

OPSCHRIFT

Vergadering van: 13 februari 2014

Nummer: 2014_MC_00098

Onderwerp:
Deelfietsen voor Gent. - Gert Robert

Raadslid(-leden):
Gert Robert - N-VA

Vraag gericht aan:
Filip Watteuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

-

Vraag:

Midden januari verklaarde de schepen in de pers dat er een nieuw deelfietssysteem komt voor onze stad. Volgens het artikel hebben de Vlaamse ministers van mobiliteit en stedenbeleid toegezegd de helft van het nodige budget te zullen financieren. De stad zorgt zelf voor de andere helft van de middelen. Het nieuwe systeem zou afgestemd worden op de in Gent al bestaande systemen (blue bikes van de NMBS, de rode fietsen van Max Mobiel, de gele fietsen van StudentENmobiliteit). Anders dan in bijvoorbeeld in Antwerpen en Brussel zou het ook de bedoeling zijn dat de fietsen via de gebruikers zelf terugkeren naar de plek waar ze opgepikt zijn. Als argument wordt ingeroepen dat het systeem van Antwerpen en Brussel - waarbij fietsen door gebruikers kunnen achtergelaten worden aan om het even welk fietsstation - te duur is voor een kleinere stad als Gent. Namen heeft nochtans ook een deelfietsensysteem waarbij gebruikers fietsen in om het even welk fietsstation kunnen achterlaten.

1. Kan de schepen het nieuwe systeem toelichten? Hoe zit de financiering precies in elkaar? Hoeveel zal dit systeem kosten? Wat is de rol van De Lijn? Wat is de timing?

2. Hoe zullen de verschillende deelfietssystemen op elkaar afgestemd worden? Hoe vullen ze elkaar aan? Zullen alle systemen naast elkaar blijven bestaan?

3. Zal het nieuwe systeem gebruiksvriendelijk genoeg zijn om echt aan te slaan? Waarom kan in Gent niet wat in het kleinere Namen blijkbaar wel kan?

ANTWOORD

19 februari 2014

Vanuit de Vlaamse Overheid werd de studie “introductie van publieke fijnmazige fietsdeelsystemen in de Vlaamse centrumsteden adhv 2 pilootsteden” gelanceerd. Een studie bureau heeft een aantal scenario’s uitgewerkt, waarbij alle kosten, rollen en financieringsmogelijkheden in kaart gebracht worden. Deze studie heeft aangetoond dat er wel degelijk potentie is in Gent voor een fietsdeelsysteem.

Als gevolg van deze studie hebben we beslist het systeem ‘kleinschalig fietsdeelsysteem’ als voorkeursvariant te selecteren.

Ik wil in de eerste helft van 2014 de goedkeuring van een bestek voor een ‘kleinschalig fietdeelsysteem’ aan de Gemeenteraad voor leggen. In dit bestek wordt een opdrachtomschrijving uitwerken waarbij er tussen 75 en 150 fietsen op een 10 tal verschillende locaties ter beschikking gesteld zullen van potentiële fietsdelers. Volgens de studie zouden de geraamde exploitatiekosten van een dergelijk systeem variëren tussen de 100.000 euro tot 200.000 euro, maar deze raming zal nog verder verfijnd worden door het Mobiliteitsbedrijf.

We starten met een systeem “back to one”. Dit betekent dat de fietsen teruggebracht moeten worden naar dezelfde plaats waar men vertrokken is. De voornaamste reden voor dit systeem is het hoge fietsbezit in Gent en de veel lagere kost van dit systeem. Een systeem zoals in Antwerpen en Brussel (“back to many”) is al onderzocht in het verleden, in kwam neer op een kostenplaatje van 1.2 miljoen euro per jaar. U begrijpt dat we een dergelijke recurrente kost in deze tijden niet kunnen dragen. Dit systeem kan doorgroeien naar een systeem “back to many”, maar hierover nu al speculeren is veel te vroeg. We willen eerst starten met een eerder kleinschalig initiatief.

Door een goed opgebouwd systeem dat zich vooral richt op de niches die er momenteel zijn (P&B, bedrijventerreinen, enkele dichtbevolkte woonbuurten, etc) denken dat we daar het fietsen verder kunnen stimuleren met dit deelfietsensysteem.

Afstemming met de andere systemen van StudentENmobiliteit, MaxMobiël en Blue Bike wordt verder bekeken. Het is echter duidelijk dat een kostenefficiënt en performant systeem als de StudentENmobiliteit niet zo maar kan vervangen worden door een deelfietsensysteem. Dit is veel duurder en sluit veel minder aan op de behoeftes van de studenten.

Ik ken het systeem in Namen niet in detail, maar vermoedelijk gaat het om een “back to many”-systeem. Blijkbaar maakt men in Namen andere keuzes dan in Gent. Namen is dan ook een andere stad, van een andere grootte met een ander mobiliteitsprofiel. Ik heb me niet verdiept in het mobiliteitsprofiel in Namen, maar het lijkt me aannemelijk om te denken dat het fietsbezit daar veel lager is dan in Gent. En juist dat is van groot belang indien je kiest voor een bepaald systeem, want dat betekent dat je bewoners een duidelijke doelgroep zijn, terwijl die bewoners in Gent veel minder een doelgroep is, juist omwille van het hoog fietsbezit.