

De OV-fiets in Nederland

In Nederland kent de OV-fiets een enorm succes. Drie op de vier deelfietsen die Nederland telt, zijn OV-fietsen van de NS. Sinds de invoering van de OV-fiets in 2003 zijn het aantal OV-fietsabonnees, het aantal huurlocaties waar OV-fietsen worden aangeboden en het aantal ritten met OV-fietsen sterk toegenomen. In 2004 waren er 70 huurlocaties, 800 OV-fietsen en 11.000 OV-fietsabonnees. Eind 2022 bood de NS 22.000 OV-fietsen aan op bijna 300 huurlocaties (vnl. aan treinstations, maar ook aan een aantal bus- en metrohaltes en bij enkele P+R-terreinen) en werden er ruim 5.000.000 ritten met een OV-fiets gemaakt.

In België is de Blue-bike het meest vergelijkbaar met de OV-fiets in Nederland. Blue-bike is net als de OV-fiets een 'back-to-one'-deelfietsstelsel dat vanuit een netwerklogica opereert. Blue-bike is aanwezig aan heel wat Belgische treinstations, met een grotere concentratie in Vlaanderen. Het deelfietsstelsel werkt op een kleinere schaal dan de OV-fiets: in 2022 telde België 2.350 Blue-bikes die verspreid zijn over 110 ontleenstations en werden er 300.504 ritten met een Blue-bike geregistreerd. In Vlaanderen gebruikt 6% van de Vlamingen een (deel)fiets voor het natransport na een treinreis, in Nederland is dit het dubbele (Fietsberaad, [2020](#)).

< Meer weten over [de soorten deelfietsstelsels](#)? >

Voor dit enorme succes van de OV-fiets kunnen verschillende verklaringen worden gegeven. Het grote voordeel van de OV-fiets is dat hij je toegang verschaft tot een fiets op plaatsen waar je niet over je eigen fiets beschikt: met je eigen fiets verplaatst je je in een cirkel rondom je huis: die cirkel gaat tot ca. 5 à 7 km rondom je huis als je een niet-elektrische fiets hebt en tot 20 km 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, zodat er, wanneer de mensen uit de trein stappen, opnieuw een cirkel is waarbinnen ze kunnen fietsen. Een bijkomend voordeel is dat de OV-fiets laagdrempelig en eenvoudig in gebruik is. Het OV-fietsabonnement is nl. geïntegreerd in de OV-chipkaart van de NS die bijna iedere Nederlander op zak heeft. Dit voordeel zou wel kunnen omslaan in een nadeel, want de OV-chipkaart van de NS wordt binnenkort

uitgefaseerd. 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 niet langer zomaar een OV-fiets gebruiken.

Soms is de OV-fiets ook “slachtoffer” van zijn eigen succes. 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. Naast het risico op misgrijpen, kan ook het feit dat de OV-fiets enkel door het betalen van een aanzienlijke meerprijs teruggebracht mag worden naar een ander station dan waar hij ontleend wordt, een afremmend effect hebben op het gebruik ervan. Indien je de OV-fiets niet terugbrengt naar het station waar je hem ontleende, moet je 10 € extra betalen. ‘s Morgens een OV-fiets gebruiken als het droog weer is en ‘s namiddags de bus als het regent, is nog niet mogelijk zonder meerkosten. Er wordt op dit moment wel geëxperimenteerd met “one way”-OV-fietsen die je niet moet terugbrengen naar het station waar je ze ontleent, maar die experimenten staan nog in hun kinderschoenen.

Net als bij de OV-fiets dienen Blue-bikegebruikers een aanzienlijke meerprijs te betalen indien zij de deelfiets op een andere locatie terugbrengen dan die waar ze hem ontleenden. In het kader van een concessieovereenkomst met de stad Geel wordt vanaf september 2023 een eerste back-to-many systeem geïmplementeerd waarbij Blue-bikes op de ene locatie in de stad worden ontleend en op een andere locatie in de stad zonder meerkosten mogen worden teruggebracht. Dit experiment opent de mogelijkheid om een ‘back-to-many’-zone te creëren in steden met meerdere ontleenstations van de Blue-bike, zoals de stad Gent (vijf ontleenstations).

Het OV-fietsgebruik kan nog verder worden vergroot door aan grote buslijnen (die grote vervoerstromen 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 een deelfiets voor het afleggen van de last mile.

Is de OV-fiets ook succesvol voor woon-werkverplaatsingen?

Ook in het segment van het woon-werkverkeer is er nog ruimte voor verbetering en groei. Pendelaars maken gebruik van de OV-fiets in het kader van hun woon-werkverkeer als hun werkgever de OV-fietsritten vergoedt: in de praktijk zijn het vooral grote bedrijven en overheden die dat doen. Vaak zit de OV-fiets in de NS Business Card waarmee Nederlandse werknemers op kosten van hun werkgever gratis met de trein kunnen reizen. Er zijn heel weinig pendelaars die de OV-fiets gebruiken voor hun woon-werkverkeer als ze de OV-fietsritten zelf moeten betalen. Dat komt doordat de prijsstelling van de OV-fiets niet geschikt is voor pendelaars. Als je een OV-fiets huurt voor 1 dag, dan kost je dat 4,45 €. Maar als je de OV-fiets verschillende opeenvolgende werkdagen gebruikt, dan loopt het prijskaartje hoog op.

