

Ontmoeting met dhr. Haverman (bedenker en oprichter van de OV-fiets in Nederland) (juni 2023)

1 Het gebruik van de OV-fiets

Gebruik in het algemeen

In Nederland heeft bijna iedereen een eigen fiets en toch heeft de OV-fiets veel succes en is hij bijna overal in het land beschikbaar. Hoe is dat te verklaren?

Het is logisch dat de OV-fiets succesvol is in een land waar veel gefietst wordt. Met je eigen fiets, fiets je in een cirkel rondom je huis : die cirkel gaat tot ca. 5-7 km rondom je huis als je een niet-elektrische fiets hebt en tot 20 km rondom je huis als je een elektrische fiets hebt.

Buiten die cirkel heb je geen toegang tot je eigen fiets en mensen komen nu eenmaal vaak buiten die cirkel. Wat de OV-fiets doet, is cirkels bijmaken aan de treinstations, zo dat er, wanneer mensen uit de trein stappen, opnieuw een cirkel is waarbinnen ze kunnen fietsen.

De OV-fiets wordt meestal gebruikt als onderdeel van een ketenverplaatsing voor het afleggen van de last mile tot aan hun eindbestemming : je bent ergens anders gekomen met een ander vervoermiddel dan je eigen fiets (bv. de trein) en bij het uitstappen van dat ander vervoermiddel stap je op de OV-fiets om naar je eindbestemming te fietsen.

Ter vergelijking: Een deelauto vormt in tegenstelling tot een deelfiets vaak geen onderdeel van een ketenverplaatsing (multimodale verplaatsing). De deelbakfiets kan ondergebracht worden in dezelfde categorie als de deelauto. Deelauto's kunnen er wel voor zorgen dat het autobezit vermindert.

Gebruik in de omgeving van bedrijventerreinen

Aan grote en kleine treinstations zijn OV-fietsen beschikbaar. Quid aan bedrijventerreinen die vaak niet bediend worden door het openbaar vervoer?

Het gaat er niet om of er OV-fietsen beschikbaar zijn op het bedrijventerrein, maar wel of het bedrijventerrein kan worden bereikt vanaf een naburig treinstation en of aan dat treinstation OV-fietsen beschikbaar zijn. Als er een treinstation is in de buurt van het bedrijventerrein, is het antwoord op de vraag “JA”. In het tegenovergestelde geval, is het antwoord “NEE”.

Gebruik door pendelaars

Wordt de OV-fiets vaak gebruikt door pendelaars voor hun woon-werkverplaatsingen?

Pendelaars maken gebruik van de OV-fiets in het kader van hun woon-werkverkeer als hun werkgever de OV-fietsritten betaalt (in de praktijk zijn vnl. de grote bedrijven en overheden die dat doen). Er zijn heel weinig pendelaars die de OV-fiets gebruiken i.k.v. hun woon-werkverkeer als ze de OV-fietsritten uit eigen zak moeten betalen. Dat komt omdat de prijsstelling van de OV-fiets niet geschikt (lees: te duur) is voor pendelaars. Als je een OV-fiets huurt voor 1 dag, dan kost je dat 4 euro. Maar als je de OV-fiets verschillende opeenvolgende werkdagen gebruikt, dan loopt het prijskaartje hoog op.

Bestaan er OV-fietsformules specifiek voor bedrijven?

Tal van werknemers in Nederland beschikken over de NS-business card waarmee ze op kosten van de werkgever gratis met de trein kunnen reizen. Vaak zit de OV-fiets (maar bv. ook een deelauto) in de NS-business-card : de werkgever kan kiezen of hij de OV-fiets vergoedt of niet (het zijn vaak grote bedrijven die de OV-fiets vergoeden); de werkgever kan ook kiezen of de NS-business-card behalve voor woon-werkverplaatsingen, ook voor dienstverplaatsingen mag worden gebruikt. Er zijn ook MaaS-partijen die de NS-business card aanbieden in hun app's.

De OV-fiets wordt een deel van de dag niet gebruikt

Zijn er experimenten om het gebruik van de OV-fiets te intensifiëren?

Het is jammer dat de OV-fietsen een deel van de dag stilstaan, maar dat is niet zo'n groot probleem want de ruimtekosten van die fietsen (de ruimte die de OV-fietsen innemen (nabij stations) en de stalling voor die fietsen) zijn 10 tot 20 keer duurder dan de fietsen zelf. Dat de OV-fietsen overdag niet gebruikt worden en zich bevinden aan een bedrijf waar de druk op de openbare ruimte klein is, is niet zo'n probleem. Het kan zelfs zijn dat de OV-fiets overdag toch eventjes gebruikt wordt om te gaan lunchen of om naar een ander bedrijf op een bedrijventerrein te gaan.

