

5xExFiets

Het domein van fietsen in kaart brengen



Rapportage

Dr.ir. Rob van der Bijl, januari-juni 2015 (V2: mei 2016)

1. Introductie

Het fenomeen fietsen is in opkomst en wordt geacht succesvol te zijn. Talrijke buitenlandse zijn inderdaad 'booming', net als veel Nederlandse (binnen)steden. Maar echt begrijpen wat er aan de hand is, doen we nog niet. Van sommige zaken weten we veel, maar van andere minder. Er is geen coherent beeld beschikbaar. Het is niet makkelijk de 'state of the art' te beschrijven. Het onderzoek naar fietsen is versnipperd, en mogelijk, of zelfs waarschijnlijk, niet compleet. Er zijn in ieder geval onderbelichte onderwerpen. Dat weten we, maar we weten niet wat we nog niet weten.

De Fietsersbond bestaat 40 jaar en in het 'clubblad' 'De Vogelvrije Fietser' zijn elf wapenfeiten op een rij gezet, met eerste en belangrijkste wapenfeit dat de fiets vanaf medio jaren 70 van de ondergang is gered. De overige tien feiten hebben betrekking op verbeterde fietsveiligheid, de uitbouw van infrastructuur (37 duizend kilometer fietspad), de verbanning van brommers naar de rijbaan, stationsstallingen, OV-fiets, de fietsrouteplanner, de dode hoekspiegel die sinds 2003 op vrachtwagens zit, en ten slotte het meenemen van fietsen in de trein. Deze opsomming is historisch gezien van groot belang, maar illustreert ook de nogal willekeurig ogende verzameling van aandachtsgebieden, die op het eerste gezicht vooral betrekking hebben op de dagelijkse praktijk van het fietsen.

Het hier gepresenteerde onderzoek, is bedoeld als voorbereiding op een onderneming om het gehele domein van fietsen in kaart te brengen. Het denken over mobiliteit en infrastructuur staat traditioneel in het teken van de vraag 'wat' er gedaan moet worden en het verlengde daarvan 'hoe' dat dan te doen. Daarbij verdwijnt veelal de onderliggende vraag uit beeld, namelijk 'waarom' er iets gedaan moet worden. Bij het in kaart brengen van het fenomeen fietsen zou dat duidelijk voor ogen moet worden gehouden:

- * Waarom is fietsen relevant?
- * Wat houdt fietsen in?
- * Hoe kan dat gerealiseerd worden?

We veronderstellen dat het antwoord op deze meervoudige vraag ligt besloten in vijf essentiële domeinen, die met een knipoog naar de Engelstalige literatuur worden samengevat met de vijf E's: 'effectiveness' (van mobiliteit), 'efficiency' (van ruimte en steden), 'economy', 'environment' en 'equity'. De laatste drie E's worden vaak in één adem genoemd en staan ook wel bekend als de drie P's van duurzaamheid: 'profit' (economie), 'planet' (milieu) en 'people' (rechtvaardigheid), terwijl de eerste twee E's min of meer overeenkomen met het duo 'mobiliteit' en 'ruimte'.

Samengevat als volgt:

- * **E1** – Effectieve mobiliteit – Doeltreffendheid vervoer en mobiliteit.
- * **E2** – Efficiënte stad – Doelmatigheid van ruimtegebruik en ruimtelijk/stedelijke (her)ontwikkeling.
- * **E3** – Economie – Welvaart en welzijn in/voor de stad.
- * **E4** – Milieu (*Environment*) – Verkleining ‘footprint’; duurzame stad.
- * **E5** – Sociale cohesie (*Equity*) – Sociaal inclusieve stad.

Om de vijf ‘E’s’ succesvol te vullen is het voorwaardelijk dat alle soorten instanties en actoren die zich onderzoeksmatig of anderszins relevant met fietsen bezig houden, in beeld komen. Om een representatief en betrouwbaar beeld te krijgen, maken we gebruik van de volgende institutionele/culturele niveaus:

- * *Upperground* – officiële instituties als overheid, universiteit en bedrijfsleven
- * *Middle ground* – intermediare instellingen, als adviesbureaus en *communities-of-practice*
- * *Underground* – informele en lokale activiteiten, door burgers, solisten, etc.

Door het domein systematisch in kaart te brengen aan de hand van bovenstaande indelingen (drie vragen, vijf subdomeinen, drie niveaus) worden naar verwachting alle soorten onderzoek geïnventariseerd, namelijk:

- * Wetenschappelijk (universiteiten en hogescholen; bijvoorbeeld UvA)
- * Toegepast wetenschappelijk (universiteiten en hogescholen, bijvoorbeeld TUD)
- * Toegepast technisch (TNO, ontwerp- en adviesbureaus, Fietsberaad en industrie)
- * Toegepast beleidsmatig (ANWB, TNO, adviesbureaus, Fietsberaad en gemeenten)
- * Vrij (bijvoorbeeld kunstenaars en uitvinders)

Deze indeling biedt een aanzet tot in het beeld brengen van partijen die met eigen onderzoek een bijdrage zouden kunnen leveren aan een vollediger begrip van het fietsdomein.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in opdracht van Transumo Footprint (ondergebracht bij Platform31) en is grotendeels gebaseerd op desktop research. Het belangrijkste doel is geweest om lacunes in onze kennis over fietsen op het spoor te komen, of althans een raamwerk op te stellen waarmee die lacunes de komende tijd kunnen worden opgevuld. Bovendien is het onderzoek een voorbereiding op de totstandkoming van een 'Fietscommunity 2.0' dat als platform voor onderzoekers en praktijkdeskundigen uit de fietswereld kan dienst gaan doen.

Het onderzoek is begeleid door een klankbordgroep met de volgende leden:

- * Jan Klinkenberg (VerDuS, Platform31, opdrachtgever en voorzitter)
- * Rob van der Bijl (RVDB Urban Planning, Go Dutch Cycling, uitvoerder onderzoek)
- * Marco 'te Brommelstoet (Universiteit van Amsterdam)
- * Jaap Modder (Brainville)
- * Hugo van der Steenhoven (Fietsersbond)

Incidenteel zijn bijeenkomsten van de klankbordgroep bijgewoond door een vertegenwoordiger van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Verder zijn voor het onderzoek vraaggesprekken gevoerd met diverse experts (zie overzicht in de referenties achterin de rapportage).

In het volgende hoofdstuk worden enkele steekproeven gepresenteerd uit media en vakliteratuur. Ook wordt pleidooi 'Fietsland' geanalyseerd, dat recentelijk is gepubliceerd door de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, Rients Dijkstra. In hoofdstuk 3 wordt het raamwerk voor toekomstig onderzoek uiteengezet ('de matrix') en worden de belangrijkste partijen voor het verrichten van dit onderzoek in beeld gebracht. In het vierde hoofdstuk ten slotte wordt de vraag beantwoord hoe verder te gaan met noodzakelijk onderzoek en de wijze waarop de 'Fietscommunity 2.0' opgezet kan worden.

