

Laten we de NTF-miljarden goed besteden



ERIK KLOK
SENIOR ADVISEUR MOBILITEIT KEYPOINT

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is verschenen. Rijk, provincies en regio's werken daarin samen om te komen tot een landelijk dekkend netwerk voor de fiets. Best bijzonder overigens dat er anno 2021 pas een landelijk fietsnetwerk komt, maar dit terzijde. Als fervent fietser en adviseur fiets bij Keypoint juich ik dit initiatief van harte toe. Hopelijk lukt het de overheden om de juiste projecten te identificeren (en die vervolgens te realiseren) waarmee het gebruik van de fiets nóg verder toeneemt.

Data-gedreven aan de slag

Graag deel ik een aantal concrete suggesties om het inzicht te verbeteren in de wensen van fietsers, en daarmee de effectiviteit van fietsmaatregelen. Ik doe dit aan de hand van de drie sporen van het NTF: hoofdfietsroutes, fietsparkeren en fietsstimulering. Maar eerst iets over de overkoepelende aanbeveling om (meer) data-gedreven aan de slag te gaan.

Data zijn het nieuwe goud. Veel meer dan in het verleden kunnen we ons als verkeerskundigen en beleidsmakers baseren op daadwerkelijke, gemeten verplaatsingsgegevens en het keuzegedrag van fietsers (en overige mobilisten). Daarmee krijgen we inzicht in wat mensen écht beweegt en hoe we onze beperkte middelen het beste kunnen inzetten om zo bij te dragen aan bovenliggende maatschappelijke doelen.

Maar hoe borgen we daarbij de privacy van onze inwoners? Dat kan door slim gebruik te maken van de juiste, vaak openbaar beschikbare databronnen en privacy-vriendelijke onderzoeksmethoden. Wij hebben daarvoor zelf al een aanzet gedaan door openbaar beschikbare data samen te brengen en te verrijken in Datapoint [*]. En dan neem ik u nu graag mee in een aantal concrete voorbeelden van databronnen,

onderzoeksmethoden en aanbevelingen voor het NTF.

Hoofdfietsroutes

Op zich is het niet zo ingewikkeld om te bepalen waar hoofdfietsroutes moeten liggen. Je kijkt naar de belangrijkste kernen, wijken en werklocaties op fietsbare afstand en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen om te zien waar een (nieuwe) fietsroute nodig is. Een interessante bron daarvoor is CBS-data over woon- en werklocaties van werknemers. Vervolgens kijk je waar al wordt gefietst. Naast de data van de Fiets Telweek [*] zijn er steeds meer fietstellingen die op steeds meer plekken structureel worden uitgevoerd. Daarna breng je met een slimme routeplanner, zoals de fietsrouteplanner van de Fietsersbond [*], in beeld waar fietsers nog veel om moeten rijden. Het gebruik van het bestaande netwerk en de missing links zijn daarmee snel in kaart. Wil je dieper kijken naar een specifieke route, of een keuze maken tussen routes, dan zijn er meerdere mogelijkheden. Recent deden we dat bijvoorbeeld tussen Apeldoorn en Epe met camerametingen, interviews ter plekke en een online enquête.

Fietsparkeren

Het prettig kunnen stallen van je fiets is niet de belangrijkste positieve prikkel voor een toename van het fietsgebruik. Maar het omgekeerde geldt wel. Zo besloot ik, gefrustreerd als ik raakte na de tweede diefstal van mijn fiets bij het station, toch maar een abonnement op de bewaakte stalling te nemen. Zeker nu er steeds meer dure e-bikes en speed pedelecs worden verkocht, wordt veilig parkeren een

issue van belang. Wij onderzoeken de fietsparkerbehoefte op basis van RFID-chips, waarmee de fiets een tijdelijk uniek ID krijgt. Deze lezen we meerdere keren per dag uit om zo in beeld te brengen hoe lang fietsen geparkeerd staan en, op basis daarvan, met welk motief men parkeert. Dit is te vergelijken met een auto-parkeeronderzoek op basis van kentekens, maar dan zonder inbreuk te maken op de privacy van de bestuurder. Door dit onderzoek te combineren met 'ouderwetse' tellingen, wordt snel en efficiënt inzichtelijk wie, wanneer en waar parkeert en waar meer stallingsplekken nodig zijn.

Fietsstimulering

Tot slot, investeren in infrastructuur is leuk, maar als de potentiële gebruikers er geen weet van hebben, of geen geschikte fiets hebben, zal het gebruik niet toenemen. Vanuit verschillende projecten waarin we fietsstimuleringsmaatregelen hebben geëvalueerd, komen wij tot de volgende aanbevelingen: e-bike probeeracties, testers een financieel aantrekkelijk vervolgaanbod bieden en *life-changing moments* aangrijpen. Het tijdelijk financieel belonen van mensen om op de fiets te gaan, heeft daarentegen maar zeer beperkt duurzaam effect en is als maatregel dus minder geschikt.

Kortom

Overheden werken op dit moment hard om NTF-miljarden binnen te halen. Laten we daarna goed onderbouwd een keuze maken voor de daadwerkelijke maatregelen waarmee we invulling gaan geven aan projecten en er zo voor zorgen dat de fiets het nieuwe normaal wordt!

Op verkeerskunde.nl/blog leest u deze blog met bronnen [*]