

EINDVERSLAG

MARKTVERKENNING DEELFIETSSYSTEMEN

1 INLEIDING

De gemeente Roosdaal verwierf eind 2020 samen met vijf andere Pajotse gemeenten (Lennik, Gooik, Pepingen, Herne en Galmaarden) en enkele belangrijke regionale actoren (Pajottenland+, Klimaatpunt en Mobipunt) financiële steun van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) voor het project 'Pajotse Toerismepunten'. De doelstelling van dit project is vanuit de grotendeels parallel ontwikkelde Pajotse mobipunten de toeristische troeven van het Pajottenland te versterken door (e-)deelfietsen en toeristische infoborden te voorzien op de locaties.

Het onderliggende mobipunt vormt een breed bereikbaar startpunt, met o.a. openbaar vervoer en parking voor auto's en fietsen. Het toeristisch infobord moet een aantrekkelijke en eenvoudige startwijzer vormen naar nabije toeristische routes en bezienswaardigheden, terwijl de (e-)deelfietsen toeristen moeten helpen om de mooie streek comfortabel en ontspannen te kunnen ontdekken. Bovendien krijgen ook de inwoners van de 6 gemeenten toegang tot dit vervoersalternatief. De elektrische fiets biedt een uitgebreide actieradius en vormt zo een valabel alternatief voor een belangrijk aandeel van de verplaatsingen, bijv. voor inwoners die geen auto bezitten of geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Ten slotte kunnen bezoekers die met het openbaar vervoer naar het Pajottenland komen de (e-)deelfiets gebruiken voor de last mile. Het aanbieden van (e-)deelfietsen op de mobipunten versterkt bijgevolg ook de mobiliteits-knooppuntfunctie van deze locaties.

In het kader van de ontwikkeling van de 6 Pajotse Toerismepunten werd Scelta Mobility aangesteld als procesbegeleider voor de uitrol van het concept. Scelta Mobility voerde in functie van de realisatie van het fietsdeelsysteem en met het oog op de identificatie van potentiële aanbieders en samenwerkingsvormen een marktverkenning uit.

2 MARKTVERKENNING

In eerste instantie werd de huidige markt in kaart gebracht op basis van een aantal criteria die relevant zijn voor de uitrol van een deelfietssysteem in het Pajottenland:

- het actiegebied van de aanbieder
Op basis van het bestaande actiegebied van een aanbieder kan de graad van lokale verankering van dat systeem of de focus van de aanbieder (bv. enkel grootstedelijke contexten) worden afgeleid.
- het type systeem dat de aanbieder op heden gebruikt
De 6 gemeenten in het Pajottenland opteren voor een back-to-manysysteem. Back-to-onesystemen (omwille van de gewenste flexibiliteit) en free floating systemen (omwille van de grote schaal) zijn in het Pajottenland niet opportuun.
- de aanbieder biedt elektrische deelfietsen aan
Onder de Pajotse Toerismepunten zullen 4 elektrische deelfietsen per gemeente worden ondergebracht.
- de instapdrempel om gebruik te kunnen maken van het deelsysteem
Rekening houdend met de doelgroepen van het deelsysteem moet de instapdrempel zo laag mogelijk gehouden worden (bijv. gratis online registratie).
- de manier waarop de deelfietsen ontgrendeld kunnen worden
Een systeem waarbij aanmelding vooraf en ontgrendeling met een gebruikerskaart noodzakelijk is, wordt voor de Pajotse Toerismepunten afgeraden.
- het tarifieringsprincipe van de aanbieder laat langdurig gebruik toe
Langdurig gebruik mag door de prijszetting niet worden ontmoedigd, met het oog op het fietstoerisme in het Pajottenland, dat een belangrijke doelgroep vormt voor het te creëren deelsysteem in de 6 Pajotse gemeenten.