2. Stand van zaken

2.1. Steekproeven

We vatten de 5 E's voor de steekproeven (en de rest van ons onderzoek) als volgt samen:

E1 – mobiliteit

E2 – ruimte

E3 – economie

E4 – milieu

E5 – sociaal

Een eerste steekproef uit een verzameling van 22 krantenartikelen met 25 onderwerpen (gepubliceerd in dagbladen tussen 3 januari 2014 – 24 januari 2015) leert dat alle onderwerpen onder de rubriek mobiliteit (E1) vallen. Verkeersveiligheid en materieel scoren hierbinnen het hoogst met beide 5 hits. Daarna volgen infrastructuur en parkeren met elk 3 hits. Toerisme en cultuur zijn ook populaire onderwerpen (met ieder 2 hits). Resteren nog onderwerpen die men in de populaire pers mag verwachten, zoals fietsdiefstal en fietskleding. Over fietsbeleid wordt waarschijnlijk weinig geschreven, want de steekproef heeft op dit brede onderwerp geen hits opgeleverd. Dat geldt ook voor de vraag waarom fietsen überhaupt belangrijk is en hoe fietsen verder ontwikkeld zou kunnen worden.

Voor een tweede, uitgebreidere steekproef is geput uit twee jaargangen (2013, 2014) van Fietsverkeer, het vaktijdschrift van het Fietsberaad. Hierbinnen zijn 95 artikelen met totaal 120 onderwerpen gedetecteerd. Niet geheel onverwachts levert het thema beleid de meeste hits op (27), maar daarbij moet worden aangetekend dat hieronder een keur aan onderwerpen schuilgaat. Er wordt uitgebreid aandacht besteed aan fietssteden (bijvoorbeeld Breda en Zwolle). Ook komt de financiering van fietssnelroutes aan de orde, of de wijze waarop betaald fietsparkeren kan worden geregeld. De meeste onderwerpen hebben samengevat betrekking op bestuur en de wijze waarop fietsen financieel gestimuleerd kan worden, waarbij de rol van Europese en Rijkssubsidies de revue passeren. Ook mogelijke financiële bijdragen uit het programma 'Vervolg Beter Benutten' worden behandeld. Mobiliteitsmanagement is als apart onderwerp beschouwd (met 6 hits). Verkeersveiligheid is na Beleid het populairste thema in de doorgenomen jaargangen (22 hits). Dat komt omdat in Fietsverkeer nummer 35 een dossier is opgenomen over fietspalen (8 hits) die verantwoordelijk worden gehouden voor enkele honderden fietsongevallen per jaar. Gladheidsbestrijding is ander groot onderwerp. Daarnaast is er aandacht voor ongelukken, alcohol en preventieve lesprogramma's. Parkeren en infrastructuur zijn constant ruim vertegenwoordigd (met respectievelijk 16 en 8 hits). Zo worden nieuwe stallingen besproken en is er plaats ingeruimd voor beschouwingen over fietsstroken en fietssnelwegen. Over fietsgedrag wordt veel geschreven (9 hits, die betrekking hebben op onder meer fietsersprofielen, routeplanners en wetenschappelijk onderzoek). De relatie tussen fiets en openbaar vervoer is vertegenwoordigd met enkele

artikelen (o.a. Park&Bike, bushaltes, chipcard). Diefstal komt twee keer aan de orde, terwijl één artikel ingaat op sociale veiligheid van stallingen. Artikelen over materieel (7 hits) hebben overwegend betrekking op e-fietsen, bijvoorbeeld de 'Speed Pedelec'. Bovengenoemde thema's en onderwerpen vallen, details daargelaten, allemaal onder de rubriek mobiliteit (E1). Dat geldt ook voor containeronderwerpen als beleid, of internationale voorbeelden, waarin de overige E's (2-4) hoogstens marginaal of impliciet aan de orde komen. De rubriek Ruimte (E2) is zelfs hoegenaamd niet vertegenwoordigd. Slechts één artikel is geheel gewijd aan het onderwerp openbare ruimte (in Breda), maar verder ontbreken artikelen over stedenbouw en planologie in de twee onderzochte jaargangen. Economie (E3) telt 6 hits waarvan er twee betrekking hebben op Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses (MKBAs), van respectievelijk fietsprojecten in het algemeen en fietssnelroutes in het bijzonder. De economische exportwaarde komt naar voren in een interview met de toen nieuwe directeur van Dutch Cycling Embassy. In een kort nieuwsbericht (Fietsverkeer nr. 34, p.9) wordt het economisch belang van de fiets onderstreept naar aanleiding van het verschijnen van het rapport 'Unlocking new opportunities: Jobs in green and healthy transport', onder auspiciën van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de Europese commissie van de EU (UNEQ). Jammer genoeg vallen volgens het rapport in Amsterdam geen extra banen te realiseren, 'want het fietsaandeel ligt al hoger dan dat van Kopenhagen' (citaat aangehaald door redactie Fietsverkeer).

Milieu (E4) komt er met 2 hits bekaaid af. Het blijkt dat de fiets een belangrijke rol is toegedicht in de ambitie van de stad Breda om klimaatneutraal te worden. En in een interview met de Zwolse wethouder Filip van As krijgt de fiets het etiket milieuvriendelijk opgespeld.

De sociale aspecten van fietsen (E5) zijn vertegenwoordigd met slechts 5 hits. Eén daarvan stamt ook uit het hiervoor genoemde interview met de Zwolse wethouder die behalve milieuvriendelijk, fietsen ook bevordering van leefbaarheid toedicht. Elders in Fietsverkeer wordt nog één keer gezondheid genoemd. Sociale aspecten komen verder nog tot uitdrukking in twee artikelen, respectievelijk over het gebruik van de fiets door scholieren en het inzicht dat met name jongeren steeds meer gaan fietsen.

Overzicht Fietsverkeer 2013-2014 (120 onderwerpen):

E1 – mobiliteit → 107

E2 – ruimte → 1

E3 – economie → 6

E4 – milieu → 2

E5 – sociaal → 4

De eenzijdige behandeling van het fenomeen fietsen is evident. Op zich hoeft dat niet te verbazen gelet op de titel van het vakblad: *Fietsverkeer*. In een interview met directeur Iman Koster van CROW en Otto van Boggelen, coördinator van het Fietsberaad, wordt de eenzijdige aandacht nog eens onderstreept: *"Speerpunten van het CROW-Fietsberaad de komende tijd vormen de thema's fietsveiligheid, fietsparkeren en capaciteit van fietsinfrastructuur. Dat vertaalt zich in aandacht voor enkelvoudige fietsongevallen,*

fietsparkeren in de openbare ruimte en bij stations, aandacht voor (te) volle fietspaden en verdere stimulering van fietsgebruik met niet-infrastructurele maatregelen.” (Fietsverkeer, nr.34, pp.17-18).

