



Vlaams
Parlement

ingediend op **1278** (2017-2018) – Nr. 2
2 maart 2018 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Willem-Frederik Schiltz

over de 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**

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1278 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Uiteenzetting door Roland Kager	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Deelfietsen en fietsinclusief OV	4
1.3. Ontsluitend of verbindend OV-netwerk	5
1.4. Potentieel van de combinatie deelfiets-OV	5
1.5. Adviezen	6
2. Vragen en opmerkingen van de leden	7
3. Antwoorden van Roland Kager	7
4. Uiteenzetting door Koen Kennis	8
4.1. Inleiding	8
4.2. Het Antwerps fietsbeleid	8
4.3. Velo 9	
4.4. Nieuwe projectoproepen	9
5. Uiteenzetting door Wout Baert	10
5.1. Inleiding en situering	10
5.2. Voorstel voor lokaal kader	11
5.3. Vlaams kader	11
5.4. Dé oplossing?	11
6. Uiteenzetting door Alexander De Bièvre	12
6.1. Voorstelling en doelstellingen	12
6.2. Evaluatie na vier maanden	12
6.3. Technologische mogelijkheden	13
6.4. Bedenkingen bij de conceptnota – toekomst van het fietsdelen	13
7. Vragen en opmerkingen van de commissleden	14
7.1. Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz	14
7.2. Tussenkoms van Annick De Ridder	15
7.3. Tussenkoms van Björn Rzoska	15
7.4. Tussenkoms van Joris Vandenbroucke	15
7.5. Tussenkoms van Martine Fournier	16
7.6. Tussenkoms van Orry Van de Wauwer	16
7.7. Tussenkoms van Karin Brouwers	16
8. Antwoorden van de sprekers	16
8.1. Antwoorden van Koen Kennis	16
8.2. Antwoorden van Wout Baert	18
8.3. Antwoorden van Alexander De Bièvre	19
9. Replieken	20
Gebruikte afkortingen	21
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 18 januari 2018 een hoorzitting over de conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende het op grote schaal uitbouwen van fietsdeelsystemen als vorm van openbaar vervoer (Parl.St. VI.Parl. 2017-18, nr. 1278/1). Als sprekers werden uitgenodigd:

- Roland Kager, adviseur bij Studio Bereikbaar;
- Koen Kennis, schepen bevoegd voor Mobiliteit van de stad Antwerpen;
- Wout Baert, programmamanager Fietsberaad Vlaanderen;
- Alexander De Bièvre, CEO Mobit.

De sprekers maakten gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Roland Kager

1.1. Inleiding

Roland Kager werkt voor het middelgrote adviesbureau Studio Bereikbaar en heeft de voorbije jaren onderzoek gedaan, gemeentelijk, landelijk en internationaal, naar de combinatie van fiets en openbaar vervoer, zogenaamd fietsinclusief openbaar vervoer. De meeste van die studies staan online. De deelfiets kan daar een belangrijke rol in spelen. Het systeem komt ondertussen tot wasdom, in Vlaanderen, Nederland en in veel steden wereldwijd. Dat heeft al een grote impact, maar houdt nog veel meer potentieel in. De spreker toont enkele Nederlandse krantenkoppen waarin het succes van de OV-fiets, de Nederlandse versie van Blue-bike, met een groei van 30 tot 40 percent per jaar, geprezen wordt. De krantenkoppen van 2016 en 2018 zijn even triomfantelijk, maar blijven steken in een sfeer van verbazing. Vragen over het waarom van deze snelle groei, vragen of dit groeipotentieel wel of niet efficiënt bereikt is en vragen of kansen optimaal benut worden, blijven in de beschouwing van deze trends steeds opvallender achterwege.

Deelfietsen zijn een bijzonder onderwerp om een aantal redenen. Vooreerst omdat ze meestal als vorm van voor- of natransport gebruikt worden, dus in combinatie met de auto of het openbaar vervoer en zijn daardoor vaak afgeleide van ander beleid. Verder wordt de deelfiets niet zozeer door omwonenden gebruikt waar de deelfiets fysiek staat, maar door dagelijkse of incidentele bezoekers van de stad of gemeente. Dat maakt van hen een grote groep die moeilijk in één profiel te vatten is. Doorgaans wordt beleid gevoerd voor een beperkte groep die een bepaalde dienst frequent gebruikt. Bij deelfietsen is dat precies omgekeerd. Ook dienen ze meerdere beleidsdoelen: stedelijke bereikbaarheid, OV-rendabiliteit, klimaat, toerisme, gezondheid, wegwerkzaamheden, OV-knooppunten, ruimtelijke ontwikkeling, luchtkwaliteit enzovoort. Deelfietsen renderen pas bij een betrekkelijk grote opschaling, dus verspreid over de stad en liefst over meerdere steden. Een ander kenmerk is dat het systeem nog klein en nieuw is. Er zijn weinig referentiepunten en amper data terwijl er heel wat vraagstukken in één keer ter tafel liggen. Doelstellingen zijn belangrijk, maar een stijging met 50 percent is zonder betekenis als een systeem nieuw is.

1.2. Deelfietsen en fietsinclusief OV

Fiets en openbaar vervoer zijn complementair. Het openbaar vervoer is goed in comfort en snelheid over grote afstand, maar brengt mensen niet tot aan de deur van hun bestemming. De fiets is dan weer goed om snel kortere afstanden af te leggen. De fiets vergroot daarmee het voedingsgebied en invloedsgebied van de stations. Het bereik van het station te voet is ongeveer één kilometer, met de fiets gemiddeld drie kilometer, dat is een vernegenvoudiging van het effectieve ruimte- en dus ook het gebruikersbereik. Omgekeerd verlengt het openbaar vervoer de actieradius van de fiets. Beide hebben sterktes, het openbaar vervoer

de reikwijdte en de snelheid, de fiets de flexibiliteit en individualiteit van tijd en routekeuze. In Nederland en in heel wat andere verstedelijkte gebieden versterken beide vervoersmodi elkaar in toenemende mate. Dat komt deels door verbetering van het collectief openbaarvervoersysteem: treinen met hogere frequentie en meer luxe, multifunctionelere stations enzovoort. De belangrijkste reden voor het succes is volgens de spreker echter dat steden een prominentere rol spelen in de cultuur en de economie. Net als vliegvelden zijn stations, met name intercitystations, steeds belangrijker wordende toegangspoorten omdat zij in verbinding staan met de gewenste bestemming op afstand, vaak steden. Daarom zijn ze bereid wat meer moeite te doen om daar te geraken. De spreker maakt voorts gewag van een wijziging in het verplaatsingsgedrag: niet meer dagelijks, maar een of een paar keren per week maar dan wel over grotere afstanden en vaker van en naar de stad. Voor het langeafstandsopenbaarvervoer is dat als het spelen van een thuiswedstrijd; openbaar vervoer levert een relatief aantrekkelijke optie om over grotere afstand naar steden op enige afstand te reizen. Met hun fiets kunnen gebruikers dat beginstation bereiken dat hen het snelste of vlotste treintraject biedt.

Uit zijn grootschalige analyse van het landelijke verplaatsingsgedrag in Nederland over vijftien jaar, blijkt dat het aandeel van het openbaar vervoer in verplaatsingen tussen de 25 en 40 kilometer tussen niet verstedelijkte gebieden 4 percent bedraagt, voor verplaatsingen tussen steden op dezelfde afstand 71 percent (zie slide 8). De steden groeien, er gaan meer mensen wonen, de dichtheid groeit en ze tellen meer bestemmingen. In relatie tot de deelfiets is verder relevant te melden dat van alle korte verplaatsingen in Nederland rond de 40% per fiets wordt gemaakt, maar alleen als herkomst en bestemming binnen 10 km van de thuislocatie gelegen zijn. Is de afstand tot de huislocatie groter dan daalt dit aandeel naar 10% omdat op grotere afstand van huis vaak geen fiets beschikbaar is; juist hier ligt een groot potentieel van de deelfiets.

