

Krijgt Nederland net als China een deelfietsexplosie?

Karin Broer

Wat we in Nederland zeker niet hebben, is de deelfiets-explosie zoals die in de grote Chinese steden te zien is. Wat kunnen we opsteken van China?

De opkomst van deelfietsen in China heeft het afgelopen jaar gezorgd voor een ander straatbeeld in de grote steden. Na jaren van teruglopend fietsgebruik maakt de fiets daar nu een comeback. En dat kan geen kwaad in steden met veel congestie en een enorm slechte luchtkwaliteit. Overal in de grote steden zijn nu kleurige deelfietsen te zien. Het gebruik ervan werkt ongeveer eender: via een app ziet de gebruiker waar een fiets beschikbaar is, hij krijgt een nummercode waarmee hij

de fiets opent of kan via een QR-code de fiets open 'appen'. Na een ritje kan de gebruiker de fiets achterlaten binnen een (vrij groot) afgebakend gebied.

Geen rekken

De Chinese fietsdeelnitiatieven werken dus zonder dockingstations. Dat geeft de gebruiker veel vrijheid, maar een dergelijk systeem heeft wel een keerzijde. Mét dockingstations is het herverdelen van fietsen over de locaties al een flinke klus. Zonder dockingstations





wordt herverdeling, distributie én onderhoud een uitdaging.

Het is niet voor niks dat er afgelopen maanden in de media foto's te zien waren van bergen neergegooide deelfietsen, bijvoorbeeld bij een station in Shenzhen, of van rijen kapotte en fout geparkeerde fietsen die ambtenaren in Shanghai van de straat haalden. In de krant verschijnen nu berichten over nieuwe regels. Shanghai heeft bijvoorbeeld de technische eisen voor deel-

fietsen verscherpt. Zo moet elke deelfiets een goede gps-functie hebben, zodat de fiets beter terug te vinden is.

Enorme aantallen

Hoeveel publieke fietsen en hoeveel gebruikers er inmiddels in China zijn, is moeilijk bij te houden. Gesteund

door miljoeneninvesteringen breiden de grootste fietsdeelbedrijven voortdurend uit, zozeer zelfs dat fabrikanten van fietsonderdelen leveringsproblemen hebben. De krant China Daily schreef begin april dat het Chinese fietsdeelplatform Ofo 2,5 miljoen fietsen op de straat had, met 30 miljoen gebruikers in 47 steden. Naar schatting worden er

'Het straatbeeld is compleet veranderd met overal gele, oranje, blauwe fietsen.'

Patrick Haverman, broer van deelfietsexpert Ronald, werkt voor de VN in Beijing. 'De meeste gebruikers zijn jongere mensen maar in principe is het bruikbaar voor iedereen. Nu is het nog hip en modern, ik verwacht dat langzaam iedereen er gebruik van zal maken. Borg is ongeveer 50 dollar. Dat kan voor de allerarmsten wel een belemmering zijn. Deelfietsen zijn beschikbaar in de meeste grote steden en dat wordt nu uitgebreid naar andere steden. Ik kom net thuis van een klein roadtripje en kwam twee keer een volle vrachtwagen tegen met nieuwe fietsen. Het lijkt erop dat de fietsen volop worden geproduceerd en verspreid over de steden.'

Patrick Haverman gebruikt de deelfietsen geregeld. 'Kleine ritjes van mijn huis naar kantoor of na een etentje (er is nul tolerantie voor drinking and driving in China). Kortom, een ideale oplossing voor kleine stukjes. De meeste van mijn collega's op kantoor gebruiken ze ook. Ofo en Mobike hebben beide een goede service. Bij Mobike experimenteren ze met plastic banden (geen binnenbanden), dat fietst iets langzamer. Ook voor grote mensen (ik ben 1,98m) is het wat zwaar fietsen op de kleine fietsen.'

Onhandig is dat je voor de verschillende merken verschillende lidmaatschappen moet hebben.'

De in de media verschenen beelden van een chaos van geparkeerde deelfietsen heeft Patrick Haverman nooit gezien. 'Nee, ik denk wel dat er opstartproblemen zijn. In steden met miljoenen inwoners lijkt er genoeg markt. Vroeger waren er kleine elektrische driewielers die je van de metro naar huis konden brengen. Die hebben nu veel werk verloren. In het begin waren er verhalen dat deze mensen fietsen vernielden. Tegenwoordig zijn er wel mannetjes met kleine brommerlaadbakjes die de fietsen netjes neerzetten bij ons metrostation. Er zijn ook bepaalde zones waar je een 'e-kortingcoupon' krijgt als je daar parkeert. Dit is een stimulans om in een bepaald vak bij de metro te parkeren.'

