



Vlaams  
Parlement

ingediend op **1278** (2017-2018) – Nr. 1  
26 september 2017 (2017-2018)

## **Conceptnota voor nieuwe regelgeving**

van Dirk de Kort, Karin Brouwers, Martine Fournier,  
Orry Van de Wauwer, An Christiaens en Jenne De Potter

betreffende het op grote schaal uitbouwen  
van fietsdeelsystemen  
als vorm van openbaar vervoer

## Toelichting

De fiets wordt een steeds belangrijker vervoermiddel. Het is een vlot en duurzaam alternatief voor zowel de auto, bus en tram als voor verplaatsingen te voet. Daarnaast is de fiets ook een handige oplossing voor de invulling van de 'first and last mile' van een verplaatsing.

De Vlaming gebruikt voor die verplaatsingen zijn eigen fiets – die steeds vaker elektrisch is – maar doet evengoed een beroep op fietsdeelsystemen. Vlaanderen telt momenteel twee fietsdeelsystemen.

Blue-bike is een 'back-to-one'-fietsdeelsysteem dat zich vooral als natransport van de trein positioneert. De blauwe fietsen zijn te vinden bij meer dan 50 stations en zijn goed voor meer dan 16.000 abonnees en 180.000 ritten. In 2016 zijn voor het eerst ook Blue-bikes geplaatst bij bushaltes en P+R's (park and rides). Een rit met een Blue-bike kost – naast de eenmalige abonnementskosten van 12 euro – 3,15 euro per 24 uur. De Vlaamse overheid en de meeste steden en gemeenten komen via een derde-betalersregeling tussenbeide in die gebruikskosten, waardoor gebruikers maar 1,15 euro<sup>1</sup> hoeven te betalen of zelfs helemaal gratis<sup>2</sup> kunnen rijden. Blue-bike is een initiatief van NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen), B-parking, De Lijn, FIETSenWERK en TEC (Transport en Commun).

Daarnaast heeft de stad Antwerpen haar eigen fietsdeelsysteem. Velo Antwerpen is een fijnmazig 'back-to-many'-fietsdeelsysteem met meer dan 3000 deelfietsen op 262 locaties in Antwerpen Stad en in de meeste districten. Op een handvol na bevindt het gros van de locaties zich niet bij een treinstation, maar nagenoeg alle treinstations zijn wel uitgerust. Velo heeft 60.000 abonnees. Een dagpas kost 4 euro, een weekpas 10 euro en een jaarabonnement 49 euro. Het eerste halfuur van elke rit is inbegrepen in de inschrijvingsprijs. Wie langer fietst, betaalt meer. Velo wordt vooral gebruikt voor snelle verplaatsingen in de stad.

De twee fietsdeelsystemen hebben een verschillend opzet. Blue-bike is veeleer bedoeld als een aanvulling op het openbaar vervoer, waarbij reizigers voor de eerste en laatste kilometer een beroep kunnen doen op de fiets om vlot hun verplaatsing van A naar B te maken. Velo Antwerpen neemt veeleer de plaats van het openbaar vervoer in, waarbij voor de binnenstedelijke verplaatsing de fiets in plaats van de bus, metro of tram wordt gekozen. Maar beide systemen streven hetzelfde doel na: een duurzame, flexibele invulling geven aan een verplaatsing door daarvoor publiek een vervoermiddel ter beschikking te stellen. In beide gevallen – of ze nu als aanvulling op een ander vervoermiddel bedoeld zijn, of ter vervanging ervan – kunnen die systemen beschouwd worden als een vorm van openbaar vervoer en moeten ze ook op die manier erkend en ondersteund worden.

In Mechelen, Hasselt en Kortrijk zijn sinds kort proefprojecten gestart met een gelijkaardig 'back-to-many'-systeem. De deelfietsen hebben geen vaste standplaats meer. De fietsen mogen om het even waar achtergelaten worden. Het systeem maakt gebruik van slimme sloten die een ingebouwde gps hebben. Gebruikers kunnen op een app zien waar de dichtstbijzijnde fiets staat. Wanneer ze de QR-code op het slot scannen, springt het slot open en begint de rit te lopen. Bij het parkeren van de fiets en het sluiten van de app, wordt de betaling automatisch gestopt en staat de fiets klaar voor de volgende gebruiker. Het feit dat er geen

<sup>1</sup> Die derde-betalersregeling wordt toegepast in Aalter, Asse, Boechout, Brugge, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Genk, Geraardsbergen, Halle, Heist-op-den-Berg, Herentals, Ieper, Kortrijk, Leuven, Lier, Lier parking 'De Mol', Lier Veemarkt, Lokeren, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Mol, Mortsel, Oostende, Oudenaarde, Roeselare, Sint-Niklaas, Tongeren, Torhout, Turnhout, Vilvoorde en Waregem.

