

DECISIO



Dutch Cycling Embassy / Tour de Force Exportwaarde Nederlandse fietsensector

Deelrapportage maatschappelijke en symbolische waarde

Maatschappelijke en symbolische waarde van de Nederlandse voorbeeldfunctie op fietsgebied

DATUM

21 maart 2022

STATUS RAPPORT

Definitief

OPDRACHTGEVER

Tour de Force

PROJECTTEAM DECISIO

Kees van Ommeren

Martijn Lelieveld

Pim van der Zwet

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 - 67 00 562

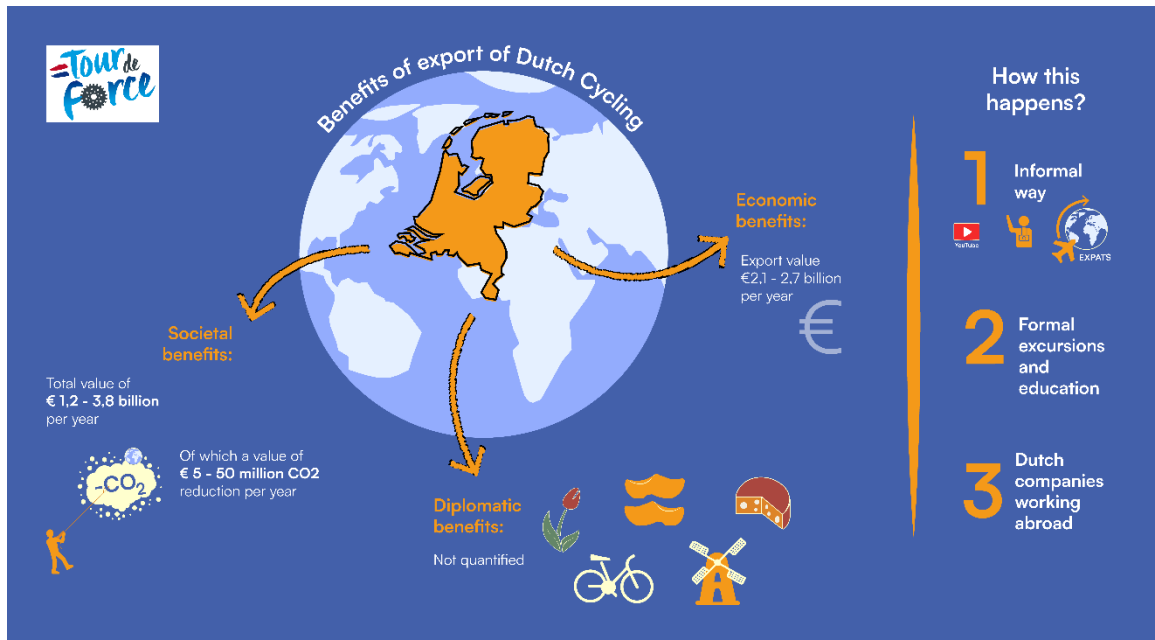
E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1. Inleiding	7
1.1 Achtergrond	7
1.2 Onderzoeksvragen	8
1.3 Aanpak	8
1.4 Leeswijzer	9
2. Het verspreiden van de Nederlandse fietscultuur	10
2.1 Drie manieren van beïnvloeding, alle drie belangrijk	11
2.2 De drie manieren van beïnvloeding versterken elkaar	12
3. Informele beïnvloeding	15
4. Formele kennisoverdracht	21
5. Nederlandse professionals betrokken bij fietsprojecten in buitenland	26
5.1 Conclusie over verspreiden Nederlandse fietscultuur	30
6. Diplomatieke en imagowaarde van de fiets	32
7. Maatschappelijke effecten	35
7.1 Ontwikkeling van het wereldwijde fietsgebruik	35
7.2 Maatschappelijke effecten	37
7.2.1 Toelichting op de effecten	38
7.2.2 Omvang van de effecten	39
7.3 Bijdrage Nederland	41
Bijlage I Onderzoeksaanpak	44
Deskresearch en data-analyse	44
Interviews	44
Enquête	45
Bijlage II Vragenlijst The societal and diplomatic value	50
Bijlage III Waarderingskengetallen maatschappelijke effecten	54

Samenvatting



Fietsen is gewoon..

In Nederland vinden we het gewoon dat iedereen fietst en (minstens) een fiets heeft, dat onze kinderen zelfstandig naar school fietsen, dat in onze steden gemakkelijk 40 procent van de verplaatsingen met de fiets wordt afgelegd en dat in onze steden aanzienlijk minder auto's rijden en geparkeerd staan dan in andere steden in de wereld.

.. althans in Nederland

In de rest van de wereld vinden ze dat helemaal niet gewoon. De meeste mensen buiten Nederland beseffen niet dat de mobiliteit in hun steden überhaupt heel anders zou kunnen worden georganiseerd. Of ze denken dat fietsen altijd een marginale vervoersmodaliteit is en blijft. Een aandeel van 5 procent of 10 procent voor de fiets is waar veel steden in de wereld graag voor zouden tekenen.