Onderstaande tabel vat de marktverkenning samen:

	Actiegebied	Type systeem	E-bike	Instap	Toegang tot fiets	Langdurig gebruik
Blue-bike	België	Back-to-one	Enkele	Lidgeld	Gebruikerskaart	€ 3,15 / dag
Cargaroo (bakf.)	Leuven, Mechelen, NL	Back-to-one	Ja	Vrij*	App	€ 4,20 / u
Urbee	Leuven + NL	Back-to-one	Ja	Vrij*	App	€ 15 / dag
Villo	Brussel	Back-to-many	Nee	Waarborg	App of zuil	€ 1,65 / dag (40 min.)
Velo	Antwerpen	Back-to-many	Nee	Vrij*	Zuil	€ 5 / dag (30 min.)
Donkey Republic	Europa	Back-to-many	Enkele	Vrij*	App	Divers
Mobit	Vlaanderen	Back-to-many	Enkele	Waarborg	App (QR)	Divers
SMOVE.City	Kortrijk + Tsjechië	Back-to-many	Ja	Vrij*	App (QR)	0,35 € / minuut
Dott	Gloobaal (steden)	Back-to-many	Ja	Vrij*	App (QR)	€ 1 + 0,23 / minuut
Cloudbike	Antwerpen	Free floating	Nee	Waarborg	App (QR)	€ 13 / dag
Billy	Brussel	Free floating	Ja	Waarborg	App	€ 25 / dag
Tier	Gloobaal (steden)	Free floating	Ja	Vrij*	App (QR)	€ 1 + 0,23 / minuut
Lime	Gloobaal (steden)	Free floating	Ja	Vrij*	App (QR)	+ \$ 1 / u

*Vrije registratie betekent dat er geen waarborg moeten worden opgeladen voor het eerste gebruik. Een registratie (incl. opgeven van rekeningnummer) is meestal verplicht.

Op basis van de marktverkenning werden de aanbieders Blue-Bike, Villo!, Donkey Republic, MOBIT, Cloudbike en SMOVE.City weerhouden voor verdere analyse. De systemen van de overige aanbieders liggen qua typologie of opzet te ver van het systeem dat in het Pajottenland voor ogen wordt gehouden. De overgebleven aanbieders werden gecontacteerd voor een verkennend gesprek over de samenwerkingsmogelijkheden en interesse in een deelfietssysteem in het Pajottenland.

Naast een samenwerking met een bestaande aanbieder van deelfietssystemen kan ook een lokaal, eigen systeem worden ontwikkeld waarbij de fietsen lokaal worden aangekocht, beheerd en onderhouden. Zo hebben fietshandelaars aan de Zeeuwse kust in Nederland een eigen systeem ontwikkeld¹ dat qua schaal vergelijkbaar is met het beoogde systeem in het Pajottenland. Ook met de bezieler van dat project werd contact opgenomen om de kennis en ervaringen te kunnen meenemen naar het Pajottenland.



Een back-to-manysysteem is voor Blue-bike technisch haalbaar, ondanks het bestaande back-to-onenetwerk. Fietsen worden daarbij niet verkocht aan de gemeenten in kwestie. De inzet van E-bikes is pas mogelijk vanaf 2023 ten vroegste. Gebruikers van het systeem moeten online inschrijven met een abonnementsformule. De gemeenten kunnen kiezen tussen 3 prijzen voor de eindgebruiker (afhankelijk van de financiële tussenkomst).

De gemeenten worden voor een groot deel ontzorgd. Blue-bike werkt samen met verschillende onderhoudspartners (maatwerkbedrijven). Onderhoud bij een lokale fietshandelaar is eveneens mogelijk, maar dan aan dezelfde vergoeding. Blue-bike monitort bovendien zelf de vloot en koppelt op regelmatige basis terug met de gemeenten.



