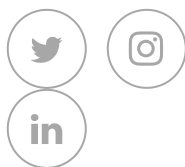




← TERUG NAAR HET OVERZICHT

3 SEPTEMBER 2020

## Deelmobiliteit van nul tot nu | n#1: Deelfietsen





## Artikel

Sven Huysmans

*In de serie Deelmobiliteit van 0 tot nu schetsen we de ontwikkeling van deelmobiliteit in Nederland, met partners en opdrachtgevers en collega's. We belichten onze initiatieven, opdrachten en ervaringen en werken zo naar onze visie op de samenhang tussen deelmobiliteit en binnenstedelijke (gebieds-)ontwikkelingen.*



# Deelfietsen: van marketingconcept tot mobiliteitsoplossing

In dit eerste artikel gaan we terug naar het jaar 2016. Het jaar waarin APPM in deelmobiliteit een kansrijke oplossing zag voor binnenstedelijke verplaatsingen, efficiënt ruimtegebruik - en daarmee de leefbaarheid in de stad. Tijd om de oplossing verder te ontwikkelen en Nederlandse steden te inspireren.

## Op excursie in Antwerpen

In Nederland - fietsland heeft bijna iedereen een eigen fiets. Soms zelfs meerdere. Een groot deel van de reizigers dat in het bezit is van een OV-chipkaart, gebruikt op de plek van bestemming de geel/blauwe OV-fiets voor de *last mile*, de laatste kilometers





van of naar het huis of werk. In 2016 kent België een breder aanbod van deelfietsen als stedelijke mobiliteitsoplossing dan op dat moment in Nederland het geval is.



Interessant om te zien wat hierin van onze zuiderburen kunnen leren. We gaan naar Antwerpen, **aan het woord: Sven Huysmans**. Werkzaam bij The New Drive, APPM's zusteronderneming in België.

## Snelheid, eenvoud en flexibiliteit

Met de Blue-bike startten we al in 2009 met het ontwikkelen van deelfietsoplossingen. Ik was op dat moment directeur van FIETSenWERK, de koepelorganisatie van stallingsuitbaters en verantwoordelijk voor innovatie. In mijn contacten met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en De Lijn bleek dat er behoefte was aan een product voor de *last mile*.

Ik vond inspiratie in de Nederlandse OV-fiets en in de mensen achter de deelfiets een enthousiaste sparringpartner. De ambitie was om op korte termijn een kwalitatief goede dienstverlening op poten te zetten die, los van investeringssubsidies en een commercieel partnerschap met Eneco, vanaf dag één kostenneutraal was. Na twee jaar ontwikkelen, startten we uiteindelijk in 2011 met de Blue-bike. Toen nog met uitgifte door de





stallingsuitbaters bij de stations. De grootste uitdaging die we toen hadden, was om gebruikers uit te leggen dat we hen geen alternatief voor de eigen fiets wilden aanbieden. Het idee was juist een extra fiets, op de plekken waar men er normaal geen heeft.



Inmiddels zien we dat deze manier van denken gekeerd is. In Vlaanderen, en zeker in Antwerpen, is de deelfiets een volwaardig onderdeel geworden van het mobiliteitsaanbod. Het tweede leerpunt was het gebruiksgemak. Anderhalf jaar naar de opstart van de Blue-bike introduceerden we de automatische uitgifte, en het gebruik van de fiets nam een vlucht. Mensen waren niet op zoek naar sociaal contact, maar naar een fiets. Naar snelheid, eenvoud en flexibiliteit. Niet geheel toevallig onze drie kernwaarden op dat moment. We keken daarbij ook naar de locatie van de deelfietsen. In Antwerpen is dat nu letterlijk bij iedere uitgang van het station.