Dus is Nederland internationale inspiratiebron voor stedelijke mobiliteit

Voor veel van deze mensen die een bezoek aan Nederlandse steden brengen (toevallig, of in een excursie, of zelfs virtueel via YouTube) verandert dit inzicht. Op het moment dat ze zien en ervaren dat het mogelijk is om veilig massaal door steden te fietsen, en dat dit leidt tot veel minder autoverkeer, tot een flinke ruimtewinst en tot socialere en groenere steden met een fitte bevolking, beginnen

ze in te zien dat dit een perspectief is dat in hun stad/land ook kan werken. In dit rapport staan tal van voorbeelden van mensen van over de hele wereld die geïnspireerd raakten door het Nederlandse voorbeeld en die op hun beurt weer anderen inspireerden, vaak door hen ook weer een bezoek aan Nederland te laten brengen.

“Nederland loopt zo ver voor de troepen uit: *a parallel universe*”

Mark Wagenbuur, Bicycle Dutch

Nederland is natuurlijk niet het enige voorbeeld waar andere landen en steden naar kijken. Klassiek kijkt men ook naar Kopenhagen, en men kijkt uiteraard ook graag naar steden die vergelijkbaar zijn met de eigen stad. Zo is Bogota een lichtend voorbeeld in Zuid-Amerika. Maar het ultieme voorbeeld, dat voor blijvende inspiratie zorgt, ook voor andere voorbeeldsteden, is toch Nederland, zo blijkt uit dit onderzoek. Het fietsen in Nederland blijft zich snel ontwikkelen en er zijn tal van innovaties, waardoor er continu nieuwe inspiratie komt die zich (ook via verder gevorderde fietssteden) over de wereld verspreidt.

Drie belangrijke manieren van beïnvloeding

In het onderzoek komt naar voren dat de *informele manier van beïnvloeding* heel belangrijk is. Dus, de filmpjes op YouTube, de inkomende toeristen die eigenlijk alleen de grachten wilden zien, maar onder de indruk raken van de leefbaarheid van onze steden en de media aandacht die er in het buitenland wel degelijk is voor ons land als fietsland.

Daarnaast is de *formele beïnvloeding* ook van groot belang. Dit gaat bijvoorbeeld om studie tours/excursies/workshops, waarbij deelnemers echt gaan begrijpen wat nu precies de verschillen zijn met hun thuissituatie. En dat het in Nederland ook niet altijd zo is geweest als het nu is. Dat er decennialange ontwikkelingen ten grondslag aan hebben gelegen, en dat fietsbeleid uiteraard hand in hand gaat met een goede inrichting van de stad, met stringenter parkeerbeleid en autowerende maatregelen en dat dit altijd op veel weerstand is gestuit. De buitenlanders zien/leren dat onze binnensteden nog steeds floreren, dat de Nederlandse steden tot de bereikbaarste in de wereld behoren en dat onze steden veilig, groen en sociaal zijn, zonder dat dit veel subsidies kost. Het echte inzicht voor buitenlanders dat dit ook in hun eigen stad ook kan werken is fundamenteel bij het succes van de formele beïnvloeding. Onder de formele beïnvloeding vallen ook de opleidingen in Nederland die heel populair zijn onder buitenlandse studenten en bijvoorbeeld de ThinkBike-workshops die DCE (vaak met ambassades) organiseert.

“Studie tours en *site visits* zijn absoluut fundamenteel geweest voor steden als New Orleans en Boston; anders zouden ze daar niet de juiste dingen doen”

Andy Clarke, Toole Design

Het derde niveau van beïnvloeding dat we in dit onderzoek onderscheiden, is dat er *Nederlandse bedrijven of professionals betrokken* zijn bij het fietsbeleid in steden/landen buiten Nederland. Hoewel er steeds meer bedrijven actief zijn met het uitdragen van het Nederlandse fietsbeleid in het buitenland en daar ook succesvol in zijn, heeft dit niveau op dit moment minder impact dan mogelijk is. Enerzijds komt dit omdat de nadruk bij beginnende fietssteden ligt op de technische kant van de fietsinfrastructuur en ze met hun eigen wetten en wegcodes te maken hebben. Juist bij verdere ontwikkeling van het fietsbeleid worden de lessen vanuit Nederland belangrijker. Anderzijds is er ook geen noodzaak voor Nederlandse adviseurs om hier in het buitenland werk van te gaan maken, in eigen land is voor hen werk genoeg, dat bovendien vaak beter betaalt. Dus de prikkel om de kennis te exporteren komt veelal van individuen met een drive om andere landen te helpen.