MOBIT heeft zich toegelegd op de ontwikkeling van fietssloten voor deelsystemen. MOBIT ging een samenwerking aan met Blue-bike waarbij MOBIT zelf op de Belgische markt geen fietsen meer kan aanbieden zonder toestemming van Blue-bike, dat zelf geïnteresseerd was in dit deelsysteem. Daarom was een samenwerking met MOBIT (zonder Blue-bike) in dit geval niet haalbaar.



Een uitbreiding van het bestaande back-to-manysysteem in Brussel was niet aan de orde omwille van de te overbruggen afstand.

De opzet van een nieuw distinct systeem met Villo!-fietsen of het Villo!-platform was niet mogelijk omwille van de te kleine vloot (min. 100 fietsen zijn daarvoor nodig).

! Op 9 juni 2022 werd Cloudbike door de ondernemingsrechtbank van Antwerpen failliet verklaard.



Cloudbike bood eigen fietsen aan in o.a. Antwerpen en Boom. De fietsen werden dus niet verkocht aan de gemeenten. Een back-to-manysysteem met elektrische fietsen was voor Cloudbike ontwikkelbaar binnen een bestaand kader met vaste prijsstructuren. Het onderhoud van de fietsen werd lokaal georganiseerd door Cloudbike. De kostprijs voor de gemeenten lag wel aanzienlijk (1,5 tot 2x) hoger dan dat van de andere aanbieders.



Donkey Republic heeft al ervaringen met back-to-manysystemen in niet-stedelijke contexten. De gemeenten zijn flexibel in het bepalen van de (gedifferentieerde) prijszetting. Verschillende samenwerkingsvormen zijn mogelijk, gaande van de aankoop van de e-bikes tot een lease-formule voor het hele pakket (inclusief software, onderhoud & service). Opmerkingen of

¹ <https://www.zeeuwsfietsverhuur.nl/nieuws/>

vragen die via het platform binnen komen, worden in alle samenwerkingsvormen door Donkey Republic zelf behandeld.

Wanneer fietsen geleased worden, neemt Donkey Republic de herstel- en onderhoudsdiensten op zich. Ze doen dit meestal in samenwerking met een lokale vzw. Aangezien Donkey Republic op heden geen fietsen aanbiedt die plug-in kunnen opladen, dient ook de opvolging van het batterij-verwisselsysteem in dat geval door de onderhoudspartner te gebeuren. De batterij dient om de ca. 8 ritten vervangen te worden.

Bij de aankoop van de fietsen via Donkey Republic kunnen de gemeenten zelf het onderhoud en de dagdagelijkse opvolging organiseren. In dit geval is het gebruikelijk om dit uit te besteden aan een derde partner, zoals een fietsenmaker of een lokale vzw. Ook een servicecontract met Donkey Republic (voor het aanvullend onderhoud/herstel/batterijwissels/herverdeling) is volgens de aanbieder mogelijk. Net zoals bij leasing gaat ze hiervoor op zoek naar een lokale partner. De prijs voor deze extra service is sterk afhankelijk van de onderhandelingen met de derde partner, maar gelet op de beperkte vloot van 24 fietsen heeft Donkey Republic aangegeven dat ze de haalbaarheid van zo'n contract in dit geval nog niet kunnen inschatten. Bovendien zijn servicecontracten in combinatie met de aankoop van deelfietsen vrij atypisch voor deze markt.



SMOVE.City biedt in Kortrijk een back-to-manysysteem aan dat dicht aanleunt bij een free floating systeem door het grote aantal drop-offpunten. SMOVE.City biedt een totaalpakket aan met een eigen applicatie, onderhoud, beheer en opvolging, maar verwacht dat de betrokken gemeenten wel inspanningen leveren (of op zijn minst ondersteunen) op vlak van marketing en communicatie.

