Advies

De deelfiets als schakel in basisbereikbaarheid

De deelfiets krijgt voet aan de grond als volwaardig mobiliteitssysteem. De inzet van nieuwe technologieën en beperkte productiekost laten toe om op grote schaal fietsen op het openbaar domein te plaatsen. De uitdaging is om deelfietsen te verknopen met bestaande vervoersystemen en hun meerwaarde in te zetten voor het regionale en lokale mobiliteitsbeleid. Dit advies formuleert concrete aanbevelingen aan de Vlaamse overheid, steden en gemeenten, openbaarvervoermaatschappijen én aanbieders van (deel-) mobiliteits-oplossingen, al dan niet betrokken in de werking van een vervoersregio.

Situering

Vlaanderen leerde de deelfiets kennen met de komst van de Blue-bike. De NMBS investeerde in een deelfiets, beschikbaar aan de grotere stations, die gebruikers er konden ontlenen en op dezelfde plek weer achter moesten laten. De Fietspunten staan in voor het noodzakelijke onderhoud. Het doel was hoofdzakelijk om de trein als vervoersoplossing aantrekkelijker en concurrentiëler te maken met het aanbieden van een fiets in het voor-, maar vooral het natransport. Deze vorm wordt "back-to-one" genoemd. De steden Brussel en Antwerpen introduceerden achtereenvolgens een stedelijk deelfietssysteem, waarbij de deelfiets tussen vaste deelfietsstations als verplaatsingsmiddel kan gebruikt worden ("back-to-many"). Het is vaak een snellere oplossing én kan ook de druk op het stedelijke openbaar vervoer wegnemen.

De nieuwste evolutie is de deelfiets met het 'slimme' slot. Via een app kan je een beschikbare fiets terugvinden en ontgrendelen. De fiets kan ook overal achtergelaten worden binnen de perimeter van een bepaalde stad ("freefloating"). De fiets trekt vooral jonge gebruikers aan die het gewoon zijn om de smartphone te gebruiken als toegangspoort tot verschillende diensten. Ze duiken vooral op in dichtbevolkte, stedelijke omgevingen, meestal op initiatief van private ondernemingen.

Deelfietsen – welke vorm ook – zijn er niet alleen in geslaagd om mensen opnieuw kennis te laten maken met de fiets als vanzelfsprekende mobiliteitsoplossing, bijvoorbeeld omdat werkgevers dit ondersteunden. Dat geven reacties van deelfietsgebruikers aan. Ze leveren daarnaast ook een bijdrage aan de profilering of identiteit van een gemeente, stad of regio als 'fietsgemeente', 'fietsstad' of 'fietsregio'.

De Vlaamse overheid introduceerde ook haar nieuwe visie op de organisatie van het openbaar vervoer (stads- en streekvervoer met tram en/of bus). Met het concept "basisbereikbaarheid" moet de bereikbaarheid meer centraal komen te staan in het vervoersaanbod, terwijl via de "vervoersregio's" steden en gemeenten een sterkere impact moeten krijgen in de concrete organisatie en planning van het aanbod. In het aanbod wordt ook een hiërarchie onderscheiden: kernnet, aanvullend net, vervoer op maat.

De uitdaging is om ook naar de deelfiets te kijken als een volwaardig onderdeel van dit concept. Deze nota gaat in op de mogelijkheden en formuleert aanbevelingen en aandachtspunten voor een vlotte verknoping en overstap.

De deelfiets als onderdeel van het Vlaamse openbaarvervoerbeleid

De wijzigende focus van een aanbodgericht beleid (openbaar vervoer in de woonomgeving) naar een meer vraaggerichte insteek (wat zijn de bestemmingen?) zal ervoor zorgen dat de hoofdlijnen 'gestrekter' en 'sneller' kunnen bediend worden door het kernnet en het aanvullend net. Daar staat tegenover dat de bediening van meer perifere haltes afneemt. Een mogelijke oplossing is om de (deel)fiets in te schakelen als deel van het aanbod voor de 'first' en 'last mile'.

De Blue-bikes, vandaag beschikbaar aan vooral grotere NMBS-stations, zouden hierin een rol kunnen spelen. In een eerder cahier rond het deelfietssysteem van Blue-bike gaf Fietsberaad Vlaanderen al aan dat Blue-bikes een meerwaarde kunnen zijn aan Park&Rides

en grotere knooppunten van tram en/of bus[1]. Een aantal steden spelen hier ook op in (Lier, Kortrijk etc.).