1.3. Ontsluitend of verbindend OV-netwerk

Hij raadt de parlementsleden het filmpje aan op de website van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid www.kimnet.nl/publicaties/videos/2016/06/09/de-keuze-van-de-reiziger over een kwestie die ook in Vlaanderen speelt, namelijk de keuze tussen een ontsluitend OV- of een verbindend OV-netwerk (zie slide 10). Het voordeel van een ontsluitend OV-netwerk is de korte loopafstand. Slechts 6 percent van de OV-gebruikers verkiest dergelijk model. Het andere model is een verbindend model met veel minder tussenstops en dus een snellere route. Doordat er minder tussenstops zijn, kunnen er ook met hetzelfde materieel en personeel hogere frequenties geboden worden. Tevens kan er, omdat het er minder zijn, meer geïnvesteerd worden in goede voorzieningen aan de haltes. Daardoor worden haltes en lijnen meer gebruikt en meer gewaardeerd. In dit onderzoek gaf 94 percent van alle OV-gebruikers daar de voorkeur aan. Slechts een kwart van het OV-systeem in Nederland is al zo ingericht. Als er mobipunten, grotere haltes komen, kan de deelfiets een goede optie zijn om de zogenaamde first and last mile(s) te verzorgen. Dus eigenlijk vallen beide beleidslijnen samen: een groter deel van het OV-systeem verbindend maken terwijl voor een relatief beperkt aantal haltes te investeren is in haltevoorzieningen en aanbod in deelfietssystemen.

1.4. Potentieel van de combinatie deelfiets-OV

De spreker heeft ook het potentieel van de deelfiets-OV-combinatie onderzocht. Ongeveer 47 percent van alle passagiers in een willekeurige Nederlandse trein zijn met de fiets naar het station gekomen. In het jaar 2000 was dat nog maar 30 percent. Ook het treingebruik is in die periode sterk gegroeid, zodat in absolute termen het gecombineerd gebruik van fiets en trein in deze periode is

verdubbeld. Van het natransport neemt de fiets maar 12 percent in. Voor 1% zijn dit OV-fietsen, maar vooral veel stedenfietsen. Dat zijn privéfietsen die mensen op hun bestemmingsstation zetten. De spreker denkt dat het potentieel van de combinatie 65 percent van de huidige verplaatsingen is, zowel voor voor- als natransport. Mensen geven met hun huidige gedrag en volgens onderzoek hiernaar aan dat zij graag de trein met de fiets combineren, maar het heeft vervoerkundig ook grote voordelen. Het marktpotentieel van de fiets voor voor- en natransport, bij perfecte stallingen en deelfietssystemen, raamt hij op twee derde van de treinreizigers in Nederland. In de meeste andere landen zal dat gelijkaardig zijn, als er tenminste een fietscultuur is en de fietsvoorzieningen daarop afgestemd zijn. Dat zou ongeveer één deelfiets per dertig inwoners vergen. Voor Nederland betekent dat de vermenigvuldiging van het huidige deelfietssysteem met een factor twintig tot dertig. De reistijdwinst per OV-verplaatsing als zowel voor als na een fiets beschikbaar is, is ongeveer 11,5 minuten per reis. Omdat het meeste voortransport in Nederland al per fiets gebeurt, is de helft van die winst in 2016 al realiteit. Met de fiets kan het invloedgebied van een station vergroot worden. Wereldwijd is de groei bij introductie van deelfietssystemen groter dan 25 percent per jaar.

Mensen gebruiken de fiets ook om een OV-dienst te kiezen met minder overstappen of een hogere snelheid, wat de snelheid ongeveer 36 percent doet stijgen ten opzichte van ritten zonder fietscombi. Dat betekent dat het materieel 36 percent sneller vrij is voor andere reizigers terwijl toch dezelfde reizigers over dezelfde afstand worden vervoerd. Het vermoeden dat fietsgebruik het gebruik van openbaar vervoer doet afnemen, heeft de spreker weerlegd in een studie voor het International Transport Forum. Daaruit bleek dat de 40 percent OV-reizigers met het hoogste fietsgebruik in voor- en natransport 65 percent meer OV-kilometers afleggen dan de 40 percent OV-reizigers met het laagste fietsgebruik. Ze maken zelfs meer gebruik van voedende lijnen, dus bussen, trams en metro's om naar het station te komen, gewoon omdat ze vaker het openbaar vervoer nemen. Daarbij komt nog dat ze 50 percent minder autokilometers afleggen.

1.5. Adviezen

Tot slot geeft de spreker enkele adviezen. De deelfiets is geen doel maar een middel. Het is zaak de deelfiets te koppelen aan andere beleidsthema's, zowel bij de aansturing, de financiering, het onderzoek en de positiebepaling. De belangrijkste zijn volgens de spreker een hogere rendabiliteit en serviceniveau van het openbaar vervoer, alternatieven bij wegwerkzaamheden, parkeernormen, knooppuntontwikkelingen en luchtkwaliteit. Omdat de primaire gebruikersgroep meestal op enige afstand van de fysieke locatie van deelfietsen woont, worden deelfietssystemen best niet lokaal maar regionaal aangestuurd. Openbaar vervoer wordt trouwens ook regionaal aangestuurd en beiden worden best aan dezelfde hand gegeven gelet op de sterke verwevenheid van openbaar vervoer en de (deel)fiets. Gegeven hoe nieuw het thema is, hoe snel de ontwikkelingen zullen gaan en hoe kansrijk deelfietsen zijn, dus hoeveel kandidaten (ook uit het buitenland) er zullen zijn, suggereert hij de parlementsleden om centraal te beleggen in onderzoek en de ontwikkelingen te volgen zodat de beleidsagenda dynamisch kan worden gehouden. Verder adviseert hij de bewindvoerders te anticiperen door voor systemen, fietsen, apps te kiezen die gemakkelijk op te schalen zijn zowel kwantitatief als kwalitatief. Tot slot dienen open(data)standaarden te worden afgedwongen zodat deelfietsen koppelbaar zijn op vlak van reisadviezen, mobiliteitsabonnementen, apps, bijvoorbeeld van lokale ondernemers enzovoort. Tot slot raadt hij aan om voorbereid te zijn op andere gebruikssituaties en fietstypen dan de huidige.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Martine Fournier informeert waarom gebruikers voor voortransport een deelfiets zouden verkiezen boven hun eigen fiets. In heel wat Vlaamse steden en gemeenten zijn er natuurlijk te weinig en te weinig veilige fietsstallingen. Nederland staat daar verder in.

Willem-Frederik Schiltz vraagt hoe een regionale aansturing ervoor kan zorgen dat kleinere gemeenten, afgelegen industrieterreinen en regio's ook door deelfietsssystemen bediend worden. In steden is er een exponentiele groei van het aantal initiatieven, onder meer scharrelfietsen. Tokyo heeft zich verplicht gezien dat te reguleren. Hoe denkt de spreker daarover?

Orry Van de Wauwer wijst op de CD&V-conceptnota die deelfietsssystemen als onderdeel van ruimere mobiliteitsoplossingen naar voren schuift. Wat kan de overheid doen om ervoor te zorgen dat het fietsdeelsysteem zowel dicht- als dunbevolkte gebieden bedient? Allicht zullen de kenmerken van het systeem verschillen naargelang het gebied. Hij looft het grote gebruiksgemak van de OV-fiets in Nederland. Het nadeel is dat eens uitgeleend, de fiets voor één persoon dient. Hij vraagt de mening van de spreker over welk systeem het beste is voor dichtbevolkte en voor dunbevolkte gebieden.

Annick De Ridder ziet een algemene evolutie naar een deeleconomie, waardoor eigendom en bezit deels vervangen zullen worden. Ze vraagt de spreker een onderscheid te maken tussen deelfiets in combinatie met het openbaar vervoer, waar het gebruik incidenteel is, en het gebruik van deelfietsen door inwoners van een stad. Inwoners van de stad Antwerpen gebruiken deelfietsen immers frequent. Amsterdam heeft excessen bedwongen door het aantal aanbieders en droplocaties te beperken. Wat zou de spreker lokale besturen aanraden: experimenteren of van bij de start het aantal zones beperken?

3. Antwoorden van Roland Kager

Roland Kager beaamt dat in Nederland voor het voortransport vooral de eigen fiets gebruikt wordt, voor natransport de tweede fiets. Hoewel de fiets vier keer minder voor natransport gebruikt wordt dan voor voortransport, staat de tweede fiets gemiddeld zestien keer langer gestald aan het station dan de voortransport-fiets en legt daardoor een groot beslag op stallingscapaciteit. Een belangrijk voordeel van deelfietsen is daarmee inderdaad dat er openbare ruimte gespaard zou worden indien deze een aantrekkelijk alternatief levert voor de tweede fiets.