SMOVE.City beoordeelt de haalbaarheid van nieuwe projecten steeds volgens een potentieelonderzoek op basis van verschillende indicatoren. Het beschikbare budget voor de uitrol van het systeem is bepalend voor de mogelijkheden tot realisatie. In de huidige samenwerkingsvormen wordt het niet voorzien, maar de aanbieder staat wel open voor een eigendomsoverdracht van de fietsen op het einde van de leaseperiode. Een model waarbij de fietsen meteen worden verkocht aan de gemeenten, bestaat op heden niet bij SMOVE.City.



Het back-to-manysysteem in Zeeland ontstond bottom-up. Fietsmakers die fietsen voor toeristische doeleinden verhuurden, hebben het project samen op poten gezet binnen een coöperatie, met steun van de gemeenten en een Duitse partner voor de software. Die structuur biedt een grote flexibiliteit i.f.v. communicatie, tarifiering, locaties, aanbod, etc. door de lokale verankering. De betrokken gemeenten faciliteren en financieren een deel van het systeem. Zij monitoren het systeem ook van dichtbij, maar de grootste workload zit bij de initiatiefnemers (de coöperatie).

Op basis van de verkennende gesprekken konden **MOBIT**, **Cloudbike** en **Villo!** geschrapt worden als potentiële partners. Indien de fietsen geleased worden, kunnen verschillende aanbieders een aanbod creëren. Als de deelfietsen aangekocht worden, zijn 2 opties mogelijk:

1. Een eerste optie is om de fietsen aan te kopen bij **Donkey Republic** die aanvullend ook de bijhorende software en slimme sloten kan aanbieden.
2. De tweede optie is om de fietsen bij een **lokale handelaar** aan te kopen, maar in dat geval is een extra (derde) partner nodig voor de ontwikkeling van een platform en het aanleveren van de sloten.

In beide scenario's is nog geen partner voor herstel- en onderhoudsdiensten en dagdagelijkse opvolging² toegewezen. Bij optie 1 is een servicecontract met Donkey Republic mogelijk. In dat geval gaat Donkey Republic op zoek naar een lokale partner die instaat voor onderhoud en service. Uit de gesprekken met Donkey Republic is echter onvoldoende transparantie gebleken om de wenselijkheid en haalbaarheid van die dubbele samenwerkingsvorm (aankoop fietsen + opvolging) te beoordelen. Bij optie 2 is het wenselijk om de herstel- en onderhoudsdiensten uit te besteden aan de lokale fietshandelaar waar de fietsen werden aangekocht.

De 6 betrokken gemeenten hebben verder de onmogelijkheid uitgedrukt om zelf in te staan voor de dagdagelijkse opvolging van het systeem. Ze hebben geen reserves op vlak van personeel en middelen om daarvoor in te staan. Het deelsysteem is voor hen dus enkel haalbaar als ze ook op dat vlak ontzorgd

² Dagdagelijkse opvolging gaat o.m. over het bewaken of de fietsen rijklaar zijn, de opvolging van de financiële en logistieke stromen, etc.

worden. Een systeemstructuur waarbij de gemeenten ontzorgd worden in dagdagelijkse opvolging en niet zelf instaan voor het organiseren van het onderhoud van de fietsen bestaat op heden enkel binnen lease-formules of bij bottom-up projecten³.

3 ERVARINGEN VAN VERGELIJKBARE SYSTEMEN

In aanloop naar verschillende stuurgroepen voor de ontwikkeling van de Pajotse Toerismepunten werden ook ervaringen uitgewisseld met systemen op een vergelijkbare schaal in Vlaanderen.

Back-to-many deelfietsstelsel in De Panne, Veurne & Koksijde - MOBIT

Het project⁴ – ondersteund en begeleid door de intercommunale WVI – werd mogelijk gemaakt dankzij een Europese subsidie (project Transmobil). De fietsen werden aangekocht bij lokale fietshandelaars, die ook instaan voor het onderhoud & herverdelen van de deelfietsen. Het platform en de sloten worden aangeboden en beheerd door MOBIT.

