

Fietsdeelsystemen in Antwerpen

Het succes van de Velo

Versie: juli 2016
Auteur: Karin Broer

Inleiding

Antwerpen heeft verschillende fietsdeel- en huurfietsssystemen naast elkaar, waaronder Blue Bike geënt op de Nederlandse OV-fiets en een groot fijnmazig stadsdeelfietsensysteem: Velo, vergelijkbaar met Vélib in Parijs en Bicing in Barcelona. Voor Nederland is het Antwerpse voorbeeld interessant omdat, anders dan in andere steden met een fietsdeelsysteem, het fietsbezit onder inwoners vrij hoog is (plusminus 50 procent bezit een fiets). Vandaar dat er begin juni 2016 door APPM en The New Drive een excursie naar de stad aan de Schelde werd georganiseerd.

Nederland heeft behalve het zeer succesvolle OV-fiets nog nauwelijks fietsdeelsystemen. Een fijnmazig stadsdeelfietsensysteem à la Vélib bestaat niet. Als reden daarvoor wordt vaak verwezen naar het hoge fietsbezit van de Nederlanders. Toch wordt er veel gesproken over de oplossing deelfiets. Bijna iedereen heeft weliswaar een fiets, er blijven ook momenten dat je die fiets niet bij de hand hebt. En dan is een deelfiets interessant.



Daarbij komt dat de techniek die deelfietsensystemen faciliteert voortschrijdt en de verbreiding van de smartphone veel mogelijk maakt. Steeds meer gemeenten, provincies maar ook publiek-private samenwerkingsverbanden, vervoerbedrijven en VVV's hebben interesse in deelfietsystemen. Voorjaar 2016 is Hopperpoint gestart in Eindhoven en Tilburg, Gobikes worden verwacht in Rotterdam. En er staan meerdere initiatieven in startblokken. Nijmegen zou willen beginnen met een klein (16 fietsen) experiment bij transferium. Maastricht Bereikbaar kijkt serieus naar mogelijkheden van deelfietsen. Hello Zuidas (publiek-private samenwerking op de Amsterdamse Zuidas) zou voorzichtig willen beginnen met 8 à 10 stations voor deelfietsen (op de eerste plaats voor werknemers maar wel uit te breiden naar bezoekers). En bij Syntus ziet men de deelfiets als een oplossing zijn voor het inkrimpen van slechte gebruikte buslijnen. Tot slot heeft de ketenploeg van de Tour de Force (de agenda fiets van de gezamenlijke overheden) de opdracht de fiets in ketens van fiets-OV en fiets-auto te optimaliseren.

1 Fietsdelen in Antwerpen: Velo

In Antwerpen is Velo na 5 jaar 'niet meer weg te denken', aldus de schepen (wethouder) voor financiën, mobiliteit en toerisme Koen Kennis. Op dit moment zijn er 150 stations (in het gebied binnenstad tot aan de ring R1) met 1.800 fietsen. Er staat een uitbreiding gepland (van de ring R1 tot aan de ring van forten) met 120 stations en 1.350 fietsen. Na uitbreiding (in voorjaar van 2017) heeft Antwerpen dan straks een systeem met 3.150 fietsen en 270 stations. Het gebruik is het eerste half uur gratis. Het is een fijnmazig systeem, om de 300- 400 meter is er een station. In de gebieden buiten het centrum wordt dat iets meer, 400-500 meter. Stations hebben meestal 20 tot 30 fietsen. Op drukke locaties (centraal station, Groenplaats) staan vaak meerdere stations op zeer korte afstand.

Inschrijven kan via de website, naast een jaarabonnement (waar een wachtlijst voor is) is het ook mogelijk een dagpas of weekpas te kopen. Betalen gaat via Visa of Mastercard. Je krijgt een code, die je kunt intoetsen op de zuil bij het rek, waarna je fiets uit het rek kunt 'tillen'. Een jaarabonnement kost nu 37 euro, na uitbreiding wordt de prijs 49 euro.



De stad betaalt voor de investeringen en exploitatie. Per jaar steekt de stad er 3,5 miljoen euro aan exploitatie in, na de uitbreiding komt daar nog 1,6 miljoen euro bij. Dan wordt de jaarlijks bijdrage dus 5,1 miljoen euro.