Behalve de eenzijdigheid valt ook op dat de ‘waarom’- en de ‘hoe’-vraag nauwelijks worden beantwoord. In verreweg de meeste artikelen wordt het belang van fietsen simpelweg voorondersteld, terwijl alle nadruk ligt bij het beantwoorden van de ‘wat’-vraag, waarbij uit bovenstaande blijkt dat fietsbeleid, -veiligheid, -parkeren en –infrastructuur het leeuwendeel in dat antwoord hebben. Antwoorden op ‘hoe’-vragen vallen allemaal binnen het thema Beleid.

De gebruikte bronnen blijven grotendeels impliciet, want Fietsverkeer is in de eerste plaats een journalistiek medium. Veel van de artikelen zijn echter opgesteld naar aanleiding van het werk in ambtelijke organisaties, dan wel de producten van elders die voor die organisaties van belang kunnen zijn. Het gebruikte onderzoek blijkt overwegend toegepast technisch en toegepast beleidsmatig.

Overigens blijkt in het recente rapport ‘Fietsen in Nederland’ (CROW-Fietsberaad, november 2014) ook overwegend technisch en beleidsmatig van aard. Wel biedt het rapport meer inzicht over de samenhang tussen fietsgebruik en bevolking (naar samenstelling en omvang). Verder vertegenwoordigt ‘Fietsen in Nederland’ naast het nieuwe onderwerp ‘fietsperceptie’, vooral een verdieping van de bekende onderwerpen, als fietsveiligheid, fiets en trein, fietsparkeren en de elektrische fiets.

Een derde steekproef heeft betrekking op een kwalitatieve scan van een serie vakbladen, in de eerste plaats uit de ruimtelijke hoek, die recentelijk met een thema fietsnummer zijn uitgekomen, namelijk Blauwe Kamer (augustus 2014), Noorderbreedte (juni 2014) en S+RO (maart 2012). Daarnaast is nog gekeken naar enkele artikelen uit Verkeerskunde (november 2014, met een dossier over Verkeer en Ruimte) en OV Magazine (oktober 2013), met een artikel over de combinatie fiets-openbaar vervoer. Per rubriek zijn de belangrijkste fiets-onderwerpen uit deze tijdschriften hieronder in kaart gebracht.

E1 – mobiliteit

Blauwe Kamer (BK) heeft onder de noemer ‘Sleutelen aan Nederland fietsland’ een dossier samengesteld waarin het thema mobiliteit leidend is, getuige de ruime aandacht voor fietsinfrastructuur en de vele foto’s van fietsers, fietsen en fietsparkeren. Drie fietsplaatsen worden gepresenteerd aan de hand van prestaties op het gebied van fietsinfrastructuur en –beleid (Zwolle, Eindhoven en Arnhem/Nijmegen). Kopenhagen en Amsterdam worden onderling vergeleken met hun fietsgebruik. Ketenmobiliteit en het trein-fietsstelsel zijn kort besproken. Dat laatste gebeurt ook in S+RO. Noorderbreedte (Nb) zet Groningen neer als wereldberoemde fietsstad en schrijft verder over thema-fietsroutes in de regio Groningen-Assen en snelle fietsverbindingen tussen de stad Groningen en omliggende plaatsen. Ook worden verschillende fietsers persoonlijk voorgesteld. S+RO besteedt eveneens veel aandacht aan fietsinfrastructuur, onder meer met artikelen over de toekomst van het fietspad en problemen met fietsparkeren. Verder biedt S+RO ruimte voor een interessant betoog over (succesvol) fietsbeleid. Verkeerskunde (Vk) en OV Magazine (OVM) gaan nagenoeg uitsluitend over mobiliteit.

E2 – ruimte

Uiteraard is dit thema in BK ruim vertegenwoordigd. Zwaartepunt is het interview met landschapsarchitect Martin Knuijt (bureau OKRA) die zijn plan voor de herstructurering van de openbare ruimte in het centrum van Athene uitlegt. Met een 'shared space 2.0' weet hij daarin ruimte voor (toekomstig) fietsen te integreren. Volgens BK is Zwolle ondanks het succes van de fiets er vooralsnog niet in geslaagd om de fiets in mobiliteit en stedenbouw te integreren. Nb besteedt nergens expliciet aandacht aan het thema ruimte, behalve in een artikel over de relatie tussen fiets en buitenkunst. Opvallend citaat is verder van professor Bert Otten: *"Richt de stad zo in dat ook ouderen blijven fietsen."* S+RO start met een artikel over de fiets als maat voor de stedenbouw, waarin het belang van afstand en dichtheid voor het fietsgebruik wordt belicht; compacte steden met hoge dichtheden blijken nodig. Bovendien vertegenwoordigt de ruimtelijke verdeling van functies (zoals wonen, werken, winkels) een belangrijke randvoorwaarde.

E3 – economie

BK constateert dat in Arnhem/Nijmegen economische overwegingen nauwelijks een rol spelen (hetgeen ook wordt geconstateerd voor milieutechnische en sociale overwegingen). Verder komt het thema economie er in alle vijf de bladen (BK, Nb, S+RO, Vk, OVM) bekaaid af.

E4 – milieu

In meeste bladen wordt weinig aandacht geschonken aan het thema milieu. S+RO is daarop een uitzondering. In een uitgebreid artikel over fietscultuur in buitenland blijkt dat de opkomst van fietsen aldaar nauw samenhangt met overwegingen op het gebied van milieu. Uit OVM waarin uitgebreid Utrecht wordt gepresenteerd blijkt dat in deze stad milieu en leefbaarheid belangrijke overwegingen vertegenwoordigen om het fietsen verder te ontwikkelen.

E5 – sociaal

Sociale aspecten van fietsen komen vooral aan de orde bij het onderwerp gezondheid. Nb besteedt hier veel aandacht aan (overigens in tegenstelling tot BK). Dat blijkt uit het interview met professor Bert Otten, die vooral ingaat op neurologische aspecten. Fietsen blijkt goed voor je brein. En je verdient volgens Otten investeringen in fietsen terug in de gezondheidszorg. Verder ook veel aandacht voor sportiviteit en gezondheid. In BK en S+RO is wel aandacht, overigens bescheiden, voor sociale segregatie. Het huidige succes van fietsen blijkt toch vooral iets van de bovenlaag in succesvolle steden. En zoals gezegd constateert BK dat in Arnhem/Nijmegen sociale overwegingen nauwelijks een rol spelen, hetgeen indirect ook blijkt af te leiden uit de andere artikelen/tijdschriften annex andere plaatsen in Nederland.

Dat fietsen niet alleen samenhang met rationele overwegingen als nut, veiligheid en comfort komt alleen tot uitdrukking in S+RO, in het al eerder genoemde artikel over buitenland. Culturele factoren als lifestyle en sociale achtergrond blijken juist doorslaggevend. Dat valt ook af te leiden uit het artikel over fietsgedrag in Vk. BK en OVM hebben hiervoor geen oog.

