassing, maar op de meerderheid van de Blue-Bike-locaties geldt een derdebetalersstarief van 1,5€/dag en is een derdebetalersregeling van toepassing (waarbij de Vlaamse overheid 1 euro van de standaardritprijs voor haar rekening neemt, de stad of gemeente ook 1 euro en de Blue-Bike-gebruiker de resterende 1,5 €). Tegen een prijs van 1,5€/dag zal men eerder geneigd zijn om de Blue-Bike dagelijks of zeer intensief te gebruiken dan tegen een prijs van 3,5€/dag. Toch stopt de Vlaamse overheid eind 2023 met haar subsidies, wat een negatief effect kan hebben op het Blue-Bikegebruik.

Om het veelvuldig gebruik van de Blue-Bikes (bv. om dagelijks naar het werk te gaan) te boosten en ervoor te zorgen dat de Blue-Bikes meer ontleend/gebruikt worden, denkt Blue-Bike na over de invoering van een forfaitair abonnement voor dagelijks gebruik.

Mits betaling van een forfaitair maandbedrag van bv. 50 euro (idealiter verminderd met een werkgeverstegemoetkoming) zou een werknemer een onbeperkt aantal Blue-Bike-ritten kunnen maken (zowel ritten voor woon-werkdoeleinden als voor andere reismotieven). Op dit moment, moet je -telkens als je een Blue-Bike op een andere locatie gebruikt- het dagtarief betalen. Met zo'n forfaitair abonnement, zou dat niet meer het geval zijn. Het forfaitair maandbedrag zou vergelijkbaar zijn met een maandelijks leasebedrag waarmee je een leasewagen of leasefiets kunt

gebruiken voor een onbeperkt aantal ritten met om het even welk reismotief (woon-werk, recreatief...).

Blue-Bikes die gebruikt worden voor het woon-werkverkeer worden meestal¹ maar 1x per dag ontleend (nl. 's ochtends aan een station om naar het werk te gaan, dan de hele dag stil te staan en 's avonds terug te keren naar het station). Is dat wel interessant (kostendekkend/rendabel) voor Blue-bike?

Aan de huidige Blue-Bike tarieven is het voor Blue-Bike kostendekkend/rendabel indien Blue-Bikes gebruikt worden voor het woon-werkverkeer, ook al worden ze maar 1x per dag ontleend. Dit komt omdat aan het systeem van Blue-Bike (dat werkt volgens een netwerklogica) geen herverdelingskosten verbonden zijn : de klanten brengen nl. zelf hun fiets terug naar de locatie waar ze hem ontleenden, met uitz. van de enkelingen die bereid zijn om een meerkost van 20 euro te betalen om hun Blue-bike achter te laten op een andere locatie dan die waar ze hem ontleenden. Voor de aanbieders van deelfietssystemen die werken volgens een nabijheidslogica, is het een heel ander verhaal. Indien zij een oplopend tarief per kort tijdsblok (van bv. 1 minuut of 1 uur) toepassen, dan is het voor de klant onbetaalbaar om de fiets de hele dag aan het werk te laten staan en hem te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Indien zij daarentegen een tariefformule zonder oplopend tarief per kort tijdsblok hanteren, dan moet de deelfiets meerdere keren per dag ontleend worden om kostendekkend/rendabel te zijn omdat zij met herverdelingskosten zitten (die voor een back-to-many deelfietssysteem +/- 60% van de kosten uitmaken).

Bovendien streeft Blue-bike, dat al jarenlang een positieve balans kan voorleggen, niet naar winst om de winst, of om dividend uit te keren aan aandeelhouders - maar om via nieuwe investeringen steeds meer duurzame mobiliteitsopties aan een voordelige prijs aan te bieden teneinde mensen de kans te bieden om hun auto te laten staan. Vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit is het beter dat een fiets een hele dag stilstaat of weinig gebruikt wordt dan een auto die een hele dag geparkeerd staat op de openbare ruimte en slechts enkele km heeft gereden. Het zou voor Blue-Bike interessant zijn, mochten de Blue-Bikes vaker/meer ontleend worden per dag (maar het is gelet op zijn missie geen must). Voor het verhogen van het gebruik van de Blue-Bikes kunnen systemen van artificiële intelligentie (waarmee een verfijnde

¹ Meestal, want op drukke locaties gebeurt het ook dat een Blue-Bike die overdag gebruikt wordt i.k.v. een woon-werktraject 's avonds ontleend wordt om op stap te gaan in de stad.

inschatting kan worden gemaakt van de gebruiksgegevens) een belangrijke rol spelen.