Tijd om onze voorbeeldfunctie veel actiever uit te dragen

Vanuit het buitenland wordt Nederland fietsland dus heel bijzonder en inspirerend gevonden. Helaas vinden we in Nederland onze fietscultuur zelf zo vanzelfsprekend dat we onvoldoende beseffen hoe verschillend dit is van de rest van de wereld en dat we veel meer kunnen doen om onze fietscultuur uit te dragen en andere steden en landen te helpen om de goede stappen te zetten.

Het is veelzeggend dat de Verenigde Naties de lidstaten oproept om de fiets te promoten als middel tegen klimaatverandering. En dat interviewpartners van de Wereldbank, de Europese Unie en het World Resource Institute (WRI) allen vinden dat Nederland veel meer kan doen met hun kennis en ervaring op het gebied van fietsen en stedelijke mobiliteit en inrichting. Nederland helpt via het WRI wel om onze kennis op het gebied van water en milieu om de situatie in andere landen te verbeteren, terwijl we niet in hun programma voor mobiliteit meedoen.

“Nederland heeft met hun fietskennis de sleutel in handen om samen met andere landen en steden het klimaatprobleem en andere stedelijke problemen aan te pakken”

Claudia Adriazola-Steil, World Resource Institute

Grote maatschappelijke baten te realiseren

In het onderzoek hebben we een voorzichtige schatting gemaakt van de maatschappelijke baten die de Nederlandse fietscultuur in het buitenland heeft gegenereerd. Dit gaat dan om alle voordelen die met een toename van het fietsen samenhangen, zoals schonere lucht, gezondheidswinst, minder files, klimaat, ruimtewinst, etc.

De waarde van de bijdrage van Nederland aan het stimuleren van fietsen elders in de wereld schatten we op een bedrag van jaarlijks tussen 1,2 en 3,8 miljard euro. Deze schatting is gebaseerd op een minimale bijdrage van het Nederlandse voorbeeld van 1 procent aan alle fietskilometers in de continenten die het meest worden beïnvloed (Europa, Noord-Amerika en Oceanië) of een bijdrage van minimaal 1 tot 10 procent van de groei van de fietskilometers in deze gebieden tussen 2011 en 2020. Daarbij moet worden opgemerkt dat deze groei nog zeer beperkt was. In de nabije toekomst zal dit vermoedelijk nog veel sterker stijgen.

Jaarlijkse maatschappelijke fietsbaten wereldwijd (Europa excl. Nederland en Denemarken, Noord-Amerika en OECD-landen in de Pacific) toe te schrijven aan Nederland

Bijdrage Nederland	Alle fietskilometers (2020)	Extra fietskilometers (2011-2020)
1 procent	€ 1,2 miljard	€ 0,4 miljard
10 procent		€ 3,8 miljard

Meest kosteneffectieve manier om CO2 emissies terug te dringen

Zoomen we in op de klimaatwinst van de groei van het fietsen in het buitenland dan kunnen we constateren dat de klimaatbaten van de groei in het fietsen in Europa, Noord-Amerika en Australië tussen 2000 en 2020 jaarlijks bijdraagt aan een reductie van CO2 emissies met een waarde van minimaal 550 miljoen euro. Een aandeel van 1 tot 10 procent hiervan correspondeert met een jaarlijks terugkerende bijdrage van 5,5 tot 55 miljoen euro die in een zeer voorzichtige schatting op het conto van Nederland komt. Hiervoor geldt zeker ook dat deze bijdrage aanzienlijk groter kan worden in de toekomst. Omdat de overheid momenteel financieel heel beperkt bijdraagt¹ aan het uitdragen van onze fietscultuur kunnen we wel stellen dat het internationaal uitdragen van onze

¹ De Dutch Cycling Embassy ontvang jaarlijks netto iets meer dan €200.000 subsidie van het Ministerie van IenW.

fietskennis een van de meest kosteneffectieve manieren is voor Nederland om de opwarming van de aarde tegen te gaan.

Ook voor ons internationale imago en internationale betrekkingen liggen grote kansen

Het onderzoek heeft ook duidelijk gemaakt dat de Nederlandse fietscultuur zeer positief bijdraagt aan het internationale imago van Nederland, en aan de diplomatieke en internationale betrekkingen van ons land. Tegelijkertijd is ook heel duidelijk geworden dat we hier veel meer uit zouden kunnen halen, door veel actiever onze fietscultuur uit te dragen en andere steden en landen te helpen bij het ontwikkelen van hun eigen fietsbeleid en -cultuur. Hier liggen grote kansen om andere landen te helpen en daarbij tegelijkertijd ons internationale imago te versterken. En *en passant* creëren we daarmee economische kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven.

'Enge' economische exportwaarde ook belangrijk

In een separate deelstudie van dit onderzoek² is ook de 'enge' economische exportwaarde van de fietsensector voor Nederland onderzocht. Op basis van CBS statistieken en een enquête onder exporterende bedrijven uit de fietsensector. Onderstaand overzicht bevat per deelsector de geschatte uitvoerwaarde en het benodigde aantal fte (2019).³

De economische betekenis van de export van fietsgerelateerde goederen en diensten (2019)

² Voor meer informatie zie: Decisio (31 maart 2021) Exportwaarde Nederlandse fietsensector -Deelrapport 'enge' economische waarde.

