

Sven Huysmans:

"De deelfiets

Ron Hendriks

Wereldwijd zijn ruim 1100 deelfietssystemen in bedrijf. In Nederland is het aantal op één hand te tellen. Maar dat gaat snel veranderen, verwacht deelfietspecialist Sven Huysmans.

Hoewel met grote regelmaat nieuwe initiatieven worden aangekondigd, is de deelfiets in Nederland nog niet doorgebroken. Tot nu toe blijft het veelal bij kleinschalige projecten rond bedrijfsterreinen, met hoogstens een tiental deelfietsen. Grotere projecten in steden als Amsterdam, Utrecht en Rotterdam zitten weliswaar in de pijplijn, maar tot nu toe zijn beloften nog niet waargemaakt. Maar zitten we in Nederland wel op de deelfiets te wachten? En zo ja, hoe pak je een deelfietsproject aan? Omdat we in Nederland nog niet kunnen bogen op veel ervaring, zoeken we het antwoord bij deelfietspecialist Sven Huysmans van het Belgische adviesbureau The New Drive. Hij stond aan de wieg van de Bluebike-deelfiets, de Belgische variant van de OV-fiets, en heeft een brede kennis van de markt.



gaat snel doorbreken in Nederland"

Domme fiets wordt steeds slimmer

Voor we aan die vragen toekomen, schetst Sven Huysmans eerst in een notendop de ontwikkeling die de deelfiets heeft doorgemaakt. Die begon in 1965 met het Wittefietsenplan in Amsterdam. De provo's zetten witgeschilderde fietsen neer die iedereen mocht gebruiken. 'Aan de witte fiets kwam nog geen ICT te pas. Geen fiets ook trouwens, want het systeem kwam nooit echt van de grond. Maar het plan legde wel de kiem voor de deelfiets zoals we die nu vooral uit het buitenland kennen.'

De volgende stap in de evolutie liet enkele tientallen jaren op zich wachten. Rond 1997 ontstonden de eerste ICT-gestuurde systemen en tussen 2000 en 2005 werden die volop uitgerold, met Frankrijk als koploper. Huysmans: 'Dat waren systemen waarbij "domme" fietsen werden verspreid via "slimme" terminals. De intelligentie zat in het rek waar de fietsen werden gestald. Vandaag de dag zie je dat de fietsen steeds slimmer worden. Met bijvoorbeeld sloten die op afstand zijn te openen. Dat is allemaal mogelijk geworden

De deelfiets is sinds 2010 een bekende verschijning in Londen. Sponsor is inmiddels Banco Santander, maar de Londenaren houden het op Boris Bike, naar de voormalige burgemeester van Londen Boris Johnson.



omdat datacommunicatie goedkoper is geworden. Call-a-bike van de Duitse spoorwegen was daar in 2000 één van de voorlopers, maar de intelligente sloten braken dit jaar pas echt door. Call-a-bike was ook één van de eerste systemen waarbij de deelfiets in beeld kwam als verlengstuk van het openbaar vervoer. In Nederland ontstond rond die tijd OV-fiets.'

Want deelfietsen kunnen verschillende functies vervullen, legt Huysmans uit. 'Zeker in het begin werden deelfietsprojecten vooral opgezet in het kader van citymarketing met als gebruikers veelal toeristen. Dat gebeurde bijvoorbeeld in Antwerpen met Velo, maar daar zie je dat de visie op het deelfietsproject geëvolueerd is. Velo wordt nu echt als volwaardig ov-onderdeel ingezet. En in

Zuid-Europese landen, maar ook in Parijs, zie je dat de deelfiets mensen aanzet om zelf weer een fiets aan te schaffen en wordt er dankzij de deelfiets meer gefietst in de steden.'

Deelfiets als mobiliteitsoplossing

Dat laatste zal voor Nederlandse gemeenten geen argument zijn om deelfietsen neer te zetten. Maar Sven Huysmans is ervan overtuigd dat de deelfiets als onderdeel van mobiliteitsoplossingen ook in Nederland een goede toekomst voor zich heeft. 'Ik heb zelf een stadsfiets, bakfiets, racefiets en vouwfiets, maar ook een Bluebike- én een Veloabonnement. Ik gebruik hen allemaal, maar telkens voor andere redenen. Ik vergelijk het wel eens met het mobieltje. Nog niet zo heel lang geleden zeiden mensen dat ze geen



Bluebike is de succesvolle tegenhanger van OV-fiets in België, met als drijvende kracht DeLijn. Je kunt de fiets inmiddels ook bij busstations aantreffen.

