

Lucas Harms en collega's hebben het Nederlands fietsonderzoek een boost gegeven

FIETSPROFESSOR 2

Lucas Harms heeft afgelopen jaren met UVA-collega's Marco te Brömmelstroet en Roland Kager het Nederlandse fietsonderzoek een boost gegeven. Een vervolg is broodnodig, vindt hij. In Amsterdam start per 1 januari het Urban Cycling Institute.

Wat op de ochtend van het symposium Cycling Cities tijdens het Nationaal Fietscongres vooral duidelijk wordt, is dat het onderwerp fiets in de lift zit in wetenschappelijke kring. In krap anderhalf jaar heeft Harms met collega's het fietsonderzoek een flinke duw kunnen geven, dankzij geld van NWO, in het kader van het VerDus-programma Duurzaam Bereikbare Randstad (DBR). De resultaten van dit onderzoek zijn inmiddels op meerdere plekken gepresenteerd (bijvoorbeeld in Verkeerskunde 6/2014), en er is een Fietsberaad-publicatie (Fietsberaadpublicatie 26). Harms is hoopvol over het vervolg. 'Het momentum is er om het fietsonderzoek verder uit te breiden. Ik heb echt het gevoel: er gebeurt heel veel en nu moeten we verder.'

De wetenschappelijke fietskennis is als een archipel van eilanden

Het plaatje van een archipel van eilanden, het beeld waarmee collega Marco te Brömmelstroet de ochtend afsloot, vindt Harms goed getroffen. 'Zo ziet de huidige wetenschappelijke kennis van fietsen er nu uit. Het zijn allemaal plukjes ken-

nis. Het gaat er nu om bruggen te bouwen.' De DBR-onderzoeken waren vooral explorerende onderzoeken, zegt Harms. 'We hebben bijvoorbeeld een aantal trends in fietsgebruik aangetoond, maar wat die ontwikkelingen veroorzaken dat weten we niet goed. Zo hebben we hypothesen kunnen opstellen over de effectiviteit van beleid. Daar zouden we graag verder mee willen.'

Enorme honger naar kennis over effectief fietsbeleid

Harms zou bijvoorbeeld dieper willen ingaan op de succesfactoren van fietsbeleid. 'In het eerste onderzoek hebben we met allerlei gegevens, de Fietsbalans, het CBS en onze enquête, een aantal succesfactoren weten te bepalen, zowel wat betreft infra als zachte maatregelen. Maar welke combinaties van maatregelen werken bij welke doelgroepen? Ook ligt er de interessante vraag wat je van het Nederlandse fietsbeleid kunt exporteren. Er is een enorme honger naar kennis over effectief fietsbeleid. Maar wat maakt dat mensen gaan fietsen? Daarom zou ik meer willen weten over welke beleving en beeldvorming fietsen heeft voor verschillende bevolkingsgroepen. Wat doet bijvoorbeeld de derde generatie allochtonen als het gaat om fietsgebruik? Daarnaast is er meer structureel onderzoek nodig naar het gebruik van de e-bike. Kan de e-fiets bijvoorbeeld een rol spelen in het leefbaar en bereikbaar houden van

krimpgebieden? En welke rol speelt het voertuig nu al in het woon-werkverkeer?

Ik vind het vooral mooi dat er nu een fietsprofessor komt, het is een mooi statement

Urban Cycling Institute

Het fietsonderzoek krijgt een vervolg aan de universiteit van Amsterdam. Per 1 januari wordt daar het Urban Cycling Institute opgericht. Harms: 'Daar gaan we in principe verder met onderzoek in het verlengde van wat we de afgelopen jaren hebben gedaan, dus met effectiviteit van fietsbeleid, met fiets en trein, zoals Roland Kager dat

heeft uitgezet en met het onderzoeken en verbeteren van verkeerskundige ontwerpen zoals Marco Te Brömmelstroet dat nu in Amsterdam doet.'

Fietscommunity

De kans is groot dat de Fietscommunity die onderdeel was van het DBR-project doorgaat. Harms: 'Ja, dat zou heel goed zijn. We hebben gemerkt dat het heel veel oplevert als wetenschap en praktijk samenkomen. Heel veel kennis over fietsen in Nederland zit bij praktijkmensen tussen de oren.' Te Brömmelstroet en Harms twitterden samen onder de naam 'fietsprofessor'. Nu is er een Amerikaan als fietsprofessor aangesteld (artikel hiernaast). Harms: 'Ja, het is misschien jammer dat het geen Nederlander is, maar ik vind het vooral mooi dat er nu een fietsprofessor komt, het is een mooi statement.' (KB)

Lucas Harms, Universiteit Amsterdam