De sterke nadruk op infrastructuur door alle bladen laat zien dat de 'wat'-vraag toch kennelijk het belangrijkste wordt gevonden. Het 'waarom' komt meestal indirect aan de orde, maar de betrekkelijke onderwaardering van de thema's E2 t/m E5 laat zien dat het antwoord over het algemeen nauwelijks uit de verf komt.

BK gaat indirect in op de 'hoe'-vraag door te wijzen op het versplinterd landelijk fietsbeleid en noemt en passant het toen actuele plan van staatssecretaris Wiebes om het fiscale voordeel voor de fiets van het werk af te schaffen. S+RO vraagt aandacht voor de dialoog met belanghebbenden om zaken voor elkaar te krijgen. Naast 'hardware' is 'software' juist belangrijk.

Na beleid biedt het onderwerp financiering voor de bladen aanleiding om in te gaan op de 'hoe' vraag. Vk is met het dossier over verkeer en ruimte hiermee het uitgebreidst.

De bladen hebben een overwegend journalistieke insteek. Hierdoor blijven de onderzoeksbronnen veelal impliciet, als er überhaupt gebruik is gemaakt van wetenschappelijke, technische, of andere vormen van onderzoek. S+RO vormt hierop een uitzondering. Verreweg de meeste (wetenschappelijk) bronnen zijn daar te vinden in het artikel over buitenlandse fietscultuur. Veelzeggend: de meeste van die bronnen zijn Amerikaans.

Tenslotte een vierde steekproef in de vorm van een niet-willekeurig gekozen artikel uit het tijdschrift Rooilijn (Klinkenberg & Bertolini, 2014). Vergeleken met de vorige steekproeven worden de vijf E's evenwichtiger behandeld.

E1 – mobiliteit

Toch springt ook nu weer de dominantie van dit thema in het oog. De fiets wordt beschouwd als vervoermiddel waarvan in het begin van het artikel aan de hand van bestaande statistieken het gebruik in kaart wordt gebracht. Zo blijkt in Nederland al jarenlang het fietsaandeel 27% van alle verplaatsingen te bedragen. Verder is er aandacht voor de e-fiets, de combinatie fiets-trein, parkeervoorzieningen en andere fietsinfrastructuur.

E2 – ruimte

Er wordt geconstateerd naar mate de te overbruggen afstanden op het platteland groter worden, er steeds minder wordt gefietst en meer gebruik wordt gemaakt van de auto. Daaruit volgt een belangrijke ruimtelijke opgave, namelijk het zo veel mogelijk binnen fietsbereik houden van voorzieningen en andere functies. Aan het slot van hun artikel refereren de auteurs naar vergelijking van zogenaamde fietsvriendelijke steden (zoals Amsterdam, Kopenhagen en Zürich), waaruit zou blijken dat de hoog scorende steden tot de meest leefbare steden ter wereld behoren.

E3 – economie

Er wordt geconstateerd dat kennis over de economische betekenis van het fietsen ontbreekt. De auteurs stellen aan het slot van hun artikel dat het rendement van investeringen in fietsinfrastructuur relatief hoog is – overigens zonder dit zelf verder

aannemelijk te maken. Dit geldt ook voor hun stellingen dat de fiets de concurrentiekracht van Nederland versterkt en bovendien een 'fantastisch' export product is. Er wordt in dit verband volstaan met een referentie naar Fietsland (Artgineering / in opdracht van het College van Rijksadviseurs, 2014).

E4 – milieu

Volgens de auteurs (in de eerste zin van hun artikel!) is de fiets als veel gebruikt vervoermiddel belangrijk voor het bevorderen van duurzame mobiliteit. Via een omweg (E1) wordt zo in ieder geval het thema milieu aan gesneden. Verderop in het artikel wordt echter het volgende geconstateerd: *“Fundamenteel fietsonderzoek staat in Nederland nog in de kinderschoenen en is onvoldoende verbonden met het huidige fietsbeleid, waarvan alleen op stedelijk en regionaal niveau sprake is. Dat lijkt niet te sporen met de potentie die de fiets heeft om een bijdrage te leveren aan duurzame mobiliteit.”*

E5 – sociaal

Behalve het ontbreken van economische kennis wordt er geconstateerd dat kennis over de sociale betekenis van het fietsen ontbreekt. Wel wordt geponeerd dat het fietsgebruik in belangrijke mate samenhangt met sociale differentiatie, alsmede bevolkingsgroei. Jongeren gebruiken in toenemende mate de fiets, ouderen de auto. Niet-westerse allochtonen fietsen minder dan autochtone stedelingen. Er wordt geopperd dat cultuur en imago hier een rol spelen. Ten slotte wordt het gezondheidseffect van fietsen genoemd.

De 'waarom'- en 'wat'-vragen zijn in dit artikel redelijk in evenwicht. Bovendien wordt er uitgebreid stil gestaan bij antwoorden op de 'hoe'-vraag. Als basis voor deze antwoorden is kennis van de effecten van infrastructurele maatregelen van belang. In 22 middelgrote steden worden deze effecten in kaart gebracht, evenals de effecten van educatie, communicatie en marketing. *“Ook is gekeken naar de wijze van organisatie en implementatie van het fietsbeleid, zoals de financiële verankering van het beleid, de gestelde doelen, de monitoring, de betrokkenheid van actoren, de mate van samenwerking en de rol van leiderschap”*, aldus de auteurs, die vervolgens de conclusie van een nog te publiceren studie van Harms c.s. aanhalen dat succes samenhangt met een combinatie van factoren.

Er wordt uitgebreid gerefereerd naar literatuur. In feite is het artikel een beschouwing over recent onderzoek. Daarbij is het opvallend dat van de 15 behandelde titels er 10 stuks overwegend betrekking hebben op het thema mobiliteit (E1).

2.2. Fietsland

Recentelijk heeft de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, Rients Dijkstra, zijn pleidooi 'Fietsland' gepubliceerd, waarmee hij de betrokkenheid van het Rijk met het (toekomstige) fietsen in Nederland aan de orde wil stellen. De vijf thema's van zijn pleidooi sluiten in belangrijke mate aan bij de 5 E's, als volgt (cursief de terminologie van Dijkstra c.s.):

E1 – mobiliteit → *“bereikbaar”*

E2 – ruimte → *“leefbaar en veilig”*

E3 – economie → *“concurrerend”*

E4 – milieu → *“duurzaam”*

E5 – sociaal → *“gezond en vitaal”*

Het vijfvoudige pleidooi is uitgewerkt in 12 punten, die in het onderstaande overzicht telkens geciteerd zijn bij het betreffende thema.