Clear Channel, een bedrijf dat net als JCDecaux dat de Velib in Parijs runt, gespecialiseerd is in buitenreclame, heeft Velo ontwikkeld en draagt zorg voor het onderhoud, beheer, herverdeling van de fietsen, de facturatie. Kortom, dit bedrijf doet alles om het systeem te laten draaien.

Velo is een groot succes, zegt de schepen onomwonden. Schepen Kennis: 'We kunnen het niet afschaffen'. Er worden 35.000 jaar kaarten verkocht, gemiddeld 9.654 ritten per dag gemaakt. Elke Velo wordt per dag 5,36 keer gebruikt. De tevredenheid van de gebruikers is zeer hoog: 90 procent zeer tevreden, 99 procent zegt het systeem te willen blijven gebruiken en raadt het anderen aan om te gebruiken. Er staat 8.000 mensen op wachtlijst voor een jaarabonnement.

2 Blue Bike, Belgische OV-Fiets

Blue Bike bestaat 5 jaar en is afgekeken van de Nederlands OV-Fiets. Net zoals OV-Fiets moet je een abonnement (10 euro) hebben om gebruik te maken van het systeem. Bij Blue Bike is de spoorwegen (de NMBS) niet de enige aandeelhouder, ook De Lijn, FIETSenWerk (sociale onderneming), TEC (Waalse OV) zijn aandeelhouder. Er zijn nu 47 locaties, alleen bij stations. Men wil wel flexibeler worden en uitbreiden naar andere locaties.

Promotie is een belangrijk onderdeel, vertelt Deborah Anné, manager van Blue Bike. 'Dat doen we denk ik anders dan het Nederlandse OV-fiets. Als we ergens gaan starten, dan benaderen we de gemeente of stad. We willen dat ze echt samen met ons de schouders er onder zetten.'

In veel gemeenten is de prijs van een rit voor de klant 1 euro. De kostprijs van een ritje is 3 euro. Daarvan wordt 1 euro door Vlaamse overheid betaald, 1 door de stad/gemeente, 1 door de klant. Maar in Antwerpen is deze deal niet gemaakt, daar kost een ritje 3 euro.



Anders dan in Nederland waar 80 procent van uitgifte van de OV-fiets manueel gaat (een mannetje die de scanner langs de barcodes haalt), krijgt in België de klant een sleutel via de sleutelautomaat. De Blue Bike is een back to one-systeem, je mag de fiets niet op een andere locatie inleveren. Op een ander station inleveren kost 10 euro extra, net als bij OV-fiets.

3 Interoperabiliteit

In Antwerpen zijn Blue Bike, Velo en andere verhuurfietsen, allemaal verschillende systemen, en voor al die systemen heb je aparte kaarten, codes e.d. nodig. Men is wel bezig om een kaart te maken waar je bij NMBS, De Lijn en Velo mee uit de voeten zou kunnen. Maar interoperabel is het deelfietsen in Antwerpen dus niet.

4 Gebruik van de Velo

Interessant is wie het fijnmazige fietsdeelsysteem Velo gebruikt in Antwerpen. Dat blijken toch vooral de Antwerpenaren zelf te zijn, zo'n 73 procent (oudere steekproef geciteerd in De Coster en Schiepers, 2015). Uit onderzoek blijkt dat 73 procent van de gebruikers wel een eigen fiets heeft, 18 procent heeft geen eigen fiets en 9 procent heeft de eigen fiets weggedaan. Het vermoeden is dat die laatste categorie vooral bewoners van de binnenstad zijn die niet beschikken over een berging.

Een kwart van de ritten vindt in de avondspits plaats, en onder de gebruikers zijn de mannen in de meerderheid.

Volgens Schepen Kennis is het gebruik van de Velo vooral ten koste gegaan van het gebruik van bus en tram (dat vergeleken met Nederlandse steden een hoger aandeel heeft). Hoeveel is niet geheel duidelijk. Er is een daling van bus- en tramgebruik in de stad sinds 2010 van ruim 5 procent, maar of dat terug te voeren is op de introductie van de Velo is de vraag. Er zijn ook veranderingen in het netwerk geweest.