Het WVI staat in voor de dagdagelijkse opvolging, maar geeft aan dat er meer tijd & middelen nodig zijn om die opvolging goed te kunnen uitvoeren. De workload die het beheer van het systeem met zich meebrengt, werd initieel onderschat. MOBIT behandelt immers enkel de meldingen die via het gebruikersplatform binnenkomen. Alle overige service wordt verzorgd door WVI of door de gemeenten. In de toekomst wordt gekeken hoe die workload verlicht of uitbesteed kan worden.

Back-to-many deelfietsstelsel in Kortrijk & Kuurne – Donkey Republic

De fietsen⁵ zijn er gekomen via een Europese subsidie in de vorm van een leasing-formule. Donkey Republic nam daardoor ook de herstel- en onderhoudsdiensten op zich via een aangeschreven vzw uit de sociale economie. Ondanks het einde van de subsidieperiode, werd gekozen om het project verder te zetten. De leasingformule zal daarbij behouden blijven omdat de dagdagelijkse opvolging van het systeem een te grote workload zou betekenen voor de (kleinere) gemeenten.

Op basis van bovengenoemde ervaringen van vergelijkbare systemen in Vlaanderen op het vlak van dagdagelijkse opvolging lijkt een leasingstructuur beter geschikt voor de Pajotse Toerismepunten.

Maar ook in het algemeen heeft een leasingstructuur enkele belangrijke voordelen t.o.v. de formule waarbij de fietsen aangekocht worden. De kosten worden immers meer gespreid in de tijd en de flexibiliteit van het deelsysteem is groter. Verder kan men bij leasingformules bovendien meer engagement van de aanbieder verwachten. De aanbieder is er in dat geval meer bij gebaat dat de deelfietsen vaak worden gebruikt en kan zijn opgedane ervaringen uit binnen- en buitenland gebruiken om het systeem te optimaliseren. Doorgaans worden voor leasing meerjarencontracten aangeboden, die verlengd kunnen worden als het systeem en de samenwerkingsvorm succesvol blijken. Bij zo'n verlenging is het bovendien mogelijk om flexibel te leasen. Het bijleasen van beperkte aantallen betekent een minder groot financieel risico dan de aankoop van die extra fietsen. Het leasen van fietsen laat ten slotte toe om het type fiets sneller te wijzigen dan bij de aankoop van de deelfietsen. In de bijzonder snel evoluerende markt van elektrische fietsen is dit ontegensprekelijk een voordeel.

4 PLAATSINGSTERMIJNEN

Tijdens het marktverkenkend onderzoek werd ook gepolst naar de plaatsingstermijnen van de verschillende aanbieders. De termijn waarop een aanbieder een deelsysteem operationeel kan krijgen in het Pajottenland is relevant met het oog op de LEADER-subsidie waar dit systeem gebruik van wenst te maken.

Voor het plaatsen van nieuwe fietsen rekent men bij **Donkey Republic** op heden ca. 6 à 8 maanden tijd vooraleer het systeem operationeel is. Als de fietsen nieuw geassembleerd moeten worden, kan die

³ Met bottom-up projecten wordt verwezen naar systemen waarbij het initiatief bij een lokale handelaar ligt. De gemeente faciliteert in dat geval het deelsysteem door het mee te promoten en te evalueren, maar is niet betrokken in het dagdagelijks beheer (herstelling, onderhoud, service, ...). De coöperatie Zeeuws Fietsverhuur is een voorbeeld van zo'n bottom-up project.

⁴ <https://www.wvi.be/burger/nieuws/mobiliteit/deelfiets-maakt-entree-de-panne-koksijde-en-veurne>

⁵ <https://www.leiedal.be/donkey-republic>

plaatsingstermijn oplopen tot 1,5 jaar. Bij **SMOVE.City** zijn de plaatsingstermijnen voor gloednieuwe e-bikes lager: nieuwe leveringen worden er geschat op 2 à 4 maanden. De plaatsingstermijn hangt o.a. af van het model.

