

Leren over de fiets in disruptieve tijden

Rick Lindeman – Rijkswaterstaat – rick.lindeman@rws.nl
Klaartje Arntzen – Rijkswaterstaat – klaartje.arntzen@rws.nl
Denise Hilster – Rijkswaterstaat – denise.hilster@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent

Samenvatting

Leren over de fiets was altijd zo simpel. We wisten aan de hand van CROW-richtlijnen hoe een goede rotonde in elkaar zat. De ideeën van duurzaam veilig waren wijd verspreid. En waar een fietspad hoorde bedachten we op ons fingerspitzengefühl.

Net zoals een Gazelle uit 1950 er niet heel veel anders uitziet als een Gazelle uit 2007, was de kennis die nodig was voor de fietsambtenaar redelijk constant. Het leek zelfs een beetje op voetbal: iedereen dacht er verstand van te hebben.

Ineens is die situatie veranderd. We weten veel meer. Dat komt door een aantal zaken

- Sinds het programma Beter Benutten weten we steeds meer over welke elementen het gedrag van de fietser beïnvloeden.
- Met de fietstelweek (en tal van andere initiatieven zoals B-riders) is er steeds meer data beschikbaar: Snelheid, Volume, Stallingscapaciteit, Vertraging, Locatie, herkomst-bestemming.
- De fiets wordt door veel beleidsvelden gezien als Haarlemmerolie: gezondheid, economie, bereikbaarheid, duurzaamheid. De capaciteit en organisatie van het veld is nog niet in staat hiermee om te gaan.
- De toegenomen drukte en diversiteit op het fietspad vraagt om nieuwe ontwerpprincipes.
- Voor het eerst sinds jaren is er veel Wetenschappelijk onderzoek naar de fiets. Hier komen in de komende jaren veel nieuwe inzichten uit.
- Traditioneel werd naar de fietser gekeken alsof hij een automobilist is, nieuw onderzoek van onder meer Te Brömmelstoet (2017) geeft het beeld van een fietser als onderdeel van een zwerm. Ook wordt steeds meer waardering gegeven aan de reistijd zelf (I&M 2017b)

Het gebruik van deze inzichten is echter nog in de beperkt. Bovendien is bijvoorbeeld data interessant, maar wordt pas relevant als het leidt tot nieuwe inzichten.

De discussievraag voor het kampvuur is dan ook:

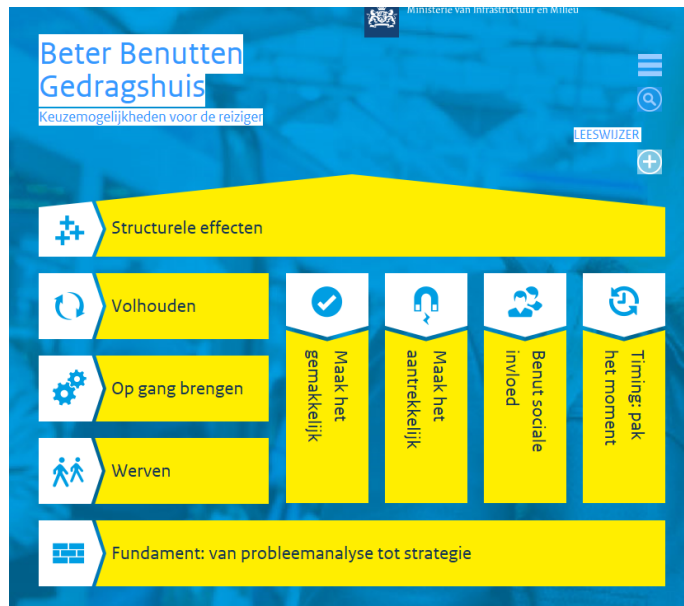
Welke kennis hebben we nodig als fietsgemeenschap van de toekomst, en wat gaat er eigenlijk mis, als we deze kennis niet hebben. We zijn immers fietsland nummer 1, maar is het mogelijk je ogen te sluiten voor deze ontwikkelingen?

1. Discussievraag

In dit paper staat dus vraag centraal:

Welke kennis hebben we nodig als fietsgemeenschap van de toekomst, en wat gaat er eigenlijk mis, als we deze kennis niet hebben. We zijn immers fietsland nummer 1, maar is het mogelijk je ogen te sluiten voor deze ontwikkelingen?

Een aantal elementen werken we hieronder iets verder uit: nieuwe gedragsinzichten, de ontwikkelingen rond data en de effecten van autonome ontwikkelingen in de fietswereld.



2. Nieuwe inzichten over Gedrag

Gedragskennis vergroot het effect van gedragsmaatregelen. Dit is bewezen in de analyse van 75 Beter Benuttenprojecten, wat heeft geresulteerd in het gedragshuis (I&M, 2016b). De conclusie is dat je gedragskennis kan gebruiken bij de keuze van een maatregel, bij het ontwerpen van die maatregel en bij het toepassen van een maatregel. Deze activiteiten liggen vaak bij andere personen. Ook de rol van de overheid is anders

Om de kennis te vergroten voor de keuze van een maatregel vindt er momenteel een Meta-evaluatie van de fietsstimuleringsprojecten in Beter Benutten plaats (I&M, 2017b). In deze projecten werd (e-)fietsen beloond doormiddel van geld of spaarpunten. Maar wie zijn de deelnemers van deze projecten en welke effecten kunnen we van hen verwachten op onze doelstellingen? Welke factoren zijn bepalend in het behalen van deze effecten? De eerste inzichten hieruit zullen gedeeld worden met de aanwezigen.

In deze evaluaties oeren we ook antwoord te krijgen op de vraag: wat is wel zinvol om te volgen, en wat niet.