<sup>2</sup> De Blue-bikes zijn gratis in Deinze, Hasselt en Ninove.

vaste standplaatsen en geen sleutelautomaten meer nodig zijn, maakt dergelijke systemen ook voor kleinere steden en gemeenten haalbaar.

### 1.1 Green Deal

De Vlaamse Regering heeft een Green Deal gesloten met lokale overheden, bedrijven en tientallen organisaties. De bedoeling is om samen gedeelde en duurzame mobiliteit te stimuleren. Het gaat om (elektrisch) autodelen, carpoolen en ook fietsdelen. De doelstelling is om tegen 2020 het aantal fietsdelers te doen toenemen van 196.000 naar 400.000.

De aangesloten partners gaan het engagement aan om concrete acties op te zetten voor de bewustmaking en promotie, het in kaart brengen van kansen en belemmeringen in de regelgeving, het bevorderen van de basisbereikbaarheid in stedelijke en landelijke gebieden enzovoort. De Vlaamse overheid van haar kant verbindt er zich in die Green Deal toe om te onderzoeken of eventuele gedetecteerde knelpunten of obstakels (tijdelijk) weggewerkt kunnen worden. De Vlaamse overheid gaat voorts het engagement aan om gedeelde mobiliteit een volwaardige plaats te geven binnen het mobiliteitsbeleid, meer bepaald door het initiëren van diverse beleidsmaatregelen die bijdragen tot een goede basisbereikbaarheid en een vlotte combimobiliteit.

Vanuit het Vlaams Parlement willen we die Green Deal ten volle steunen. Tevens vragen we de Vlaamse Regering om enkele concrete maatregelen te nemen om (elektrische) fietsdeelsystemen ten volle te ondersteunen zodat ze op meer locaties aanwezig zijn. Het aanbod moet verruimd worden zodat het evident wordt dat wie een fiets wil nemen, ook een fietsdeelpunt in de nabijheid vindt.

### 1.2 Kostenplaatje

Een klassiek fietsdeelsysteem heeft drie basisonderdelen: de fietsen zelf, de uitleenstations waar de fietsen verzameld worden en de ondersteunende diensten. Wat Blue-bike betreft, zorgen de steden en gemeenten voor de stalling en de sleutelautomaten. Ze betalen ook een jaarlijkse bijdrage per fiets. De aankoop van de fietsen en de kosten voor het onderhoud zijn voor rekening van Blue-bike. Voor dat laatste werkt Blue-bike samen met fietspunten die draaien op sociale tewerkstelling. Het zou een optie kunnen zijn niet alleen een beroep te doen op sociale economie, maar ook lokale fietshandelaars mee te betrekken in het aanbod van fietsen en onderhoud. Daarnaast zijn er uiteraard algemene exploitatiekosten zoals die voor het personeel, verzekeringen, huur van kantoren, onderhoud van de website enzovoort. Voor 'back-to-many'-fietsdeelsystemen komen daar de kosten bij van de herverdeling van de fietsen over de verschillende stations.

De nieuw opgezette fietsdeelsystemen in Mechelen, Hasselt en Kortrijk hebben geen vaste standplaats en sleutelautomaat. Alles gebeurt digitaal.

### 1.3 Fietsdeelsystemen als onderdeel van combimobiliteit

Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken is een duidelijke doelstelling van het Vlaamse regeerakkoord. Om die doelstelling te bereiken moet het concept basis-mobiliteit omgevormd worden naar een concept van basisbereikbaarheid. Trams en bussen brengen via kernlijnen reizigers met een hoge frequentie, op basis van een vlotte doorstroming en met weinig haltes, naar belangrijke knooppunten. Aanvullende lijnen leiden mensen vanuit hun wijk snel naar de hoofdhalttes. Het vervoer op maat moet ten slotte complementair zijn aan dat van de andere netten. Door het uitbouwen van multimodale knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, moet het overstappen van het ene systeem op het andere vlot en logisch verlopen. Die knooppunten moeten uitgebouwd worden

volgens het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer), waarbij voetgangers en fietsers voorrang krijgen.