E1 – mobiliteit / *“bereikbaar”*

Punten uit het pleidooi

P1 – Investerings in de fiets dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en verhogen de efficiëntie van investeringen in het hoofdnetwerk.

P2 – Een groot deel van het fileverkeer op ringwegen is lokaal verkeer. Als deze automobilisten kiezen voor de fiets, is dat kosteneffectiever dan hoge investeringen in spitscapaciteit.

P4 – Met de snelle fiets wordt niet alleen de stad maar ook de regio bereikbaar.

P10 – De huidige verkeersmodellen kunnen de effecten van fietsmaatregelen niet voorspellen. Daarmee ontbreekt inzicht in de efficiëntie van de hele keten.

Waarom

Er is een trendbreuk in het verplaatsen annex verschuiving van motieven. Er is congestie op het autowegennet.

Wat

Fiets is onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem, dus onderdeel van de vervoersketen.

Hoe

Het Rijk moet zijn rol gaan spelen door realiseren, faciliteren, reguleren, communiceren en investeren. De hefboomwerking (P5) gebruiken, en dus ook vaker kleine voorinvesteringen door het Rijk. Betere, multimodale verkeersmodellen ontwikkelen en toepassen.

Onderzoek

Er is onderzoek nodig naar gedrag van fietsers, omdat dit niet één op één met dat van automobilisten valt te vergelijken (terwijl dit vaak wel wordt voorondersteld).

E2 – ruimte / *“leefbaar en veilig”*

Punten uit het pleidooi

P3 – De fiets is een katalysator voor leefbare en veilige steden en dorpen: een basisvoorwaarde voor burgers en bedrijven.

Waarom

Fietsvriendelijke steden scoren hoog op de lijst met leefbare steden (indirect bewijs ontleend aan Copenhagenize 2013).

Wat

Leefbaarheid, gezondheid (zie ook E5), veiligheid rond en langs doorgaande fietsroutes in de wijken. Versterking ruimtelijke structuur (zie ook E3/P9).

Hoe

In het algemeen door 'slimme verstedelijking'. De fiets moet deel worden van het RO-instrumentarium en ook opgenomen worden in de 'Agenda Stad' van MinBiZa. Rol van het Rijk: faciliteren, reguleren, communiceren.

Onderzoek

Van C. Montgomery (2013) naar veilige buitenwijken en een proefschrift van P. Schepers (2013).

E3 – economie / "concurrerend"

Punten uit het pleidooi

P5 – Voor iedere euro die het Rijk uitgeeft aan de fiets, leggen de lagere overheden er vier bij. Dit hefboomeffect zorgt voor hogere investeringen en betere samenwerking.

P6 – Het rendement van investeringen in de fiets is hoog. De maatschappelijke baten overtreffen de kosten ruimschoots.

P9 – De fiets versterkt de ruimtelijk-economische structuur van steden en daarmee de concurrentiekracht van Nederland.

P11 – Investeringen in fietsmaatregelen leveren veel op en kosten weinig. Dat laatste maakt echter dat we nauwelijks budget vrijmaken om er goed over na te denken.

P12 – De fiets is een fantastisch exportproduct en een symbool voor onze nationale identiteit.

Waarom

Een hoog rendement op investeringen en versterking van de ruimtelijk-economische structuur. Ambitie om Nederland in 2040 te vestigen in de top 10 van concurrerende economieën. Efficiëntie van investeringen mogen niet meer onderschat worden.

Wat

Een versterkte ruimtelijk-economische structuur als gevolg van de fiets (maar geen bewijs geleverd). Hoogwaardige ruimte, goede verbindingen, toegankelijkheid van voorzieningen. Verhoogde omzet ondernemers (met verwijzing naar studie 'Vervoer naar retail' (KpVV, 2013).

Fiets als exportproduct (P12). Trouwens, fietsen vermindert ziekteverzuim en is dus economisch gunstig (P7).

Hoe

Aandacht schenken aan sociaal-economische baten. Meer aandacht voor probleem van lage projectkosten (P11). Rol van het Rijk: realiseren, faciliteren, reguleren, communiceren.

Onderzoek

Van Ommeren c.s. over MKB's van de fiets. Mingardo c.s., 'Vervoer naar retail' (KpVV, 2013). Schiller over 'bikeonomics' (2013). Artikel van Hendriks 'Wat levert de fiets op' (2012).

E4 – milieu / “duurzaam”

Punten uit het pleidooi

P8 – De fiets is een sleutel in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit en duurzame verstedelijking.

Waarom

Transitie naar klimaatneutrale samenleving. Reductie uitstoot CO2 en afname gebruik fossiele brandstoffen. Toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Ambitie Nederland 2040 duurzame verstedelijking en mobiliteit.

Wat

‘Vanzelfsprekende fietsafstanden’ (Te Brömmelstroet, 2012), verdichting en functiemenging.

Hoe

Het Rijk moet realiseren, faciliteren, reguleren en communiceren.

Onderzoek

‘De fiets als maat voor stedenbouw’ (Te Brömmelstroet, 2012)

E5 – sociaal / “gezond en vitaal”

Punten uit het pleidooi

P7 – Fietsen is gezond. Dat weegt zwaarder dan de veiligheidsrisico’s. Door meer te fietsen leven we langer en hebben we minder ziekteverzuim.

Waarom

Gezonder en veiliger.

Wat

Bereikbaarheid krimpgebieden (met slecht OV); zie ook P4. Modal shift van auto naar fiets.

Hoe

Samenwerking tussen gemeenten, werkgevers en zorgverzekeraars. Rol van het Rijk: faciliteren en communiceren.

Onderzoek

Hartog c.s. over de gezondheidsvoordelen van de fiets (2013).

Fietsland geeft een vollediger overzicht dat tot nu toe gebruikelijk, maar is nog lang niet compleet gevuld en onderbouwd. Dat geldt ook voor de ‘waarom’-, ‘wat’- en ‘hoe’-vragen die wel redelijk in onderling evenwicht zijn. De rol van het Rijk is bij de laatste vraag oververtegenwoordigd (maar dat is logisch gelet op de doelstelling van Fietsland). Het beeld per thema is wisselend. De fiets wordt gezien als onderdeel van de mobiliteitsketen (E1), hetgeen overigens op gespannen voet kan staan met het streven om de fiets als maat van de stedenbouw te nemen (E4). Leefbaarheid en veiligheid worden in kaart gebracht, maar vertegenwoordigen bij lange niet het gehele stedenbouwkundige domein (E2). De genoemde economische effecten van fietsen vormen een mooie aanzet (E3). Daarentegen komen de milieu-effecten slechts zeer bescheiden aan bod (E4). Sociale aspecten van fietsen zijn allerminst volledig vertegenwoordigd (E5). Slechts gezondheid komt aan de orde. Het omvattend onderwerp ‘sociale inclusie’ ontbreekt geheel, behalve dan waar terzijde de fiets een rol wordt toegedicht om slecht bereikbare krimpgebieden te bedienen.