In Nederland bewijst de OV-fiets dat een succesvol, landelijk dekkend deelfietssysteem afhangt van een grote beschikbaarheid van deelfietsen op veel locaties. In 2017 werd duidelijk dat de NMBS – in tegenstelling tot de Nederlandse Spoorwegen – voor zichzelf geen rol ziet om deze uitbreiding mee te financieren of om op een meer commerciële manier het aanbod verder uit te bouwen. Blue-bike worden vooral aangeboden in Vlaanderen (en Brussel). Daar liggen ook de grootste kansen voor een verdere uitbreiding.

Om succes te kennen zal de beschikbaarheid van Blue-bikes moeten verhogen, zowel door uitbreiding van aantal fietsen in grotere stations als door uitleenmogelijkheid aan nieuwe, kleinere stations en knooppunten. Dit gegarandeerde deelfietsaanbod moet deel uitmaken van het kernnet in het concept basisbereikbaarheid én kan het aandeel van de fiets in het natransport (nu ongeveer 5,6% (2017), tegenover 12% in Nederland) verhogen. De Nederlandse situatie leert dat de deelfiets reizigers extra flexibiliteit geeft, de actieradius ten opzichte van het station verhoogt én ook de aankomsttijd op bestemming sterk versnelt. Ook is er een impact op het aantal gereden autokilometers binnen deze groep.[2]

De Nederlandse situatie leert dat de deelfiets reizigers extra flexibiliteit geeft, de actieradius verhoogt én ook de aankomsttijd sterk versnelt.

Zo'n deelfietssysteem kan alleen gewaarborgd worden in een "back-to-one"-systeem, waarbij fietsen op één centraal punt uitgeleend en teruggebracht worden. Bij "freefloating" of "back-to-many"-systemen kan dit niet gegarandeerd worden omdat de fiets overal achterlaten mag worden of een herverdeling van fietsen essentieel is. In een back-to-onesysteem is er een zekerheid dat een bepaalde hoeveelheid fietsen beschikbaar is. De regionale spreiding, over Vlaanderen en Brussel, maakt het ook mogelijk dat zowel stedelijke als meer landelijke gebieden aansluiten. Een meer commerciële instelling, een goede integratie met routeplanners en ticketsystemen, uitlening ondersteund door nieuwe technologie en een organisatie die vlot kan schakelen, zijn randvoorwaarden voor een succesvol systeem.

Ook de vervoersregio's kunnen in de verdere uitbreiding van een regionaal dekkend deelfietssysteem een rol spelen door via het aanvullend net en het vervoer op maat in bijkomende fietsen en/of nieuwe ontleenplaatsen aan centrumhaltes. Eerder landelijke gemeenten of regio's, die zich buiten de scope van private aanbieders van 'slimme' deelfietsen bevinden, kunnen zich zo aansluiten bij het regionaal dekkend netwerk. Het concept van MOBI-punten, gelanceerd door Taxistop speelt daarop in. In combinatie met een centraal beschikbare cambio, goede fietsparkeervoorzieningen en eventueel een pakjesophaalpunt kunnen centrumhaltes uitgroeien tot plaatsen waar deelmobiliteit en openbaar vervoer als een samenhangend mobiliteitsproduct worden aangeboden.

De eigenheid van dit back-to-onesysteem bepaalt wel dat het aantal ritten per dag beperkt blijft en afhankelijk is van publiekstrekkers (bedrijven, diensten, evenementen, regionaal toerisme etc.) rond het station of de halte. Blue-bike heeft zelf een implementatieplan en

[1] http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/Cahier_Blue-bike_DEF.pdf
[2] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/improved-cycling-transit-integration-synergies.pdf

berekening van het potentieel gemaakt van de stations, haltes en park & ridevoorzieningen die in een uitbreidingsronde in Vlaanderen aan bod zouden moeten komen[3].

Freefloating deelfietsen in stedelijke agglomeraties

Private marktpartijen ontwikkelen hun 'slimme' deelfietsen op maat van stedelijke agglomeraties. Verplaatsingen binnen zo'n agglomeratie zijn omwille van afstand en tijd sowieso aantrekkelijk om met de fiets af te leggen. Door het type van fiets dat men aanbiedt en de gehanteerde tarieven zullen private aanbieders welbepaalde doelgroepen trachten aan te spreken. Het aanbod speelt vaak ook in op het creëren van nieuwe verplaatsingen – met de fiets dan – en slaagt er in om nieuwe doelgroepen (opnieuw) met de fiets te laten kennismaken. Landelijke gebieden of kleinere gemeenten met minder dense activiteiten vallen niet meteen binnen de scope van deze deelfietsbedrijven.