Beleidsaansturing zou onder meer erop gericht dienen te zijn dat de deelfiets zich over een groter aantal en groter soort locaties verspreidt dan de markt dat uit zichzelf zou doen. Net als bij het openbaar vervoer zijn er rendabele en onrendabele lijnen. Concessieverlening, aanbesteding en beleid dienen gericht te zijn op een soort herverdeling tussen rendabele en onrendabele locaties, vormen en gebruikssituaties van de deelfiets.

Veel van het besproken potentieel van fietsdeelsystemen voor regio's en voor openbaarvervoersystemen en onder welke condities deze optreden zijn terra incognita. Daarom raadt hij de overheid aan te investeren in onderzoek en capaciteitsopbouw bij ambtenaren en regulerende organisaties. De deelfiets hoort tot het openbaarvervoersysteem. De overheid moet een eindbeeld bepalen en daarnaartoe werken. Het regulerende kader moet flexibel zijn zodat bijgestuurd kan worden.

Met incidenteel gebruik bedoelde hij per locatie of per fiets door dezelfde gebruiker. Vanuit de gebruiker bekeken ongeacht de locatie, of vanuit de locatie

bekeken ongeacht de gebruiker, moet met aangepaste abonnementen, goede integratie met openbaar vervoer, communicatie en beleidsinterventies worden ingezet op frequent gebruik om het volledig potentieel van de deelfiets te benutten voor regio's en hun openbaar vervoerssysteem.

4. Uiteenzetting door Koen Kennis

4.1. Inleiding

Koen Kennis presenteert het Antwerpse Velosysteem, het oudste en het best functionerende deelfietsstelsel in Vlaanderen. Het Antwerpse stadsbestuur heeft bij het begin van deze regeerperiode een fietsbeleidsplan opgesteld met als streefdoel een wereldfietsstad te worden. Vandaag zijn er 553.018 fietsen in Antwerpen. Er zijn heel wat telpunten, onder meer van de provincie, en er komen er nog bij. Alleen al langs de twee stadstelfietspalen passeren er meer dan 2 miljoen fietsers per jaar. Voorts heeft de stad 400 nieuwe zogenaamde nietjes gezet, een vorm van fietsenrekken. Er zijn 654 plaatsen in buurtstallingen om omwonenden veilige, droge fietsstallingen te bieden. De stad heeft deze regeerperiode 25 miljoen euro besteed aan allerlei fietsprojecten, met een focus op het oplossen van onveilige en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Ondertussen zijn 102 van die missing links opgelost, terwijl het de ambitie was er 100 af te werken in deze zittingsperiode.

Aan de vaste telpaal in de Mercatorstraat passeerden in 2017 1,38 miljoen fietsers. De politie houdt jaarlijks een telling van het aantal fietsers aan een aantal kruispunten en heeft in 2017 een aanzienlijke stijging vastgesteld sinds 2016 en bijna een verdubbeling tegenover het begin van de zittingsperiode.

4.2. Het Antwerps fietsbeleid

Antwerpen heeft een lijvig fietsbeleidsplan 2015-2019, dat terug te vinden is op de website van de stad. Jaarlijks wordt daar een fietsactieplan aan toegevoegd om de oncomfortabele of ontbrekende schakels in het netwerk – en dat zijn er vooralsnog heel wat – te benoemen en aan te pakken. Bij wijze van voorbeeld haalt hij de fietsbrug over het Albertkanaal aan maar er zijn ook kleine werken zoals het asfalteren van een kasseistuk. Bij grote werken wordt ook telkens nagegaan of infrastructuur voor fietsen mogelijk is, zoals de fietsparking onder de Teniersplaats of ruimte voor fietsen in de nieuwe parkings onder de Zuiderdokken.

Het fietsnetwerk heeft tot doel fietsverplaatsingen ook op langere afstand op een vlotte en veilige manier te laten verlopen. Het sluit zoveel mogelijk aan op de provinciale fiets-o-strades. Daarnaast wordt 95 percent van de Antwerpse straten zone 30. Tegen eind januari 2018 zal de reglementering daarvoor klaar zijn. Naar analogie met het Nederlandse model zullen er, waar 50 en 70 km/u gereden mag worden, aanliggende fietspaden zijn. Als dat niet kan door de inrichting van de straat, bijvoorbeeld te smal, komen er parallelle fietsroutes. Waar er gemengd verkeer is, wordt 30 km/u de maximumsnelheid.

Investeren in het netwerk, maar ook in deelfietsen past in de evolutie naar combi- of ketenmobiliteit. Daartoe is er ook de multimodale routeplanner. Velo is naast een voor- of natransport ook gewoon een vervoersmiddel voor de Antwerpenaar. Om voortransport te vergemakkelijken, wordt ingezet op parkings aan stations, ook voor fietsers, ook in de rand van Antwerpen, zoals Ekeren en Hoboken. Goed natransport is een grote uitdaging. In Antwerpen kan dat met Velo maar ook met andere deelsystemen. Umicore Hoboken doet het nog anders. Het bedrijf is dicht bij het veer Kruibeke-Hoboken over de Schelde gevestigd. Op het bedrijfsterrein beschikken werknemers over bedrijfsfietsen. Het bedrijf laat

zijn werknemers die ook gebruiken om tot aan het veer te rijden en heeft daar, samen met de stad, een veilige fietsenstalling aangelegd. Die stalling is te openen met het bedrijfspasje.

4.3. Velo

Velo past in een breder verhaal om mensen te verleiden tot andere modi dan de eigen wagen, zeker voor de korte afstanden in de stad. Sinds 1997 biedt Clear Channel Velo aan. Ondertussen heeft het in acht landen en vijftien steden een netwerk met parkings aan 2100 stations en met 26.000 fietsen, waarvan er met 3600 ruim 10 percent in Antwerpen staan. In Antwerpen startte Velo in 2011 met 84 stations. Al snel waren alle Veloabonnementen uitgeput. Het is een continu balanceren tussen aantal gebruikers en aantal fietsen. In 2013 is het systeem verdubbeld, met een uitbreiding naar Linkeroever en een verdichting in de binnenstad. Ook de 35.000 abonnementen die toen beschikbaar waren, waren snel verdeeld. In 2017 volgde een tweede verdubbeling, met vooral een uitbreiding over de Singel tot de twintigste-eeuwse gordel tot een totaal van 302 stations en 3650 fietsen. Het gebruik van deelfietsen is weersafhankelijk, met pieken in de lente en na de zomer. Nu zijn 56.000 van de 65.000 beschikbare abonnementen uitgereikt. Een gemiddelde rit duurt 20 minuten en is ongeveer 3 kilometer lang. Per fiets waren er in 2016 gemiddeld 5,13 ritten; in 2017, na de uitbreiding, zijn dat er 4,52. Maar dat aantal zal, eens het systeem overal ingeburgerd geraakt, stijgen. Die gemiddelden liggen volgens specialisten, die 3 ritten per fiets als break-evenniveau zien, hoog. De gemiddelde gebruiker van de deelfiets in Antwerpen is een man van middelbare leeftijd, die een wagen en een fiets bezit. Algemeen kan gezegd worden dat alle bevolkingsgroepen er gebruik van maken. Voor toeristen zijn er dagpassen.

Velo wordt gezien als een manier om zich gezond, flexibel, functioneel, slim, eenvoudig en zorgeloos te verplaatsen in de stad, in combinatie met openbaar vervoer en verplaatsingen te voet. Deelfietsen zetten de stad ook in een mooi daglicht en zijn een troef bij citymarketing. De deelfietsen in Antwerpen zijn altijd beschikbaar, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Helsinki waar ze in de winter weggehaald worden. In andere steden worden ze 's nachts geblokkeerd. Een publiekspanel formuleert het zo: "Velo is fietsen zonder zorgen."