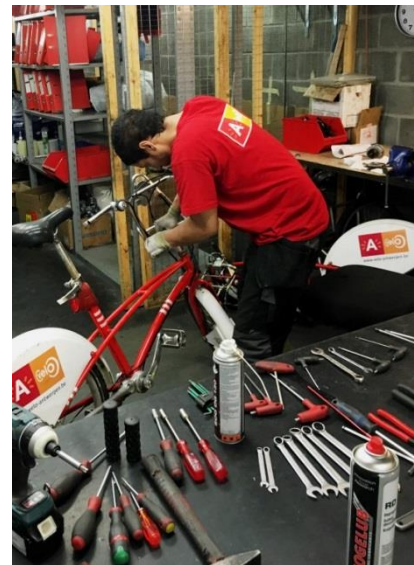
Het OV blijkt ook vaak partner van de Velo. Een derde van Velogebruikers combineert de fietsrit met tram of bus. En 26 procent van de Veloabbonementhouders hebben ook een abonnement bij De Lijn.

5 Herverdeling en onderhoud

Herverdeling en onderhoud van fietsen zijn essentiële onderdelen van het draaiende houden van het Velo-systeem. De excursiegangers konden aan de lijve ondervinden wat er gebeurt als er bij een station te weinig fietsen zijn. Een deel van hen moest terug lopen naar een ander station (niet meer dan 300 meter) om daar een Velo op te halen.

Op het kantoor van Clear Channel (waar zo'n 12 mensen voor het velo-systeem werken) kleurt de kaart van Antwerpen op grote computerschermen rood op plekken waar tekorten dreigen. Als dat gebeurt, worden de mensen op de 4 à 5 vrachtwagentjes die rondrijden, ingeseind dat ze daar weer fietsen naar toe moeten brengen. Zonder herverdeling zou het systeem niet kunnen functioneren.

Of een Velo een defect heeft, merkt men als een fiets twee keer binnen 2 minuten weer in wordt geleverd. Dan geeft het systeem een signaal. Op straat is er ook informele afspraak: mensen draaien het zadel om van een fiets met een defect. In de werkplaats worden fietsen hersteld.



In de loop van de vijf jaar dat het systeem bestaat zijn de fietsen robuuster gemaakt. Er is een versterkt stuur op gekomen en een cardanas is in plaats van een ketting gekomen. Het zijn geen luxe fietsen, maar ze fietsen prima en met de kleine wielen zijn ze goed wendbaar.

Diefstal is zeer beperkt: minder dan 1 procent. Directeur Béatrice Moës vertelt dat fietsen die ontvreemd zijn, vaak weer teugkomen 'Dan krijgen we een telefoontje: er staat hier een fiets van jullie.' Bij de start in 2011 dacht men misschien wel 10 procent kwijt te raken aan diefstal en vandalisme maar dat is meegevallen. Moës zegt wel 'Elke stad is anders en reageert anders.'

Cijfers in 2015: 11.736 fietsen gerepareerd; 352.286 fietsen verplaatst.

6 De opbrengst en exploitatie

Wat levert het op? Schepen Koen Kennis is daar duidelijk over 'tevreden burgers'. Kostendekkend is het systeem niet en er is ook geen uitzicht op dat het dat wordt. Per jaar steekt de stad er 3,5 miljoen euro in, na de uitbreiding wordt dat 5,1 miljoen euro.

Antwerpen heeft niet gekozen voor een contract voor een combinatie van buitenreclame en fietsdeelsysteem. Dat is een andere keuze dan Parijs met de Velib en Brussel met de Villo!. Het voordeel hiervan is 'dat je wat te zeggen hebt'. In Brussel werden de fietsen maar een keer per dag herverdeeld, dat was te weinig. Daardoor functioneert dat systeem niet goed.

Volgens Moës van Clear Channel heeft Antwerpen wel 'een Rolls-Royce' onder de deelfietsen aangeschaft 'Wij doen ook herstellen, we doen de communicatie, we doen de facturatie, we hebben een call center. Antwerpen heeft gezegd: we willen dat, maar we willen er verder geen werk van hebben.'

Overigens heeft Clear Channel in Antwerpen ook het contract voor de buitenreclame. Clear Channel betaalt daar ongeveer 3 miljoen euro voor.