Freefloating deelfietsen bieden de gebruiker een gemakkelijke toegang, maar er is geen gegarandeerd aanbod. De deelfietsen staan waar de vorige gebruiker ze achterliet. Dat is niet noodzakelijk aan een station of bushalte. Integendeel, ze worden hoofdzakelijk gebruikt om de verplaatsing zonder overstap te maken. Waar bedrijven, kantoren, diensten en woningen goed gemixt door elkaar liggen, worden ze het meest gebruikt. Het is veel moeilijker om ze te verknopen met het openbaar vervoer. Er is geen gegarandeerd "openbaar" aanbod of ticketintegratie.

Een beperkt aantal vergunningen waarin voorwaarden worden opgenomen voor het aanbieden van zo'n 'slimme' deelfietsen in stedelijke agglomeraties, moet helpen om de kwaliteit van de aangeboden fietsen en de mobiliteitsdienst te kunnen garanderen. Sommige aanbieders hebben immers bijkomende objectieven, los van het mobiliteitsproduct dat ze ter beschikking stellen. In zo'n vergunning kan de aanbieder opgelegd worden om bijvoorbeeld geen publiciteit te voeren op de fietsen, om mee in te staan voor de handhaving, om ritten te starten en te beëindigen op vaste plaatsen (geo-fencing), enz. Dit moet de lokale overheid helpen om de openbare ruimte ordelijk en toegankelijk te houden.

Voor meer informatie over het vergunningenkader verwijzen we naar het volledige eindrapport. Het is belangrijk dat steden en gemeenten hiervoor ook bepalingen opnemen in de politiecodex, die de noodzaak van een vergunning beschrijft.[4]

Van de ene deelfiets op de andere, of niet? Over interoperabiliteit.

Het ene deelfietssysteem is het andere niet. Het aanbod en de voorwaarden zijn sterk verschillend. Samen met het type fiets kunnen ze zo mikken op een welbepaald soort gebruik of doelgroep. Blue-bike en stedelijke deelfietssystemen moet je (voorlopig) gebruiken met een pasje of betaalkaart, freefloating deelfietsen kan je gebruiken met een app, na een eenmalige registratie. Wil je het aanbod van een andere operator gebruiken, dan moet je dus opnieuw door een registratieprocedure, mogelijk met bijhorende waarborgstelling.

---

[3] http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Paginas/Implementatieplan-voor-de-uitrol-van-Blue-bike-in-Vlaanderen.aspx
[4] http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Paginas/Freefloating-deelfietsen.aspx

De Vlaamse overheid zou een belangrijke rol kunnen spelen om vervoersbedrijven De Lijn, de NMBS en Cambio aan te zetten om samen een regionaal dekkend deelfietsensysteem uit te bouwen én te integreren in het aanbod. De geografische kenmerken geven aan dat dit potentieel vooral in Vlaanderen en Brussel aanwezig is. Hiervoor kan ook samengewerkt worden met andere partners (fietspunten, sociale economiebedrijven etc.).
Daarnaast kan de Vlaamse overheid hen ook stimuleren om interoperabiliteitsakkoorden af te sluiten met andere deelfietsenbedrijven. Zeker in stedelijke agglomeraties vergroot dit de mogelijkheden om de deelfiets te gebruiken. Het is een stap in de richting van "mobility as a service", waarbij de dienstverlening – ook die van private aanbieders – mee geïntegreerd worden.

Conclusie

Deelfietsen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verduurzaming van de verplaatsingen. Ze verleiden mensen om vaker de fiets te gebruiken.

Regionaal dekkende back-to-onesystemen zijn best goed geïntegreerd met de bestaande vervoersoperatoren en voldoende opgeschaald (hoge beschikbaarheid, aan veel locaties). In combinatie met de trein en de tram/bus vergroot de deelfiets de actieradius sterk en verhoogt hij de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. In de aanpak van basisbereikbaarheid moet de basis van zo'n regionaal dekkend deelfietssysteem gelegd worden door deelfietsen aan stations (ook kleinere) en bus- of tramhaltes die behoren tot het kernnet. Vervoerregio's moeten het verder kunnen aanvullen in het kader van het aanvullend net of vervoer op maat.

Voor de stedelijke agglomeraties waarin ook private deelfietsbedrijven actief zijn, kan het ook interessant zijn om de openbaar vervoeroperatoren aan te sporen interoperabiliteitsakkoorden af te sluiten. De activiteiten van een privaat deelfietsbedrijf worden best vergund door de lokale overheid (in samenspraak met de vervoersregio?) waar het actief wenst te zijn. Hiervoor kunnen lokale overheden het kader gebruiken en verfijnen dat Fietsberaad Vlaanderen heeft opgesteld.