Een Velokaart kost 49 euro per jaar, spotgoedkoop in vergelijking met andere steden. Een dagpas kost 4 euro, een weekpas 10 euro. De gebruiker scant de kaart en krijgt het nummer van de fiets die hij mag nemen. Hij fietst de eerste 30 minuten zonder extra kosten. Langer kost het een weinig. Na de rit plaatst hij de fiets terug in een station en meldt zich af. De Veloapp toont de locaties. Gebruikers kunnen er ook een defect aan een fiets op melden. Die fiets wordt geblokkeerd en opgehaald voor herstelling. Regulatie is dus nodig, ook om ervoor te zorgen dat er overal fietsen staan en overal fietsen kunnen afgeleverd worden. Velo is immers een back-to-manysysteem. Al die diensten worden verzorgd door veertien voltijds equivalente medewerkers met zeven voertuigen.

4.4. Nieuwe projectoproepen

In het kader van de campagne 'Slim naar Antwerpen' was er al twee keer een projectoproep voor slimme mobiliteitsoplossingen. De oproepen horen tot de zogenaamde marktplaats voor mobiliteit, bedoeld om vraag en aanbod dicht bij elkaar te brengen. Bij beide oproepen was er een aanbod voor een deelfietssysteem. Cloudbike is een freefloatingdeelfietssysteem dat ondertussen driehonderd fietsen in de stad verspreid heeft. Met die Antwerpse ondernemers die in concurrentie gaan met Velo, zijn goede afspraken gemaakt. In de tweede projectoproep is Mobit weerhouden, maar de gesprekken lopen nog. Heel wat andere deelfietssystemen willen in Antwerpen starten. Dat maakt een goede

regelgeving nodig om te vermijden dat er massa's fietsen ongebruikt op het openbaar domein staan. Om juridische redenen is het Velosysteem beperkt tot de stad Antwerpen, terwijl ook randgemeenten vragen om het op hun grondgebied uit te rollen. De veralgemening is dus een uitdaging. Hoewel hij verwacht dat steden de trekkers zullen blijven, denkt hij dat één systeem voor een volledige vervoersregio aangewezen is.

5. Uiteenzetting door Wout Baert

5.1. Inleiding en situering

Wout Baert is voor zijn uiteenzetting gaan kijken welke plaats de deelfiets kan innemen binnen het concept van basisbereikbaarheid. Daarbij zal hij de link leggen naar de stedelijke deelfietssystemen maar ook het regionale perspectief aankaarten. Hij brengt in herinnering dat voetgangers en fietsers zich meer efficiënt verplaatsen op korte afstanden dan het openbaar vervoer en wagens. Ook de kost voor infrastructuur is kleiner bij de eerste dan bij de laatstgenoemde vervoersmodi. Fietsdeelsystemen vragen echter een aanzienlijke investering waarbij de vraag zich stelt hoe dit rendabel kan zijn. De terugbetaling situeert zich echter ook op andere domeinen zoals milieu en gezondheid. Uit een studie van de provincie Antwerpen blijkt dat investeringen in fietssnelwegen zich tot 14 keer terugbetalen.

De deelfiets wordt de laatste jaren meer en meer gezien als een volwaardig OV-systeem waar iedereen toegang toe heeft. De nieuwe technologie en de lage productiekost van fietsen spelen hierbij een rol. Er circuleren bedragen van 19 euro voor een Aziatische fiets waardoor ze massaal ter beschikking kunnen worden gesteld. Daarnaast zijn er een aantal uitdagingen: zo is de vraag hoe dergelijke zelfstandige deelfietssystemen verknoopt kunnen worden met het bestaande openbaar vervoer en hoe toegankelijkheid en beschikbaarheid kunnen worden gegarandeerd. Het gaat immers om een private dienstverlener die zelf de tarieven bepaalt.

Eind januari 2018 rondt Fietsberaad Vlaanderen het onderzoek af over freefloatingdeelfietsen waarnaar Koen Kennis al verwees. Het onderzoek kwam er op vraag van de centrumsteden als gevolg van evoluties in Europese steden zoals Amsterdam waar men overspoelt werd met deelfietsen. Uit contacten op de conferentie VeloCity in juni 2017 in Nederland bleek ook dat er een aantal spelers de Vlaamse markt wilde benaderen. Fietsberaad Vlaanderen gaf de opdracht aan The New Drive, in samenwerking met Stibbe.

Het probleem met freefloatingdeelfietsen is dat vaak niemand zich er verantwoordelijk voor voelt. Bovendien is de fiets soms onvindbaar omdat de locatie die wordt doorgegeven deze is waar de smartphone een laatste keer contact heeft gemaakt met de fiets.

Aanbieders van deelfietsen streven naar een monopolie door het uit de markt prijzen van concurrenten. Dat verklaart de massale aanwezigheid van deelfietsen. Daarom is het belangrijk dat de overheden dit reguleren.

Deelfietssystemen zijn door de decennia heen slimmer geworden. Het startte met de gratis fietsen in de jaren zestig in Amsterdam. Later waren er fietsen die werden aangeboden via het muntsysteem zoals bij grootwarenhuiskarretjes. Begin deze eeuw kwamen er dockingstations die ondertussen vervangen kunnen worden door slimme fietsen die deze infrastructuur niet meer nodig hebben. De vraag is hoe fietsdeelsystemen op langere termijn interoperabel kunnen worden, niet alleen onderling, maar ook met andere vervoerssystemen zoals trein, tram, bus en deelauto.

De vraag is ook wat de aanbieders van de deelfietssystemen willen: het aanbieden van een mobiliteitsdienst of zijn er andere beweegredenen zoals bijvoorbeeld het verwerven van data. En hoe kan dit ingepast worden in het lokaal mobiliteitsbeleid? De overheid moet volgens Wout Baert ervoor zorgen dat er garanties zijn voor een kwalitatieve mobiliteitsdienst (kwalitatieve fiets, onderhoud, beschikbaarheid, prijszetting enzovoort) en garanties voor de openbare orde.

Vervolgens plaats de spreker enkele kanttekeningen. Hij stelt vast dat de interesse van de aanbieders van freefloatingfietsen beperkt blijft tot stedelijke gebieden. Er is verder geen garantie op beschikbaarheid van de fiets aan het knooppunt en er is tot slot ook geen integratie met OV-systemen of met andere deelsystemen.

5.2. Voorstel voor lokaal kader

Fietsberaad Vlaanderen biedt daarom aan steden en gemeenten een kader aan voor slimme deelfietsen. Ten eerste beveelt hij aan dat er een vergunning nodig is (of een concessie bij de beperking tot één aanbieder). Daarin moet het volgende worden bepaald: de kwaliteit van de fiets en dienst (inclusief een lokaal aanspreekpunt); tarieven die zorgen voor een voldoende gebruik van de fiets; de mogelijkheid tot mededinging en gecontroleerde uitbreiding; en tot slot een beperkte geldigheidsduur omdat de markt nog volop in evolutie is. Ten tweede is het belangrijk dat de vergunning of concessie afdwingbaar is via de politiecodel, met andere woorden een algemeen verbod op deelfietsen tenzij men een vergunning of concessie bezit. Dat kader wordt momenteel in overleg met de centrumsteden uitgewerkt.

5.3. Vlaams kader

Op Vlaams niveau is Fietsberaad Vlaanderen van mening dat de deelfiets een onderdeel moet zijn van het OV-systeem en een belangrijke schakel kan zijn in het concept van basisbereikbaarheid. Als onderdeel van het OV-systeem betekent dit dat de deelfiets interoperabel moet zijn met het bestaande OV-systeem (bijvoorbeeld zelfde betaalpas). 22,2 percent van de treinreizigers komt met de fiets naar het station en voor het natransport vanaf het station gebruikt vandaag slechts 5,6 percent de fiets. Ten opzichte van de Nederlandse cijfers is dat ongeveer de helft. Er is dus nog een ruime groeimarge. Als onderdeel van een OV-systeem kan de deelfiets ook zorgen voor de garantie dat er een aanbod beschikbaar is aan bepaalde geselecteerde haltes of stations. Door de koppeling aan een OV-systeem tot slot kan de deelfiets zowel stedelijk als landelijk gebied bestrijken, met een regionale dekking als gevolg.

Als schakel in het concept van basisbereikbaarheid moet de deelfiets een deel zijn van het kernnet voor knooppunten: de hoofdhalt en stations. Uitbreiding zou kunnen via het aanvullend net en het vervoer op maat en dit na overleg in de vervoerregio's. Daarnaast kunnen in alle vrijheid (binnen een lokaal kader) meer stedelijke initiatieven zoals Velo, Mobit enzovoort blijven bestaan. Het overleg binnen de vervoerregio's zal hiervoor belangrijk zijn.