Het velo-systeem heeft geen reclame-uitingen op stations of fietsen.

7 Geschied voor Nederland?

De 15 Nederlandse bezoekers (vertegenwoordigers van gemeenten, provincies, vervoerbedrijven, samenwerkingsverbanden etc.) zijn behoorlijk enthousiast over het Velo-systeem tijdens de excursie. Vooral dat 1 fiets op een dag maar liefst door 5 of 6 verschillende personen gebruikt wordt, is indrukwekkend. Ook dat het de Antwerpenaren zelf zijn die het systeem gebruiken, is interessant. Veel Antwerpenaren hebben zo'n kaart op zak. Dat gegeven maakt nieuwsgierig naar hoe zo'n systeem in de Nederlandse context zou werken.

‘Eigenlijk zouden we het gewoon eens uit moeten proberen’. Een van de sterktes van het systeem is de fijnmazigheid en dat maakt wellicht een kleine proef met een beperkt aantal stations niet representatief.

8 Fietsparkeerdruk verminderen?

Kan een systeem als Velo de fietsparkeerdruk op straat verminderen? Zouden er minder fietsparkeervoorzieningen nodig zijn? Uit onderzoek blijkt dat van de 73 procent Velo-gebruikers die thuis een eigen fiets heeft staan, de helft die eigen fiets minder gebruikt. (45 procent gebruikt hem evenveel, en 4 procent gebruikt hem meer.) Directrice Béatrice Moës van Clear Channel denkt daarom dat het zeker zal schelen in benodigde stallingsruimte. Schepen Kennis is voorzichtig: ‘Fietsdeelsysteem zal wel een impact hebben maar die impact is niet zo groot.’

9 Draagvlak en financiering

Je hebt politiek draagvlak nodig, de mannen die namens Maastricht Bereikbaar de excursie volgden, hadden die conclusie snel getrokken. De 2,8 miljoen (en na uitbreiding 5,1 miljoen) die de stad Antwerpen jaarlijks aan exploitatie uitgeeft is fors, vinden de meeste Nederlanders. Dat wordt lastig in Nederlandse context. De bestuurders enthousiast maken is dan een must.

Bij adviesbureau APPM is men overtuigd dat investeren in een fietsdeelsysteem, bezuinigingen zou kunnen opleveren op het bouwen van fietsparkeervoorzieningen, omdat de eigen fiets dan minder wordt gebruikt. En met dat oog vallen die exploitatiekosten van een fietsdeelsysteem wel mee. APPM laat tijdens de excursie een eerste schetsmatige benchmark zien op basis van beschikbare cijfers zien. Als je de bijdrage van de overheid aan een ritje op een deelfiets à la Velo vergelijkt met de bijdrage van de overheid aan een busritje, een ritje op een OV-fiets of aan een ritje op een eigen fiets (de stalling moet ook betaald worden door de overheid), dan komt het ritje op een Velo er helemaal niet zo slecht uit. Een rit op eigen fiets zou 2,5 keer zo duur zijn als een rit op een Velo-deelfiets, de kosten van een busrit 7 keer zo hoog als een rit op een Velo-deelfiets.



Veel vragen komen er ook naar mogelijkheden om marktpartijen meer in te schakelen. Wat zijn de voor- en nadelen van bijvoorbeeld een deal voor buitenreclame inclusief een fietsdeelsysteem. De deskundigen in Antwerpen raden het af. Is het mogelijk meer reclame op de fietsen te maken en daarmee de kosten te drukken?

10 Herverdelen

Duidelijk kwam naar voren dat een systeem als Velo een voortdurende inspanning nodig op het gebied van herverdelen van fietsen. Er zijn altijd stations waar 's-ochtends de fietsen wegvliegen en stations waar ze ophopen. Ook kunnen er onvoorziene bewegingen zijn (een groep fietsdeskundigen uit Nederland bijvoorbeeld die bij een station een fiets wil halen). Als het herverdelen niet goed gebeurt, dan werkt je systeem niet of minder goed. Geopperd werd wel om te kijken naar manieren van herverdelen door fietsers zelf (In Parijs kan je bonuspunten verdienen als je de heuvel op fietst)

