

OPSCHRIFT

Vergadering van: 19 november 2013

Nummer: 2013_MC_00563

Onderwerp:

Stand van zaken Proefproject elektrische fietsen Blue-bike. - Guy Reynebeau

Raadslid(-leden):

Guy Reynebeau - sp.a

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Het project elektrische deelfietsen is een proefproject dat loopt in samenwerking met de NMBS en met de steun van de Vlaamse overheid.

Dataloggers houden bij wanneer de fiets ontleend wordt, welke trajecten er worden afgelegd en hoe lang de trajecten zijn. Met deze data probeert men via het Olympus project tegen 2015 het potentieel van elektrische fietsen in een publiek deelsysteem te achterhalen.

Tenzij ik me vergis, het zijn maar momentopnames, heb ik de indruk dat de elektrische fietsen op de ophaalpunten Vrijdagmarkt, Administratief Centrum Zuid, aan het oude gerechtsgebouw aan het Koophandelsplein (overigens weinig visueel aanwezig) en aan het station Gent Sint-Pieters, meestal in de rekken blijven zitten.

Vraag:

Gezien het project nog loopt tot eind volgend jaar, verneem ik graag een stand van zaken.

Is de tussentijdse evaluatie positief?

Zo niet, moeten we nog eens extra sensibiliseren om de elektrische fietsen uit te testen of zijn er andere conclusies?

ANTWOORD

22 november 2013

ik kan u direct al zeggen dat uw vraag niet overbodig is.

Er zijn inderdaad problemen, problemen die moeten aangepakt worden. Maar voor ik daar aan kom, misschien toch nog even schetsen waar het over gaat.

Sinds januari 2013 zijn de Olympus e-fietsen, de elektrische Blue-bikes, in gebruik. De fietsen worden uitgebaat door Blue Mobility, een dochter van de NMBS. Op de laatste Olympus stuurgroep van 24 oktober, dus vrij recent, werden de meest recent gebruikresultaten voorgesteld door de project manager.

Sinds begin dit jaar zijn in Gent 94 Olympus testgebruikers en werden 405 ritten gereden. We zijn niet de enige stad die mee doet, Leuven en Hasselt doen dit ook. We zien dat wij, ik kom daar straks op terug, ondanks dat het zeker nog veel te laag is, dat hij wel zo is dat het bij ons beter is of bij de rest in die zin dat in Gent worden 48% van het totaal aantal ritten gereden. De andere steden delen de rest.

Als we naar de verdeling van het aantal ritten kijken voor de vier uitleenpunten in Gent dan valt op dat de meeste ritten vertrekken vanaf het uitleenpunt aan de Vrijdagsmarkt, nl. 44%. Vervolgens komt het Zuid met 32%. Opvallend is het lage gebruik aan het uitleenpunt van het oude gerechtsgebouw met 15% en van de fietsen die ter beschikking staan bij MaxMobiel aan het station Gent Sint-Pieters met slechts 9%.

De fietsen worden ook gelogd, in Gent betreft dat 20 van de 24 fietsen. De data leert ons dat gemiddeld genomen iedere Olympus fiets 180 km heeft gereden, gemiddeld 12 keer is ontleend en er 15km/rit wordt afgelegd.

Er werd bij de gebruikers ook een bevraging uitgevoerd, de laatste dateert van april 2013, en deze leert ons dat volgende hindernissen worden geïdentificeerd:

1. Locatie uitgiftepunten (42%)
2. Weersomstandigheden (30%)
3. Prijs (26%)
4. Beschikbaarheid (20%) en Noodzaak (20%)

De cijfers leren ons dat de doelstellingen op vlak van aantal proefgebruikers en ontleningen niet bereikt worden. Voor Gent was de doelstelling 17520 ritten en 337 gebruikers. Er zijn verschillende operationele hindernissen opgedoken sinds de opstart van het project. Zoals problemen met het opladen van de fietsen en ook de kwaliteit van de fietsen.

Op zich is het ook duidelijk, het hier gaat om een “innovatief proefproject” waarbij elektrische deelmobiliteit wordt uitgetest in een zogenaamd “levend laboratorium”. De bijsturing maakt deel uit van dergelijk proces en het leertraject is natuurlijk altijd even belangrijk.