5.4. Dé oplossing?

Is de deelfiets een wit konijn voor een sterk mobiliteitsbeleid? Internationale vergelijkingen tonen aan dat betrokkenheid van en de interoperabiliteit met het OV-systeem de sleutel is tot succes. De meest succesvolle deelfietssystemen worden mee in de markt gezet door een OV-operator, zoals bijvoorbeeld in Barcelona. Verder is hij van mening dat ook andere deelmobiliteitsinitiatieven aan de geselecteerde haltes aangeboden kunnen worden. Hij geeft het voorbeeld van

Taxistop met zijn duidelijk concept van mobipunten met aanbod van openbaar vervoer, Cambio, deelfietsen, fietsparkeren, taxi, park and ride, pakjespostpunt enzovoort. Tot slot vindt Fietsberaad Vlaanderen dat de deelfiets een volwaardig onderdeel moet worden van routeplanners en informatie- en verkoopkanalen van NMBS, De Lijn enzovoort. Dat is vandaag nog niet het geval terwijl dat belangrijke mogelijkheden zijn om van de deelfiets een succes te maken.

Voor meer informatie verwijst Wout Baert naar documenten die zijn opgenomen in de kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen. Ze zijn ook terug te vinden als link in de presentatie.

6. Uiteenzetting door Alexander De Bièvre

6.1. Voorstelling en doelstellingen

Alexander De Bièvre dankt de commissieleden voor de uitnodiging omdat hij gemerkt heeft dat er een kennistekort is op beleidsniveau over de mogelijkheden van fietsdelen. Mobit, samentrekking van mobility en IT, is een IT-startup uit de buurt van Gent, gestart in 2017 met het schrijven van een slim fietsdeelplatform en het ontwikkelen van een eigen slim slot. Mobit heeft als doelstelling om digitale mobiliteitsoplossingen aan te bieden in steden en gemeenten, ook op Europese schaal, maar steeds in samenspraak met de lokale bestuurders.

Een belangrijke pijler is de samenwerking met de lokale sociale economie. Sinds september 2017 is Mobit actief in drie centrumsteden (Mechelen, Kortrijk en Hasselt) telkens met 200 deelfietsen. Op 29 januari 2018 wordt een vierde centrumstad bekendgemaakt. Er werd bewust gekozen voor steden waar nog geen fietsdeelsysteem met vaste stations actief is. Momenteel telt Mobit ongeveer 3500 geregistreerde gebruikers en 25.000 ritten. Hij is hierover tevreden maar om de rentabiliteit te vergroten moet dit nog veel hoger.

De groene fietsen kosten ongeveer tien keer meer dan de 19 euro voor een Aziatische fiets waarover Wout Baert sprak en zijn gemaakt in België. Het is een kwalitatieve fiets met een oranje, slim fietsslot. Aan de steden worden data-analyses bezorgd, zoals bijvoorbeeld een zogenaamde heat map, het aantal ritten per dag enzovoort.

6.2. Evaluatie na vier maanden

Een les die werd getrokken uit de voorbije maanden is dat de toekomst van fietsdeelsystemen gekoppeld is aan multimodaal openbaar vervoer, namelijk de aansluiting met bus en trein, geïntegreerde tickets, gezamenlijke routeplanners enzovoort. Mobit gelooft daarbij in samenspraak met de lokale autoriteiten en andere partners met daarbij ook landelijke gemeenten en partners die al een grote vloot fietsen hebben die Mobit kan digitaliseren.

Het slimme fietsdelen bestaat uit een digitaal slot waardoor elke fiets individueel ingebracht wordt. Het is dus niet noodzakelijk om nieuwe fietsen in het systeem te brengen: elke bestaande fiets kan gedigitaliseerd worden door hem uit te rusten met een slim fietsslot. Dat is ook kostenefficiënt.

Het onderhoud, beheer en herverdelen van de Mobitfietsen gebeurt in de drie steden door lokale vzw's. Hij is zeer tevreden over de samenwerking: alles gebeurt digitaal, geen overlegvergaderingen, managementkosten enzovoort. Zij beschikken over een app met een beheersysteem dat 's maandags een bericht bezorgt met welke fietsen preventief onderhoud of herstel vergen. Het is een goede manier voor creatie van werkgelegenheid in de sociale economie.

Daarnaast is er de user community. Er is positieve feedback van de gebruikers maar ook bij technische defecten of bugs in de app melden zij dit. Hij toont enkele foto's van onder andere een werknemer die met een bakfiets rondrijdt om de herstellingen en het onderhoud ter plaatse te doen, wat ecologischer is dan een bestelwagen.

6.3. Technologische mogelijkheden

Uit gesprekken met lokale beleidsmensen stelt hij vast dat er een gebrek aan kennis is over wat technologisch mogelijk is. Ook op Vlaams niveau is het belangrijk te weten welke systemen er bestaan.

Het slimme fietsslot van Mobit is voorzien van een gps zodat hij steeds lokaliseerbaar is. De nieuwe generatie fietsen zal voorzien zijn van RFID waardoor bijvoorbeeld Velogebruikers of stadspersoneel met hun personeelskaart ook het Mobitslot zouden kunnen openen. Momenteel wordt er gewerkt aan de integratie van de MOBIB-kaart met het fietsslot. Dat is belangrijk om een multimodaal OV-systeem te hebben. Alle sloten zijn verbonden met de cloudserver, waar onder meer de gegevens worden verzameld. Verder is er de Mobit-app waar men kan zien waar de fietsen zich bevinden, een defect melden enzovoort.

Slide 8 van de powerpointpresentatie toont hoe het Mobitslot werkt: het is voorzien van een zonnepaneel om de energievervlindende gps te voeden. Deze wordt vooral gebruikt tussen de ritten. Tijdens de rit wordt er via bluetooth gebruikgemaakt van de locatiebepaling van de gsm. Gsm en slot staan in verbinding met de cloudserver. Dat maakt het ook mogelijk om het slot vanop afstand te bedienen door Mobit.

Door gebruik van het Mobitslot zijn er vier fietsdeelsystemen mogelijk: back to one, back to two, back to many en free floating (zie slide 9). Alexander De Bièvre toont op slide 10 een mogelijke combinatie van deze systemen waarbij ook gebruik wordt gemaakt van Geofence en iBeacon. Zo kunnen de lokale autoriteiten zelf het fietsdelen sturen.

6.4. Bedenkingen bij de conceptnota – toekomst van het fietsdelen

Free floating en het slimme fietsdelen is een nieuw concept. Er is nood aan een visie. Hij is blij met het regelgevend kader dat werd opgesteld door Fietsberaad Vlaanderen. De spreker heeft een gebrek aan kennis vastgesteld op lokaal niveau. Hij vreest daarom dat lokale autoriteiten met de eerste de beste aanbieder in zee zullen gaan zonder alle mogelijkheden te kennen. Daarnaast is er nood aan een gestructureerde aanpak en een strategisch plan.

Verder vraagt hij zich af wat de zogenaamde business case is. Zal men bijvoorbeeld gaan werken met vergunningen, een concessie of een derdebetalersregeling? Wat is de kostprijs van de verschillende systemen? Een perfect systeem wensen dat volledig gratis is, is onmogelijk. Wat is de rentabiliteit? Bijkomend moet de vraag gesteld worden wie wat gaat doen: er is enerzijds de solution provider die instaat voor IT en anderzijds de asset owner, zijnde de eigenaar van de fietsen. Dat zijn twee verschillende zaken. Zo zijn er vele vzw's die al over fietsen beschikken zoals Velo in Leuven en De Fietsambassade Gent. Deze fietsen in het systeem integreren door ze te digitaliseren is een kostenefficiënte oplossing. Innovatie creëert ook opportuniteiten voor de sociale economie.

De bedoeling moet zijn om te komen tot een multimodaal openbaar vervoer in stedelijke en landelijke gebieden. Belangrijk daarvoor zijn drie zaken. Ten eerste een geïntegreerde routeplanner waarbij reservatie van een fiets mogelijk is op

basis van de locatie. Ten tweede de integratie van de MOBIB-kaart en tot slot het vastleggen van multimodale knooppunten voor overstap en voor- en natransport. In het kader van de basisbereikbaarheid is er een belangrijke rol weggelegd voor De Lijn samen met de deelfiets.