³ Op de categorie 'productie van en handel in fietsen' na – waarvan CBS statistieken over de uitvoerwaarde bekend zijn – is bij alle categorieën een bandbreedte aangehouden vanwege de onzekerheid als gevolg van gebrekkige data.

	Uitvoerwaarde	Werkgelegenheid
Productie van en handel in fietsen	€ 1,6 miljard	3.750 fte
Bestedingen van fietsgerelateerde inkomende toeristen	€ 0,5-1,1 miljard	Onbekend
Productie van en in fietsparkeervoorzieningen	€ 8-13 miljoen	40-70 fte
Verkeerskundige en ingenieursbureaus	€ 3-4 miljoen	15-25 fte
Overige onderzoeks- en adviesbureaus	€ 1-5 miljoen	5-25 fte
Architecten/stedenbouw/ruimtelijk ontwerp		Onvoldoende informatie
Exploitatie van deelfietssystemen		Onvoldoende informatie
Productie van en handel in fietsaccessoires en -kleding		Onvoldoende informatie
Onderwijs en kennisinstellingen		Onvoldoende informatie
Media/fietspromotie/campagnes	€ 0,2-0,3 miljoen	1-2 fte

Bron: Decisio, op basis van cijfers CBS Statline en eigen enquête

Uit de cijfers wordt duidelijk dat de categorie 'productie van en handel in fietsen' zeer dominant is. Deze deelsector is goed voor een exportwaarde van 1,6 miljard euro per jaar en 3.750 voltijd banen. Ook de bestedingen van buitenlandse toeristen die Nederland bezoeken om te fietsen vallen onder fietsgerelateerde export. Deze bestedingen worden geschat op 0,5 tot 1,1 miljard euro. De export van fietsparkeervoorzieningen bedraagt ook 8 tot 13 miljoen euro en 40 tot 70 voltijd banen. De export van de dienstverlenende deelsectoren (ingenieurs- en adviesbureaus) wordt geraamd op 4 tot 9 miljoen euro en 20 tot 50 voltijd banen.

Daarbij moet wel worden opgemerkt dat hierbij de omzet van buitenlandse dochtervestigingen niet is meegenomen. En dat uit de statistieken en de enquête blijkt dat de export de afgelopen jaren sterk is gegroeid is. Bovendien is de verwachting dat deze de komende jaren verder zal groeien.

Conclusie: een wereld te winnen voor Nederland

Uit dit onderzoek is duidelijk gebleken dat de voorbeeldfunctie van Nederland als fietsland groot en belangrijk is en (direct of indirect) impact heeft over de hele wereld. Tegelijkertijd is ook duidelijk geworden dat we ons in Nederland veel te weinig bewust zijn dat we met onze kennis en ervaring andere landen en steden heel effectief kunnen helpen om het fietsen te stimuleren. Dit doen we al wel, maar op kleine schaal, met de Dutch Cycling Embassy en een aantal goedwillende individuen, onderwijsinstellingen en bedrijven. Door hier een impuls aan te geven, en er echt beleid van te maken om andere steden en landen te helpen met onze fietscultuur, kunnen gigantische maatschappelijke baten worden gerealiseerd. Vermoedelijk is dit zelfs de meest kosteneffectieve manier waarop Nederland wereldwijd kan helpen bijdragen aan het terugdringen van de CO2 uitstoot.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De Dutch Cycling Embassy (DCE), het samenwerkingsverband Tour de Force (TdF) en het ministerie van IenW hebben behoefte aan een betrouwbaar beeld van de ‘exportwaarde’ van fietsen voor Nederland. Daarbij gaat het om de economische exportwaarde, maar ook om de maatschappelijke effecten van het stimuleren van fietsen in het buitenland en het imago van Nederland als fietsland. Deels komen deze maatschappelijke effecten in het buitenland direct ten goede aan Nederland, met name waar het gaat om het voorkomen van CO₂ uitstoot waar ook ter wereld.

Het doel van het onderzoek is om de (meer)waarde te onderzoeken van het stimuleren van fietsen in het buitenland. Deze behoefte heeft de DCE uiteraard, als organisatie die de export wil stimuleren van alles wat met fietsen te maken heeft. Maar ook het ministerie van IenW om een goede afweging te kunnen maken over nut en noodzaak van het stimuleren van deze activiteiten. En in de discussie met andere ministeries over het belang van fietsstimuleringsactiviteiten in binnen- en buitenland.

Recent heeft Decisio een onderzoek afgerond waar de ‘enge’ economische exportwaarde van fietsen centraal stond⁴. Daarbij ging het om de toegevoegde waarde en banen die samenhangen met de export van fietsen en fiets-gerelateerde producten en diensten. In dit deelonderzoek staat de brede maatschappelijke waarde van deze fietsexportwaarde centraal.