Foto: Stefaan Van Hul



Deelfietsen worden vaak ingezet voor toeristen. Maar onverwacht neveneffect is dat het ook de inwoners tot fietsen aanzet, zoals in Parijs.

mobiele telefoon nodig dachten te hebben omdat ze al een telefoon hadden en het nut niet zagen van overal bereikbaar te zijn. Dit is hetzelfde verhaal. Je kunt een deelfiets pas appreciëren als je hem zelf gebruikt.' Huysmans illustreert zijn toekomstverwachting met de ervaringen van Velo in Antwerpen, de deelfiets die daar vijf jaar geleden werd geïntroduceerd en nu goed is voor 3,5 miljoen verhuringen per jaar. 'Gebruikersonderzoek leert dat zeven van de tien gebruikers van Velo beschikken over een eigen fiets. De helft zegt die minder te gebruiken sinds Velo beschikbaar is, ongeveer vier op de tien fietst evenveel op de eigen fiets. Eén op de tien heeft de eigen fiets weggedaan.'

De deelfiets kan volgens Huysmans ook een rol vervullen bij het oplossen van stallingsproblemen rond stations. 'Nederland heeft de eigen fiets altijd gefaciliteerd met dure fietsenstallingen. Maar een fiets die stilstaat kost geld, een fiets die rijdt brengt geld op. Het is niet zo dat we kunnen ophouden met het bouwen van grote stallingen, maar de deelfiets komt wel in aanmerking om bijvoorbeeld voor een deel de tweede

fiets te vervangen die veel treinreizigers voor het natransport gebruiken. Verder kan de deelfiets ook autoritten vervangen, zo blijkt uit onderzoek onder Bluebike-gebruikers. De trein wordt vaker gebruikt. En vier van de tien zakelijke rijders is minder auto gaan rijden.'

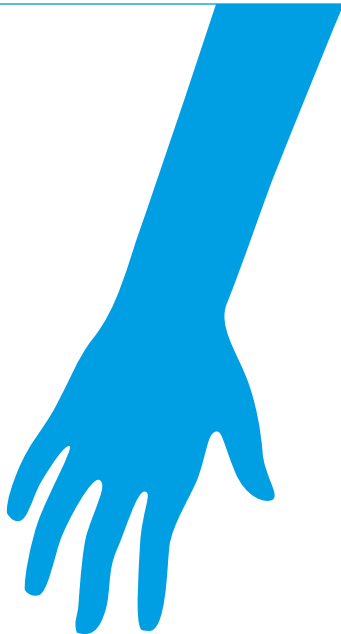
Systeemkeuze

Er zijn inmiddels tientallen deelfietsssystemen op de markt en het is zaak een weloverwogen keuze te maken als je op de deelfiets wilt inzetten. Want je bent er niet met het neerzetten van een paar fietsen met een slim slot. Volgens Huysmans komt er aanzienlijk meer bij

Een fiets die stilstaat kost geld, een fiets die rijdt brengt geld op.

kijken. Systemen verschillen bijvoorbeeld op het punt waar je een fiets na gebruik moet terugbrengen. 'Bij "back to one" breng je de fiets terug waar je hem vandaan hebt. Dat is bijvoorbeeld bij OV-fiets. "Back to many" zie je bij veel bekende buitenlandse systemen. Je kunt de fiets op een willekeurig ander station of in een dropzone ach-





terlaten. "Free floating", ten slotte, betekent: zet maar ergens neer. Ik ben geen voorstander van dat laatste. Het is lastig voor de klant. Die moet zijn fiets zoeken en dat is niet echt gebruikersvriendelijk. Ook voor de exploitant is het niet echt handig, want die verliest toch min of meer de controle en de herverdeling van de fietsen wordt onbeheersbaar.'

Voor je het in de gaten hebt, zit je met een "vendor lock-in".

Verder kun je gebruikers op vele manieren registreren en laten betalen. 'Met een chipkaart of smartphone is al heel gebruikelijk. Maar het kan net zo goed met bijvoorbeeld een vingerafdruk.' Dan verschilt ook nog de wijze van uitgifte van fietsen. 'Van een sleuteltje uitreiken tot het vrijgeven van de fiets via een terminal of het openen van een elektronisch fietsslot. Bovendien kan het type fiets variëren. Al dan niet elek-

trisch, al dan niet met veel versnellingen. En tegenwoordig ook met bakfietsen, fietskarren en kinderfietsen.'

Uitkijken met 'gratis' deelfietsen

De hamvraag is uiteraard hoe je een en ander financiert. Met reclame? Uit de gemeentekas of wellicht via spitsmijdenpotjes? En wat reken je door aan de gebruiker? Sven Huysmans: 'Het initiatief kan bijvoorbeeld bij een gemeente liggen die via een openbare aanbesteding een opdracht verleent en ook betaalt voor het uitvoeren van deze opdracht. In de meeste gevallen legt de overheid effectief geld op tafel want het is, zeker als men zonder reclame wil werken, welhaast onmogelijk om tot een rendabele exploitatie te komen. Dat hoeft ook niet altijd, want er zijn weinig mobiliteitsdiensten waar de overheid bij betrokken is waar men géén geld in steekt, te beginnen met het openbaar vervoer. Aan de andere kant leveren reclamemakers, als ze er brood in zien, "gratis" een systeem in ruil voor reclameborden. En volgens hun spelregels, waar men dan ver-



OV-fiets kun je een soort deelfiets noemen, maar wel met de beperking dat je de fiets moet terugbrengen bij het station. Als proef zijn in Utrecht ook midden in de stad OV-fietsen geplaatst.



China koploper met deelfietsen

Wereldwijd zijn er bijna 1 miljoen deelfietsen. Driekwart daarvan is te vinden in China. Dat blijkt uit cijfers van The Bike-sharing World Map (www.bikesharingmap.com). Die meldt dat in China 753.000 deelfietsen klaar staan, verdeeld over 237 steden. Frankrijk staat op de tweede plaats met 43.000 deelfietsen, Spanje op de derde plaats met 25.000 deelfietsen. Ook de VS scoort inmiddels hoog met 22.000 deelfietsen verdeeld over 54 steden.

volgens wel aan vastzit.'

Dit kan een mooie deal zijn, maar Huysmans weet van een stad waar dat verkeerd uitpakte. 'In de overeenkomst met de reclamemaker was vastgelegd dat de deelfietsen dagelijks opnieuw zouden worden gedistribueerd. Toen dat niet genoeg bleek te zijn, vroeg de stad aan de exploitant om het aantal redistributieritten uit te breiden. Maar omdat dit niet in het contract stond, kon deze de hoofdprijs vragen voor de extra service. Uitkijken dus met dergelijk verleidelijke aanbiedingen', waarschuwt Huysmans. 'Ook hier geldt "wie betaalt, bepaalt" en voor je het in de gaten hebt zit je met een "vendor lock-in"'

Alternatief is om als gemeente een concessie of een vergunning te verlenen,

waarmee een provider toestemming krijgt - onder bepaalde voorwaarden - een deelfietssysteem op straat neer te zetten voor eigen rekening en risico. Dat speelt nu bijvoorbeeld in Rotterdam met GoBike.'

Er lopen trouwens wel wat cowboys rond in deelfietsland, zo kun je afleiden uit de ervaringen van Huysmans. Hij vertelt van een niet nader te noemen stad in het buitenland die zich een deelfietssysteem liet aanpraten dat niet werkte. Een deugdelijk dockingsysteem ontbrak. Toen de betreffende

gemeente daarom vroeg, kon dat tegen bijbetaling worden geleverd. De gemeente had toen al zoveel geïnvesteerd, dat men niet meer terug kon. Ook in Spanje en Italië is er al een aantal systemen over de kop gegaan, de investeringskosten waren bij de opstart duidelijk, maar de exploitatiekosten werden, al dan niet bewust, onderschat. De overheid stond dan voor een dilemma: ofwel extra geld bijsteken ofwel ging de firma failliet. Het tweede is meer dan eens gebeurd.'