Als de OV-fiets evolueert naar een meer geavanceerd systeem (zoals bv. dat van Donckey Republic), dan kan je dit issue (nl. het feit dat de OV-fiets overdag niet gebruikt wordt) meteen aanpakken, bv. door ervoor te zorgen dat mensen uitloggen

als ze op het werk zijn aangekomen zoals bij een freefloating deelfiets, waarna anderen die fiets kunnen gebruiken.

Omdat ruimte bij stations schaars en dus duur is, is het belangrijk om goed op te letten hoe lang een fiets stilstaat tussen twee ritjes. De tijd dat een deelfiets stilstaat is minder groot dan de tijd die een eigen fiets stilstaat. Openbare ruimte beschikbaar stellen voor deelfietsen brengt de maatschappij meer op dan openbare ruimte beschikbaar stellen voor eigen fietsen. Met name fietsen aan de bestemmingszijde die mensen neer zetten voor de last mile naar hun kantoor worden vaak maar weinig gebruikt en staan lang stil tussen ritjes. (cf. supra: de 2^{de} oude eigen fietsen die aan het station van aankomst gestald worden en daar gedurende verschillende dagen per week ongebruikt stilstaan).

2 Het groeipotentieel van de OV-fiets

Het OV-fietsgebruik kan vergroot worden aan grote buslijnen en autoparkeerplaatsen

Hoe/Waar kan het OV-fietsgebruik vergroot worden?

Door aan grote buslijnen (die grote vervoersstromen bedienen) en aan (grote) autoparkeerplaatsen cirkels bij te maken waarbinnen mensen kunnen fietsen.

Dat laatste blijkt in de praktijk niet zo evident te zijn. Eens een automobilist met zijn wagen tot aan een autoparking is gereden, is het blijkbaar heel moeilijk om hem uit zijn wagen te krijgen om over te stappen op de deelfiets voor het afleggen van de last mile. Het kan zijn dat die automobilist de dag erna zijn wagen thuis laat en opteert voor een ander vervoermiddel (bv. de fiets), maar de dag dat hij zijn wagen gebruikt is het moeilijk om hem tot overstappen op een ander vervoermiddel te verleiden.

Er is een markt voor elektrische Ov-fietsen

Hoe verklaart u dat de experimenten met elektrische OV-fietsen stopgezet werden?

Nederland is een vlak land. Heel veel Nederlanders gebruiken de OV-fiets om korte ritten (2 à 3 km) af te leggen. Op zich is daar geen elektromotor voor nodig. Onder de huidige OV-fietsgebruikers is er bijna niemand die een probleem heeft met het feit dat de OV-fiets niet elektrisch is. Desondanks wordt er vandaag de dag opnieuw geëxperimenteerd met elektrische OV-fietsen. De stopgezette experimenten dateren uit een vroeger tijdperk.

Als je kijkt naar het aantal elektrische fietsen die in Nederland circuleren en rekening houdt met het feit dat mensen van comfort houden, is er ongetwijfeld een markt voor

elektrische deelfietsen. Maar de business case voor elektrische deelfietsen is heel anders dan die voor niet-elektrische deelfietsen. De exploitatie van elektrische deelfietsen (en bijgevolg ook de prijs voor de gebruiker) is veel duurder (door het opladen en/of verwisselen van accu), maar als dit ervoor kan zorgen dat de cirkels waarbinnen mensen fietsen groter worden (bv. 5 à 7 km i.p.v. 2 à 3 km), dan is dat positief. Als mensen in Nederland een deelfiets willen gebruiken voor het afleggen van langere ritten, dan hebben zij een oplossing want er zijn deelmobiliteitsaanbieders (bv. Tier) die al elektrische deelfietsen aanbieden.

3 Factoren die het OV-fietsgebruik beïnvloeden

Dure prijs bij frequent gebruik en fietsparkingproblematiek

De OV-fiets aantrekkelijker maken voor pendelaars zou de Nederlandse overheid heel wat kosten kunnen besparen. Hoezo?

Doordat fietsen zo populair is in Nederland, worden er grote fietsenstallingen bijgebouwd op de duurste gronden van Nederland, vaak ondergronds, wat peperduur is.