Anders dan bij het enge onderzoek is het begrip ‘export’ verbreed. Het gaat bij het beïnvloeden van andere landen niet alleen om actieve en bewuste activiteiten om alles wat in Nederland met fietsen te maken heeft, te exporteren. In dit onderzoek gaat het ook om de voorbeeldfunctie die Nederland heeft, die ook ongemerkt en spontaan kan plaats vinden (bijvoorbeeld doordat mensen die als toerist in Nederland komen geïnspireerd raken door de organisatie van mobiliteit in onze steden of via een YouTube-filmpje).

⁴ Decisio (2021) Exportwaarde Nederlandse fietsensector, deelrapportage enge economische waarde. In opdracht van Tour de Force.

1.2 Onderzoeksvragen

Met dit onderzoek richten we ons dus op de ‘brede’ maatschappelijke waarde van ‘de export van de Nederlandse fietscultuur’. De volgende vragen worden hierbij beantwoord:

1. In hoeverre draagt Nederland met haar voorbeeldfunctie en export van fietskennis bij aan het wereldwijde fietsgebruik?
2. Wat is de maatschappelijke waarde van de voorbeeldfunctie van fietsland Nederland en van het exporteren van fietskennis?
3. Wat is de waarde van Nederland fietsland voor ons internationale imago en de internationale betrekkingen?

Exportwaarde in brede maatschappelijke zin

De exportwaarde van fietsen definiëren we breed: de maatschappelijke waarde van de voorbeeldfunctie van fietsland Nederland en van het exporteren van fietskennis en de waarde van Nederland fietsland voor ons imago en onze internationale betrekkingen. Het vermoedelijk belangrijkste onderdeel van de exportwaarde van fietsen in Nederland zit namelijk niet in de euro's die worden verdiend en de arbeidsplaatsen die dit oplevert. Belangrijker zijn de maatschappelijke effecten. Hierbij draait het om maatschappelijke effecten als gezondheid, luchtkwaliteit, uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen en andere maatschappelijke effecten. Met andere woorden, het gaat om duurzame mobiliteit, de ruimtelijke inrichting van steden, om de vitaliteit van de bevolking, de sportieve kant van het fietsen en om leefbaarheid in de volle breedte. Daarnaast gaat het om de waarde van het fietsen (in brede zin) voor het internationale imago van Nederland en de diplomatie/internationale betrekkingen van Nederland.

1.3 Aanpak

Om te bepalen in hoeverre Nederland bijdraagt aan het fietsgebruik waar ook ter wereld en wat daarvan de bredere maatschappelijke waarde van de fietsexport is, hebben we drie onderzoeksmethoden gehanteerd:

1. Deskresearch en data-analyse;
2. Interviews met 19 buitenlandse experts die zicht hebben op ontwikkeling fietsbeleid en andere landen en buitenlandse steden
3. Een enquête onder de internationale gemeenschap van fietsprofessionals

Aanpak enquête

Middels een online enquête onder respondenten is de internationale fietsgemeenschap bevraagd. Doel van de enquête was om het belang van de verschillende manieren van beïnvloeding te onderzoeken en concrete voorbeelden te verzamelen. De vragenlijst is via

diverse kanalen uitgezet onder de internationale gemeenschap van stedelijke en actieve mobiliteit.

De vragenlijst is door 80 respondenten ingevuld. Bijna de helft van de respondenten is woonachtig in Europa, een kwart in Noord-Amerika en circa een tiende in zowel Oceanië als Zuid-Amerika. De respons uit Azië en Afrika is kleiner met respectievelijk 6 en 1 procent van het totaal. De omvangrijkste groep is actief binnen een publieke organisatie: ongeveer 35 procent van de respondenten. Gevolgd door NGO's, het bedrijfsleven, belangenbehartiging en studenten. De respondenten zijn in het algemeen actief binnen de fietswereld en hebben daarmee het meeste zicht op de ontwikkelingen. Tegelijkertijd bestaat de kans dat de respondenten het belang van de fiets groter achten dan een doorsnee persoon. De resultaten uit de enquête zijn dus indicatief.

Op basis van deskresearch en de opgehaalde informatie uit de vragenlijsten en interviews, is een ruwe inschatting gemaakt van de Nederlandse bijdrage aan het toenemend fietsgebruik elders in de wereld. Voor het bepalen van de diplomatieke waarde van het verspreiden van de Nederlandse fietscultuur is vrijwel volledig gebruik gemaakt van informatie uit de interviews.

Een uitgebreide beschrijving van de gehanteerde onderzoeksmethoden is in bijlage I opgenomen.