In die zin, als je in een proefproject deelneemt, kan je je verwachten dat er hier en daar moet bijgestuurd worden en dat er af en toe problemen opduiken maar dit was toch echt wel te veel van het goede, om het zacht uit te drukken. Vandaar dat wij toch ook zelf als stad een duidelijk signaal wilden geven.

Wij hebben eind juni een brief geschreven naar Blue Mobility om de problemen aan te kaarten. We hebben dat gedaan naar Blue Mobility omdat zij uiteindelijk verantwoordelijk zijn, ook wetende dat de problemen niet zo zeer bij hun liggen maar bij degenen die het project ook moet technisch realiseren en dat is Be-charged. Olympus zelf had ook al Be-charged aangeschreven met boodschap dat de problemen moeten worden aangepakt.

Na onze brief heeft er ook een vergadering plaatsgehad met Olympus om na te gaan hoe de problemen kunnen worden aangepakt.

Ook al zijn wij als stad niet de oorzaak van de problemen, we vinden het belangrijk om niet

alleen de problemen aan te kaarten bij de verantwoordelijken, maar ook toch helpen te zoeken naar oplossing. Het is belangrijk dat dit project nu nog zo goed mogelijk loopt, voor de resterende tijd.

Vandaar dat we toch proberen, binnen de verantwoordelijkheid die wij hebben, en er zelfs ietsje buiten, toch een deel van het probleem helpen op te lossen:

- Zo zal het laadeiland aan het Oud Gerechtsgebouw verhuizen naar Gent Dampoort. We verwachten dat het uitleenpunt Dampoortstation zichtbaarder zal zijn dan het Oud Gerechtsgebouw en het sluit daar aan bij de bestaande niet-elektrische Blue-bikes.

- De fietskader blijken onstabiel te zijn en zullen dan ook aangepast worden. Het aanpassen van de fietskaders wegens onstabielheid valt op zich binnen de waarborgverplichtingen, zoals opgelegd door het bestek. We hebben daar wel over gediscussieerd, maar hebben uiteindelijk toch beslist om een deel van deze herstellingskosten door Stad Gent zelf bij te dragen, ondanks dat wij absoluut daar geen fouten aan hebben, absoluut geen verantwoordelijkheid voor hebben. Maar we vonden het dan wel belangrijk om toch een stuk onze goodwill te tonen. Wij willen vooral dat de resterende tijd zo goed mogelijk gebruikt wordt en willen dus vooral snel en pragmatisch bijdragen tot een oplossing.

Uiteraard: dat is wat wij kunnen doen. Nu moeten de andere partijen ook vooral de problemen aanpakken. Er werden door de leverancier ook verschillende maatregelen genomen: de stabiliteit van de wireless verbinding van de automatische laadeilanden werd verbeterd, aanpassingen gebeurden aan de oplaadneuzen, de integratie van het Olympus platform m.b.t. de batterijstatus werd verbeterd en ten slotte investeert Blue Mobility nv in een nieuw oplaadstation aan Gent Sint-Pieters, zodanig dat fietsen beter kunnen opladen en meer zichtbaar zijn voor ontlening.

We hebben ook recent beslist om ons terug te trekken uit de volgende fase van het project: de aanbesteding voor een innovatief laadstation. We willen eerder van bestaande fietsen, van bestaande oplaadstations, dat die verbeteren. We willen daar in die zin een stuk van het geld dat we voorzien hadden voor een innovatief laadstation gaan we daar naar heroriënteren.

Ook naar communicatie om meer test-users te krijgen, zullen we onze verantwoordelijkheid opnemen. Het communicatiebudget van 2014 zal dan ook worden ingezet om meer testusers aan te trekken.

Dat is wat wij kunnen doen binnen onze verantwoordelijkheid, maar terug, de conclusie is: het is een stuk logisch dat in een soort innovatief project problemen opduiken. Maar hier was toch wel wat meer aan de hand, vandaar dat er echt bijsturing moest gebeuren, we hebben duidelijke signalen gegeven en tegelijkertijd nemen wij zelf onze verantwoordelijkheid op om toch nog wat wij kunnen doen om aan het project te helpen bijdragen.