

Erratum bij het rapport “Introductie van publieke fijnmazige fietsdeelsystemen in de Vlaamse centrumsteden adhv 2 pilootsteden”

Dit erratum wordt opgemaakt omdat een aantal van de conclusies opgenomen in het rapport, niet stroken met de inhoud van het rapport.

P 156, regel 3: 42.**936**,50 euro ipv 43.9236,50 euro

P 156, 2^{de} alinea, tweede regel: ... eveneens **een deel van** de investerings- en exploitatiekost De totale kostprijs voor de overheden bedraagt hierdoor bij benadering ongeveer **104.914** euro per jaar.

P 159, vierde regel: ... eveneens **een deel van** de investerings- en exploitatiekosten financieren. Jaarlijks zal dit de overheden bij benadering **184.837** euro kosten.

P 161, voorlaatste regel: ... en dat **een deel van** de investerings- en exploitatiekost eveneens gedragen wordt door de overheid. De totale kostprijs voor de overheden bedraagt hierdoor bij benadering **228.334** euro.

P 164, derde laatste regel: ... en dat eveneens **een deel van** de investerings- exploitatiekost wordt gedragen door de overheid. De totale kostprijs voor de overheden hierdoor bij benadering ongeveer **175.123** euro per jaar.

P 165, 22.5, tweede alinea, regel 8: **Een deel van** de investerings- en exploitatiekosten zijn ook voor rekening van de stad. De stad dient daarom bij benadering jaarlijks tussen de 73.925 euro en 160.225 euro te betalen om het systeem draaiende te houden.

P 166, 23.1.1., laatste regel: 186.369 verhuringen per **jaar** ipv 186.369 verhuringen per dag.

P166, 23.1.2.1., regel 1: **private** ipv publieke

P 168, regel 1: ... en dat eveneens **een deel van** de investerings- en exploitatiekost wordt gedragen door de overheid. De totale kostprijs voor de overheid (stad en Vlaamse overheid) bedraagt hierdoor bij benadering ongeveer **552.464** euro per jaar.

P168, tabel 77: tabel verwijderen

P 168, laatste regel: ... komt dit neer op 184.508 verhuringen per **jaar** ipv 184.508 verhuringen per dag.

P 170, regel 3: ... en dat eveneens **een deel van** de investerings- en exploitatiekost wordt gedragen door de overheid. De kostprijs voor de overheid (stad en Vlaamse overheid) bedraagt hierdoor bij benadering ongeveer **454.381** euro per jaar.

P 170, tabel 80: tabel verwijderen

P 171, eerste twee regels: overheden **een deel van** de investeringskosten en de exploitatiekosten te betalen. Jaarlijks **dienen** de overheden daardoor 454.381 tot 552.464 euro te voorzien.

De conclusies in dit deel komen niet overeen met de eerder voorgestelde resultaten in het rapport. Er is niet gewijzigd aan de gehanteerde cijfers of de berekeningen. Vandaar dat we ervoor kiezen om deze conclusies integraal te hernemen, en dit overeenkomstig de eerdere gegevens in het rapport.

De wijzigingen aan de tekst zijn aangeduid in vet.

Deel 3: Scenariokeuze

In het laatste deel van dit rapport worden een aantal aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot de invoering van een fietsdeelsysteem in Gent. De hiervoor uitgewerkte scenario's worden met elkaar vergeleken. Op basis van deze vergelijking komen de voor- en nadelen van elk scenario naar voren. Daarna zullen er een aantal aanbevelingen gegeven worden naar fasering toe. Het is namelijk aan te raden om een scenario geleidelijk aan in te voeren. Op deze manier worden de kosten deels verspreid doorheen de tijd en krijgt men beter zicht op de werkelijke vraag naar een fietsdeelsysteem. Ten slotte zullen een aantal positieve maatschappelijke effecten van de invoering van een fietsdeelsysteem besproken worden.

