



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Nederland is het ultieme living lab voor de fiets

te Brömmelstroet, M.

Publication date

2016

Document Version

Final published version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

te Brömmelstroet, M. (null). (2016). Nederland is het ultieme *living lab* voor de fiets., Ruimtevolk. <https://ruimtevolk.nl/2016/03/15/nederland-is-het-ultieme-living-lab-voor-de-fiets/>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Nederland is het ultieme *living lab* voor de fiets

Fietsonderzoek is allang geen kleine niche meer. Je buitelt over de inspirerende initiatieven, die grote kansen voor de ruimtelijke praktijk bieden. Tenminste, als de praktijk die kansen ook oppakt.

'Dus dit is waar ik elke ochtend doorheen moet? Nog voor mijn eerste kopje koffie!' Verbijsterd observeer ik samen met journalist Bas Blokker van NRC Handelsblad de ochtendspits van 13 mei 2013 op het kruispunt Vondelpark-Amstelveenseweg in Amsterdam. De verkeerslichten zijn toevallig uitgevallen en het gaat af en toe maar nét goed. Bas nodigde mij als planoloog uit om te zoeken naar patronen in het – op het eerste gezicht chaotische – gedrag van de roemruchte Amsterdamse fietsers. Drie jaar later constateer ik dat deze dag een belangrijk keerpunt voor me was.

Tot dan toe had ik al een keer rond de wereld gefietst in Amsterdam: 40.000 kilometer woon-werkverkeer. Onbewust van waarom dit zo gewoon voor mij, maar zo fascinerend voor toeristen was. Onbewust waarom ik me als een vis in het water voelde. Onbewust ook voor wat dit alles betekende voor de stad en samenleving.

Drie jaar later leid ik een academisch onderzoeksinstituut, runnen we een uitermate succesvolle Summer School en Twitter account, verdienden we een miljoenenbudget voor onderzoek naar fietsinnovaties van NWO, voeren we onderzoek en experimenten uit in de Amsterdamse praktijk, werken we aan een filmdocumentaire en een MOOC (online cursus) en verzorg ik over de hele wereld *keynotes*.

Fietsen, dat doe je toch 'gewoon'? Collega's waarschuwden me om me teveel met dit onderwerp te labelen. In veel academisch onderzoek is het hoogstens een case te midden van vele andere. Je hoort vaak dat er in Nederland dus weinig (academische) aandacht voor fietsen is. Maar als dat al zo was, is dat de laatste jaar sterk aan het veranderen. Steeds meer wetenschappers zien Nederland als ideaal *living lab* van het fietsen. Zo gaan er dit jaar zo maar 20 promovendi op het thema 'fietsen'

aan de slag. Wat zijn interessante voorlopige resultaten van al dat onderzoek? Hieronder volgt een beknopte (niet-uitputtende) bloemlezing.

Macro

Recent onderzoek in Nederland laat zien dat toename in fietsgebruik, na een sterke groei tussen 1970 en 2000, over de gehele linie stagneert, maar dat er verschillen zijn tussen steden. Deze onderliggende verschillen worden niet alleen door (kwaliteit van) infrastructuur verklaard. Ruimtelijke- en sociale condities spelen een belangrijke rol: er wordt relatief weinig (en steeds minder) gefietst op perfecte fietspaden in monotone stedelijke buitenwijken met lage dichtheid, terwijl de echte groei in stedelijke centra plaatsvindt, waar de infrastructuur vaak veel te wensen over laat. Maar ook de synergie die ontstaat door de koppeling van het fietsen met ons treinsysteem lijkt een fundamenteel mechanisme van de groei van de fiets. Zozeer, dat we zelfs opnieuw moeten uitvinden hoe met het massale fietsparkeren om te gaan.

Een les daarbij is dat deze macrocondities voor fietsen niet alleen noodzakelijke voorwaarden zijn; ze zijn tevens wederkerig én non-lineair. Eenmaal op niveau, versterkt het zichzelf en leidt het tot zelfversterkende fietsmilieus; zonder de trein geen fietssysteem, maar zonder fietsers ook geen fijnmazig treinnetwerk.