In dat mobiliteitsnetwerk staat een sterkere band tussen het openbaar vervoer en de fiets centraal. De conceptnota van de Vlaamse Regering over basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1) verwoordt het als volgt: "(Openbaar) vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor minder mobiele. Deze knooppunten en P+R's zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk. Multimodale investeringsprogramma's worden hiervoor gecentraliseerd opgesteld. Het fietsbeleid wordt in samenhang met het OV-beleid ontwikkeld. Fietsinvesteringen dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en versterken investeringen in het hoofdnetwerk."

Er moet gezorgd worden voor voldoende veilige fietsenstallingen, maar daarnaast zullen ook fietsdeelsystemen een belangrijke rol spelen bij het uitbouwen van dat nieuwe systeem. Vandaag zijn fietsdeelsystemen nog voornamelijk te vinden bij treinstations. Opdat fietsdeelsystemen een volwaardig onderdeel kunnen vormen in het systeem van basisbereikbaarheid, moeten ze ook op grote schaal ingezet worden bij bus- en tramhaltes van het hoofd- en aanvullend net. Op die manier kan de fiets een volwaardige schakel worden in de keten van verplaatsingen. Het concept basisbereikbaarheid wordt uitgetest in een aantal proefprojecten. Fietsdeelsystemen moeten daarin een belangrijke plaats innemen.

De verantwoordelijkheid voor de uitbouw van fietsdeelsystemen ligt voor een groot deel bij de steden en gemeenten. Steden en gemeenten maken immers deel uit van de vervoerregio, die de realisatie van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert, en die verantwoordelijk is voor de opmaak van het vervoersplan. Concreet zal de vervoerregio het kernnet dat De Lijn heeft uitgewerkt, bespreken en er advies over uitbrengen. De vervoerregio zal ook beslissen over de invulling van het aanvullend net en het vervoer op maat. Het opzetten van fietsdeelsystemen maakt daar integraal deel van uit. Lokale besturen moeten daarom zo veel mogelijk ondersteund worden in hun streven om fietsdeelsystemen uit te bouwen.

#### 1.4 Fietsdeelsystemen als ruimere mobiliteitsoplossing

Niet alleen als schakel in de combimobiliteit, maar ook ruimer spelen fietsdeelsystemen dus een rol als een vorm van openbaar vervoer en kunnen ze een volwaardige mobiliteitsoplossing bieden. Het 'back-to-many'-systeem zoals het Veloproject is werkbaar als er een voldoende groot netwerk is van deelstations en er genoeg gebruikers zijn. Het 'back-to-one'-systeem zoals Blue-bike kan ook kleinschaliger. Het kan bijvoorbeeld uitgebouwd worden bij sociale huisvestingsmaatschappijen, die samen met de stad of gemeente een publiek toegankelijk fietsdeelsysteem opzetten. Ook grote bouw- of cohousingprojecten kunnen bijvoorbeeld in plaats van of aanvullend op parkeerplaatsen, publiek toegankelijke fietsdeelsystemen opnemen in de bouwvergunning. Autonome transportbedrijven zouden bij hun parkingplaatsen fietsen kunnen aanbieden waarmee bijvoorbeeld de binnenstad kan worden bereikt. Reclamebedrijven zouden deelfietsen kunnen beschouwen als rijdend uithangbord en daar een winstgevend model in zien. En zo zijn er ongetwijfeld nog vele voorbeelden op te noemen.

### 1.5 Geïntegreerde oplossing

Als kritieke succesfactoren voor fietsdeelsystemen geldt dat het aangeboden systeem goedkoop moet zijn en eenvoudig in gebruik. Ze moeten bovendien werken met comfortabele fietsen en steeds voldoende fietsen in voorraad hebben.

Daarnaast moet het voor (potentiële) gebruikers zo gemakkelijk mogelijk zijn om een deelfiets te huren, ongeacht het deelfietssysteem dat ze kiezen. Het is belangrijk dat de gebruikers geïntegreerde informatie krijgen en gebruik kunnen maken van een uniforme betalingswijze. Een duidelijk realtimeoverzicht van waar er op welk moment deelfietsen beschikbaar zijn, is nodig. Die informatie kan het best worden opgenomen in geïntegreerde routeplanners. De overheid kan in ruil voor subsidiëring vragen om data over fietsdeelsystemen en beschikbaarheid van fietsen open te stellen voor derden. Daarnaast zouden gebruikers met één kaart of abonnement moeten kunnen betalen voor de verschillende fietsdeelsystemen van verschillende aanbieders. Om het gebruiksgemak en het potentieel te verhogen is er met andere woorden behoefte aan één geïntegreerd systeem.