Ook verschillende artikels⁶ die betrekking hebben op elektrische (lease)fietsen spreken van vertragingen. Terwijl er in 2021 nog tot 2 jaar vertraging kon zitten op een nieuwe e-bike zijn die termijnen anno 2022 enigszins beperkter. Desondanks kunnen de tekorten op vlak van fietsonderdelen niet snel worden weggewerkt. Ook **Bike&Co, dat gespecialiseerd is in de verkoop, verhuur, onderhoud en herstel van elektrische bedrijfsfietsen**, ondervindt al enkele opeenvolgende jaren een verstoring van de supply chain logistiek. Onder meer door grondstofschaarste en verstoord haventransport kampt de sector met veel vertragingen. Aangekochte fietsen kunnen tot 8 à 9 maanden vertraging oplopen door een tekort aan fietsonderdelen.

De leveringstermijnen voor elektrische fietsen zijn volgens de aanbieders en verschillende artikels sterk verlengd omwille van de opeenvolgende crisissen (COVID-19, conflict Rusland-Oekraïne & energiecrisis). Vooral de coronapandemie heeft de leveringen significant verlengd. Echter, tijdens de coronajaren steeg de vraag naar fietsen en bijbehorende onderdelen enorm. Daardoor stegen de prijzen van grondstoffen, productiecapaciteit en transport. Door de onzekerheden rond de wisselkoersen, diplomatieke spanningen en een eventuele late heropleving van het coronavirus kozen veel aanbieders om maximaal stock aan te kopen. Daardoor krijgen de producenten het zowel in capaciteit als qua grondstoffen nog steeds moeilijk om aan de groeiende vraag te voldoen.

5 CONCLUSIE

De marktverkenning leidt tot de conclusie dat een leasing-formule de best mogelijke structuur is binnen het kader van de Pajotse Toerismepunten. Deze formule biedt de meeste zuurstof aan de betrokken gemeenten en laat bovendien toe om een breder segment van de markt te bereiken met het oog op de aanbestedingsprocedure.

Als de gemeenten kiezen voor de aankoop van de fietsen is meer tijd nodig voor de uitwerking van dit deelsysteem. In dat geval is een pakketformule (incl. fietsen, software, opvolging, onderhoud, service, ...) immers niet langer mogelijk en zijn extra partners of niet eerder toegepaste samenwerkingsvormen noodzakelijk. Op basis van de verschillende gesprekken gedurende de marktverkenning wordt zo'n structuur eerder afgeraden door het risico op een te grote workload voor de gemeentediensten. Een leasing-formule wordt daarom absoluut aanbevolen.

Wat betreft de plaatsingstermijnen moet rekening worden gehouden met een periode van 4 à 8 maanden (afhankelijk van de aanbieder) tussen de gunning van de opdracht en de eerste rit van het deelfietsensysteem. Deze ruime realisatiegraad is vooral te wijten aan de vele vertragingen voor de levering van fietsonderdelen die de sector ondervindt sinds tijdens de COVID-19-crisis. Hoewel de buitensporige vertragingen (tot 2 jaar in 2021) deels werden weggewerkt, is de impact van die crisis nog steeds voelbaar in de markt.

⁶ <https://www.anwb.nl/fiets/nieuws/2021/december/nieuwe-elektrische-fiets-kopen-in-2022>
<https://www.hln.be/binnenland/vertraging-op-leveringen-van-fietsen-door-corona-wachttijden-kunnen-oplopen-tot-twee-jaar~a4c8e49e/>
<https://nieuwsfiets.nu/2022/06/09/the-dutch-bike-company-kan-besv-gaan-uitleveren/>
<https://www.velozine.nl/nieuws/prijsstijgingen-en-leverproblemen-hoe-gaan-fabrikanten-hiermee-om/>