1.4 Leeswijzer

De verdere opbouw van dit rapport is als volgt:

In hoofdstuk 2 beschrijven we de manier waarop de Nederlandse fietscultuur zich verspreidt en hoe effectief dit is. In de hoofdstukken 3 tot en met 5 beschrijven we respectievelijk de informele beïnvloeding, de formele kennisoverdracht en de concrete beïnvloeding via projecten met Nederlandse betrokkenheid. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 6 in op de waarde van de Nederlandse fietscultuur voor ons internationale imago en voor de internationale betrekkingen. Tenslotte maken we in hoofdstuk 7 een schatting van de maatschappelijke baten die met het uitdragen van de Nederlandse fietscultuur samenhangen.

2. Het verspreiden van de Nederlandse fietscultuur

Nederland wordt gezien als gidsland als het gaat om stedelijke mobiliteit. Het Nederlandse voorbeeld wordt, zeker tijdens de coronapandemie, overgenomen in buitenlandse steden en regio's. De kennis en ervaringen in Nederland sippelen op talrijke manieren door naar de rest van de wereld. Om inzichtelijk te maken op welke manier de Nederlandse fietscultuur wordt verspreid, is in dit onderzoek onderscheid gemaakt tussen drie verschillende manieren waarop dit gebeurt (deze bevatten elementen van de indeling *Experience, Think, Act, Learn* die de DCE hanteert) :

1. Door informele beïnvloeding. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om filmpjes op YouTube, de inkomende toeristen die eigenlijk alleen de grachten wilden zien en de (sociale) media-aandacht die er in het buitenland wel degelijk is voor ons land als fietsland. Deze beïnvloeding kan onbedoeld zijn en is soms niet zichtbaar (*Experience*).
2. Door formele kennisoverdracht. Dit gaat vooral om studie tours/excursies, waarbij deelnemers echt gaan begrijpen wat nu precies de verschillen zijn met hun thuissituatie. En dat het in Nederland ook niet altijd zo is geweest als het nu is. En dat fietsbeleid hand in hand gaat met een goede inrichting van de stad, met stringenter parkeerbeleid, en autowerende maatregelen en dat dat ook in Nederland altijd op veel weerstand is gestuit (*Experience*). Onder de formele beïnvloeding vallen ook de opleidingen in Nederland die heel populair zijn onder buitenlandse studenten (*Learn*).
3. Door concrete Nederlandse projectbijdragen of betrokkenheid van Nederlandse bedrijven zoals in sterke mate gebeurt in ThinkBike-workshops (*Think*). Hoewel er steeds meer bedrijven actief zijn met het uitdragen van het Nederlandse fietsbeleid in het buitenland en daar ook succesvol in zijn, gaat dit nog om een beperkte bijdrage (in de separate deelstudie naar de economische exportwaarde van fietsen⁵ is dit onderzocht. Zie ook de box hierover in de samenvatting).

In dit hoofdstuk worden allereerst deze drie manieren beschreven, waarbij wordt aangegeven wat het relatieve belang ervan is. Ook kijken we naar de samenhang tussen deze manieren van beïnvloeding. In de volgende paragrafen wordt ingezoomd op de afzonderlijke manieren van beïnvloeding, worden concrete

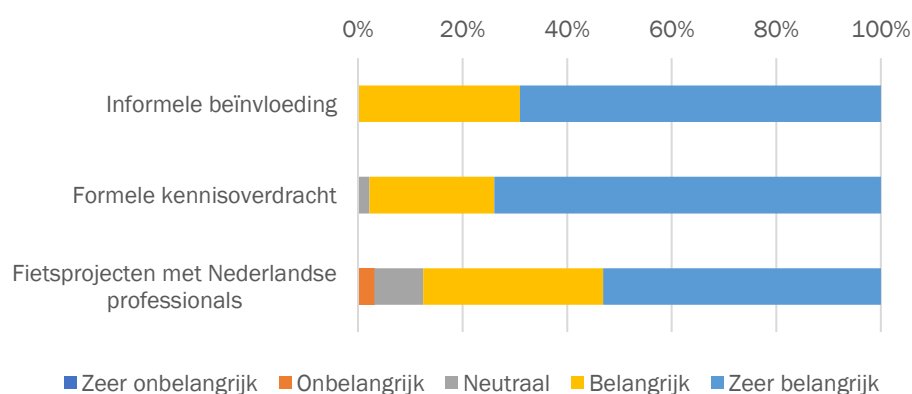
⁵ Decisio (31 maart 2021) Exportwaarde Nederlandse fietsensector -Deelrapport 'enge' economische waarde.

voorbeelden beschreven en uiteengezet waarom het belangrijk is voor het fietsgebruik elders ter wereld.

2.1 Drie manieren van beïnvloeding, alle drie belangrijk

De ruim tachtig buitenlandse deelnemers aan de enquête is gevraagd hoe belangrijk zij de verschillende manieren vinden waarop de Nederlandse fietscultuur zich verspreidt.

