

RONALD HAVERMAN KREEG  
EEN LINTJE VOOR  
'ZIJN' OV-FIETS

# BEDENKER OV-FIETS WIL MOBILITEITS- TRANSITIE VERSNELLEN

Auteur: **Guus Puylaert**

In een tijd dat veel deelmodaliteiten komen en soms weer gaan, bleef de OV-fiets altijd bestaan. Afgelopen april kreeg uitvinder Ronald Haverman een koninklijke onderscheiding voor zijn innovatie van twintig jaar geleden. En hij is nog lang niet uitgeïnnoveerd, vertelt hij.

Natúúrlijk is hij niet met de OV-fiets naar het interview gekomen, zegt Haverman halverwege het gesprek terwijl we op de kade van het met zonovergoten Schilperoordpark zitten, vlak bij het Universitair Medisch Centrum in zijn woonplaats Leiden. "Net als de meeste Nederlanders gebruik ik mijn eigen fiets voor de cirkel rond mijn huis, maar daarbuiten niet. Daar is die OV-fiets voor bedoeld: voor de laatste mijl van je reis."

Even daarvoor staat Haverman me op te wachten bij een barretje dichtbij het centraal station. De zonnebril strak op het hoofd, de racefiets losjes aan de hand. We passeren een volgeladen terras. Haverman neemt liever plaats bij de parkvijver. "Dat is veel rustiger. Beter voor je bandopname ook." Waarna hij benadrukt dat hij dit interview op persoonlijke titel afgeeft.

## **'Innovaties doorvoeren is soms sleuren en trekken, dat kan jaren duren'**

### **Twintig jaar OV-fiets**

Interviews over de OV-fiets gaan hem makkelijk af, maar de koninklijke onderscheiding is toch wel een bekroning op het werk. "Ik had het niet zijn aankomen en kreeg felicitaties van allerlei mensen die ik niet ken, die zó blij zijn met de OV-fiets. Daardoor zijn ze zich met plezier op een duurzame manier gaan verplaatsen en de combinatie ov en fiets gaan gebruiken." Trots? Hij vindt het vooral 'heel tof' dat zoveel mensen zijn systeem waarderen. Met de OV-fiets bedacht Haverman (55) zo'n twintig jaar geleden een van de eerste deelfietsen ter wereld. Hij woonde toen in het centrum van Den Haag. "Wonen in een stad is heerlijk, maar het grote nadeel zijn de stinkende auto's. Maar die rijden alleen rond omdat mensen naar hun eindbestemming willen. Toen dacht ik: 'Dat moet ook per fiets kunnen'. De combinatie fiets en ov maakt het leven in steden veel fijner. Alleen als die totale reis goed is, zijn automobilisten bereid

de auto te laten staan. En iedereen in Nederland heeft thuis minstens wel één fiets staan, maar op de eindbestemming niet. Dus daar moest een fiets beschikbaar komen." Als innovatiemanager bij ProRail pitchte hij zijn plan, waarna de infrabeheerder het idee omarmde en Haverman samen met de Fietzersbond het plan verder uitwerkte. Een subsidieaanvraag richting Tweede Kamer bleef lang onbeantwoord.

"Innovaties doorvoeren is soms sleuren en trekken, dat kan jaren duren." En dus bedacht hij een actie: hij wachtte de ov-woordvoerders op bij Utrecht Centraal en bood ze een tiental demofietsen aan om naar de vergaderlocatie te rijden en hen zo kennis te laten maken met het concept. "Door het te ervaren, snappen mensen beter wat je bedoelt." Vervolgens kwam er al snel een subsidieregeling. Ook lieten Haverman en consorten kaarten met een chip maken om een 'clubgevoel' te realiseren. Het was in de tijd dat de OV-chipkaart nog niet bestond. "Maar we wisten al welke technologie die zou krijgen. Doordat we dezelfde standaarden namen, konden de twee systemen later integreren."

### **Guerilla-marketing**

Vervolgens zocht Haverman partijen die zich wilden verbinden aan het deelfietsstelsel. Maar NS had al eigen huurfietsen. "Dat was een duur en ingewikkeld systeem. Ik vond dat het eenvoudiger moest, zonder papieren contracten en borg. Bij het inleveren moet de gebruiker binnen een minuut de fiets kunnen stallen, want die heeft meestal haast."

ProRail organiseerde pilots op twee stations in Delft en Utrecht, waarbij niet-NS-fietsendealers werden betrokken. "Toen ik de NS-fietsendealer in Delft vroeg of ik mijn fietsen er kon neerzetten, trapte hij me zo ongeveer zijn zaak uit. Dat had ik ook wel ingecalculiseerd natuurlijk en ben toen naar de

particuliere verhuurder aan de overkant gegaan. Die wilde de fietsen graag stallen. We spraken af dat als ze op waren, hij een week later vijf fietsen erbij kreeg. De NS-dealer werd al snel jaloers en wilde ze alsnog in zijn stalling. Dat was prima natuurlijk, want toen stonden de fietsen aan twee kanten van het station."