## Rood/wit, geel en blauw

Ook in Nederland dien(d)en de vraagstukken zich aan. Enerzijds door stedelijke verdichting, en de bijbehorende druk op kwaliteit van de openbare ruimte. Anderzijds door de behoefte om de schaarse openbare ruimte optimaal in te delen en dus te zoeken naar slimme mobiliteitsoplossingen - inclusief de zoektocht naar oplossingen om fietsen





te stallen. Immers, het bijbouwen van dure (stations-)stallingen voor fietsen kan niet eeuwig doorgaan.

Een reden voor APPM en The New Drive om in mei 2016 met een gezelschap van vertegenwoordigers van (Nederlandse) gemeenten, provincies en bedrijven een excursie te organiseren en de veelheid aan deelfietsen in Antwerpen te beleven.



Op dat moment kende Antwerpen naast de Blue-bike namelijk nóg twee deelfiets-concepten. De Velo en de Fietshavenfiets. Die laatste richt zich op studenten. Met een abonnement van €60,- per jaar hebben zij beschikking tot een gele fiets. Strikt gezien geen deelfiets, want iedereen heeft een eigen sleutel en daarmee fiets tot zijn/haar beschikbaar. Dit concept is vergelijkbaar met de momenteel in Nederland bekende Swap-fiets. Wel met een belangrijk verschil: de Fietshavenfietsen worden door een sociaal werkbedrijf gemaakt en (gedeeltelijk) door de gemeente, universiteit en hogescholen bekostigd. En dat maakt de Fietshavenfiets goedkoper, niet commercieel en levert perspectief aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.



De Velo kent in Antwerpen zijn oorsprong in de citymarketing: om de stad Antwerpen aantrekkelijk te maken, op de kaart te zetten én plekken in de stad te laten (her)ontdekken. Met die



ambitie implementeerde de stad in 2011 dit deelfietsstelsel. Uiteindelijk groeide dit uit tot een volwassen mobiliteitsoplossing, dat het binnenstedelijke OV gebruik sterk ontlastte. Het aantal korte-afstand-ritjes door de stad per fiets steeg flink. Het grote voordeel van de Velo is dat de huurperiode pas eindigt bij het terugplaatsen van de fiets in het daarvoor bestemde rek, waardoor 'rondslingerende fietsen' niet aan de orde zijn.



In 2015 breidde het gebied van de Velo uit tot de districten rondom de stad. Met altijd een Velo binnen een straal van 200 meter is de fiets letterlijk snel gepakt. Met een abonnement rijd je bovendien het eerste half uur gratis, zonder het risico op diefstal of tijdverlies door slecht onderhoud of een lekke band. Kortom: een aantrekkelijk vervoersmiddel voor Antwerpenaren en bezoekers van de stad. Ook als je het vergelijkt met de aanschaf van een eigen fiets. En toch merken we dat de Velo voorziet in een behoefte als tweede fiets; een stationsfiets of om tijdens het uitgaan van buurt naar buurt te komen.



Deel van de excursie was een gesprek met Schepen Koen Kennis (Antwerpen). Dit leverde inzichten op over de omvang van de investering van de Stad Antwerpen, om de deelfietsen te implementeren. Die is behoorlijk, maar niet hoger dan het inpassen van één





buslijn met een hoge frequentie. Daarnaast bleek dat elke Velo fiets gemiddeld zes keer per dag wordt gebruikt, en het systeem in totaal goed is voor meer dan 7 miljoen ritten per jaar. Ook nam het gebruik van het OV in combinatie met de fiets toe, ten koste van het gebruik van de auto. En vanwege de grote betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de deelfietsen, verkozen mensen vaker de deelfiets boven de tram of bus.



En dat biedt kansen om anders naar OV consessies te kijken, en het concept 'mobiliteit' in de stad anders te benaderen.

Hoe? APPM en The New Drive ontwikkelden de deelfietsentrichter, om een andere benadering te faciliteren en te helpen andere mobiliteits-keuzes te maken. Meer daarover lees je in het tweede deel van deze serie *Deelmobiliteit van nul tot nu!*





by Offff