23 Conclusie Kosten-Batenanalyse

Uit de kosten-batenanalyses die in de vorige twee hoofdstukken werd uitgevoerd blijkt dat **geen enkel van de onderzochte scenario's op systeemniveau kostendekkend is. Blue-Bike scoort op systeemniveau en in alle scenario's wel steeds beter dan het kleinschalige fietsdeelsysteem.**

Bij Blue-Bike dienen daar, vanuit het standpunt van de stad, wel de bijkomende kosten van de derdebetalersregeling bijgeteld te worden. Zelfs met de verrekening van deze bijdragen, blijft het totale kostenplaatje voor stad beter dan bij een kleinschalig systeem. Gespreid over een periode van 4 jaar lopen de verschillen dan ook serieus op.

(tabellen toegevoegd)

Kostprijs voor overheden per jaar	Kleinschalig	Blue bike	
	Kostprijs stad	Kostprijs stad	Kost Vlaamse overheid
Fase 1 - Scenario 1 - 75 fietsen	€ -105 637.75	€ -73 925.50	€ -30 989.00
Fase 1 - Scenario 2 - 184 fietsen	€ -262 796.25	€ -115 742.50	€ -69 095.00
Fase 1 - Scenario 3 - 350 fietsen	€ -533 062.75	€ -160 225.50	€ -68 109.00
Fase 1 - Scenario 4 - 276 fietsen	€ -417 058.50	€ -115 117.00	€ -60 006.00
Fase 2 - Scenario 3+ - 658 fietsen	€ -971 597.75	€ -366 095.50	€ -186 369.00
Fase 2 - Scenario 4+ - 568 fietsen	€ -826 323.00	€ -269 873.00	€ -184 508.00

Kostprijs voor overheden /4 jaar	Kleinschalig	Blue bike	
	Kostprijs stad	Kostprijs stad	Kost Vlaamse overheid
Fase 1 - Scenario 1 - 75 fietsen	€ -422 551.00	€ -295 702.00	€ -123 956.00
Fase 1 - Scenario 2 - 184 fietsen	€ -1 051 185.00	€ -462 970.00	€ -276 380.00
Fase 1 - Scenario 3 - 350 fietsen	€ -2 132 251.00	€ -640 902.00	€ -272 436.00
Fase 1 - Scenario 4 - 276 fietsen	€ -1 668 234.00	€ -460 468.00	€ -240 024.00
Fase 2 - Scenario 3+ - 658 fietsen	€ -3 886 391.00	€ -1 464 382.00	€ -745 476.00
Fase 2 - Scenario 4+ - 568 fietsen	€ -3 305 292.00	€ -1 079 492.00	€ -738 032.00

24 Vergelijking van beide scenario's

Hiervoor werden per fase vier mogelijke scenario's voorgesteld voor de introductie van een fietsdeelsysteem in Gent. Voor elk van deze scenario's werd nagegaan wat het effect is op de opbrengsten en kosten indien het systeem wordt uitgevoerd met een kleinschalig fietsdeelsysteem of een Blue-bikesysteem. Uit de gemaakte analyses blijkt dat **de invoering van een Blue-Bike-systeem minder** financiële middelen **vraagt dan een kleinschalig systeem. Bovendien loopt het verschil over een periode van 4 jaar serieus op.** Om de financiering rond te krijgen is het daarom aan te raden, om ongeacht de systeemkeuze, te gaan praten met **mogelijke bijkomende sponsors**. Dit zijn bijvoorbeeld bedrijven, scholen, hotels, Daarnaast kan ook uitgekeken worden naar subsidies van eventuele andere overheden of kunnen er samenwerkingsverbanden afgesloten worden met andere steden en gemeenten om de kosten te drukken.

Voor beide systemen zullen **investeringen noodzakelijk** zijn. De in de analyse gebruikte cijfers omtrent kosten en opbrengsten zijn bekomen uit literatuuronderzoek en eigen contacten met aanbieders. Om de werkelijke kostprijs te bepalen kan een marktbevraging gehouden worden of een offertevraag opgesteld worden gericht aan een aantal genoemde uitbaters van kleinschalige fietsdeelsystemen. Om concreet inzicht te krijgen in de potenties van Blue-bike en de juiste kostprijs ervan kan de stad samen zitten met Blue-mobility en te rade gaan bij Deinze en/of Dendermonde.