Figuur 2.1 Het relatieve belang van de drie beïnvloedingsmanieren voor de ontwikkeling van het fietsen in andere landen en steden

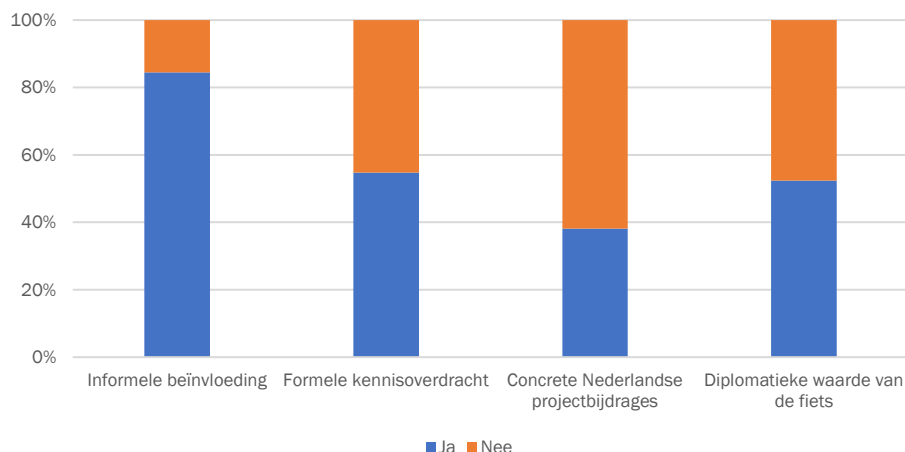


Bron: enquête

De resultaten van de enquête zijn zeer eenduidig. Het overgrote deel van de respondenten vindt alle drie de manieren van beïnvloeding belangrijk tot zeer belangrijk, waarbij veruit de meerderheid 'zeer belangrijk' heeft ingevuld. De betrokkenheid van Nederlandse professionals bij fietsprojecten in het buitenland scoort daarbij wat lager, maar ook hierbij geeft bijna 90 procent aan dit belangrijk tot zeer belangrijk te vinden.

Dit komt mogelijk ook doordat de meerderheid van de respondenten geen concrete voorbeelden kon noemen van projecten waar Nederlandse professionals bij betrokken zijn. Veelzeggend is dat bijna 85 procent van de respondenten spontaan een concreet voorbeeld kan noemen van informele beïnvloeding vanuit de Nederlandse fietscultuur. En ongeveer 55 procent kan een voorbeeld noemen waar sprake was van formele kennisoverdracht vanuit Nederland.

Figuur 2.2 Kunt u een concreet voorbeeld bedenken van:



Bron: enquête

2.2 De drie manieren van beïnvloeding versterken elkaar

De invloed die Nederland heeft als wereldwijd voorloper op fietsgebied is onmiskenbaar. Dit blijkt uit de enquête en evenzeer uit de afgenomen interviews. Buitenlandse professionals, ambtenaren en politici onderschrijven volmondig de voorbeeldfunctie van Nederland en de invloed die dit heeft. Dit loopt langs meerdere sporen. Zo is er de wat willekeurige informele beïnvloeding door video's en blogs, de formele kennisoverdracht in de vorm van excursies/studie tours, webinars en workshops en de concrete bijdragen van Nederlandse experts in buitenlandse projecten.

In de praktijk hangen deze sporen vaak onderling met elkaar samen en versterken ze elkaar. Vaak zit er ook een volgordelijkheid in. Zoals op de Filipijnen, waar fietsvoorstanders op informele wijze inspiratie haalden uit het Nederlandse voorbeeld en bij de Nederlandse ambassade aanklopten om de Nederlandse fietsdocumentaires *'Together we cycle'* en *'Why we cycle'* te mogen vertonen. Een vervolg hierop was dat de DCE in samenwerking met de Nederlandse ambassade een ThinkBike-workshop organiseerde in Iloilo. De toegenomen zichtbaarheid van Nederland en haar fietskennis binnen de Filipijnse fietswereld leidde tot twee concrete pilotprojecten fietsparkeren: de Ayala Triangle Gardens in Makati City en High Street South Park in Taguig City. Dergelijke voorbeelden komen vaker voor (zie bijvoorbeeld Austin (Texas, VS) in ThinkBike-kader in hoofdstuk 5). Soms is de volgordelijkheid niet of minder sterk aanwezig. Veel van de concrete voorbeelden

die door respondenten en interviewpartners zijn genoemd, bevatten elementen van meerdere beïnvloedingsmanieren en zijn daarom lastig 'in een hokje te plaatsen'.

Duidelijk is dat de impact van informele beïnvloeding heel groot is door de continue stroom aan video's en blogs op sociale media en de boeken die geregeld worden gepubliceerd. En ook door de constante stroom mensen die toevallig in Nederland komen en geïnspireerd raken door de manier waarop de mobiliteit in ons land functioneert. Dit alles draagt sterk bij aan het verspreiden van de Nederlandse fietscultuur, waar ook ter wereld. Zowel professionals als burgers plukken hiervan de vruchten. Voor professionals is het belangrijk omdat zij veelal de fiets(oplossingen) implementeren. Maar het belang van het beïnvloeden van gewone burgers (al dan niet verenigd in fietsassociaties) is niet te onderschatten, want zoals veel experts aangeven: blijvende verandering komt van onderaf. Daarnaast stelt Nederland, omdat het wereldwijd wordt gezien als leidend qua fietsbeleid en -gebruik, ook de norm op veel plekken en laat het de haalbaarheid van fietssteden zien: het is een levend voorbeeld aan de rest van wereld hoe de mobiliteit in een stad optimaal kan functioneren. Deze informele wijze van beïnvloeding is dus de basis en creëert ook een behoefte aan meer formele leertrajecten en uiteindelijk in sommige gevallen ook naar concrete hulpvragen aan Nederlandse bedrijven.