Fietsenstalling bij het station van Maastricht (foto: FaceMePLS, [CC BY 2.0](#))

Meso

Is fietsinfrastructuur nou een noodzakelijke voorwaarde voor fietsen? En leiden meer fietsers nou tot meer veiligheid of andersom? In eerste instantie lijkt het antwoord op deze vragen bevestigend en buitenlandse delegaties komen zich dan ook en masse aan onze infrastructuur vergapen. Er is echter meer onderzoek nodig om deze vragen concreet te kunnen beantwoorden. In Nederland richt onderzoek zich zodoende op de vormgeving van fietsinfrastructuur, secundaire factoren die veiligheid beïnvloeden als smartphonegebruik op de fiets en de subjectieve beleving van routes en

van bereikbaarheid. Onderzoekers aan de NHTV zetten hiervoor zelfs *virtual reality* in! En ook in de echte praktijk wordt aan de hand van *living labs* onderzoek gedaan, zoals naar fietssnelwegen op fietssnelweg F59 tussen 's-Hertogenbosch en Oss. Dankzij nieuwe technieken komen er bovendien steeds meer big data over wat de fietser beweegt en welke routes de 'fietszwerm' kiest.

Micro

Hoe kan de ogenschijnlijk chaotische fietszwerm toch veilig en effectief functioneren? En hoe beïnvloedt dit continue 'onderhandelen in beweging' eigenlijk onze straten, stad en samenleving? Bestaande kennis over verkeersgedrag is vaak gebaseerd op automobilisten en schiet daarom te kort. We weten al veel over de fysieke eigenschappen van de fiets en van de individuele fietser. Een team onder leiding van Serge Hoogendoorn gaat verder en ontwikkelt nieuwe concepten en theorieën om stroomgedrag van fietsers beter te begrijpen, te managen en uiteindelijk beter te ontwerpen. En dat is nodig.

Veel publiek debat rondom het gedrag van fietsers wordt gevoerd op basis van anekdotes. Langzaam komt er wat meer bewijs, maar dat blijft nog steken in rapportages en scripties. Uit dergelijke contextgevoelige waarnemingen weten we dat het onwaarschijnlijk is dat de meerderheid van de fietsers anarchist is, en uit beperkte tellingen dat slechts 3 procent actief een smartphone gebruikt. Maar bij gebrek aan gedegen onderzoek regeert de smeulige anekdote.



Fietser in Den Haag (foto: FaceMePLS, [CC BY 2.0](#))

Meta

'Vertel me op welke fiets je rijdt, en ik vertel je wie je bent'. Onze sociologen laten zien hoe het fietsen wederkerig verbonden is met onze cultuur van 'opvallende non-consumptie': doe maar normaal. Als gevolg lopen we ook niet te pronken met ons fietsbeleid, maar modderen we doorgaans wel de goede richting op. Sinds de jaren zeventig is fietsen aan een langzame, maar

gestage opmars bezig inclusief de bijbehorende ruimtelijke, sociale en culturele omgeving daarvoor. Vooral in onze steden.

Over *bikenomics* zijn er vooral nog vragen: de reistijdwaardering van automobilisten weten we (€10,70 per uur), maar van fietsers zijn we dat vergeten te meten. Is die hetzelfde, is die veel meer variabel? Of zelfs negatief (omrijden omdat het leuk is)? Er zijn wel genoeg aanwijzingen dat fietsen een positieve bijdrage aan de economie levert. Alleen al de gezondheidsbaten worden, met voorzichtig aannames, geschat op 19 miljard Euro per jaar.

Kansen

De zwerm die we op straat kunnen observeren vertaalt zich dus ook naar hoe onze wetenschappelijke gemeenschap aan fietskennis werkt. Onze fietscultuur vormt een geweldig lab waar wereldwijd veel van valt te leren. Maar in Nederland blijven ook nieuwe uitdagingen opdoemen. Laten we, wetenschappers en praktijkmensen, de *living lab*-gedachte koesteren. Doe mee in het gezamenlijk uitproberen, monitoren en opschalen van nieuwe fietsinnovaties.