De gemiddelde ontleenperiode van een Blue-Bike schommelt tussen de 6 en de 8 uren. Zowel de klanten die de Blue-Bikes gebruiken voor woon-werkverplaatsingen als zij die deze fietsen gebruiken voor recreatieve verplaatsingen appreciëren dat Blue-Bike een dagtarief hanteert. Met een tijdsblok van een dag (24 u), hoeven ze immers niet te vrezen voor een boete/meerkost indien ze de fiets niet tijdig kunnen terugbrengen.

7 Blue-Bike-gebruik voor zakelijke dienstverplaatsingen

Het Blue-Bikegebruik voor dienstverplaatsingen gaat in stijgende lijn. Blue-Bike telt 25% zakelijke lidmaatschappen en 75% particuliere lidmaatschappen. Mede als gevolg van specifieke inspanningen om het bedrijfssegment doelgerichter te informeren en gebruik te stimuleren, stijgt het aantal Blue-Bike-ritten van zakelijke lidmaatschappen sterker dan dat van de particuliere lidmaatschappen. Tijdens de coronacrisis kende het aantal Blue-Bike-ritten van zakelijke lidmaatschappen een grotere terugval dan het aantal Blue-Bike-ritten van particuliere lidmaatschappen, maar nu kent het een sterkere groei.

Blue-Bike heeft zakelijke klanten die rechtstreeks klant zijn bij Blue-Bike. Maar er zijn ook zakelijke platformen (nl. de MaaS-platformen²) die Blue-Bike ritten verkopen. De MaaS-platformen bezorgen Blue-Bike een groeiend aantal ritten.

8 De bereikbaarheid van industriegebieden en bedrijfsvestigingen vanuit Blue-Bike-locaties vergroten

In juni 2023 liet Blue-Bike een studie uitvoeren door het studiebureau Traject. Daaruit blijkt dat in Vlaanderen : 29% van de oppervlakte van de bedrijventerreinen (die ingekleurd zijn als industriegebied op de kadastrale plannen) en 56% van de bedrijfsvestigingen (met minstens 100 werknemers) bereikbaar zijn vanuit de 107 huidige Blue-Bike-locaties in Vlaanderen; 58% van de werknemers mits een

² Platformen die via een app verschillende mobiliteitsoplossingen beschikbaar stellen en waarbij de werknemer geen bonnetjes meer moet inleveren en de werkgever geen bonnetjes meer moet registreren

kwartiertje (of 3 km) fietsen op het werk geraken. Uit de tabel³ hieronder blijkt dat die % toenemen indien Blue-Bike zijn aanbod als volgt uitbreidt in verschillende fases:

	HUIDIGE LOCATIES		+82 HOPPINPUNTEN BIJ TREINSTATIONS		+24 REGIONALE HOPPINPUNTEN		ELEKTRIFICATIE 24 FIETSPUNTEN		+124 LOKALE HOPPINPUNTEN	
	FASE 0		FASE 1		FASE 2		FASE 3		FASE 4	
Opp. Vlaanderen	16%	+11%	27%	+3%	30%	+8%	38%	+12%	50%	
Opp. bedrijventerreinen	29%	+11%	40%	+4%	44%	+8%	52%	+14%	66%	
Aantal bedrijfsvestigingen	56%	+12%	68%	+3%	71%	+6%	77%	+7%	84%	
Aantal werknemers	58%	+10%	68%	+3%	71%	+7%	78%	+7%	85%	
Aantal inwoners	40%	+14%	54%	+3%	57%	+8%	65%	+8%	73%	
Realisatie OV plannen	19 %	+28%	47 %	+8%	55 %	+0%	55 %	+43%	98 %	

+ ... % : stijging in %-punten

Blue-Bike hoopt dat de Vlaamse overheid of de Vlaamse vervoerregio's haar de kans zullen geven om de gefaseerde uitbreiding van zijn aanbod te kunnen doen. De uitbreiding zoals voorzien in fase 1 kan snel gebeuren : dankzij de samenwerkingsovereenkomst NMBS/Blue Bike (die Blue Bike het recht geeft om zijn aanbod op de terreinen van de NMBS verder uit te breiden) is er immers geen aanbestedingsprocedure nodig. Voor het realiseren van de uitbreiding zoals voorzien in fase 1, heeft Blue-Bike werkingsmiddelen nodig.