11 Wensen

Met meerdere systemen in een stad of in een regio wordt interoperabiliteit een steeds belangrijker wens. In België heeft men geen OV-chipkaart. Systemen Blue Bike en Velo bestaan naast elkaar. Verschillende excursiegangers vonden interoperabiliteit een belangrijk punt. ‘Wat moeten wij nu in het bestek van een aanbesteding zetten om dit te regelen?’ vroeg iemand. ‘Kunnen we met de regio's die hier bij elkaar zitten niet gewoon zeggen dat we willen dat het op de OV-chipkaart komt? Maar een ander vond weer dat de OV-

chipkaart misschien dan wel niet het juiste middel is, niet iedereen heeft zo'n kaart. Voor systemen die op een transferium worden geplaatst is OV-Chipkaart minder voor de handliggend.

12 Deelfietssystemen: kenmerken en generaties

In Antwerpen zijn verschillende systemen te zien van fietsen die geen persoonlijk bezit zijn: de blauwe Blue Bikes (vergelijkbaar en ook geïnspireerd door de Nederlandse OV-fietsen), de rode Velo (een fijnmazig stadsdeelfietsensysteem), de gele studentenfietsen (studenten huren fiets voor een jaar), bedrijfsfietsen, havenfietsen en huurfietsen voor toeristen. Het fietsbeheer van de laatste categorieën wordt gedaan door sociale onderneming Levanto.

Maar wat is nu een deelfietssysteem. Sven Huysmans van adviesbureau The New Drive noemt de volgende kenmerken:

- Kan de klant autonoom registreren
- Maakt een gebruikspool van fietsen
- Krijgt factuur automatisch afgeschreven
- Geen 1 op 1 relatie tussen klant en fiets (anders dan de studentenfietsen)
- Fietsen worden uitgeleend bij onbemande stations, korte afstanden, vergoeding voor de duur van het gebruik
- Functioneert als netwerk
- De fiets kan teruggebracht worden op een andere locatie dan waar hij is afgehaald.

Huysmans onderscheidt verschillende generaties deelfietssystemen:

1. 1960 Amsterdam, de witte fiets als statement, waarbij de discussie gaat of het systeem enkele dagen of enkele seconden heeft bestaan
2. 1974 Nationaal park Hoge Veluwe, Bycyclen Kopenhagen, de fiets is met een muntje te verkrijgen als was het een supermarkt karretje.
3. 1995-2000 Slimme stations en domme fietsen, daarbij zijn er twee categorieën: 3A. inschrijven via internet: OV-Fiets, Blue Bike, 3B werkt met real time info over beschikbaarheid, o.a. Velo
4. 2010 Techniek in de fietsen, dus bijvoorbeeld een gpstracker, een elektronisch slot, in principe geen dockingstations nodig. Voorbeeld Call a Bike in Duitsland (bestaat al sinds 2000)
5. 2017 interoperabel systeem waarbij je met één kaart toegang tot verschillende systemen kunt krijgen. Eigenlijk een deelfietsenplatform waarbij al die verschillende deelfietssystemen kunnen insteken. Hier zijn we volgens Huysmans naar op weg. Hij noemt ook het initiatief van de Toer de Force Ketenploeg om tot een algemene standaard te komen.

Mogelijke vormen van fietsdeelsystemen:

- Back to one: OV-Fiets, Blue Bike: de fiets komt weer terug op de plek waar je hem geleend hebt
- Back to many: Velo, Velib, de fiets kan op een andere plek worden ingeleverd dan waar je hem geleend hebt
- Free floating, er zijn geen vaste stations meer voor het inleveren.

Kanttekening bij deze laatste categorie is dat zo'n systeem de fietsen ook lastiger vindbaar maakt, wat onhandig is voor onderhoud en herverdelen. Daarom wordt er ook wel gedacht over semi-free floating, waarbij je fiets kan achterlaten in bepaalde zones (dropzones)

Bronnen

- De Coster, J. en E. Schiepers, Mobiliteitsdeelsystemen in Antwerpen: Een onderzoek naar ruimtelijke succesfactoren, masterproef, universiteit Antwerpen, 2014-2015.
- http://www.scriptiebank.be/sites/default/files/webform/scriptie/THESIS%202.4.7.9.1_0.pdf