De invoering van een fietsdeelsysteem staat ook niet op zichzelf. Zo dienen afspraken gemaakt te worden met andere aanbieders van fietsen naar prijszetting toe. Het kan namelijk niet de bedoeling zijn dat publieke fietsen de private verhuur van fietsen wegconcurrereert. Beide markten kunnen perfect naast mekaar bestaan. Ook de reeds bestaande initiatieven worden best zoveel mogelijk ingepast in het ontwikkelde fietsdeelsysteem. Een speciale rol is daarbij weggelegd voor het huidige Fietspunt/MaxMobiel. Zij zijn op dit ogenblik al de draaischijf is alle vormen van fietsverhuur in Gent. Een bijkomend type fiets dient zeker met hen afgestemd en bekeken te worden.

Daarnaast zijn **flankerende maatregelen nodig** die het succes van fietsen in het algemeen en deelfietsen in het bijzonder ondersteunen. Mogelijkheden situeren zich vooral op acties die het autogebruik in de stad ontraden (parkeerbeleid, uitbreiding voetgangerszone, ...).

Om de haalbaarheid te bepalen van beide systemen werd uitgegaan van het aantal verplaatsingen zoals werd berekend in de potentieelanalyse. Op basis hiervan werd bepaald hoeveel fietsen er nodig waren. Tevens werd aan deze verplaatsing een aantal gebruikers gelinkt. Dit aantal gebruikers en verplaatsingen wordt echter niet bereikt van vandaag op morgen. Als stad dien je het systeem te promoten bij de verschillende

doelgroepen. Door bijvoorbeeld een gratis proefabonnement of gratis ritten aan te bieden laat men mogelijke gebruikers uit de verschillende niches kennis maken met het systeem. Op deze manier wordt geleidelijk aan een vaste gebruikersgroep gerealiseerd. Het afsluiten van een derdebetalersregeling behoort eveneens tot de mogelijkheden. Voor het Blue-bikesysteem is dit zelfs een absolute voorwaarden

Naast deze gemeenschappelijke opmerkingen hebben de beide voorgestelde scenario's hun voor- en nadelen en specifieke kenmerken. In Tabel 1 worden deze voor elk systeem weergegeven.

Blue-bike	Kleinschalig
Hogere investeringskost	Lagere investeringskost
Lagere exploitatiekost	Hogere exploitatiekost
Back to one, back to many zou eventueel kunnen	Back to one/Back to many
Bestaand systeem	Nieuw systeem
Moeilijker uitbreidbaar naar fijnmazig systeem	Mogelijkheid tot uitbreiding naar fijnmaziger systeem
Publieke partner zonder winstoogmerk	Private partner met het oog op winst
Perfekte integratie met bestaande Blue-bike systeem	Moeilijker af te stemmen met bestaande Blue-bike systeem
Integratie met calypso (MOBIB)	Aanpassing aan technologie nodig om compatibel te zijn met calypso

Tabel 1: Vergelijking scenario's Blue-bike en kleinschalig

Financieel gezien bestaat er tussen beide systemen een groot verschil. Een uitbreiding van het Blue-bikesysteem gaat gepaard met een hoge investeringskost. De kostprijs van een nieuwe hub is immers vrij hoog in verhouding tot het aantal fietsen dat aan deze hub geplaatst wordt. Bij het kleinschalig fietsdeelsysteem is deze investeringskost lager. Wanneer men kiest voor een kleinschalig fietsdeelsysteem dient men bij de start van het systeem daarom minder financiële middelen te voorzien dan bij de start van een Blue-bikesysteem. Daar staat echter tegenover dat de exploitatiekosten van het Blue-bikesysteem fors lager liggen dan de exploitatiekosten van een kleinschalig fietsdeelsysteem. Het Blue-bike systeem wordt momenteel reeds deels gefinancierd door de Vlaamse overheid. Doordat het systeem al beschikbaar is in Gent zijn ook de opstartkosten lager. Een uitbater van een kleinschalig fietsdeelsysteem kan hier niet van profiteren. Daardoor liggen de kosten van deze uitbaters hoger.