Een slimme marketingactie, waarna steeds meer stations van OV-fietsen werden voorzien.



*De technologie van Mobike bood een groot voordeel ten opzichte van OV-fiets. Alleen het comfort liet te wensen over*

Telkens met de afspraak dat de stallinghouder per week vijf stuks extra kreeg als de rest was verhuurd. "Onze doelgroep, de uitstapper, is een lastig te bereiken doelgroep die al een bestaande reismethode heeft. Het was lastig te voorspellen of ons systeem zou werken, dus leek een duur marktonderzoek me onnodig. We zijn gewoon gaan uitproberen en kijken wat werkt en zo gaan groeien." Een ander schot in de roos was de introductie van de OV-fietskluizen op enkele kleinere stations, verhaalt Haverman met zichtbaar plezier, nadat we ons op een terras hebben genesteld voor een kop koffie. De nationale spoorvervoerder wilde daar niet aan meewerken.

"Toen hebben we in Hillegom vier fietskluizen op een rij bij het NS-loket gehoord. Onze leverancier had hightech fietskluisdeuren ontwikkeld en verving 's nachts de oude deuren van de kluizen door onze bestickerde deuren. De volgende dag vonden heel veel reizigers het fantastisch dat er nu ook OV-fietsen op zo'n klein station te huur waren. Dat kwam natuurlijk in de pers en met zoveel positieve publiciteit kon NS die deuren natuurlijk niet meer wegdoen. Later haalden we op Rotterdam Alexander hetzelfde kunstje uit."

### **Buiten de lijntjes kleuren**

Als innovator moet je soms 'buiten de lijntjes durven kleuren', erkent



de geestelijk vader van OV-fiets. “Bij innovaties krijg je nou eenmaal te maken met weerstand. Dat is niet omdat mensen en partijen ertegen zijn, maar ze hebben tijd nodig om te wennen aan verandering – ook al is het product nog zo vernieuwend en goed. Soms helpt het om ze een zetje in een richting te geven. Natuurlijk moet je alleen dingen doen die mogen, maar soms is er een grijs gebied waarbij je nét even de randjes opzoekt van wat nog mag en kan. Zoals bij die fietskluisactie.”

Met de stichting OV-fiets, waar Haverman voorzitter van was, werd het OV-fietsdomein opgebouwd tot 150 locaties. Pas in 2007 nam NS de exploitatie over. Inmiddels staan op 350 locaties in Nederland OV-fietsen gestald en maken meer dan vijf miljoen mensen gebruik van het deelfietsconcept. Haverman is blij dat de nationale spoorvervoerder uiteindelijk ook enthousiast werd over de OV-fiets, maar enige frustratie klinkt er wel in door. “Natuurlijk had het van mij sneller gemogen. Ik moet soms misschien wat minder ongeduldig zijn, want het hoort erbij dat het bij grote organisaties vaak een stroperig proces wordt.”

### Lowtech niet per se beter

Was Haverman zijn tijd eigenlijk niet ver vooruit met zijn uitvinding? “Luud Schimmelpennick was met zijn Witte Fietsenplan in de jaren '60 pas écht zijn tijd vooruit. Toen waren er nog geen internet en chipkaart. In mijn tijd wel.” Maar, geeft de innovator toe: “De OV-

fiets was wel een voorloper van de huidige generatie deelfietsen en onderscheidt zich omdat het zo lowtech is. We hadden toen nog geen smartphones en apps, dus meer kon ook gewoon niet. In 2007 kwam de Vélib in Parijs op, waarbij je de fietsen in rekken op straat klikt. Daar zat veel meer technologie in, maar zo'n rek is ook al snel tien keer duurder dan een fiets. Die fase hebben we in Nederland kunnen overslaan.”

De huidige technologische mogelijkheden bieden wel voordelen ten opzichte van de lowtechfiets van destijds. Die mogelijkheden moeten we omarmen, vindt hij, en zo belandde hij in 2017 bij het Chinese Mobike dat free floating-deelfietsen in Nederland introduceerde. “Dat biedt gebruikers veel meer flexibiliteit. Met doorontwikkelde concepten kun je via de app het slot openen en enkele reisjes naar een bestemming maken, terwijl je met de OV-fiets retourritjes van en naar een bepaald station maakt. Ik vond het heel interessant om mee te kunnen denken waar die ontwikkeling heengaat.”

Niet iedereen was even enthousiast over de komst van deelfietsen in Nederland. In die jaren ontstond een wildgroei aan deelfietsconcepten, waarbij sommige fabrikanten bergen deelfietsen in steden neerzetten. Gemeenten als Amsterdam besloten de rijwielen vervolgens uit de openbare ruimte te verwijderen. “Er hangt een gekke teneur omheen”, vindt Haverman. “Gemeenten willen duurzame mobiliteit bevorderen, maar moeten ook de ‘verrommeling’

op straat tegengaan. Daarover zijn gemeenten toen in paniek geraakt en hebben min of meer alles verboden. In Amsterdam kan je tegenwoordig met de deelfiets niet meer van de ene naar de andere wijk, terwijl dat juist nodig is om duurzame mobiliteit te bevorderen. In plaats daarvan stimuleert Amsterdam tegenwoordig de deelscooter.”