Doordat de OV-fiets te duur is voor veelvuldig gebruik door pendelaars, stallen tal van pendelaars in Nederland een oude tweede fiets aan hun station van aankomst voor het afleggen van de last mile tot aan hun eindbestemming (hun werkplaats). Voor de pendelaars zijn die oude tweede fietsen een interessante oplossing, maar voor de maatschappij helemaal niet. Die oude tweede fietsen staan heel lang stil en het is nu eenmaal zo dat een stilstaande fiets een maatschappelijke kostenpost is, terwijl een bewegende fiets (zoals de OV-fiets) een maatschappelijk rendement is.

Indien de OV-fiets attractiever zou gemaakt worden voor pendelaars, dan zou de Nederlandse overheid minder snel fietsenstallingen moeten bijbouwen en zou ze aldus heel wat kosten kunnen uitsparen.

Sinds corona is telewerk een structureel gegeven geworden. Is de OV-fiets ook niet aantrekkelijk voor wie afwisselend kantoor- en telewerk toepast?

Ook al gaan pendelaars maar 2 à 3 dagen per week (i.p.v. 4 à 5 dagen per week) naar kantoor, hun tweede oude fiets blijft aan hun station van aankomst staan. Doordat die nog minder gebruikt wordt en dus nog meer stilstaat dan voorheen, wordt de maatschappelijke kost ervan nog groter.

Door telewerk verlaagt de kost van de OV-fiets voor de pendelaar (2 à 3x per week 4€ betalen is goedkoper dan 4 à 5x per week 4€ betalen), wat misschien meer

pendelaars naar de OV-fiets zal lokken, maar het meest relevante is ervoor te zorgen dat er geen tweede oude fietsen meer gestald worden aan de stations zodat er minder snel fietsenstallingen moeten worden bijgebouwd.

Bieden fietskluizen geen oplossing voor het fietsstallingsprobleem (aan kleinere stations) in Nederland?

Fietskluizen bestaan in Nederland al heel lang : je hebt er toegang toe met een ijzeren sleuteltje en kunt er een jaarabonnement op nemen. Fietskluizen zijn maatschappelijk heel duur (vanwege de hoge ruimtekost); op een heel jaar tijd worden ze weinig geopend en gesloten.

De OV-fietskluizen (aan kleinere stations waar geen mensen werken om de OV-fietsen te bewaken) waren toegankelijk met een chipkaart voor 1 dag. Door de gebruiksduur in te korten (1 dag i.p.v. 1 jaar) gaat het rendement van de fietskluizen enorm omhoog. Momenteel is de NS de OV-fietskluizen met chipkaart aan het verwijderen omdat er een nieuw systeem in de plaats komt.

Misgrijpen en het moeten terugbrengen van de OV-fiets

Zijn er naast de (dure) prijs bij frequent gebruik nog andere hinderpalen die het gebruik van de OV-fiets afremmen?

Ja, misgrijpen en het feit dat de OV-fiets moet teruggebracht worden naar hetzelfde station.

Ook al staan er in Nederland gigantisch veel OV-fietsen aan de stations, toch zijn er nog mensen die een OV-fiets mislopen op het moment dat ze die nodig hebben (misgrijpen).

De gebruiker van de OV-fiets is verplicht om die fiets terug te brengen naar hetzelfde station. Zoniet, moet hij/zij een boete van 10 euro betalen. 's Morgens de OV-fiets gebruiken wanneer het droog weer is en 's namiddags de bus (i.p.v. de OV-fiets) als het regent, is dus niet mogelijk (tenzij je er een boete van 10 euro voor over hebt).

Op dit moment wordt er geëxperimenteerd met "one way"- OV-fietsen die je niet moet terugbrengen naar het station waar je ze ontleend hebt. Maar de experimenten staan nog in hun kinderschoenen.

Freefloating deelfietsen moet je niet terugbrengen naar waar je ze ontleend hebt. Bieden die geen oplossing voor de laatstgenoemde hinderpaal voor het gebruik van de OV-fiets?

Freefloating deelfietsen zijn technisch geavanceerd (je opent ze met een app) en bieden een flexibiliteit die de OV-fiets niet biedt (nl. je moet ze niet terugbrengen naar

de plaats waar je ze ontleend hebt). Ze kunnen ervoor zorgen dat het deelfietsgebruik toeneemt en bezitten een groot groeipotentieel. De problemen waartoe ze leiden, nl. een verrommeling op straat, kan je binnen de perken houden door via software goed af te regelen waar de freefloating deelfietsen wel of niet achtergelaten mogen worden.