Qua systeem zijn er eveneens verschillen. Blue-bike is een reeds bestaand fietsdeelsysteem in Gent dat zich hoofdzakelijk richt op mobiliteitsknooppunten. Een eventuele uitbreiding naar andere locaties ziet Blue-bike wel zitten. Eventueel wordt daarbij gedacht aan het plaatsen van een Blue-box in plaats van een hub. Doordat Blue-bike reeds actief is in de stad, is het perfect integreerbaar met de bestaande hubs. Een kleinschalig fietsdeelsysteem is eveneens op alle locaties mogelijk. De integratie met het bestaande Blue-bike systeem is echter moeilijker. Wanneer de stad kiest voor het plaatsen van een kleinschalig fietsdeelsysteem riskeert men dat op bepaalde locaties zowel fietsen van Blue-bike, als van het stadseigen systeem worden aangeboden. Beide systemen kunnen wel op elkaar afgestemd worden indien men het ontlenen toelaat via de MOBIB-kaart die momenteel in België en Vlaanderen wordt ingevoerd. Om dit mogelijk te maken dient de uitbater van het

kleinschalig fietsdeelsysteem wel de calypso-technologie te ondersteunen. Als de gekozen uitbater deze technologie niet ondersteunt zal deze waarschijnlijk extra kosten aanrekenen om aan deze voorwaarde te voldoen. Het Blue-bikesysteem ondersteunt deze technologie nu al.

Naar opbouw is er eveneens een verschil tussen beide systemen. Bij Blue-bike is het voorlopig enkel mogelijk om de fietsen te gebruiken volgens het back to one-principe. Het kleinschalig systeem kan eventueel ook gebruikt worden volgens het back to many-principe. Dit biedt het voordeel dat op lange termijn het kleinschalig fietsdeelsysteem zou kunnen uitgebreid worden tot een meer fijnmazig fietsdeelsysteem. Het Blue-bike systeem kan ook overschakelen naar een back to many-systeem, maar dit is voor Blue-mobility momenteel niet prioritair en vraagt bijkomende ontwikkelingen van het systeem én een grotere kostprijs.

Doordat het Blue-bikesysteem reeds in de stad aanwezig is heeft het systeem als voordeel dat het reeds gekend is bij de Gentenaars. Bovendien maakt het Blue-bikesysteem reeds deel uit van het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering. Zo draagt de Vlaamse overheid momenteel via een derdebetalersregeling een deel van de kosten van de gebruiker indien de stad ook een deel van deze kosten op zich neemt. Wanneer men opteert voor een kleinschalig fietsdeelsysteem dient vanaf nul te worden begonnen. Men moet het systeem bekend maken en de werking ervan uitleggen. Bovendien dient men bij de keuze voor een kleinschalig fietsdeelsysteem er op te letten dat het is afgestemd met de bestaande systemen. Dit kan gebeuren door het fietspunt (MaxMobiel) mee in te schakelen in het onderhoud van de fietsen. Zij staan dan in voor het onderhoud van alle publieke fietsen van de stad Gent. Het nadeel is dan echter dat men bij MaxMobiel vier verschillende fietsen dient te onderhouden (de eigen fietsen, de Blue-bikes, de fietsen van StudentenMobiliteit en de fietsen van het fietsdeelsysteem). Door op termijn al deze fietsen te groeperen in één overkoepelend systeem kan de last voor het fietspunt wel verminderd worden. Bovendien krijgen alle publieke fietsen in Gent dan een uniform beeld.

25 Fasering

Voor de implementatie van het fietsdeelsysteem is het aan te raden om te werken in fases. Op deze manier worden de investeringskosten gespreid doorheen de tijd. Bovendien kan men na elke fase nagaan of het nuttig is om bijkomend te investeren of niet. Een eventuele uitbreiding van het gekozen fietsdeelsysteem komt er dan ook best pas nadat een vorige fase succesvol is gebleken.