Er is een groot potentieel voor elektrische fietsen die gebruikt kunnen worden op de fietsostrades tussen gemeenten die ver van de stad liggen of tussen twee gemeenten. Veel wordt nog verwacht van innovaties door samenwerking tussen partners uit verschillende sectoren (IT, fietsbouwers, batterijontwikkelaars) om zo te komen tot een volwaardige elektrische deelfiets. Hij verwacht ook veel van een slim slot 2.0, namelijk een eigen particulier elektronisch slim slot. Ook MaaS belooft grote veranderingen. Op dit ogenblik kijken aanbieders echter nog de kat uit de boom en werkt ieder voor zich. Mogelijks kan de Vlaamse overheid een rol spelen hierin.

7. Vragen en opmerkingen van de commissleden

7.1. Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz stelt vast dat in de grafiek van Koen Kennis over fietsintensiteit en het aantal fietsslachtoffers, de cijfers over het aantal fietsslachtoffers in 2017 ontbreken. Het aspect veiligheid kwam nauwelijks aan bod in de presentaties. Bij het opstellen van criteria voor bijvoorbeeld een gunning moet hiervoor aandacht zijn. Controle op de kwaliteit van de fietsen en hun veiligheid is een belangrijk aandachtspunt.

Vanaf hoeveel ritten per fiets of per dag is een fietsdeelsysteem rendabel? Dat zal uiteraard afhankelijk zijn van de kostprijs en dus kwaliteit van de fiets. Is er een verschil hierbij tussen enerzijds back to one en back to many en free floating anderzijds?

Hebben de sprekers een kijk op de mogelijke relatie tussen het succes van een fietsdeelsysteem en de prijs of het comfort? Is er een link tussen de afstand die men moet overbruggen en het nodige comfort?

De integratie met andere systemen is belangrijk, zeker in het kader van MaaS. Als men wenst dat het openbaar vervoer meer gebruikt wordt, dan staat dit haaks op vele verschillende deelsystemen die elk op zich staan en waarvoor men telkens een andere kaart nodig heeft. Wat is de visie van de verschillende sprekers over die interoperabiliteit? Hij vindt dat van cruciaal belang voor de groei van fietsdeelsystemen. Hetzelfde geldt voor de integratie met routeplanners. Daarvoor is het werken met open data onontbeerlijk.

Het fietsslot van Mobit maakt gebruik van bluetooth, dat veel energie opsloopt. Wat als de batterij van de gsm leeg is? Is er een back-upstelsel?

In Antwerpen is er een nieuw freefloatingsysteem uitgebaat door Blue-bike. Heeft het toevoegen van nieuwe aanbieders een impact op de rentabiliteit, in dit geval van Velo en de kostprijs voor de stad? Wordt interoperabiliteit bij dergelijke aanbestedingen opgelegd? Dat lijkt hem noodzakelijk.

Als men wil dat fietsdeelsystemen gebruikt worden voor het woon-werkverkeer, dan is regionale dekking nodig. Wie moet daarbij wat doen? Het lijkt hem bij uitstek een taak van de vervoersregio's om daarin een coördinerende rol op te nemen.

Bij fietsdeelsystemen ontbreekt momenteel een gediversifieerd aanbod aan fietsen al naargelang de noodzaak, bijvoorbeeld een comfortabele fiets, een

bakfiets, een elektrische fiets of speed pedelec. Dat is bij Cambio wel het geval, dat verschillende soorten wagens naargelang de noden aanbiedt. Wat is de visie hierop van de sprekers?

Hij vraagt aan Koen Kennis of er een nood is aan regelgeving of eerder regulering. Dat is niet hetzelfde.

7.2. Tussenkost van Annick De Ridder

Annick De Ridder vraagt of Koen Kennis meer informatie kan geven over de app *Whim* die in Antwerpen werd gelanceerd en die al beschikt over een geïntegreerde routeplanner, verschillende abonnementsformules voor openbaar vervoer en betaalmodaliteiten.

Ter aanvulling van de conceptnota, die al enkele maanden geleden werd ingediend, vermeldt ze de fietsdeelsystemen *Velo* en *Cloudbike* en *Mobit* in Antwerpen.

Zij is zelf nog in twijfel over hoever een Vlaams regelgevend kader moet gaan. Het is begrijpelijk dat het noodzakelijk is voor een geïntegreerd OV-systeem dat aan de aanbieders, voor bijvoorbeeld de laatste mile, opgelegd wordt welke knooppunten ze moeten bedienen. Maar het kan volgens haar niet de bedoeling zijn dat de Vlaamse overheid die knooppunten gaat opleggen. Dat behoort tot de lokale autonomie. Als Vlaams regelgevend kader denkt ze eerder aan de verplichting tot aanbesteding, de maximale gunningsperiodes en dergelijke. Hoe zien de sprekers die regulering?

Wat denken de sprekers over het aanbieden van reclame op deelfietsen?

7.3. Tussenkost van Björn Rzoska

Björn Rzoska vindt het hoopgevend dat er wordt nagedacht over hoe bestaande fietsen die niet in deelsysteem fietsen, gedigitaliseerd kunnen worden.

Er is een spanningsveld tussen de opdracht en bevoegdheden van de lokale besturen en de Vlaamse overheid. Wat kan de Vlaamse overheid nog doen opdat het voor lokale besturen makkelijker zou zijn om in een fietsdeelsysteem te stappen of dat aan te bieden? Daarnaast zijn er ook de vervoersregio's waar die discussies al aan bod (zouden moeten) komen. Hij waarschuwt ervoor om als Vlaamse overheid maatregelen op te leggen waar lokale besturen niet op zitten te wachten.

Voor de interoperabiliteit is de vraag wat de verwachtingen zijn ten opzichte van De Lijn in het kader van deelfietsen. Daarvoor is de Vlaamse overheid wel bevoegd.

7.4. Tussenkost van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke sluit zich aan bij de bedenkingen over het enorme potentieel dat fietsdelen nog heeft, het belang van interoperabiliteit enzovoort.

Inpikkend op de presentatie van Koen Kennis en zijn hoop om het deelfietssysteem uit te breiden naar de Antwerpse randgemeenten, zegt hij dat hij dit een goede zaak zou vinden voor de regio. In dat geval is er sprake van langere afstanden en komt de elektrische fiets in beeld. Gelet op de aanzienlijke kostprijs van dergelijke fiets zou het goed zijn dat zij zouden geïntegreerd kunnen worden. Wordt hierover nagedacht? Is dat mogelijk gelet op de noodzakelijke rentabiliteit?

Is er in Antwerpen een impact te merken van het stijgende succes van deelfietsen op het autobezit?

7.5. Tussenkost van Martine Fournier

Martine Fournier heeft vastgesteld dat er nood is aan regelgeving, niet alleen op Vlaams maar zeker op bovenlokaal niveau.

Koen Kennis sprak van 14 vte die nodig zijn in de stad Antwerpen om alle fietsen te herverdelen. Daarnaast zijn er ook nog vele andere kosten. Het kan volgens haar niet de bedoeling zijn om de kosten voor de laatste kilometer in het kader van de basisbereikbaarheid volledig te laten betalen door de steden en gemeenten. Er wordt gesproken van samenwerking met De Lijn. Het zou goed zijn als zij dit deels mee kunnen financieren. Als dergelijke systemen rendabel moeten zijn, is de vraag hoe dit betaalbaar blijft voor de gebruiker maar ook voor de lokale besturen.

7.6. Tussenkost van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer vraagt aan Koen Kennis of het mogelijk is om Velo op te nemen in de City Pass. Een all-in-oneticket voor de verschillende systemen verhoogt de gebruiksvriendelijkheid.

Hij denkt dat free floating in de toekomst het meest gangbare systeem wordt. Hij vraagt wat het idee hierover is van schepen Koen Kennis.

Op welke manier selecteert de stad Antwerpen nieuwe aanbieders? En wat is de verhouding met Velo? Werkt stad Antwerpen met een vergunningsstelsel? Wacht Antwerpen hiervoor op een wettelijk kader?

7.7. Tussenkost van Karin Brouwers

Karin Brouwers vraagt welke regelgeving de Vlaamse overheid moet uitvaardigen en welke de steden en gemeenten? En hoe zal de interoperabiliteit worden verzekerd en door wie?