Alleen in Utrecht, Rotterdam en Den Haag zijn momenteel meerdere deelfietsconcepten een succes. Voor Mobike was het avontuur in Nederland in 2020 alweer voorbij. Naar eigen zeggen wegens de coronapandemie, maar volgens Haverman ook omdat Mobike iets belangrijks vergat: “Die fietsen rijden niet lekker. Nederlanders willen wel lekker kunnen fietsen – de OV-fiets heeft dat comfort wel.”

Haverman denkt dat de OV-fiets inmiddels ook wel toe is aan een upgrade, waarbij nieuwe technologie zijn intrede doet. “Als je van tevoren moet vastleggen dat je de fiets moet terugbrengen op het station, is dat zonde. Ik weet aan het begin van mijn dag nog niet of ik wel terug wil fietsen naar het station of niet. Misschien kan ik wel met iemand meerijden, of gaat het regenen en neem ik de bus. Ik denk dat dat zelfs een reden is dat sommige mensen de OV-fiets niet gebruiken. Maak daarom gebruik van die nieuwere concepten. Het mooie aan innovatie is: als nieuwe partijen nieuwe technologieën introduceren, kunnen bestaande partijen daarvan leren. Gelukkig zet NS nu wel voorzichtige stappen, zoals met het elektronische



slot. Misschien kan het daaraan toevoegen dat je de fiets niet meer per se naar hetzelfde station hoeft terug te brengen.”

### **Visie op de toekomst**

Inmiddels is innovator Haverman, na enkele omzwervingen, als strateeg mobiliteit en milieu bij de provincie Zuid-Holland beland. “De mobiliteitstransitie staat nog in de kinderschoenen, de auto is nog steeds dominant. Iedereen is inmiddels wel overtuigd dat onze mobiliteit duurzamer moet, alleen iedereen is ook nog zoekende wát we precies moeten veranderen. Bij Zuid-Holland zijn we ook nog onze visie hierop aan het ontwikkelen.”

Zijn persoonlijke visie is in elk geval nog niet veranderd ten opzichte van twintig jaar geleden. “Het moet zo aantrekkelijk mogelijk worden om de auto in te ruilen voor ov, fiets of elektrische scooter.” De enorme verstedelijking brengt die noodzaak in een stroomversnelling: alleen al in de Randstad worden 500.000 woningen bijgebouwd. Haverman: “In de binnenstad van Den Haag kun je de auto al bijna niet meer parkeren. En in nieuwbouwwijken geldt een hele lage parkeernorm. De mensen die daar gaan wonen weten dat ze in autoluw gebied gaan wonen. Daar kun je veel meer innovatiesnelheid maken. In bestaande woonwijken is dat veel lastiger, omdat mensen daar al aan hun auto gewend zijn.”

Daarvoor moeten deelmodaliteiten in nieuwbouwwijken wel vanaf de start aanwezig zijn. Dat is exact de reden

dat de stedelijke ov-bedrijven pleiten voor goede lightrailverbindingen naar nieuwbouwwijken. Hoe kijkt de OV-fietsgoeroe daar eigenlijk tegenaan? “Lightrail is op de lange termijn een goed idee, zodat je de dikke lijnen goed kunt voeden, maar op de korte termijn zou ik zeggen: zet er deelfietsen en -scooters neer. Lightrail aanleggen vergt grote investeringen en lange doorlooptijden. Ik geloof in deelsystemen, omdat het voordeliger en flexibeler is dan bus en rail. Als een stad nu een deelfietsaanbieder belt, staan die fietsen er waarschijnlijk binnen no-time. Alle techniek zit in de fiets zelf, dus er hoeft geen extra infrastructuur of stroomvoorziening te komen.”

### **Mooier en leefbaarder**

Waar de OV-fiets geldt als aanvulling op het ov voor de ‘last mile’, beconcurreren andere deelfietsdiensten juist het stedelijk bus- en railvervoer. “Steeds meer mensen verplaatsen zich binnen de stad volledig per deelfiets of -scooter, dat maakt de businesscase anders dan die van de OV-fiets. Maar de deelfiets is milieuvriendelijker en maatschappelijk voordeliger dan een buslijn aanleggen. Bij busvervoer is

de grootste kostenpost de chauffeur, bij deelmobiliteit stuur je zelf.

***‘Het gaat om het gedachtegoed overal een fiets te kunnen pakken. Die innovatie is nog lang niet af’***

### **CV RONALD HAVERMAN**

<b>2019 – heden</b>	Strateeg mobiliteit en ruimte, provincie Zuid-Holland
<b>2017 – 2019</b>	Strategisch adviseur Mobike
<b>2009 – 2014</b>	Directeur MyWheels
<b>2009 –</b>	Gastdocent Smart Mobility RMIT University, Australië
<b>2003 – 2007</b>	Directeur-oprichter stichting OV-fiets
<b>1998 – 2006</b>	Innovatiemanager ProRail