

DE FIETS OP KOERS

Achtergrond

Menselijke nederzettingen ontstonden op plaatsen waar (handels)routes elkaar kruisten. Dat illustreert dat mobiliteit aan de basis staat van onze maatschappij. We hebben in de mobiliteit de laatste decennia de focus vooral gelegd op snelheid en technologie: op technische oplossingen om ons met behulp van gemotoriseerde voertuigen te verplaatsen.

Op de HAN hebben we daarom ook een afdeling Automotive. Inmiddels staat automobilititeit, met name fossiel, onder maatschappelijke en ecologische druk en is de Academie aan een transitie bezig naar meer elektrische mobiliteit. Ook is er – maatschappelijke – vraag naar kleinere vormen van mobiliteit. Vandaar ook de oprichting van het LEV kenniscentrum (LEV KC). Maar met die focus op snelheid en technologie dreigen we de voordelen van actieve vormen van mobiliteit, in het bijzonder die van fietsen, uit het oog te verliezen. De positieve effecten van e-biken zijn uiteraard wel de basis voor goede samenwerking met het LEV KC.

Gelderland heeft het hoogste aandeel fiets-gerelateerde bedrijvigheid en in deze sector is belangstelling voor samenwerking met de HAN. Er is binnen de HAN al de nodige kennis op het gebied van fietsen, maar deze kennis is versnipperd en projecten vinden vooral op ad-hoc basis plaats. Een Kenniscentrum Fiets kan die kennis zichtbaar maken voor iedereen binnen de HAN die interesse heeft in een van de aspecten die fietsen en actieve mobiliteit zo waardevol maken. Maar dat Kenniscentrum is ook van belang voor het beeld van de HAN naar buiten: het vergroot de herkenbaarheid van de HAN als centraal punt voor onderzoek en projecten rondom actieve mobiliteit, met raakvlakken op gebied van gezondheid, gedrag, duurzaamheid, levensstijlen en stedelijke inrichting.



Afbeelding: Nederland fietsland nummer 1 (bron: gezondeleefomgeving.nl)

Samenwerkingen tussen de verschillende HAN Academies kunnen ons helpen de grote maatschappelijke opgaven op te pakken: **duurzaamheid**, **toegankelijkheid**, **verbondenheid** en **gezondheid**. De fiets is bij uitstek geschikt om als katalysator te dienen voor het opzetten van deze samenwerkingen. Die zijn van belang in de uitdagingen waar we voor staan.

Technologische innovatie is niet langer een doel op zich maar moet binnen nieuwe, circulaire businessmodellen en een sociale, inclusieve context een bijdrage leveren aan diverse maatschappelijke transitieën. Toenemend gebruik van de fiets kan leiden tot meer bewegen, veel mensen die nu nog niet fietsen kunnen ook worden gerekend tot de mensen met risico op onvoldoende beweging. Dit sluit goed aan bij de ambities van veel gemeenten, bijvoorbeeld die de City Deal Fiets¹ hebben ondertekend, met precies deze doelstellingen. Ook voor de Groene Metropoolregio is fietsen om alle bovenstaande argumenten van belang.

Natuurlijk zijn ook de focus thema's van de HAN nauw aan de fiets verbonden:

Slim



De laagdrempeligheid van fietsen staat op gespannen voet met de neiging de fiets van steeds meer technologie te voorzien. Natuurlijk zijn er niettemin redenen om te zoeken naar technologie die de voordelen van de fiets verder kunnen vergroten. Op het gebied van gezondheid, veiligheid en duurzaamheid is nog winst te behalen, net als op andere maatschappelijke vraagstukken. Uitgangspunt daarbij moet wel zijn dat de (sociale) toegankelijkheid van fietsen intact blijft, want anders gooien we het kind met het badwater weg. Ook recente

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/13/bijlage-6-dealtekst-city-deal-fietsen-voor-iedereen>



ontwikkelingen als het snel toenemende aantal doden en gewonden op de fiets zijn goede redenen voor onderzoek. Dergelijke onderzoeken en projecten op het gebied van sensoriek, data, privacy-issues, verkeerssystemen, monitoring en dynamische ondersteuning kunnen allemaal bijdragen aan het dichterbij brengen van gezondere, inclusievere, veiligere en duurzamere mobiliteit. Dit moeten we nadrukkelijk ontwikkelen in onderlinge samenhang met 'schoon' en 'sociaal' om een meer leefbare omgeving te realiseren voor iedereen.