### 1.6 Elektrische fiets

De elektrische fiets wint aan populariteit. Een op de drie fietsen die vandaag verkocht worden, is een elektrische fiets. De elektrische fiets heeft dan ook een gigantisch potentieel. Fietzers kunnen er langere afstanden op een comfortabele manier mee afleggen. Het verdient aanbeveling om verder te onderzoeken hoe elektrische fietsen opgenomen kunnen worden in het aanbod van fietsdeelsystemen. Zo zal bijvoorbeeld de nieuwe opdrachthouder van de Vélib'-fietsen in Parijs 30% elektrische fietsen ter beschikking stellen. Aan de aankoop van elektrische fietsen en aan installeren van de laadinfrastructuur hangt echter een stevig prijskaartje. Daar zullen dan ook de nodige middelen tegenover moeten staan.

Het aanbod uitbreiden met andere vormen van deelfietsen, zoals bakfietsen en kinderfietsen, verdient eveneens aanbeveling.

## Conclusie

Er is behoefte aan een vergroening van onze mobiliteit en een antwoord op de files. Een deel van de oplossing ligt in combimobiliteit. De deeleconomie biedt belangrijke kansen om verschillende vervoersmodi te combineren. In de 'Green Deal gedeelde mobiliteit' gaat de Vlaamse overheid het engagement aan om die gedeelde mobiliteit te stimuleren. De overheid moet snel werk maken van dat 'Green Deal'-engagement door gedeelde (fiets)mobiliteit een volwaardige plaats te geven binnen het mobiliteitsbeleid en daartoe gedetecteerde knelpunten en obstakels weg te werken.

Deelfietssystemen bieden als een vorm van openbaar vervoer, maar ook bij het voor- en natransport van openbaar vervoer, interessante kansen. In het licht van het vernieuwde concept van basisbereikbaarheid, waarbij een hiërarchisch gestructureerd net via knooppunten multimodaal ontsloten wordt, spelen die systemen een belangrijke rol. Fietsdeelsystemen moeten mee opgenomen worden in de proefprojecten en in de ontwikkeling van het concept van basisbereikbaarheid. Welgekozen multimodale knooppunten van openbaar vervoer moeten volwaardig en kwaliteitsvol ingericht worden zodat (elektrische) fietsdeelsystemen er alle kansen krijgen.

De rol van de lokale besturen wordt belangrijker in het concept van basisbereikbaarheid. Het is cruciaal dat ze goed worden ondersteund bij de uitbouw van fietsdeelsystemen. Dat kan bijvoorbeeld door de aankoop van sleutelautomaten en infrastructuur te ondersteunen met subsidies, door raamcontracten aan te bieden

waarop de lokale besturen kunnen intekenen, door op een eenvoudige, toegankelijke en overzichtelijke manier transparante en objectieve informatie over gedeelde fietsmobiliteit ter beschikking te stellen en door een mogelijkheid van aandeelhouderschap in fietsdeelsystemen zoals Blue-bike aan te bieden. Fietsdeelsystemen vormen niet alleen een onderdeel van combimobiliteit, maar ze kunnen ook de ruimere functie van openbaar vervoer vervullen. De mogelijkheid om in te tekenen op die raamcontracten kan dan ook uitgebreid worden naar bedrijven, scholen enzovoort.

De overheid moet daarnaast ook technologie en innovatie ondersteunen, bijvoorbeeld de ontwikkeling van één app om een deelfiets los en vast te maken. Ook moet er werk gemaakt worden van één geïntegreerd systeem door aan aanbieders open data te vragen zodat (elektrische) fietsdeelsystemen meegenomen kunnen worden in geïntegreerde routeplanners en door in te zetten op een uniform betaalsysteem.

En, last but not least, vragen we om fietsdeelsystemen als een vorm van openbaar vervoer te beschouwen en er de nodige financiële middelen voor uit te trekken.

Dirk DE KORT  
Karin BROUWERS  
Martine FOURNIER  
Orry VAN DE WAUWER  
An CHRISTIAENS  
Jenne DE POTTER