9 Naar een gecombineerd abonnement NMBS/Blue-Bike?

Een van de verklaringen voor het succes van de OV-fiets in Nederland is dat deze fiets eenvoudig en laagdrempelig in gebruik is doordat het OV-fietsabonnement geïntegreerd is in de OV-chipkaart van de NS die bijna iedere Nederlander op zak heeft. Zijn er plannen in die richting tussen de NMBS en Blue-Bike?

Het aanbieden van een gecombineerd abonnement NMBS/Blue-Bike (lees: een treinabonnement waarin een forfaitair Blue-Bike-abonnement geïntegreerd is) zou het gebruik van de Blue-Bikes kunnen vergroten.

Het voorzien van terugbetalingsregels voor werknemers die houder zijn van dat gecombineerd abonnement in de CAO nr. 19/9 zou het gebruik van de Blue-Bikes ook kunnen boosten.

³ Leeswijzer bij de tabel : In fase 1: 82 bijkomende Blue-Bike locaties voorzien aan Hoppinpuntten bij treinstations / In fase 2 : 24 bijkomende Blue-Bike locaties voorzien aan regionale Hoppinpuntten / In fase 3 : elektrische Blue-Bikes aanbieden aan de 40 huidige bemande fietspunten / In fase 4 : 124 bijkomende Blue-Bike locaties voorzien aan lokale Hoppinpuntten

10 De rol van de overheid

Een overlappend aanbod van deelfietssystemen die elkaar beconcurreren, vermijden

De vervoerregio Antwerpen heeft 1,6 miljoen euro geïnvesteerd in elektrische deelfietsen van Donkey Republic die aangeboden worden in de 33 gemeenten van deze vervoerregio. Dat aanbod is op verschillende locaties concurrerend met het Blue-Bike-aanbod, waardoor Blue-Bike een negatieve impact op het aantal Blue-Bike-ritten ondervindt. Een overlappend aanbod van twee deelfietssystemen die elkaar beconcurreren moet worden vermeden.

Versnippering van het netwerk voorkomen

Het deelfietssysteem dat de Vlaamse overheid in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid wilt uitbouwen, is een systeem van netwerklogica. Idealiter is er 1 netwerkspeler actief, en is er ruimte voor nabijheidsspelers op stadsniveau. Als in de ene stad een andere nabijheidsspeler actief is dan in een andere stad, dan vormt dat geen probleem want deelfietssystemen die werken volgens een nabijheidslogica worden vnl. gebruikt door inwoners van de stad voor lokale verplaatsingen binnen de stad. Maar als in de ene stad een andere netwerkspeler actief is dan in een andere stad, dan heb je geen netwerk meer en wordt de hefboomfunctie die een netwerksysteem vervult volledig ondermijnd. Bovendien zou de deelfietsgebruiker dan voor elk van de verschillende netwerksystemen een andere app moeten hebben enz.

Aanvankelijk was het de bedoeling om te evolueren naar 1 deelfietssysteem dat steunt op een netwerklogica voor heel Vlaanderen. Maar aangezien de aanbesteding die de Vlaamse overheid daarvoor uitgeschreven heeft, geen succes was, moet elk van de Vlaamse vervoerregio's zelf een aanbesteding uitschrijven. In een worst case-scenario is er in elke Vlaamse vervoerregio een andere netwerkspeler actief, wat dan de-facto betekent dat er geen netwerkspeler meer actief is in Vlaanderen, maar een lappendeken van nabijheidssystemen. Voor de uitrol van een netwerksysteem, zijn eenvormigheid en eenduidigheid heel belangrijk. Als het de bedoeling is om het gebruik van deelmobiliteit te boosten, dan is er nood aan een geïntegreerd netwerksysteem dat eenvormig is over heel België.

I.v.m. de eenvormigheid kan o.a. worden opgemerkt dat iedereen in België met eenzelfde account/formule van Blue-Bike toegang heeft tot om het even welke fiets van Blue-Bike. Ter vergelijking : met een abonnement op de deelfietsen die JCDecaux in Brussel uitbaat, kan je geen gebruik maken van de deelfietsen die JCDecaux in Namen uitbaat.