Schoon



Fietsen kent afgezien van de CO₂-uitstoot van de berijder nauwelijks milieubelasting. Verduurzaming van de fietsindustrie blijft nodig om de impact van productie te verkleinen, maar fietsen is een perfecte mix van schoon en snel. Bovendien neemt het erg weinig ruimte in beslag. Het toevoegen van ondersteuning heeft fietsen populairder gemaakt o.a. bij ouderen, die voorheen weinig fietsten (positief effect), maar er is nog weinig onderzoek naar de effecten op groepen als middelbare scholieren – toenemend gebruik van e-bike –, de lange termijn-effecten van batterijproductie en einde levensduur of doorrekeningen van de gevolgen van toenemend stroomverbruik als gevolg van al die ondersteuning.

Aan de andere kant schept de ontwikkeling van e-bikes ook kansen om bijvoorbeeld sociaal economisch zwakkere groepen te helpen in het maken van gezondere en schonere keuzes. Het zijn deze terreinen waar we als HAN het verschil kunnen maken door trans-disciplinair naar oplossingen te zoeken voor maatschappelijke zorgen. Hier ligt ook een mooie samenhang met de ambities van de HAN om ook zelf veel duurzamer te worden en toe te werken naar klimaatneutrale mobiliteit onder leiding van Daan Moerkerk en Wim Visser. De kans ontstaat om op zijn minst bij een deel van de onderzoeken ook onszelf als HAN als model en proeftuin te gebruiken, iets waar ook in het project Mobiliteitstransitie onder leiding van Marith Dieker aan wordt gewerkt.

Sociaal



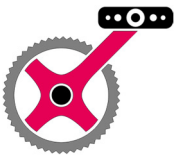
Fietsen is, naast wandelen, de meest toegankelijke vorm van mobiliteit voor het grootste deel van de Nederlandse bevolking². Voor de toegang tot voorzieningen en sociale contacten, en daarmee voor het zinvol invullen van ons leven, is de fiets voor velen dus een uitstekende vorm van mobiliteit. Fietsen is bovendien gezond, en helpt dus bij het behoud (en mogelijk in de toekomst vergroten) van onze fysieke gezondheid. Deze claim wordt door vrijwel alle betrokkenen onderschreven, maar die gezondheidsclaim wordt minder vanzelfsprekend vanwege de toenemende elektrische ondersteuning, zowel door de toenemende aantallen e-bikes als door het steeds krachtiger worden van die ondersteuning³.

Fietsen zonder ondersteuning kan daardoor marginaliseren waarmee de gezondheidseffecten nog minder goed uitpakken. Bovendien is voor mensen aan de sociaal-maatschappelijke onderkant een reguliere fiets soms al niet bereikbaar, laat staan een elektrische variant. Hier ontstaat mogelijk een neerwaartse spiraal die contraproductief kan uitpakken bij het behalen van maatschappelijke doelen als een inclusieve, leefbare, gezonde en duurzame leefomgeving.

Discipline-overstijgend onderzoek en projecten naar het gebruik en de betekenis van fietsen voor een waardevol leven kunnen helpen daar meer van te begrijpen en zal ook de ambitie van de HAN, om studenten af te leveren als maatschappelijk betrokken wereldburgers, dichterbij brengen.