De wet van de remmende voorsprong : laagdrempelig en eenvoudig gebruik, een voordeel dat kan omslaan in een nadeel

Gebruik maken van verschillende deelfietsystemen, impliceert in België dat je verschillende apps/abonnementen moet hebben. Hoe is de situatie in Nederland?

Het OV-fietsabonnement is geïntegreerd in de OV-chipkaart van de NS die bijna iedere Nederlander heeft; het is dus laagdrempelig en eenvoudig in gebruik. Als je gebruik wilt maken van een deelfiets van een andere deelfietsaanbieder, heb je een ander abonnement of een app nodig.

Ook al zijn er in Nederland weinig deelfietsaanbieders, heel weinig Nederlanders hebben al de apps. Deelscooteraanbieders en -apps, zijn groter in aantal : Nederlanders raken de draad kwijt met al die apps.

Wat nu een voordeel¹ is, kan omslaan in een nadeel want de OV-chipkaart van de NS wordt binnenkort uitgefaseerd (hier speelt de wet van de remmende voorsprong). In Nederland kan je nu al met een bankkaart je treinreis betalen. In dat geval is er geen reden meer om een OV-chipkaart bij te hebben en kan je ook geen OV-fiets meer pakken.

Hoe verhoudt de OV-fiets zich tot MaaS-apps?

De OV-fiets zit soms in MaaS-apps (zoals de NS businesscard). Niemand vindt het erg als de OV-fiets er niet in zit omdat zo goed als elke Nederlander beschikt over een OV-chipkaart van de NS. MaaS is in Nederland tot nu toe nog geen doorslaggevend succes. Het idee van MaaS (nl. met 1 app verschillende modi kunnen gebruiken) is mooi, maar in de praktijk werkt het (nog) niet. Een van de mogelijke verklaringen daarvoor is dat noch de consument, noch de deelmobiliteitsaanbieder de kosten van de MaaS-partij wilt betalen.

¹ Nl. laagdrempelig/eenvoudig gebruik van het OV-fietsabonnement omdat het geïntegreerd is in de OV-chipkaart van de NS

Digitale ongeletterdheid : risico op ongelijke toegang tot de OV-fiets?

Vreest u niet dat mensen die niet goed overweg kunnen met IT-instrumenten uit de boot zullen vallen als de OV-fiets enkel nog toegankelijk is via app/smartphone?

Tegenwoordig kunnen steeds meer mensen overweg met IT-instrumenten. Heel veel Nederlanders hebben een smartphone, ook in de wijken waar vervoersarmoede heerst.

Er wordt vaak gezegd dat oudere mensen slecht te been zijn en niet overweg kunnen met IT-instrumenten, maar je mag mensen die slecht te been zijn en mensen die niet overweg kunnen met IT-instrumenten niet op 1 hoop gooien. Het zijn twee verschillende doelgroepen. Er zijn immers heel wat ouderen die niet goed te been zijn, maar wel goed overweg kunnen met IT-instrumenten en omgekeerd.

4 Bijdrage van deelmobiliteit tot een duurzame modal shift

In het algemeen

Beschouwt u deelmobiliteit als een facilitator van een duurzame modal shift?

Ja. Om mensen uit de auto te krijgen, heb je een mix van mobiliteitsoplossingen nodig waar deelmobiliteit deel van uitmaakt.

Maar deelmobiliteit an sich zal niet volstaan om mensen uit hun auto te krijgen.

Het is belangrijk om van alles wat te hebben (een mix van oplossingen), ook voor mensen in vervoerarmoede en slecht te been.

Deelfietsen versus openbaar vervoer

Zijn deelfietsen een concurrent of facilitator van het openbaar vervoer? Is er een verschil tussen treinen en trams/bussen?

Deelfietsen en openbaar vervoer versterken elkaar.

Voor de trein zijn het niet de deelfietsen die concurrenten zijn (want de afstanden die met de trein worden afgelegd zijn te groot om met de fiets af te leggen).

Voor de trams/bussen, moet je twee groepen van mensen bekijken.

Eenzijds mensen die zich met de wagen verplaatsen : die mensen leggen hun hele rit af met de wagen en gebruiken noch deelfietsen, noch openbaarvervoermiddelen. De auto brengt hen van deur tot deur en dus hebben ze geen andere mobiliteitsoplossing nodig.

Anderzijds mensen die zich niet met de wagen verplaatsen. Zij maken gebruik van een mix van mobiliteitsoplossingen. Het is mogelijk dat ze de ene dag de bus gebruiken en de andere dag de deelfiets, maar in globa zal het gebruik van de mobiliteitsmix gebruiksverhogend werken voor zowel de tram/bus als de deelfiets (de kannibalisatie van het openbaar vervoer zal m.a.w. minimaal zijn).