Eén kaart voor alle systemen

Registratiesystemen, identificatie van de gebruikers, type fiets, betalingssystemen, uitgiftesystemen, enzovoort. Allemaal onderdelen die je nodig hebt om te komen tot een systeem dat levensvatbaar is. 'Maar de grootste uitdaging is om al deze randvoorwaarden samen te brengen in één systeem. Je ziet vaak dat bedrijven verstand hebben van één van de onderdelen van het systeem, maar niet altijd evenveel kennis van de andere onderdelen. Heb je dat wel, dan is de kans van slagen veel groter. Of je moet het zoeken in slimme samenwerkingsverbanden, dat is volgens mij de toekomst.'

Daarnaast speelt ook mee dat er in Nederland enkele tientallen bedrijven bezig zijn met het opzetten van deelfietsprojecten. Het gevaar dreigt dat je - net als bij de elektrische laadpalen - een portemonnee vol chipkaarten >>



Spanje liep met Frankrijk voorop bij de introductie van de deelfiets, zoals bijvoorbeeld in Barcelona en Sevilla.



Hopperpoint

Deelfietsstelsysteem in Brabant met gewone fietsen en vaste stations. Werkt met een app, waarmee je een code krijgt die je kunt intoetsen op het dockingstation. De techniek achter het systeem is van Calllock, een Nederlands bedrijf gespecialiseerd in fietsdelen, dat in september 2016 failliet is gegaan.

Locaties: nu zes locaties in gebruik bij hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en gemeentehuizen (Tilburg en Eindhoven).

Procedure: Back to many (maar op dit moment brengt 99 procent van de gebruikers de fietsen weer terug waar ze geleend zijn, aldus de directeur Coen Vermeulen).

Betrokken partijen: Provincie Noord-Brabant, Calllock, Hopperpoint.

Prijs: € 3 per twee uur, € 8 hele dag.

Financiering: Eenmalige bijdrage van de provincie (€ 800.000).

Stand van zaken: Wordt 'goed gebruikt' (aldus directeur Coen Vermeulen), 400 geregistreerde gebruikers, even stilgelegd vanwege faillissement Calllock, maar draait nu weer.

<http://hopperpoint.nl/nl/home>



Gobikes

Van oorsprong Deens deelfietsstelsysteem met opvallend vormgegeven witte e-bikes met een tablet op het stuur. Het systeem werkt met speciale dockingstations. Het is deze zomer van start gegaan in Rotterdam, daarnaast is er een proef met 15 Gobikes op bedrijventerrein Lage Weide, Utrecht. Om een Gobike te huren, moet je je als gebruiker registreren, of in bezit zijn van een bij Gobike aangesloten partner ID (bijvoorbeeld reizigers van RET of aangesloten bedrijven). Op de website is te zien hoeveel fietsen beschikbaar zijn en waar deze te vinden zijn.

Locaties: Toeristische attracties, knooppunten van openbaar vervoer en andere plekken waar veel mensen komen.

Procedure: Back to many.

Betrokken partijen: Gobike.

Prijs: € 2,50 voor een ritje in testjaar 2016, betalen met creditcard (op termijn ook OV-chipkaart).

Financiering: Gemeente Rotterdam helpt alleen met het vinden van locaties, Gobike krijgt wel een bijdrage per spitsmijding van de Verkeersonderneming ('Markt voor mobiliteit').

Stand van zaken: Gestart met 6 locaties in/rond centrum van Rotterdam: waaronder het station, waterbus-halte en musea. Verdere uitrol in 2017. In het voorjaar van 2017 komen 450 fietsen te staan op ongeveer 20 locaties.

www.gobikerotterdam.nl



Urbee

Deelfietsstelsysteem met e-bikes, dat eind dit jaar van start gaat in Amsterdam. De speciaal ontworpen fiets heeft een slim slot met een touchpad, ontwikkeld door Skopei. Via een app kunnen gebruikers een fiets zoeken en reserveren. Als je een reservering hebt gemaakt, krijg je een pincode waarmee je het slot kunt ontgrendelen. Bij een te lage accustatus wordt een fiets uit het reserveringssysteem gehaald. Bij een mankement kan dit gemeld worden in de app en wordt een nieuwe fiets toegewezen.

Locaties: Kan in principe overal zijn, te beginnen in fietsenstallingen van bijvoorbeeld bedrijfsverzamelgebouwen, er is alleen een 'draadje' uit het plafond nodig voor opladen.

Procedure: In eerste instantie back to one.

Betrokken partijen: Skopei (het Delftse technologiebedrijf Skopei ontwikkelde het slot dat met de accu en het reserveringssysteem communiceert), Qwic, Dutch Bicycle Rental.