In dit rapport wordt voorgesteld om te werken in drie fases. In een eerste fase worden er op korte termijn fietsen ingevoerd op een aantal locaties uit de volgende niches:

- Park & Ride;
- Centrumparkings;
- Woonbuurten;
- Werksites;
- Missing links openbaar vervoer

Deze eerste fase kan als een kennismakingsfase worden aanzien. Door eerst op een beperkt aantal locaties fietsen aan te bieden waar de vraag groot is, kan op een veilige manier nagegaan worden of een fietsdeelsysteem aanslaat in Gent. Nadat deze eerste fase succesvol is gebleken kan op middellange termijn overgegaan worden tot een uitbreiding van het fietsdeelsysteem. Bij deze uitbreiding worden er meer fietsen voorzien op de locaties van fase 1. Daarnaast worden er ook fietsen voorzien op volgende niches:

- Bewoners centrum Gent
- Andere parkeergebouwen dan deze uit fase 1

- Andere Park & Ride parkings dan deze uit fase 1

Deze tweede fase is een eerste stap in de richting van een fijnmazig fietsdeelsysteem. Nadat de Gentenaars in fase 1 kennis maakten met het systeem wordt het in deze tweede fase opengesteld voor meer doelgroepen en over een groter gebied. In fase 2 wordt het ook mogelijk om over te schakelen op een back to many systeem.

Op lange termijn is er dan de mogelijkheid om het systeem nog verder uit te breiden. Bij de verschillende geselecteerde locaties uit fase 2 worden er in deze derde fase bijkomende fietsen toegevoegd. Naast het plaatsen van extra fietsen worden er ook nieuwe hubs geplaatst op de volgende niches:

- Bijkomende werksite
- Uitbreiding woonontwikkelingen

Door deze fasering in te voeren kan het ontwikkelde fietsdeelsysteem evolueren van een kleinschalig fietsdeelsysteem met een beperkt aantal locaties naar een fijnmaziger fietsdeelsysteem over een groot aantal locaties.

26 Conclusie en aanbevelingen

De stad Gent heeft in eerste instantie een voorkeur voor een back to one-systeem. Dit systeem kan zowel uitgewerkt worden via Blue-bike, als via een aanbieder van een kleinschalig fietsdeelsysteem. Het voordeel van een kleinschalig fietsdeelsysteem is dat het eenvoudiger uit te breiden is naar een fijnmazig fietsdeelsysteem dan het Blue-bikesysteem. Elk van deze systemen vraagt financiële middelen, **maar Blue-bike scoort in alle scenario's beter dan het kleinschalige fietsdeelsysteem**. De financiering van het fietsdeelsysteem kan zowel komen van de Vlaamse overheid, als van private partners of de stad.

Vanuit het standpunt van de stad Gent is de **keuze voor Blue-Bike interessanter dan een kleinschalig systeem**. **Zowel op systeemniveau als financieel van uit de overheden**, scoort het Blue-Bike-systeem beter, **zelfs als er rekening gehouden wordt met de financiële bijdrage van de Vlaamse overheid via het derdebetalerssysteem**.

De uitwerking van het fietsdeelsysteem gebeurt best in fases. In een eerste fase worden slechts fietsen aangeboden op een beperkt aantal locaties. Wanneer het systeem op deze locaties succesvol blijkt kan gestart worden met de uitbreiding van het fietsdeelsysteem naar meer locaties en een groter toepassingsgebied.

Binnen de ontwikkeling van het scenario is een belangrijke rol weggelegd voor het fietspunt (Max Mobiel). Zij beheren momenteel reeds alle bestaande verhuurinitiatieven in Gent. Om de uniformiteit te verhogen is het daarom aan te raden om het fietspunt mee in te schakelen bij de uitbating van het fietsdeelsysteem van de stad Gent. Op deze manier kan het fietspunt aan iedere gebruiker een fiets aanbieden aangepast aan zijn behoefte. Op termijn kan zelfs gedacht worden aan een volledige integratie van de verschillende systemen. Zo zouden de fietsen van Studentenmobiliteit, mits een paar kleine aanpassingen, mee opgenomen kunnen worden in het ontwikkelde fietsdeelsysteem. Op deze manier hebben studenten niet langer hun eigen fiets, maar een deelfiets. Deze deelfiets kan dan op momenten dat een student in de les zit gebruikt worden door iemand anders.