'Ik vind het een geweldig initiatief voor het milieu. Je ziet honderden mensen op de fietsen door de stad rijden. Ook voor gezondheid en 'humanity', samen dingen delen in plaats van kopen en bezitten, is dit goed.'



Ronald Haverman:
 'Ik denk dat een blik op China,
 een blik op de toekomst is:
 fietsdeelsystemen zonder rekken,
 te bedienen met je smartphone.'

10 miljoen ritjes per dag gemaakt. Marktleader Mobike belooft in 2017 5,6 miljoen fietsen te laten produceren. Voor Shanghai is de schatting dat er in juni 500.000 deelfietsen op straat staan. Schattingen voor Shenzhen gaan uit van 520.000 fietsen met 9 miljoen gebruikers.

Buitenland

De Chinese fietsdeelbedrijven hebben inmiddels ook de eerste stappen buiten China gezet. Mobike en Ofo zijn geland in Singapore. Ofo gaat een proef starten met 500 fietsen in het Engelse Cambridge. Wanneer is op moment van schrijven nog de vraag. Ritjes zouden 50 pence gaan kosten, veel minder dan de 2 pond van de 'Boris Bikes' in London.

San Francisco

Een iets minder bekend Chinees fietsdeelbedrijf, Bluegogo (derde in marktaandeel), probeerde in San Francisco voet aan de grond te krijgen. Daar is een regulier deelfietsstelsel (Bay Area Bikeshare) in werking, met dockingstations en gesubsidieerd door de gemeente. Toen Bluegogo aankondigde duizenden fietsen neer te zetten in San Francisco, schrok het stadsbestuur. De lokale overheid was bang dat er overal blauwe deelfietsen zouden staan en schreef een brief dat het geen businessmodel accepteert dat 'een gevaar is voor de openbare orde en het 'right of way' bedreigt'. Het Chinese bedrijf huurde daarop een aantal particuliere parkeerplaatsen, waar gebrui-

kers de fietsen ook weer terug moeten brengen.

Nederland

Wat kunnen we leren van de ontwikkelingen in China? Is het een kans, een deelfietsstelsel zonder subsidie en (op dit moment) spotgoedkoop voor de gebruiker? Of meer een bedreiging? Hebben we straks niet alleen een fietsparkeerprobleem, maar ook een deelfietsparkeerprobleem?

Ronald Haverman, uitvinder van de OV-fiets en nu betrokken bij het Tour de Force-project voor een standaard voor huur- en deelfietsen, is enthousiast. Hij noemt de ontwikkelingen 'fantastisch mooi'. Hij ziet vooral de technische ontwikkeling van een succesvol deelfietsstelsel, zonder dockingstations, als winst. Haverman: 'Na de introductie van OV-fiets is de rest van de wereld deelfietsen in speciale rekken gaan zetten. Denk aan Parijs, London en New York. Wij kunnen die, inmiddels ouderwetse, stap overslaan en meteen naar 'free floating bikes' gaan, zoals ze die in China hebben.'

Haverman is bang dat door de veelheid van aanbieders, de gebruikers voor al die systemen aparte pasjes en apps moeten hebben en door de bomen het bos niet meer zien. Daarom werkt hij samen met de Ketenploeg van de Tour de Force aan een open standaard voor huur- en deelfietsen. Op Velo-city 2017 wordt een eerste proeve gedemonstreerd van 'Overall een fiets met één

account'. Haverman: 'Overheden kunnen deze ontwikkeling ook beïnvloeden door te eisen van fietsdeelbedrijven dat ze voldoen aan deze open standaard.'

Met de intrede van de Chinese deelfietsbedrijven veranderen verhoudingen tussen overheden en bedrijfsleven echter wel. Als er dockingstations moeten worden geplaatst, hebben overheden automatisch een vinger in de pap. Veel deelfietsstelsels in Nederland kregen de afgelopen jaren subsidie. Ook dat betekende invloed van de overheid. Maar als een Chinees bedrijf met eigen geld fietsen in de openbare ruimte wil zetten, zonder dockingstations, dan is dat een situatie waar overheden minder invloed op hebben. Haverman blijft desondanks hoopvol gestemd. 'Voor de reiziger kan het ontzettend veel beter worden. Ik denk dat een blik op China, een blik op de toekomst is: deelfietsstelsels zonder rekken, te bedienen met je smartphone.'

Drie leerpunten

Haverman vindt dat we in Nederland veel kunnen leren van China. 'Ten eerste op het gebied van technische ontwikkeling. Ten tweede wat het systeem betekent voor gebruikers: worden mensen er blij van? En ten slotte met betrekking tot handhaving: hoe wordt voorkomen dat het een chaos op straat wordt? We zitten in een ontzettend interessante periode. De komende twee jaar gaat er heel veel gebeuren.'