Prijs: €4 per uur, maar ook abonnementsvormen (maandabonnement € 12,50).

Financiering: Betrokken private partijen en een bijdrage uit het Amsterdamse Klimaatfonds van € 2,1 miljoen.

Stand van zaken: Start eind van dit jaar met 150 fietsen, daarna maandelijks 150 fietsen erbij. Doel: een systeem met 1500 fietsen.

<https://urbee.nl/>

nodig hebt om ze overal te kunnen gebruiken. 'In België is het nu al zo dat ik me telkens opnieuw moet registreren en met minstens vier kaartjes moet rondlopen om fietsen te lenen in Antwerpen, Brussel, Namen of bij de spoorwegen. Dit zijn drempels die vlot gebruik door de klant moeilijk maken. Wij kunnen in Nederland leren van het buitenland en nu al een voorsprong nemen door na te denken over interoperabiliteit tussen de verschillende steden en systemen. Het risico bestaat anders dat de klant straks door het bos de bomen niet meer ziet en afhaakt. Technisch is dat nauwelijks een uitdaging, de kunst is alle deelfietsproviders op één lijn te krijgen.'

Daar wordt inmiddels wel hard aan gewerkt. In het kader van de Tour de Force 2020 zitten de belangrijkste spe-

Huurfiets of deelfiets

Wat is een deelfiets? Over de definitie verschillen de meningen. Sven Huysmans houdt het erop dat een deelfiets voor de klant heel makkelijk moet zijn te gebruiken en, zowel qua prijs als qua locaties, onderdeel moet uitmaken van het dagelijkse mobiliteitsaanbod. Dat sluit in zijn ogen huurfietsen, zoals bij Center Parcs staan, uit. En ook de groengele Haagse stadsfiets noemt Huysmans op dit moment nog niet echt een deelfiets. 'Je moet toch eerst een winkel in om je te registreren en te betalen voor je de fiets kan gebruiken. Er zit nog te weinig intelligentie en automatisatie in het systeem.' (Er staat wel een pilot op stapel met een meer geavanceerde uitvoering, red.)

Peer-to-peer systemen bieden ook niet echt een mobiliteitsoplossing, vindt Huysmans. 'Dat werkt hoogstens in kleine community's. Maar ik zie het niet gebeuren dat iedereen op Utrecht Centraal zijn eigen fiets deelt via apps en elektronische sloten. De opbrengst is te klein om risico op schade voor lief te nemen.' 'Maar de huurfietsenmarkt is wel sterk in beweging richting deelfiets. De komst van het elektronische slot zorgt ervoor dat de traditionele manier van werken sterk vereenvoudigd kan worden. Zo kunnen de fietsverhuurders eenvoudiger hun diensten aanbieden aan een steeds groter wordend publiek. Het lijkt dan ook voorbestemd dat beide markten er binnen twee jaar volledig anders uit gaan zien.' Kortom, dan zou die discussie wel eens definitief tot het verleden kunnen behoren.

lers sinds begin dit jaar rond de tafel om een standaard voor huur- en deelfietsen te ontwikkelen. Dat moet er uiteindelijk in resulteren dat de gebruiker met één account en één kaart overal een deelfiets kan gebruiken. Maar bijvoorbeeld ook dat hij een deelfiets kan reserveren op de

plaats van bestemming.

Volgens Huysmans moeten we daar ook niet te lang mee wachten. 'Want voor je het weet bepalen de grote spelers op het gebied van mobiliteit, zoals een Google, de markt en bepalen zij de standaard waar de kleine spelers zich dan maar aan hebben te houden.'



Reclamemaker JCDecaux Villo is een grote speler op de deelfietsmarkt met 47.000 deelfietsen verdeeld over 67 landen. In Brussel is men sinds 2009 actief.



Syntus

Deze maand start Syntus met twee fietsdeelsystemen: één op de Veluwe en één in Leusden. Op de Veluwe komen stijlvolle Van Moof fietsen, die hangen in een door Lo Minck ontworpen fietscarroussel (die overigens niet afgesloten is). In Leusden werkt men met Union-fietsen. Via de Syntus-app kan een fiets worden gereserveerd, en het elektronische slot van Mobilock worden geopend. Doel is een oplossing te bieden voor buslijnen die worden opgeheven of gestrekt, komt voort uit de OV-visie van de provincie Gelderland om geen lege bussen rond te laten rijden.