2.3. Tussentijdse conclusies

In de onderzochte literatuur wordt het fietsen als een vorm van vervoer niet wezenlijk in verband gebracht met de stedelijke mobiliteit als geheel. Weliswaar wil de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad ruimte voor de fiets scheppen en wordt lokaal gepoogd voor met name de binnensteden het autoverkeer te verminderen en gebruik van de fiets te vergroten, er wordt tegelijkertijd geen werkelijke paradigmaverandering in beeld gebracht. De fiets mag dan als onderdeel van de keten worden beschouwd, de afwegingen tussen fiets en auto en andere modaliteiten zijn vooralsnog nergens echt in kaart gebracht. Pas recentelijk is de ANWB gestart met een onderzoek naar een betere verdeling van de ruimte in de stad voor de fiets, voetganger, auto en openbaar vervoer ('Verkeer in de stad', gepland voor zomer 2015).

De fiets wordt bovendien slechts fragmentarisch beschouwd binnen het kader van stedenbouwkundige, economische en sociale ontwikkeling, en niet in de laatste plaats van milieutechnische en ecologische ontwikkelingen. Onze steekproeven en analyses hebben ook geen 'groene strategie' in beeld kunnen brengen; de relatie tussen fiets en milieu blijft onderbelicht. Opvallend is verder hoe arm het denken is over mogelijke antwoorden op de 'hoe'-vraag. De rol van de fiets bij stedelijke investeringen, waarbij oog is voor versterking van economische ontwikkeling en sociale samenhang en duurzame stedenbouw, is nog geheel onderontwikkeld. De waarde van de fiets blijft in de lucht hangen, in het bijzonder wat betreft de stedenbouwkundige, economische, sociale en milieutechnische betekenis. De steekproeven laten hierover geen twijfel bestaan. De nadere verkenning van mogelijke referenties zal naar verwachting duidelijk kunnen maken dat juist in buitenland (kennelijk niet gehinderd door een remmende voorsprong) wel aandacht uitgaat naar stedenbouwkundige, economische, sociale en milieutechnische aspecten die met het fenomeen fietsen samenhangen.

3. Schets van de matrix

3.1. Fietsonderwerpen

Het steekproefsgewijze onderzoek heeft meer dan aannemelijk gemaakt dat er grote hiaten in onze fietskennis zitten. In het onderstaande overzicht zijn deze hiaten (deels) ingevuld. Telkens is geprobeerd in de volgorde van de punten de beoogde volgorde van de drie vragen tot uitdrukking te laten komen: eerst de 'waarom'-vraag, pas dan respectievelijk de 'wat'- en de 'hoe'-vraag?

E1 – mobiliteit

Motivaties, waarom er wordt gefietst vertegenwoordigen nog grotendeels onontgonnen terrein. Er zijn in onderzoek weliswaar relaties in beeld gebracht tussen aard van de bevolking (omvang, samenstelling, locatie, etc.), maar hieraan gerelateerde motieven blijven onduidelijk. Waarom wordt er bijvoorbeeld door inwoners van de westelijke tuinsteden van Amsterdam (steeds) minder of niet gefietst?

Analoog aan het vorige punt ontbreekt er kennis over de perceptie van fietsen. Hoe wordt fietsen beschouwd en ervaren door verschillende bevolkingsgroepen? Verder bestaat de indruk dat de waarde van 'de beleving van fietsen' wordt onderschat.

Voorbij klassieke fietsinfrastructuur, over slimme mengvormen in bijvoorbeeld autoluwe zones, samenvattend: Shared Space 2.0. Hier en daar zijn aanzetjes te vinden, maar in de steekproeven is geen omvattend onderzoek in beeld gekomen, of het zou het ontwerponderzoek van bureau Okra voor hun project in Athene moeten zijn (zie Blauwe Kamer, augustus 2014).

Fietsmodaliteit te midden van alle overige modaliteiten, over de keten, maar ook over afwegingen en prioriteringen. Wat kan wel, wat kan niet met de fiets? De fiets zou beschouwd moeten worden als een onderdeel van de gehele mobiliteit. Het lopend onderzoek van de ANWB ('Verkeer in de stad') is misschien een begin.

Ontwikkeling van een Fiets-OV systeem (nu nog te veel beperkt tot Fiets-Trein). Dit moet gaan over geïntegreerde visie op de (mogelijke) samenhang tussen het openbaar vervoer en de fiets, gedifferentieerd naar lokaal bereik en regionaal bereik.

Fietsparkeren is voorwaardelijk voor de vorige twee punten. Dus nog gaat de aandacht vooral uit naar fietsparkeervoorzieningen (technisch, bouwkundig, etc.), maar de functie van fietsparkeren in het gehele mobiliteitssysteem verdient apart aandacht.

Vracht per fiets, over stedelijke logistiek, en kansen en beperkingen voor de fietsmodaliteit. Er ontbreekt sowieso omvattend onderzoek naar stedelijke logistiek (er is wel redelijk veel

technisch georiënteerd werk). De rol van de fiets verdient om twee redenen omvattend onderzoek. Stedelijke logistieke vormt veelal een beperkende randvoorwaarde voor het hedendaagse fietsgebruik (fietsers moeten de schaarse ruimte delen met vrachtverkeer). Daar staat tegenover dat de fiets als potentiële vrachtmodaliteit een rol zou kunnen spelen in toekomstige logistieke systemen in en voor de stad.

Fietsveiligheid in brede zin, gezien als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem (zie ook E2 en E5).

Aan fietstechnologie wordt tamelijk veel onderzoek verricht. Niettemin verdienen sommige onderdelen meer aandacht, die puur op het fietsen is gericht. Bijvoorbeeld 'driver assist' technologie.

E2 – ruimte

Waarom is stedelijke concentratie belangrijk. Hoe functioneert de fiets in dit verband? Review van de Compacte Stad, over stedenbouw en ruimtelijke ordening, de betekenis van concentratie-spreiding van stedelijke functies, samenvattend: Compacte Stad 2.0.

Uitwerking van het vorige punt: concentratie in stedelijke knooppunten. Uitwerking en verbreding van 'transit oriented development' (TOD). Fiets ('bicycle/bike') zou systematisch onderzocht moeten worden als aanvulling op openbaar vervoer ('transit') in het bestaande TOD-instrument, met ander woorden: van TOD naar BTOD.

Algemeen: fiets als ontwerpinstrument. Behalve opgave of probleem, dan wel inpassingsvraagstuk, vertegenwoordigt de fiets ook een kans voor beleidsmakers en ontwerpers van het publieke domein om dit domein te verbeteren.

Ter onderbouwing en uitwerking van het vorige punt: onderzoek naar fietsgedrag als exponent van de ruimtelijke situatie (zie ook E5), oftewel hernieuwd (ontwerp-)onderzoek naar openbare ruimte.