—

In het oorspronkelijke door de auteur aangeleverde artikel werd ook veel gelinkt naar academische literatuur die niet openbaar toegankelijk is. Deze verwijzingen hebben wij achterwege gelaten. Voor degenen met toegang tot de websites van academische uitgevers verwijzen we naar een versie van dit artikel met ook deze verwijzingen op de site van het [Urban Cycling Institute](#).

Foto boven: Fietsers in Amsterdam (foto: Franklin Heijnen, [CC BY SA 2.0](#))

GEEN CATEGORIE > MOBILITEIT >

VORIGE PAGINA **3 reacties op “Nederland is het ultieme living lab voor de fiets”** DELEN

fiets”



Steven Verhoef schreef:

16 maart 2016 om 10:57

Waarom toch vaak zo zonder enig historisch perspectief gedacht.

Zo kent Lelystad zowat uniek in de wereld een gescheiden verkeerssysteem in wat eens snel- en langzaam-verkeer heette. GroenLinks heeft dit onderscheid kapot gemaakt en daarmee de fietser veroordeelt tot het normeringssysteem dat nodig is voor de levensgevaarlijk moordmachines die we auto's noemen.

Afbraak van tal van fietspaden (hoge routes) – uitgerekend op de meest gevaarlijke plekken in het centrum van Lelystad heeft dit tot gevolg gehad.

En even om bepaalde zaken in perspectief te zien. Waar zijn de verkeerslichten die voor automobilisten pas op groen gaan wanneer ze op een knopje drukken (mag ook met een detectielus in het asfalt)?

Beantwoorden

1.  Henriette Jalink schreef:

16 maart 2016 om 16:54

Met het fietsen in Amsterdam heb ik persoonlijk geen problemen, maar ik kom uit een kleine stad in Drenthe. Er zal meer onderzoek gedaan moeten worden naar het fietsen in kleine steden en op het platteland.

Daarnaast zou er meer onderzocht moeten worden hoe ouderen zich kunnen handhaven op de fiets in het drukke verkeer van een grote stad, kleine steden en dorpen en op het platteland. Nu spreek ik te vaak onzekere ouderen, die niet meer te durven fietsen. Of ik zie ze bij een shared space-situatie afstappen en via een omweg en lang wachten naar de overkant lopen.

Beantwoorden

5.  Vincent Kompier schreef:

17 maart 2016 om 11:33

Erg goed dat er wetenschappelijk naar het fietsen wordt gekeken. Fietsen is in NL zo normaal dat je bijna zou vergeten hoe bijzonder het is. Mijn niet-wetenschappelijke conclusies na zeven jaar Berlijn terugkerend in Amsterdam: Amsterdammers fietsen veel socialer dan Berlijners.

Er zijn in Amsterdam, maar ook daarbuiten veel fietsers bijgekomen in de zeven jaar dat ik uit NL weg was. Nu ben je in Amsterdam met zóveel dat je niet meer asociaal kán fietsen, want dan komen er echt ongelukken. Het is dus drukker, maar men houdt (wellicht daarom) veel meer rekening met elkaar (maar nog steeds te weinig met voetgangers) dan vroeger. Totaal tegenovergesteld aan Amsterdam rijden fietsers in Berlijn bijna nooit door rood. Interessant: toch gebeuren er veel meer ongelukken. Oorzaak: ze fietsen er, door de lange afstanden, veel sneller dan in Amsterdam.

Dat gecombineerd met automobilisten waarvan er 9 van de 10 nooit over de schouder kijken bij rechts afslaan levert in Berlijn vaak ongelukken met slachtoffers op. Die worden (bijzonder) gememoreerd met “Geisterräder” ofwel spookfietsen, wit geschilderde exemplaren op plekken waar iemand is aangereden en overleden. Dat plaatst voor mij de huidige Paroolreclamefietsen in Amsterdam in een iets ander perspectief.

Beantwoorden

Geef een reactie

Het e-mailadres wordt niet gepubliceerd. Vereiste velden zijn gemarkeerd met *

Reactie