8. Antwoorden van de sprekers

8.1. Antwoorden van Koen Kennis

Koen Kennis zegt dat de ongevalstatistieken van 2017 pas gegeven worden als de politie alle pv's van dat jaar volledig verwerkt heeft. Veiligheid is belangrijk. Gelukkig is Antwerpen weinig heuvelachtig waardoor speciale remmen niet nodig zijn. De app maakt het mogelijk defecte fietsen te melden. Het zal trouwens een vereiste zijn in het vergunningenkader dat defecten vlot en eenvoudig kunnen worden gemeld. De aanbieder moet de fiets snel herstellen, in een fietsherstelplaats of ter plaatse. Andere elementen zijn de kwaliteit van de fiets en het continue onderhoud.

Factoren van rendabiliteit zijn de kostprijs van de fiets, de prijs voor de gebruiker, de subsidies enzovoort. Cruciaal voor een rendabele onderneming is echter dat de fietsen gebruikt worden. Dat vergt een systeem met voldoende bruikbare fietsen op plaatsen waar de gebruiker er beloofd zijn. Om een redelijke garantie op beschikbaarheid te garanderen is Cloudbike gestart met 300 fietsen. Scooty heeft zijn aanvankelijke 30 scooters om die reden al snel moeten verdubbelen. Poppy, het autodeelsysteem, heeft 350 voertuigen in Antwerpen.

De prijselasticiteit is inderdaad een kwestie. Vooraleer de abonnementsprijs voor Velo te bepalen, is die getest bij een panel. Uitbreidingen naar de randgemeenten zijn niet louter bedoeld om zich te verplaatsen naar de stad, maar ook om zich binnen de gemeentegrenzen te verplaatsen.

De aanbestedingsvoorwaarden van 2010 houden het systeem binnen de grenzen van de stad, wat een enorme beperking blijkt te zijn. Een gemeente als Mortsel kan zich er niet bij aansluiten. Ze kan enkel zelf een aanbesteding uitschrijven en loopt dan het risico dat een volledig ander systeem het voordeligst blijkt. Zelfs voor de recente uitbreiding heeft de stad de juridische mogelijkheden vooraf moeten exploreren. Antwerpen hangt nog tien jaar vast aan het zeer dure Velo-systeem dat tussen de 5,5 tot 6 miljoen euro per jaar kost. Gezien het aantal gebruikers en hun appreciatie van het systeem, is het echter goed besteed geld. Het is echter zaak ervoor te zorgen dat het zijn kracht kan behouden, ook bij uitbreiding. Dat het aantal ritten per fiets na de uitbreiding gedaald is, heeft deels te maken met de tijd die nodig is om het systeem in de nieuwe buurten ingang te doen vinden, maar ook met de problemen om dezelfde snelle en vlotte beschikbaarheid van fietsen te garanderen als binnen de ring.

Antwerpen heeft een algemene oproep gedaan voor slimme mobiliteitsoplossingen om de mobiliteit te verbeteren, dus om het keuzepakket uit te breiden. Een van de projecten is Avantida om lege containers van de weg te halen. In de eerste oproep werd een tiental projecten weerhouden, onder meer Cloudbike. In de tweede oproep zullen het er tien tot vijftien zijn, onder meer Mobit. Twee deelfietsssystemen dus. Met hen werd het potentieel besproken. De onderneming beslist uiteraard zelf over het systeem, rekening houdende met de vergunningsvoorwaarden, onder meer over interoperabiliteit. De stad steunt, financieel en/of praktisch.

Antwerpen heeft de mogelijkheden van elektrische deelfietsen besproken met Clear Channel, dat er al aanbiedt in Barcelona. In Barcelona, dat trouwens heel wat heuvelachtiger is, staan ze echter binnen, wat de beschikbaarheid ervan vermindert. Antwerpen bekijkt of er kandidaat-aanbieders zijn. Er dient wel goed nagedacht te worden waar ze aan te bieden. Ze zullen doorgaans gebruikt worden voor langere afstanden, dus is het best ze bijvoorbeeld langs fietsostrades of het ringfietspad te stallen. Ook hier is interoperabiliteit een probleem: staan ze in dezelfde parkings gestald als de andere deelfietsen, gebruiken ze hetzelfde vervoersbewijs enzovoort. Uit het systeem van de elektrische scooters kan alvast een en ander geleerd worden. Ook die doen het trouwens goed met drie ritten per scooter per dag.

Goede kledij helpt mensen om ook bij minder weer de fiets te nemen. In Antwerpen zijn er ondertussen winkels met goede en presentabele fietskledij. Hij wijst er wel op dat deelfietsen doorgaans niet gebruikt worden om zo maar een ritje te maken, maar om een noodzakelijke verplaatsing te maken waardoor gebruikers zich er niet voor willen omkleden.

Hij heeft weet van een studie die geen grote impact op autobezit kon vaststellen, maar die dateert van enige tijd terug. Wel is er een impact op het vervoersmiddel. Zo is er een heel aantal mensen overgeschakeld van het openbaar vervoer naar Velo, vaak om redenen van gebruiksgemak en vlotheid. Clear Chanel is de uitbater, ontvangt de inkomsten van abonnementen, dag- en weekpassen en de stad subsidieert. Dat bedrag blijft gelijk, ook als er van het systeem minder gebruik wordt gemaakt. De grootste kost zijn trouwens de stations.

Na onderhandelingen met de NMBS, De Lijn en MOBIB kwam er een versie van de MOBIB-kaart met een 'Slim-naar-Antwerpen'-opdruk. Ook dienstverlening van de stad Antwerpen met die kaart laten betalen, kost extra veel geld, zelfs als de

Antwerpse diensten dat gebundeld doen. De spreker is eigenlijk altijd al voorstander geweest van een Antwerpse mobiliteitskaart.

Op de website Slim naar Antwerpen staat een multimodale routeplanner, die voor een bepaalde route de ideale combinatie van vervoermiddelen berekend. Volgens de spreker is dat een wereldprimeur. Die planner wordt nog verfijnd en zal altijd continu verbeterd dienen te worden. Voor Whim, de mobility-as-a-serviceapp van MaaS Global, werken alle mobiliteitsaanbieders van Helsinki samen. De klant kan gemakkelijk via de app betalen, volgens het pay-as-you-rideprincipe. Een tweede moeilijker realiseerbaar aspect is dat Whim de klant, voor de prijs die hij maandelijks zou betalen voor een eigen auto, een totaalpakket vervoer wil bieden: een huurauto van elk type, een deelfiets van het gewenste type, openbaar vervoer, taxi enzovoort. Het Antwerpse stadsbestuur heeft Whim aan tafel gebracht met alle vervoersaanbieders in Antwerpen. Waar in Helsinki gebruikers een vijftal mogelijkheden wordt geboden, is het de bedoeling er in Antwerpen een tiental aan te bieden.

Sampo Hietanen, CEO van MaaS Global, die het concept mobility-as-a-service (MaaS) bedacht, stelt dat de mobiliteitsaanbieders met open data werken. Het Vlaams Parlement kan mobiliteitsaanbieders aanmoedigen door bijvoorbeeld hoeveelheidskortingen te geven als ze hun MaaS-aanbod en opendatasysteem voor elke andere aanbieder toegankelijk maken. In Vlaanderen zijn er al enkele die dat B2B doen, Olympus bijvoorbeeld.

Hij vraagt geen streng regulerend kader, want dat zou kleine initiatieven als Cloudbike, Poppy en Scooty, die elk op hun manier de mobiliteitsmogelijkheden exploreren, hinderen. Sommigen onder hen zullen mislukken, anderen zullen slagen en een mooie toekomst tegemoet gaan en misschien Europees doorbreken. Vele van die bedrijven hebben immers een unique selling proposition.