In tegenstelling tot de gangbare veiligheidstechnologische benadering, waarin vooral op techniek en individuele fietser wordt ingezoomd, is onderzoek naar fietsveiligheid in brede zin noodzakelijk. Fietsveiligheid wordt dan gezien als onderdeel van verkeren binnen stedelijke ruimte (zie ook E1 en E5). Deze brede benadering omvat ook sociale veiligheid en criminaliteitspreventie.

E3 – economie

Waarom en hoe zouden aan fietsen economisch voordelen kleven? Algemeen: onderzoek naar mogelijke economische effecten van fietsen, in het bijzonder over maatschappelijke kosten en baten.

Als vervolg op het vorige punten: onderzoek naar mogelijke effecten van stedelijk fietsen op kwalitatieve en kwantitatieve waarde van vastgoed- en grond (inclusief raakvlakken met TOD/BTOD).

In het verlengde van het vorige punt: onderzoek naar effecten van fietsen op stedelijke economie, in het bijzonder op de omzet van retail, maar ook werkgelegenheidseffecten.

'Bikeonomics': alle kosten expliciet maken die respectievelijk samenhangen met mobiliteit (E1), ruimte (E2), milieu (E4) en sociaal (E5), in het bijzonder waar de fiets verschuivingen/effecten te weeg brengt.

Hoe kunnen fietskennis en –technologie worden ingezet om de Nederlandse export te versterken. Verder toegepast onderzoek met de fietsindustrie naar versterking van de export, uitgesplitst naar specifieke ondernemingen binnen de fietsbranche.

E4 – milieu

Het belang van fietsen voor 'groene mobiliteit' is nog nauwelijks voor het voetlicht gebracht. Dat geldt in Nederland overigens ook voor 'groene mobiliteit' op zich (zo ontbreken argumenten uit deze hoek veelal voor openbaar vervoer). Pionierwerk noodzakelijk.

Algemeen: in het kaart brengen van mogelijke milieu-effecten van fietsen, in het bijzonder over maatschappelijke 'vergroening'.

Mobiliteit-'footprint' fiets, als complementair aan andere modaliteiten (inclusief 'vergroende' varianten van die modaliteiten). Nu wordt de modaliteit fiets veelal afgezet tegenover andere modaliteiten zoals openbaar vervoer.

E5 – sociaal

Waarom kan de fiets een rol spelen in het tegengaan van sociale exclusie? In het algemeen: onderzoek naar sociale inclusie/segregatie, over de fiets als versterker/verzwakker van sociale en culturele verschillen (scooters versus hipsters), met name wat betreft niet westerse allochtonen.

Verbijzondering van het vorige punt: sociale exclusie, over het vraagstuk van vervoerarmoede, in het bijzonder over toegankelijkheid (werk, voorzieningen, familie, ...). Hoe kan de fiets hier een rol spelen?

Conform de vorige twee punten, maar dan toegespitst op fietsen en ouderen. Hoe kunnen ouderen toch lang(er) blijven doorfietsen?

De rol van de fiets in sociale interactie binnen het publieke domein. De fiets neemt als specifieke modaliteit een positie in tussen voetgangers aan de ene kant en gemotoriseerde

modaliteiten aan de andere kant. Waar de laatste nauwelijks of geen sociale interactie wordt toegedicht, daar vertegenwoordigt de voetganger de facto de natuurlijke conditie voor sociale interactie. Kan de fietser dezelfde, een vergelijkbare, of juist andere rol in het publieke domein vervullen?

Fietsgedrag als exponent van de sociaal-culturele situatie (zie ook E2).

Fietsveiligheid in brede zin, gezien als onderdeel van de sociaal-culturele situatie (zie ook E1 en E2). Omvat ook sociale veiligheid en criminaliteitspreventie. Verder met aandacht voor wet-regelgeving en handhaving.

De rol van de fiets in het stimuleren van gezondheid. Omvattend onderzoek naar waarom, wat en hoe.

Ex – algemeen (relevant voor E1 t/m E5)

In het algemeen ontbreekt 'ontwerpend onderzoek'. De vakmatige inbreng bij fietsvraagstukken blijft veelal beperkt tot verkeerskundige en verkeerstechnische inbreng, al dan niet toegespitst op engineering, óf is overwegend beleidsmatig georiënteerd, 'of richt zich op een specifieke technische analyse. Een integrerende, ontwerpende benadering is minder gangbaar, maar zou het onderzoek onder E1 t/m E5 een grote dienst kunnen bewijzen.

De rol van de fiets in de geschiedenis van de mobiliteit blijkt opvallend onderbelicht. Naast algemeen historisch onderzoek naar dit onderwerp, kan historisch onderzoek ook een bijdrage leveren aan beter begrip met betrekking tot de vragen waarom en hoe fiets kan opkomen, maar evenzeer kan verkommeren.

Het fenomeen fiets als 'sociaal-ruimtelijk technologisch systeem', over de onderlinge relaties en wisselwerkingen tussen fietstechnologie (infrastructuur, materieel), fietsgebruik (fietsen in allerlei vormen) en fietsprestaties (maatschappelijke effecten).

Governance als context van de fiets, onderzoek voorbij louter fietsbeleid, oftewel een omvattend overzicht van kansen/bedreigingen van bestuur en politiek.

Wet-regelgeving en handhaving als context voor de fiets, oftewel een omvattend overzicht van kansen/bedreigingen van regels.

3.2. Fietspartijen

Bij het vullen van de matrix zullen meerdere participanten een rol moeten spelen. Daarbij kan de onderstaande indeling worden gebruikt (zie ook hoofdstuk 1):

- * Wetenschappelijk (universiteiten en hogescholen; bijvoorbeeld UvA)
- * Toegepast wetenschappelijk (universiteiten en hogescholen, bijvoorbeeld TUD)
- * Toegepast technisch (TNO, ontwerp- en adviesbureaus, Fietsberaad en industrie)
- * Toegepast beleidsmatig (ANWB, TNO, adviesbureaus, Fietsberaad en gemeenten)
- * Vrij (bijvoorbeeld kunstenaars en uitvinders)

In grote lijnen kunnen de onderwerpen uit de vorige paragraaf als volgt worden verdeeld.

Wetenschappelijk onderzoek

In beginsel zijn alle onderwerpen geschikt voor wetenschappelijk onderzoek door universiteiten, al dan niet in samenwerking met hogescholen. Het ligt voor de hand om het onlangs opgerichte Urban Cycle Institute hier de trekker van te laten zijn. Mogelijk dat een deel van het onderzoek in het programma SURF kan worden opgenomen.

Toegepast wetenschappelijk onderzoek

Alle onderwerpen zijn eveneens geschikt voor toegepast wetenschappelijk onderzoek door met name TU Delft en TU Eindhoven. Met name zouden deze universiteiten de verantwoordelijk moeten nemen over 'ontwerpend onderzoek' (zie Ex). De Academies van Bouwkunst zouden wat dit betreft ook een rol kunnen spelen. In Amsterdam biedt het 'Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS) een mogelijkheid dwarsverbanden met buitenlands ontwerpen onderzoek te leggen (in het bijzonder bij MIT).