Deelauto's versus leasewagens/dienstwagens

In Nederland zijn er steeds meer werkgevers die hun werknemers de mogelijkheid aanbieden om gebruik te maken van een auto i.p.v. ze een leaseauto aan te bieden. Dit doen ze door de betrokken personeelsleden een mobiliteitskaart aan te bieden waarmee ze gebruik kunnen maken van een deelauto, een deelfiets, openbaar vervoer enz..

In Nederland zijn er ook steeds meer werkgevers die inzetten op deelwagens voor de dienstverplaatsingen van hun personeelsleden omdat dit hun veel kosten bespaart (een maandelijks leasebedrag is duurder dan een maandelijks deelauto-abonnement waarbij betaald wordt op basis van het werkelijke gebruik van de deelauto). Die auto's brengen best wat op : tijdens de kantooruren worden ze gebruikt voor dienstverplaatsingen van personeelsleden, 's avonds en in de weekends worden ze gebruikt door particulieren.

5 De business case en het aanbod van deelfietsen

Is er langs de aanbodzijde geen vrees om deelfietsen neer te zetten waar de vraag beperkt is en het aanbod dus weinig rendabel?

Het openbaar vervoer (bussen en trams) krijgt veel subsidies en is onderworpen aan lage btw-tarieven. Deelfietsen daarentegen krijgen geen subsidies en zijn onderworpen aan hoge btw-tarieven. Deelfietsen worden fiscaal benadeeld t.o.v. bussen en trams. In stadscentra zijn er desalniettemin deelfietsen (omdat de markt daar wat in ziet), maar buiten de stadscentra (waar de vraag naar deelfietsen beduidend kleiner is) veel minder.

In de provincie Zuid-Holland is men aan het bekijken of er via subsidies of andere manieren (bv. een busconcessie inclusief deelmobiliteit) kan bijgedragen worden tot een groter aanbod van deelfietsen. Deelfietsen aanbieden is goedkoper dan een bus overal te laten stoppen. De prijs per reizigerskm afgelegd met een treinfiets (is kleiner

dan de prijs per reizigerskm afgelegd per bus/tram), maar is niet nul. Als er niets van subsidie tegenover staat, zullen de deelfietsen alleen maar aangeboden in stadscentra waar ze rendabel zijn.

Nu komt zo goed als iedereen naar de Zuid-Hollandse bedrijventerreinen met de auto. Het is de bedoeling dat ook wie niet met de wagen kan komen, er geraakt (bv. via een combinatie trein-deelfiets). In Dordrecht bv. werd via een busondernemer gezorgd dat er aan een nabije bushalte deelfietsen beschikbaar zijn om naar het bedrijventerrein te rijden.

Is er in Nederland een tendens merkbaar naar een reductie van het aantal deelfietsaanbieders?

Jazeker. Naast de OV-fiets zijn er weinig deelfietsaanbieders actief in Nederland (onder andere Tier, GoSharing, Bolt en Donkey Republic). En vaak realiseren ze tot op heden maar een beperkt aantal ritten. Dit heeft te maken met het feit dat de business case van deelfietsaanbieders weinig rendabel is.

6 Overheidsaanpak in Nederland

Hoe komt het dat openbaarvervoermaatschappijen zich in Nederland richten op de deelfietsmarkt?

Dat komt omdat de overheid in Nederland bij de aanbesteding van het openbaar vervoer vaak extra punten geeft als de openbaarvervoermaatschappij deelfietsen aanbiedt in de concessie. Wanneer busbedrijven een eigen deelfietssysteem neerzetten, is dat doorgaans niet succesvol. Wanneer ze daarentegen een deelfietsbedrijf inhuren (als onderaannemer) is het doorgaans wel een succesverhaal. Dat is ook logisch want het runnen van een busbedrijf vergt heel andere skills dan het runnen van een deelfietsbedrijf.

Er is in Nederland een heel debat aan de gang over wat de beste manier is: deelfietsen en openbaar vervoer apart besteden/financieren/subsidiëren/aansturen of niet. Dat debat is nog niet beslecht.

Hoe staat u tgo. de Luxemburgse aanpak waarbij het openbaar vervoer op dezelfde manier gesubsidieerd wordt als deel(fiets)mobiliteit?

In Nederland buigt men zich ook over de thematiek van de “publieke mobiliteit”. Zie <https://kennis.zuid-holland.nl/kansen-voor-mobiliteit/> voor meer informatie.