Één kaart zou mooi zijn, maar een kaart per vervoersregio, zoals de Oystercard in Londen, zou al een hele vooruitgang zijn. De meeste mensen verplaatsen zich doorgaans niet veel verder. Hij zal daar in Antwerpen naar streven, eventueel als eerste stap naar een ruimer geldende kaart. De Vlaamse overheid laat dus best de vervoersregio's hun ding doen want zij kennen de lokale vervoersbehoeften het best. Uiteraard moeten de regio's onderling afstemmen, en ze kunnen van elkaar leren. Hij sprak enige keren met Blue-bike, maar meer dan geld kwam het niet vragen. Blue-bike is een overheidsdeelfietsstelsel in handen van de NMBS en De Lijn, maar mist een commerciële dynamiek. Hoewel hij beterschap merkt op het vlak van klantenwerving en ontzorging van klanten, gaat Blue-bike niet ver genoeg. De overheidsvervoerspartner moet niet alles zelf doen, maar wel deel hebben aan initiatieven voor parkings, voor gezamenlijke betaalmogelijkheden, voor interessante formules voor gemengd gebruik van vervoersmodi enzovoort. Dat vergt de openheid om commercieel na te denken.

8.2. Antwoorden van Wout Baert

Wout Baert legt uit dat het vergunningenkader dat aan de steden en gemeenten voorgesteld wordt, een 37-tal criteria bevat. Sommige vereisten kunnen op korte termijn door het lokale bestuur opgelegd worden, onder meer de kwaliteit van de fiets, een verzekering, transparantie over tarieven, het tijdig verwijderen van kapotte fietsen, een minimum aantal ritten per fiets, het ruimtebeslag in de stad. Voor andere is meer tijd nodig, zoals voor interoperabiliteit. Als aan bepaalde voorwaarden niet wordt voldaan, moet de vergunning kunnen worden ingetrokken door wie ze uitreikte.

Fietsberaad raadt de lokale besturen aan in eerste instantie slechts een beperkt aantal vergunningen af te leveren, zodat hun impact kan worden beoordeeld, en

gaandeweg te bekijken of bijkomende vergunningen mogelijk zijn. Kortom, een groeiscenario onder controle van de stad. De looptijd van de vergunning moet voldoende lang zijn opdat de aanbieder zijn investeringen kan terugverdienen, maar niet te lang zodat de lokale overheid ook op nieuwe evoluties kan inspelen. Dat vermijdt situaties zoals de schepen van Antwerpen beschrijft. Een slim slot moet dan maar slim genoeg zijn zodat een nieuwe andere operator de fietsen kan overnemen. Een goede deelfiets is uiteraard aangenamer rijden, ook voor de korte trajecten die er doorgaans mee worden afgelegd.

Noch de app van De Lijn, noch de app van de NMBS biedt de mogelijkheid om een deelfiets bij te boeken, zelfs niet de Blue-bike, die ondertussen wel op de MOBIB-kaart kan worden betaald. Hij ziet een opdracht voor de Vlaamse overheid om die interconnectie op te leggen. In Amsterdam lopen proefprojecten voor het inbrengen van eigen fietsen in deelfietsssystemen. Daarover is er nog weinig informatie. In Leuven wordt een project ontwikkeld voor bakfietsdelen. In Gent had Cambio een bakfietsdeelsysteem, maar de spreker weet niet of dat nog in voege is. Met slimme sloten zal alles uiteraard vlotter werken.

Een lokaal bestuur kan bepalingen over reclame op de fiets opnemen in het vergunningenkader. Hij acht Vlaamse regels daarover niet nodig. Blue-bike staat te koop. Er zijn twee mogelijke kopers die volgens hem allebei een goede operator kunnen zijn. Het is jammer dat de NMBS haar verkoopkanalen niet heeft aangewend om Blue-bike een meer commerciële inslag te geven. Ze heeft de Blue-bike wel gepromoot, maar de mogelijkheden, bijvoorbeeld dat je met één kaart twee fietsen kan ontlenen, onvoldoende scherpgesteld. Wie het bedrijf dan ook overneemt, moet die voordelen sterker duidelijk maken, maar ook zorgen voor integratie van het ticketsysteem.

Het aanbieden van deelfietsen aan treinstations of aan hoofdhalttes van tram- of busnetwerken hoort volgens de spreker tot de ruggengraat van het openbaarvervoersysteem, noodzakelijk voor de zogenaamde laatste mijl, en hoort dus in Vlaamse handen te liggen of door Vlaanderen mee gestuurd te worden. Complementair daaraan zijn de systemen in stedelijke agglomeraties, die bottom-up groeien, zoals Cloudbike, Mobit, Velo. Met hun prijszetting en systeemkenmerken zullen zij de doelgroep aanspreken waar zij op mikken, bijvoorbeeld toeristen of pendelaars. Kopenhagen was de eerste stad om haar prehistorisch deelfietsstelsel om te zetten in een elektrisch deelfietsstelsel met tablet op het stuur. Dat lanceren heeft lang geduurd en veel geld gekost. Het systeem is daarenboven minder succesvol en toegankelijk dan het vorige. Daarbij komen nog batterijoplaadproblemen. Elektrische fietsen zijn minder nodig in het vlakke Vlaanderen. Waar ze wel zinvol zijn, bijvoorbeeld in toeristische gebieden, kunnen ze misschien via slimme sloten aangeboden worden.

8.3. Antwoorden van Alexander De Bièvre

Alexander De Bièvre zegt dat Mobit een kostenefficiënte offerte gemaakt heeft voor de digitalisering van de volledige Blue-bikevloot. De raad van bestuur was uiterst geïnteresseerd, maar door de verkoop ligt dat stil. Het hoeft dus niet zo te zijn dat elke vloot eigen sloten heeft. Ook bakfietsen, dienstfietsen en andere kunnen worden gedigitaliseerd. Zo wil de UGent, via Mobit, de personeelsfietsen digitaliseren. Veiligheid is uitermate belangrijk. Mobit kan te allen tijde fietsen buiten werking stellen. Het deed dat recent met een volledige nieuwe lading fietsen met een productiefout aan de trappers. Bij de volgende app zullen gebruikers voor een klein prijsje per rit een verzekering kunnen kopen.

Van stedelijke mobiliteitsambtenaren kan niet verwacht worden dat ze alle vervoerssystemen, hun opties en kostprijs, en winstmogelijkheden kennen. Mobit heeft ingeschreven op een aanbesteding van een centrumstad waar het al actief

is, met een bod van 30.000 euro per jaar voor een volledig freefloatingsysteem. Gezien het gevraagde servicelevel, zal echter zo goed als het volledige bedrag naar de sociale-economie-vzw gaan waar Mobit mee samenwerkt. Hotspots, dataforecasting en IBeacons aan haltes, maken het perfect mogelijk om voldoende fietsen aan elke halte te hebben, bonusfietsen aan te bieden enzovoort. De mogelijkheden voor openbaar vervoer op maat zijn eindeloos. De kwestie is of het aan Mobit is om de lijnen uit te tekenen. Technisch is het mogelijk om alle voorstellen die vandaag gedaan zijn uit te voeren. Een businessmodel/aanbesteding moet ruimer zijn dan enkel de inkomsten uit de ritten.

9. Replieken

Koen Kennis zegt dat er gesprekken lopen met verschillende aanbieders voor freefloatingdeelfietssystemen. De vergunning met de criteria is bijna klaar. Aan de gemeenteraad zal ten laatste in maart 2018 een reglement worden voorgelegd. Free floating zal interessanter worden omdat er geen dure fietsstations nodig zijn. Hij is echter voor een tussenvorm zodat fietsen niet om het even waar achtergelaten worden. Ook Cloudbike werkt met zones waar de fietsen mogen worden geparkeerd, hoofdzakelijk aan fietsnietjes, waar ze veilig kunnen worden gestald. Wie voldoet aan het reglement en een vergunning krijgt, mag starten. Hij waarschuwt om geen rem te zetten op goede initiatieven.

Alexander De Bièvre legt uit dat de simkaart in het slot bluetooth overbodig maakt: de fiets kan losgemaakt worden via de internetverbinding van een smartphone. Mobit hoopt op een integratie met de MOBIB-kaart, maar de trend is een cardless society. Het back-to-manysysteem in Antwerpen is heel succesvol en kan ook toegepast worden voor free floating.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Willem-Frederik SCHILTZ,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

B2B	Business-to-Business
CEO	chief executive officer
gps	global positioning system
IT	informatietechnologie
MaaS	Mobility as a Service
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
pv	proces-verbaal
RFID	Radio Frequency Identification
UGent	Universiteit Gent
vte	voltijdsequivalent / voltijdequivalent
vzw	vereniging zonder winstoogmerk