Toegepast technisch onderzoek

Trekker CROW-Fietsberaad, in nauwe samenwerking met industrie, consultants en consumenten (Fietsersbond).
Diverse technische onderwerpen zijn relevant, met name binnen die domeinen waarin sterke vernieuwing plaatsvindt. Vanzelfsprekend vertegenwoordigt de E-Bike een belangrijk domein.

Toegepast beleidsmatig onderzoek

Trekker CROW-Fietsberaad, in nauwe samenwerking met gemeenten, i.h.b. de vijf grootste steden, aangevuld met Groningen, Zwolle en Arnhem-Nijmegen. Ook het Rijk (IenM, Rijkswaterstaat) zou hier een rol moeten spelen, evenals de Fietsersbond.
De onderwerpen passen het werk dat de trekker reeds verricht. Daarnaast zou nationaal beleid een sterker accent moeten krijgen. De trekker-gemeentes hebben daarnaast een

verantwoordelijkheid op de gesignaleerde lacunes in hun beleid en daarop geënt onderzoek te agenderen, waar nodig met ondersteuning van consultants.

Vrij onderzoek

Alle onderwerpen, maar ook niet genoemde onderwerpen, lenen zich voor vrij onderzoek. Het ligt niet voor de hand dit onderzoek van kunstenaars, uitvinders en vrijbuiters in een 'community' te reguleren. Als relatief vrije 'middle ground' organisatie zou mogelijk de Waag Society in Amsterdam toch de rol van trekker op zich kunnen nemen. Bovendien ligt hier een schone taak voor de Fietsersbond.

4. Hoe verder?

Met het vorige hoofdstuk is de matrix geschetst die de komende tijd volledig gevuld moet worden. De 'Fietscommunity 2.0' kan hiertoe het organisatorisch kader bieden. De geconstateerde lacunes hangen beslist samen met een zekere verkokering van het huidige onderzoek. Een overkoepelende 'gemeenschap' zou met name aandacht kunnen hebben voor (vernieuwende) 'interfaces' tussen stromen van onderzoek - en daarnaast uiteraard de verantwoordelijkheid voor het vullen van de gaten in onze huidige fietskennis.

Het wetenschappelijk fietsonderzoek krijgt met de 'Urban Cycling Academy' (gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam) reeds een gemeenschap. De 'Fietscommunity 2.0' zou vooral moet zorgen dragen voor het overige onderzoek, het toegepaste onderzoek, maar ook het technische en vrije onderzoek.

De European Cycle Federation onderscheidt voor de ontwikkeling van het fietsen drie categorieën landen: 'starters', 'klimmers' en 'kampioenen', die corresponderen met een aandeel van fietsen in het nationaal gemiddeld aantal verplaatsingen van respectievelijk 0-5%, 5-10%, 10-25%. Nederland behoort zonder twijfel tot de kampioenscategorie. Maar als er de komende jaren nadrukkelijk gestreefd zou gaan worden naar een niveau van 25-50%, ontstaat er een nieuwe buitencategorie (uniek in de wereld!) die geheel nieuw onderzoek vereist naar de implicaties in alle domeinen, en voor alle E's uit deze rapportage. De 'Fietscommunity 2.0' zou hier een initiërende rol kunnen vervullen.

Als kampioen krijgt Nederland via de Dutch Cycling Embassy vele vragen te verwerken. Nederlandse fietskennis is een exportproduct. De 'Fietscommunity 2.0' zou hier een ondersteunende rol kunnen vervullen. De bij de Dutch Cycling Embassy aangesloten leden zijn vooralsnog overwegend technisch en toegepast georiënteerd. Het is van belang dat alle aanwezige kennis zijn weg vindt via de export. Dat geldt ook voor de nieuwe kennis als straks de matrix verder is gevuld.

De 'Fietscommunity 2.0' heeft inmiddels gestalte gekregen met het platform annex de website: www.fietscommunity.nl/

Referenties

De steekproeven zijn gebaseerd op de volgende referenties:

- = Artgineering / in opdracht van het College van Rijksadviseurs. Fietsland. 20-11-2014.
- = Blauwe Kamer. Tijdschrift voor Landschapsarchitectuur en Stedenbouw, nr. 4, aug. 2014).
- = CROW-Fietsberaad. Fietsen in Nederland: patronen, trends en beleid. November 2014.
- = Diverse artikelen uit dagbladen (3 januari 2014 – 24 januari 2015).
- = Fietsverkeer. Tijdschrift voor fietsbeleid en fietspraktijk, nrs.32-35, 2013-2014.
- = Klinkenberg, Jan & Luca Bertolini. Fietsland Nederland, er liggen nog kansen.
In: Rooilijn. Tijdschrift voor wetenschap en beleid in de ruimtelijke ordening, nr.3, 2014, pp.164-171.
- = Nb. Noorderbreedte, nr.3A, juni 2014.
- = OV Magazine. Vakblad voor Openbaar Vervoer, nr.5, oktober 2013.
- = S+RO. Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening, nr.3, maart 2012.
- = Verkeerskunde (Dossier Verkeer en Ruimte), nr.6, november 2014.
- = Vogelvrije Fietser, winter 2014-2015, nr.1.

Als het spin-off van het verrichte onderzoek zijn enkele referenties komen bovendrijven die op zijn minst een aanzet vertegenwoordigen voor omvattender onderzoek waarin de 5 E's meer tot hun recht komen. Overigens zou 'Fietsland' hier als belangrijke aanzet zeker thuis horen, ware het niet dat deze publicatie reeds onderwerp van onze steekproef was en dus is opgenomen in bovenstaande lijst met referenties.

- = Elly Blue. Bikenomics. How bicycling can save the economy. Microcosm Publishing 2013.
- = CIVITAS MIMOSA. Enabling Cycling Cities. February 2013.
- = Despacio. Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. BID 2015.
- = John Pucher & Ralph Buehler (eds). City Cycling. MIT Press 2012.

Geraadpleegde personen:

- = Jason Chang (Nationale Universiteit Taiwan)
- = Sjors van Duren (Provincie Gelderland)
- = Herman Gelissen (Dutch Cycling Embassy)
- = Martin Glastra van Loon (Bureau OTAK, Portland, Oregon)
- = Martin Knuijt (Bureau Okra)
- = Frank Kresin (Waag Society)
- = Pascal van den Noort (Velo Mondial)
- = Roel Schoemaker (Motivaction)
- = Philip Verma (Despacio, Bogotá, Colombia)
- = André de Vos (Financieel dagblad)
- = Tymon de Weger (Fietsberaad)
- = Jake Wiersma (Gemeente Maastricht)