² <https://www.fietsplatform.nl/fietsen-in-cijfers/>

³ <https://www.biind.nl/blog/fietsen-op-de-e-bike-waar-is-het-goed-voor>



Actie



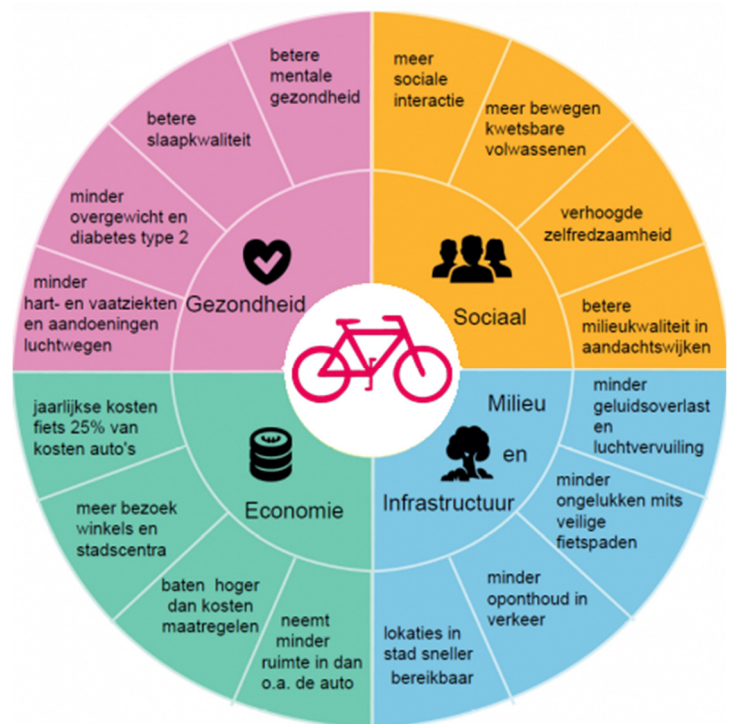
Kenniscentrum Fiets verbindt diverse Academies, Lectoraten, werkgroepen en collega's die op allerlei wijze al betrokken zijn bij het onderwerp fiets in het geloof dat de samenhang tussen deze diverse vakgebieden gaat helpen om te komen tot integrale oplossingen en innovaties die tegemoetkomen aan de eisen die de maatschappij nu en in de toekomst stelt.

We willen geen innovaties voor de top van de piramide met de belofte dat die na vele prijsverlagingen ook de onderkant van de maatschappij gaat bereiken. Daarvoor ontbreekt gewoonweg de tijd, en bovendien is deze werkwijze inherent niet inclusief. Om op de vele terreinen waar transities nodig zijn succes te boeken moeten we direct innoveren voor de onderkant, of eigenlijk voor de hele maatschappij. Dat betekent het bundelen van alle kennis, ervaring en enthousiasme op dit dossier binnen de HAN, het verbinden daarvan aan ons regionale bedrijfsleven en zeker ook aan de partijen die maatschappelijk en beleidsmatig actief zijn.

Kenniscentrum Fiets wil zich ontwikkelen tot een multidisciplinair samenwerkingsverband van HAN interne én externe partijen. Voor overheden, marktpartijen, kennisinstellingen en adviseurs die vragen hebben over de ontwikkeling van de fiets in brede zin.

Van techniek tot infrastructuur, van de gezondheidsaspecten tot voertuigdynamica, van economische ontwikkeling tot sociale inclusie, van leefbaarheid tot de plek op de weg en van veiligheid tot functionaliteit. Kenniscentrum Fiets verzamelt en deelt kennis, verbindt stakeholders, initieert en neemt deel aan toegepast onderzoek.

De ambitie is om met Kenniscentrum Fiets de positie van de HAN te verstevigen als toonaangevend instituut voor onderzoek naar een slimme, schone en sociale toekomst. Over 5 jaar is Kenniscentrum Fiets een kweekvijver voor onderzoekend, innovatief talent en heeft een aantrekkingskracht op start-ups en het innovatieve bedrijfsleven en is daarnaast een inspiratiebron voor lokale overheden die werk willen maken van hun ambities op gebied van duurzame mobiliteit en een duurzame, rechtvaardige leefomgeving.



Afbeelding: positieve effecten van fietsen (bron: gezondeleefomgeving.nl)

Kenniscentrum Fiets (KCF) is een initiatief van Hans Schreuder, docent IPO en onderzoeker bij het Lectoraat Automotive Research. Hans is al decennia een sterke kracht achter de ontwikkeling van de fiets, binnen de HAN, de provincie Gelderland en daarbuiten.

Inmiddels hebben we al een aardige lijst met ondersteuners van dit initiatief, maar deze lijst breiden we graag uit. Binnen de HAN lopen nog diverse collega's rond met liefde voor de fiets en behoefte de mogelijkheden daarvan binnen en buiten het eigen vakgebied verder vooruit te helpen. Deze mensen willen we samen met onderstaande mensen identificeren en aan ons binden: