

FIETSEN HELPT ENORM OM STEDEN DUURZAAM EN LEEFBAAR TE HOUDEN

2016

Wetenschappers, praktijkpartijen en overheden werken in het kennisprogramma Smart Urban Regions of the Future (SURF) tot 2020 samen aan kennis op de raakvlakken van ruimte, wonen, bereikbaarheid, economie en bestuur in stedelijke regio's. In de onderzoeken van de vijf consortia is een belangrijke rol weggelegd voor de praktijkpartijen. Wat zijn hun verwachtingen van SURF? Syb Tjepkema voorziet hoe de wetenschap fietsen in de Nederlandse steden steviger op de kaart kan zetten.

De fiets; Hollands glorie. Met 22 miljoen exemplaren op 17 miljoen burgers is en blijft de fiets de keizer van de openbare weg. De opkomst van de e-bike en OV-fiets zorgt voor een extra dosis fietskilometers, vooral in de binnensteden. De keerzijde is er ook: meer ongelukken met tweewielers, overvolle stallingen en zelfs heuse files van fietsers tijdens de spitsuren.

Hoewel fietsen compleet ingeburgerd is, blijft fietsbeleid al decennialang een ondergeschoven kindje bij het Rijk en lokale overheden. Daar moet verandering in komen met het SURF-project 'Smart Cycling Futures'. Wetenschap en praktijk gaan gezamenlijk een 'slimmer' fietssysteem uitdokteren. 'De tijd is rijp om fietsen in Nederland op een hoger niveau te brengen', schetst Syb Tjepkema. 'We beginnen met het bundelen van alle kennis die we in stedelijke gebieden al hebben opgedaan. We kunnen van elkaar leren.'

Complexe uitdagingen

Binnen het SURF-project werken Zwolle, Utrecht, Amsterdam en de vijf grootste Brabantse steden nauw samen. Het stimuleren van fietsen blijkt een relatief eenvoudige oplossing voor een reeks complexe stedelijke uitdagingen. Denk aan bereikbaarheid, het klimaat, gezondheid van burgers en de betaalbaarheid van vervoer. Tjepkema: 'Fietsen helpt enorm om vitale, leefbare en duurzame stedelijke regio's te realiseren. Het helpt niet alleen bij de

economische ontwikkeling, maar creëert ook leefbaarheid in de stad en ruimte voor recreatie.'

Tjepkema is Senior Adviseur Verkeer en Vervoer bij de gemeente Zwolle. De Overijsselse hoofdstad kreeg in 2014 van de Fietsersbond de titel 'Fietsstad'. Zwolle heeft volop fietsparkeergelegenheid, directe fietsroutes, fietsstraten waar fietsers voorrang hebben en zelfs rotondes die speciaal voor fietsers zijn ingericht. 'De basis van ons succes is een goede infrastructuur die al in de jaren zeventig gedeeltelijk is uitgetekend. Daardoor is bijvoorbeeld het stadsdeel Zwolle-Zuid prima bereikbaar via korte, directe en veilige fietsroutes naar de Binnenstad terwijl de automobilist moet omrijden', legt de beleidsmedewerker uit. 'Als gemeente gieten we daar nu een innovatieve saus over van heldere fietsroutes, verkeerslichten die langer op groen blijven en nieuwe tunnels en fietsbruggen. Dat, samen met de vele fietsende scholieren en studenten, maakt Zwolle een fietsstad. Het is trouwens niet overal halleluja, hoor. De uitbreidingswijk Stadshagen is best lastig bereikbaar per fiets.'

Van infrastructuur tot data

Wat is een 'slim fietssysteem' precies? Volgens Tjepkema gaat het om een totaalplaatje. Van infrastructuur tot de veiligheid op de weg, van de fiets zelf tot allerlei innovaties als fietsapps en data over het gebruik van routes. 'Met SURF zouden we bijvoorbeeld heel goed de zwakste schakel in de keten in kaart kunnen brengen om het hele fietssysteem beter te maken. We willen voorkomen dat we met hagel schieten en daarom pleiten we voor een goede onderbouwing voor toekomstig beleid. Daarnaast willen we de opgedane kennis meteen in de praktijk brengen.'

Onderzoeksvragen schudt Tjepkema uit zijn mouw. 'Hoe kunnen we mensen belonen als zij de fiets nemen? Op dit moment kun je met de app RingRing je fietskilometers bijhouden en korting krijgen op een zorgverzekering of een beloning krijgen van een werkgever. Werkt deze app goed? En kunnen we in de toekomst iets met de data van gebruikers om beleid te toetsen aan de praktijk?'

Effect van bezuinigingen

Een andere relevante vraag vindt Tjepkema: hoe beleven mensen een fietsroute? Moeten er bijvoorbeeld bredere paden en flauwere bochten komen voor e-bikers? En wat is het effect

van lokale overheden die bezuinigen op onderhoud? Merken fietsers het snel op als er meer gaten in de weg komen of minder vaak gestrooid wordt?

‘De wetenschap kan ons echt uitdagen om fietssystemen in de praktijk beter te maken. Als we nieuwe initiatieven hebben, kunnen we ook beter naar de effecten kijken en gerichter aanbevelingen doen aan de politiek’, voorspelt Tjepkema. Hij pleit er wel voor om voort te borduren op bestaand beleid dat op politiek draagvlak kan rekenen.

‘Als gemeente Zwolle hebben we praktische vragen, als hebben we meer bewaakte fietsenstallingen nodig of is het juist verstandig in te zetten op marketing? Als we weten welke maatregel werkt, kunnen we die hoog op de agenda zetten. Ik denk dat het SURF-programma een unieke kans is om in deze innovatieve tijd creatieve oplossingen voor fietsen te ontwikkelen. En de uitwerking daarvan kan weer invloed hebben op het economische én het sociale domein van een stad. Stel dat de fiets het voor mensen in de bijstand mogelijk maakt om aan de andere kant van de stad weer aan het werk te komen. Of dat fietskoeriers een steeds belangrijker rol in de stad gaan spelen om winkels en bedrijven te bevoorraden of post rond te brengen.’

Nederland fietsland

Denemarken claimt het fietsland van de wereld te zijn, met Kopenhagen als dé fietsstad. Tjepkema wil deze geuzennaam graag voor Nederland opeisen. ‘We zouden wel eens heel snel in de juiste versnelling kunnen komen. Vanuit het Rijk is ruggensteun voor fietsbeleid en er is geld beschikbaar voor fietsprojecten. Zelfs maatschappelijke ‘autopartijen’ als de Bovag, RAI en de ANWB krijgen steeds meer aandacht voor fietsen.’

Volgens de beleidsadviseur staat het bedrijfsleven te springen om mee te doen. ‘Het is een maatschappelijke uitdaging om de komende jaren geld vrij te maken voor onderhoud van onze infrastructuur. Tegelijkertijd wil het bedrijfsleven zijn verantwoordelijkheid nemen.’ Voor een slim fietssysteem is samenwerking broodnodig, betoogt de beleidsadviseur. ‘En iedereen heeft belang bij veel fietsers. Bedrijven houden hun personeel gezonder en winkeliers houden een goed bereikbare stad. Als we alle partijen in hun kracht zetten, kunnen we tot slimme oplossingen komen, zoals colleges een uurtje later laten beginnen om fietsfiles in de spits te voorkomen.’

Net als andere steden staat Zwolle voor de vraag of de toename van inwoners leidt tot het uitbreiden of inbreiden van de stad. 'Als we kiezen voor inbreiden, en dat is goed mogelijk, dan wordt fietsen de komende jaren alleen maar belangrijker om de stad leefbaar te houden. Op dit moment kiezen inwoners bij 6 van de 10 korte ritten voor de fiets. Wellicht kunnen we met de juiste maatregelen wel groeien naar 7 of 8 van de 10 ritten. Stel je eens voor wat die groei kan betekenen voor het aantal gestalde fietsen in de binnenstad.'

Supergewoon

Innovaties in fietsenland blijven ver achter bij de ontwikkelingen rond de heilige koe. In rap tempo worden auto's elektrisch en zelfsturend, met een dashboard vol slimme ict-oplossingen. 'Eigenlijk zien we de fiets als zo supergewoon dat we het belang ervan over het hoofd zien', vermoedt Tjepkema. 'Ook stedenbouwkundigen en beleidsmakers hebben jarenlang gedacht vanuit automobilisten. Kijk hoe de meeste wegen zijn ingericht voor auto's, niet voor fietsers.'

Hij ziet wel ontwikkelingen die vaste grond lijken te vinden. Zoals de e-bike, die met name bij jongeren aan populariteit wint. Of de deelfiets. In veel Europese steden staan inmiddels op strategische plaatsen fietsen die je met hulp van een creditcard gratis kunt gebruiken. In Nederland is de OV-fiets met een succesvolle opmars bezig. 'Prachtige systemen zijn denkbaar. Stel dat forenzen 's ochtends en 's avonds met een fiets naar het station kunnen dat studenten diezelfde fiets overdag gebruiken en dat toeristen ze huren in het weekend. Zulke innovaties hebben invloed op het beleid van onze gemeente. Als je de rekenmodellen erop naslaat, hebben we zonder systeem voor deelfietsen in 2030 twee keer zoveel stallingen nodig als nu.'

Meer ruimte fietsers

Het SURF-programma haakt volgens Tjepkema naadloos aan bij bestaande programma's als Tour de Force en City Deal Fiets, waarbij steden, overheden en maatschappelijke partijen gezamenlijk projecten oppakken. Binnen Tour de Force hebben deze partijen al de handen ineengeslagen om de fiets beter te benutten. Het gaat daarbij met name om ruimte bieden aan fietsers in de binnensteden, fietsverkeer beter laten aansluiten op openbaar vervoer en extra aandacht voor de e-bike waarmee grotere afstanden sneller kunnen worden afgelegd.

Tjepkema: 'Ik zie alle programma's als tandwielen die in elkaar draaien en zo elkaar versterken. Het SURF-programma kan een hele mooie basis zijn voor een soort wetenschappelijk fietsbureau dat de legitimatie kan geven voor fietsbeleid. Het succes van 'Smart Cycling Futures' kunnen we achteraf meten. Voor mij draait het uiteindelijk om de vraag of onder de streep meer mensen zijn gaan fietsen. Om dat te bereiken kunnen we binnen de stad aan heel veel knoppen draaien. Eigenlijk de enige factor waarop we geen invloed hebben is het weer.'