Locaties: Ov-haltes. De fiets mag op andere locatie worden teruggebracht dan waar hij gehuurd is.

Procedure: Back to many.

Prijs: Eerste uur: € 1,50, twee uur € 3, hele dag € 5.

Betrokken partijen: Syntus, provincie Gelderland, Felua groep (onderhoud en logistiek).

Financiering: Grotendeels betaald uit de concessie, doel is na paar jaar quitte te spelen.

Stand van zaken: Gaat in december van start.



Hello Bike

Hello Bike is het deelfietsensysteem dat op de Amsterdamse Zuidas zal worden gepresenteerd. The bikevertisingcompany, bekend van Studentbike (reclame op de fiets) won de tender die was uitgeschreven door Hello Zuidas. Bij dit fietsdeelsysteem kunnen reizigers via een app de fiets reserveren en het intelligente slot (Linka Lock) openen. De rode stadsfietsen worden gemaakt door Bike2Go (zelfde fabrikant die ook OV-fietsen produceert). Doel is onder andere de bereikbaarheid van de Zuidas te verbeteren, met het oog op grote bouwprojecten in het gebied (Zuidasdok).

Locaties: Het wordt een systeem zonder dockingstations. Simpele belijning op straat en 'geo fencing' coördinaten in het softwaresysteem bepalen waar de fiets kan worden geparkeerd en meegenomen.

Procedure: Back to many.

Prijs: € 1 per uur, € 4 per dag, € 10 per maand. Bedrijven op de Zuidas krijgen 30 procent korting.

Betrokken partijen: The Bikevertising Company, Hello Zuidas.

Financiering: Cofinanciering door het bedrijfsleven op de Zuidas en een subsidie vanuit het programma Beter Benutten (€208.000).

Stand van zaken: Start van de eerste vier locaties (VU, Gelderlandplein, station Amsterdam Zuid en een van de grote kantoren) met 125 fietsen waarschijnlijk in maart 2017. Daarna wordt uitgebreid naar acht uitgiftepunten met 250 fietsen. Eind 2017 zouden er 500 fietsen beschikbaar moeten zijn. In eerste instantie stadfietsen, mogelijk uitbreiding met e-bikes.



Haagsche Stadsfiets

En verder

Geen tablet op het stuur, geen slot dat je met een app kunt bedienen en geen betaalterminal waar je met een creditkaart kunt betalen. Dat is ongeveer het uitgangspunt van de Haagsche fietsenverhuurder Du Nord fietsen, die met in ieder geval de morele steun van de gemeente een huur-/deelfiets in Den Haag heeft geïntroduceerd. De Haagsche Stadsfiets is te huren op zeven locaties in de stad, waaronder enkele Biesiekletstallingen. Terugbrengen kun je hem op 21 locaties. De kosten bedragen € 7,50 per dag voor een fiets met terugtraprem, en € 9,50 voor een fiets met versnellingen en handremmen. Reserveren kan via de website.

<http://fietsverhuurzuidholland.nl/hsf/>

Mobilock, het Zwarte fietsenplan en GoAbout deden mee aan de tender op de Zuidas. Wonnen niet, maar willen nu voor eigen rekening toch in Amsterdam gaan starten onder de naam Hello Velo. Mobilock levert de elektronische fietsslots, die met een app op de smartphone geopend kunnen worden. GoAbout, een multimodale reisplanner, levert de app en de website waarop klanten hun reis kunnen plannen en de fietsen kunnen boeken en betalen. De fietsen (gewone stadsfietsen) komen van fietsverhuurder Het Zwarte Fietsenplan.

In Haarlem, Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een proef gestart met het Deense 'Donkey Republic' model, onder de naam Uw deelfiets. Ook dit model is opgezet rond een slot dat met de smartphone via bluetooth is te ontgrendelen en fietsen waarvan de locatie middels gps wordt bijgehouden. De deelfiets is met een app te reserveren, te openen, te sluiten en te betalen. De app wijst ook de weg naar de locatie van de fiets. Verschil met veel andere deelfietsystemen is dat de gebruiker de fiets op dezelfde plek moet terugzetten als waar hij hem heeft opgehaald. Daardoor zijn de operationele kosten lager omdat men niet met fietsen hoeft te slepen.

www.uwdeelfiets.nl