De meer kwalitatieve lessen uit de uitvoering zijn vorig jaar gebundeld in de publicatie Change is Cool (I&M/XTNT,2016a). Dit zijn inzichten als

- Ken de werkgever en speel in op doelstellingen die de organisatie belangrijk vindt. Zoek de verbinding met interne programma's zoals bijvoorbeeld duurzaamheid en vitaliteit.
- Zet bestaande fietsers in om automobilisten te werven en te coachen; de beste 'duwtjes in de rug' komen van fietsende collega's.
- Biedt marktpartijen de ruimte om een zelfstandige businesscase op te bouwen om na afloop medewerkers blijvend te prikkelen.
- Ken de doelgroepen en 'kruip in de huid van'. Door verdieping in onderzoek naar reisgedrag, beweegredenen en weerstanden.

Een ander aspect hierbij het gedrag van de fiets in het verkeer zelf. Verkade (2017) citeert hierover Te Brömmelstoet: *'Fietsers gedragen zich veel meer als spreeuwen. Een spreeuwenzwerm kun je niet beschrijven aan de hand van de individuen. Ieder vogeltje wil in het midden van de zwerm vliegen. Doordat dat niet kan, krijg je een zwerm. Door van richting en plek te veranderen, verandert de vorm van de zwerm en worden andere spreeuwen weer geprikkeld om te reageren. Er is geen leider, het is een choreografie.'*

De vraag hierbij is: **Wat heb je er voor nodig om daadwerkelijk deze inzichten toe te passen. En wie heeft die kennis eigenlijk nodig?**

3. Data

De data die momenteel worden opgehaald zijn hip, maar bieden geen kennis. Zelfs als ze worden gevisualiseerd in applicaties als Cycleprint of de mobiliteitsscan bieden ze nog geen antwoord op vragen rond fietsbeleid. Pas wanneer uit deze data inzichten ontstaan kan er daadwerkelijk beleid worden gemaakt. En dan weten we ook welke data nuttig is.



Figuur 1 Bron Cycleprint.eu

De afgelopen paar jaar hebben we diverse keren gezien dat het aardig mis ging: doordat ambtenaren eigenlijk niet wisten wat de betekenis en status was van de weergegeven data, rekenden ze zich soms rijk. Aan de andere kant leveren data soms alleen maar dingen op die ze toch al wisten, was de ervaring in de Vervoersregio Amsterdam.

Ook is er nog veel werk te verrichten om te zorgen dat die data voor de aanpalende beleidsvelden kennis en informatie kan gaan bieden. Keypoint (2017) heeft een eerste stap gedaan. De wetenschap speelt hier ook een belangrijke rol.

De stelling voor het kampvuur luidt dan ook: **Op de manier waarop nu met data wordt gewerkt, heb je er eigenlijk niks aan.**

4. Autonome veranderingen

De wetgever heeft het er maar moeilijk mee: al die nieuwe tussenvormen tussen fiets, scooter en auto passen niet in de huidige wetgeving. Maar dit betekent ook iets voor ons fietsbeleid. Hoe gaan we bedenken hoe met deze tussenvormen moeten omgaan.

Bovendien neemt de drukte op het fietspad steeds verder toe. Om dit te faciliteren kom je een heel eind met het verder ontwikkelen van ontwerpprincipes, maar uiteindelijk zijn

er echte keuzes nodig. Deze worden bijvoorbeeld geschetst in het project "Verkeer in de Stad" van de ANWB (2016).

Ook lijkt de ontwikkeling van de zelfrijdende auto volkomen aan de fiets voor bij te gaan, terwijl groot effect op de inrichting van de openbare ruimte en de positie van de fiets zijn te verwachten.

Stelling: De kennis en vaardigheid om hier mee om te gaan wordt de grootste uitdaging van de fietsambtenaar in het komende decennium.

Conclusie

De wereld verandert, de tools veranderen en dus moet de fietsambtenaar ook mee veranderen. Hiervoor is het aan de ene kant nodig om te filteren wat wel en wat niet belangrijk is, en aan de andere kant de kennisinfrastructuur op te bouwen zodat deze zowel voor de wetenschappers, de consultants, als voor de fietsambtenaar meerwaarde heeft.

Deze houding van 'fietsambtenaar centraal' is een leidend principe in de uitvoering van het deelprogramma rond data van de Tour de Force, maar een eenmalige impuls is niet genoeg.

De schaa sprong die het fietsen maakt als onderdeel van het nieuwe smarte en duurzame vervoerssysteem verdient een kennispositie die daarbij aansluit, en daarvoor is de hele verkeersplanologische gemeenschap voor aan zet.

Literatuur en Referenties

ANWB, Diepens et. Al (2016), "Verkeer in de Stad"

Keypoint (2017), "De Meerwaarde van trackingsdata"

I&M, XTNT (2016a), "Change is Cool" (via Beterbenutten.nl)

I&M (2016b), "Gedragshuis" (Beterbenutten.nl)

I&M, RWS, Decisio, (2017a, nog te verschijnen), "State of the Art MKBA Fiets".

I&M, Goudappel (2017b, nog te verschijnen), Metaevaluatie Fietsprojecten beter benutten.

Te Brommelstoet (2017), "Illustrations of Swarming",
<http://cyclingacademics.blogspot.nl/2017/07/illustrations-of-swarming.html>

Verkade, (2017), "Deze fietsprofessor laat je anders kijken naar de fiets" in De Correspondent (<https://decorrespondent.nl/7116/door-deze-fietsprofessor-kijk-je-voor-altijd-anders-tegen-het-fileprobleem-aan/46069966008-a3d2965e>)