

## OPSCHRIFT

Vergadering van 13 juni 2013

Nummer: 2013\_MC\_00396

### Onderwerp

*Deelfietsen in Gent - Isabelle De Clercq*

### Raadslid(-leden):

Isabelle De Clercq - N-VA

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

### Toelichting

De Vlaamse regering, in concreto de minister van mobiliteit en de minister van steden, hebben aangekondigd een studie op te starten naar de haalbaarheid van het invoeren van een deelfietsenproject in Gent (en ook Roeselare). Het idee om deelfietsen te introduceren in onze stad is natuurlijk niet nieuw en er lopen ook al een aantal initiatieven gericht op specifieke doelgroepen (o.a. de gele fietsen van studentENmobiliteit, de rode fietsen van Max Mobiel vooral gericht op pendelaars per trein, de blauwe fietsen van de NMBS). Een algemeen project gericht op alle Gentenaars en alle bezoekers bestaat echter niet. Vorige legislatuur is hierover nagedacht, maar een bestaande sponsorovereenkomst werd ingeroepen als reden voor het niet invoeren ervan.

De schepen van mobiliteit heeft in de pers al verklaard vragen te hebben over dergelijk project, met name over de financiële haalbaarheid. De schepen is van mening dat Gent – in vergelijking met Antwerpen en Brussel – waar dergelijke deelfietsprojecten met succes ingevoerd werden – niet groot genoeg is om een betaalbaar systeem op poten te zetten. Dit is een wat vreemde uitspraak, want ook in het Waalse Namen met haar circa 110.000 inwoners werd al een succesvol deelfietsstelsel opgestart gericht op alle inwoners en bezoekers.

### Vraag

1. Vanwaar de scepsis tegenover een deelfietsensysteem gericht op alle Gentenaars en bezoekers, wanneer dergelijke projecten nu al in zowel grotere als kleinere steden blijken te functioneren?
  2. De schepen heeft gesteld naar een alternatieve oplossing te willen zoeken. In welke richting denkt u dan? Betekent dit dat u de ideeën van de genoemde ministers geen optie zijn voor u?
- 

## ANTWOORD

17 juni 2013 09:12

Ik wil toch eerst even verduidelijken waarom niet eerder met een fietsdeelsysteem in Gent werd gestart. Het ging immers niet om een lopende sponsorovereenkomst, zoals u zegt.

Het belangrijkste struikelblok was het financiële. Zo'n systeem zou de Stad Gent jaarlijks minstens 1 miljoen EUR per jaar kosten. Tenzij we er als stad mee konden instemmen om ons openbaar domein vol te zetten met extra reclame. Dat laatste was bovendien ook juridisch niet mogelijk vermits de Stad Gent een contract heeft lopen met Clear Channel voor het straatmeubilair en reclame op de openbare weg. Dat is waarschijnlijk het contract waarnaar u verwees in uw vraag.

Mijn scepsis voor fietsdeelsystemen zoals in Antwerpen en Brussel, of zelfs Namen, is ook ingegeven door het feit dat Gent een stuk kleiner is dan Antwerpen of Brussel en dat het fietsbezit in Gent een stuk hoger ligt dan bijvoorbeeld in Namen. Bovendien bestaan er in Gent – zoals u terecht aangeeft – al heel wat verhuursystemen bij MaxMobiel, StudentENMobilitieit en Blue-bike. Een bijkomend fietsdeelsysteem zou dus slechts een beperkte niche bedienen. De vraag is niet of zo'n systeem populair zou zijn. De vraag is eerder of de zware investering effectief tot een hoger fietsgebruik in Gent zou leiden.

En dat is net wat we willen onderzoeken in het proefproject van de Vlaamse overheid: kunnen we in Gent een fietsdeelsysteem uitbouwen dat effectief een meerwaarde betekent en dat op maat is van een stad als Gent? Ik sta dus helemaal niet sceptisch tegenover deze haalbaarheidsstudie van de Vlaamse overheid. Wel integendeel. Ik kijk heel hard uit naar de kansen voor fietsdeelsystemen in Gent.

Ik denk dan spontaan eerder aan een fietsdeelsysteem dat focust op bepaalde strategische locaties in de stad zoals Park&Rides, grotere woonprojecten enzovoorts. Maar dat zal dus de studie moeten uitwijzen.

***Antwoord van Frank Vanden Bulcke - directeur IVA Mobiliteitsbedrijf -***

In eerste instantie is het nuttig om toch nog eens duidelijk te maken waarom de deelfietsen destijds niet zijn opgestart.

De stad heeft toen een degelijke marktverkenning opgezet en de deelfietsen waren mogelijk onder twee regimes:

- Ofwel betaalde de stad en dit zou dan zeker 1 tot 1,5 miljoen euro per jaar hebben gekost. In Antwerpen stopt men zo tot 3 miljoen euro in het systeem op jaarlijkse basis. Ik meen dat in de huidige omstandigheden het niet verantwoord is een dergelijk bedrag jaarlijks in een dergelijk systeem te stoppen. Ik denk dat er met dat bedrag andere zaken voor de fiets en de fietser kan gedaan worden.

- Andere mogelijkheid was om gratis leenfietsen te krijgen, maar dan moest er veel extra reclame worden geplaatst in de stad. Het is duidelijk dat een dergelijke initiatiefnemer die reclame zal willen op plaatsen met veel visibiliteit, bv. het voetgangersgebied of bv. de gewestwegen. Als stad willen we geen extra reclame in het voetgangersgebied en langs de gewestwegen kunnen we zelf niet beslissen rond het plaatsen van reclame. Daarenboven dreigde de bestaande exploitant van de reclame op het straatmeubilair met een juridische procedure.

De waarheid is dus toch een stuk ingewikkelder dan dat we die bestaande overeenkomst hebben ingeroepen om het systeem niet te voorzien.

U verwijst naar andere steden die het systeem wel hebben ingevoerd. In Antwerpen moet de stad dus zwaar betalen om het systeem te laten functioneren. In Namen ken ik het systeem niet en ook niet wie er voor betaalt. Maar er zijn ook in Frankrijk voorbeelden van deelfietsensystemen in kleinere steden. Het verschil met Gent is dan dat er in die steden nauwelijks gefietst werd en ook weinig mensen een fiets bezitten. In Gent is dit wél het geval: de meeste Gentenaars hebben zelf een fiets.

We hebben toen ook gesteld dat we verder initiatieven gingen nemen om doelgroepen die niet door de bestaande verhuursystemen worden aangesproken, toch te “bedienen”. Een eerste initiatief daartoe was de opening van het derde fietspunt van Max Mobiel in de fietsenstalling aan het Braunplein. Bezoekers aan de stad en toeristen kunnen er ook terecht om een fiets te huren.

Toen de Vlaamse Overheid een studie wou starten rond deelfietsen, heeft de stad zich expliciet kandidaat gesteld, niet omdat we opnieuw een onderzoek wilden naar een allesomvattend systeem, maar wel omdat we zo hoopten na te gaan welke nieuwe doelgroepen er eventueel konden bereikt worden. Een aantal mogelijkheden zijn:

- o Deelfietsen op P&R-parkings
- o Deelfietsen in de stedelijke parkings
- o Deelfietsen bij sociale woningprojecten
- o Enz.

We geloven dus zeker dat de bestaande studie van het Vlaams Gewest ons kan helpen om alternatieven op te zetten voor een grootschalig en allesomvattend deelfietsensysteem.