Om het dagelijks of zeer intensief gebruik van Blue-bikes voor woon-werkverplaatsingen te boosten, denkt Blue-bike na over de invoering van een forfaitaire abonnementsformule. Voor een forfaitair bedrag zou de gebruiker dan gedurende een bepaalde periode (bv. een maand) een onbeperkt aantal Blue-bikeritten kunnen maken.

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 werkplaats. Die oude tweede fietsen staan heel lang stil en vormen een maatschappelijke kostenpost. Indien de OV-fiets attractiever zou worden gemaakt voor pendelaars, dan zou de Nederlandse overheid minder snel fietsenstallingen moeten bijbouwen en zou ze aldus heel wat kosten kunnen uitsparen.

Men kan zich afvragen of het toegenomen telewerk de OV-fiets niet sowieso interessanter maakt voor zowel de pendelaar als de maatschappij. Voor de pendelaar wordt de OV-fiets goedkoper omdat hij minder gebruikt moet worden. Als de OV-fiets hierdoor meer pendelaars weet te verleiden, kan het aantal “stationsfietsen” teruggedrongen worden en moeten er minder snel nieuwe fietsenstallingen worden bijgebouwd.

Proefproject met elektrische OV-fietsen

De niet-elektrische OV-fiets wordt gebruikt voor het afleggen van korte ritten (van 2 à 3 km) in een vlak land, waar in principe geen elektromotor voor nodig is. Wel circuleren er in Nederland heel wat elektrische fietsen en is het zo dat mensen van comfort houden. Bijgevolg rijst de vraag of het zinvol is om de OV-fietsvloot uit te breiden met OV-ebikes. Enerzijds kan je door in te zetten op elektrische deelfietsen de cirkels waarbinnen mensen fietsen vergroten, wat positief is. Anderzijds is het zo dat de business case voor elektrische deelfietsen heel anders is dan die voor niet-elektrische deelfietsen. De exploitatie van elektrische deelfietsen en bijgevolg ook de prijs voor de gebruiker zijn veel duurder (door het opladen en/of verwisselen van accu), wat dan weer een belemmering kan vormen voor het gebruik van deze fiets.

Eind september 2022 startte de NS een proef van een jaar met OV-ebikes met de bedoeling te onderzoeken of OV-ebikes een waardevolle aanvulling kunnen vormen op de verhuur van de niet-elektrische OV-fietsen. In het kader van deze proefperiode zijn er momenteel OV-ebikes te huur aan 4 Nederlandse treinstations. De OV-ebikes zijn te huur voor een prijs van 10 € per dag.

Vanaf begin 2024 zullen op enkele pilootlocaties elektrische Blue-bikes worden aangeboden. Aangezien sommigen het standaardtarief van een niet-elektrische Blue-bike (3,5 € per dag) te duur vinden voor dagelijks of zeer intensief gebruik, speelt Blue-bike met het idee om voor zijn elektrische vloot naast een dagtarief (dat vergelijkbaar zal zijn met dat voor de OV-ebikes) ook een tarief voor een kortere tijdsduur (enkele uren i.p.v. de standaard 24 uur) uit te werken.

Noot aan de geïnteresseerde lezer

Het dossier over deelmobiliteit waar het voorliggende artikel deel van uitmaakt, past binnen de studie- en documentatieopdracht van het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het kwam tot stand op basis van recente inzichten uit de literatuur en van gesprekken die het secretariaat voerde met deskundigen ter zake uit binnen- en buitenland.

De buitenlandse deskundigen zijn de heren Ronald Haverman (de oprichter en bedenker van de OV-fiets in Nederland) en Robert Ophoff (socioloog-mobiliteitsexpert bij XTNT die zijn thesis wijdde aan de relatie tussen deelmobiliteit en vervoersarmoede). De andere deskundigen zijn zowel deelmobiliteitsaanbieders (de dames Zara Hublet en Lévy Ducé van Mpack, mevrouw Emily Muhr van Cambio, en de heren François-Xavier Giraud van TIER, Stefaan Butaye en Bram Dousselaere van Blue-bike en Jérôme Blanchevoye van JCDecaux – uitbater van Villo! in Brussel en Li bia Vélo in Namen) als vertegenwoordigers van kennisinstellingen (de heren Christophe Pauwels van de fod Mobiliteit en Vervoer, Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen en Eric Cornelis, professor aan de universiteit van Namen) en van belangenverenigingen (de dames Jasmine Fiasse van Provélo en Florine Cuignet van de GRACQ, de heren Luc Goffinet van de GRACQ, Thomas Deweer van de Fietsersbond, Jeffrey Matthijs van Autodelen.net).

Het secretariaat bedankt al deze personen voor hun leerrijke bijdragen dankzij welke dit dossier tot stand kon komen. Het secretariaat blijft wel als enige verantwoordelijk voor de inhoud ervan.

Meer weten over de inhoud van de gevoerde gesprekken? Klik op de weblinken onder de namen van de deskundigen.