Het informele wordt gevolgd door meer gestructureerde formele kennisoverdracht. Hoewel fietsen vanuit civieltechnisch oogpunt geen *rocket science* is, is het vanzelfsprekend van belang dat via cursussen, workshops en webinars *best practices* en *tips & tricks* kennisoverdracht ontstaat. Maar bovenal het overwinnen van voornamelijk politieke barrières is een must. Studiereizen, bestaande uit delegaties met politici en bestuurders zijn zeer behulpzaam om deze barrières te slechten. Door de Nederlandse fietscultuur aan den lijve te ondervinden, krijgen veel deelnemers aan studie tours een bijzondere ervaring (een aantal respondenten noemt dit '*mind shift*'). Het onder ogen zien en begrijpen van de mogelijkheden overtuigt hen van de mogelijkheden in hun eigen land/stad en helpt hen bij het ondernemen van actie, en bij het ontwikkelen en realiseren van een visie. Hierbij zijn ook de organisatorische en beleidsmatige kant van fietsen relevant voor deze delegaties.

Tot slot draagt Nederland op een concrete wijze bij aan advies, ontwerp en uitvoering van fietsprojecten in het buitenland. Hoewel de impact van elk fietsproject waar Nederlandse kennis wordt gebruikt groot is, wordt uiteraard het grootste deel van de fietsprojecten in het buitenland zonder Nederlandse betrokkenheid uitgevoerd. Veel van de interviewpartners denken dat grotere Nederlandse betrokkenheid tot hogere kwaliteit zou leiden. Dit gaat om

civieltechnische projecten zoals het dimensioneren van fietspaden en inrichten van kruisingen, maar veel meer nog om het bredere fietsbeleid (parkeren, veiligheid, ketenmobiliteit, vraag-beïnvloeding etc.), het denken in netwerken, lange-termijn visies, de communicatie, het zorgen voor draagvlak en bijvoorbeeld het borgen van financiële middelen.

In de volgende hoofdstukken gaan we dieper in op de drie beïnvloedingsmethoden en op de voorbeelden hiervan die in het onderzoek zijn genoemd.

3. Informele beïnvloeding

De informele beïnvloeding vanuit de voorbeeldfunctie van Nederland als fietsland gaat vaak op een vrij willekeurige manier. Bijvoorbeeld een toerist die in Nederland geïnspireerd raakt en ideeën mee terugneemt om dingen in hun eigen land/stad/straat te veranderen, of een architect of politicus die sociale media (Twitter, LinkedIn, YouTube, etc.) bekijkt voor voorbeelden van fietspaden, fietsparkeren of kruispunten. In dit onderzoek zijn dit soort voorbeelden geschaard onder de noemer 'informele beïnvloeding'.

Zoals al eerder aangegeven kent 85 procent van de respondenten van de enquête een concreet voorbeeld van informele beïnvloeding vanuit de Nederlandse fietscultuur:

Tabel 3.1 Een greep uit de aangedragen voorbeelden in de informele sfeer

<p>Voorbeeld- functie Nederland</p>	<p>Nederland zet in het algemeen de norm op fietsgebied en laat andere gemeenschappen zien hoe het ook kan. Zo vertelde Zach van der Kooy (die vanuit het Amerikaanse PeopleForBikes regelmatig study tours in Nederland organiseert) dat er voor alle deelnemers, en hoe vaak ze ook meedoen, altijd iets te leren valt van stedelijke mobiliteit in Nederland.</p> <p>Het Nederlandse voorbeeld helpt ook in politieke discussies. Bijvoorbeeld in het kader van een wettelijke helmplicht om de fietsveiligheid te verbeteren. Jill Warren (ECF) vertelde dat een veelgebruikte tactiek van fietsvoorstanders is: "Zie je in Nederland fietsers doorgaans een helm dragen? Nee, dat doe je niet, want het fietsen is daar zo veilig dat niemand het nodig vindt om een helm te dragen. Dat soort veilige fietsinfrastructuur is waar we naar moeten streven, niet een helmplicht!"</p> <p>Campagnes als <i>Stop de Kindermoord</i> zijn veelvuldig genoemd als inspirerend voorbeeld uit de jaren '60 en '70 om de dominantie van de auto in steden te verkleinen. Volgens Matthew Baldwin (Europese Commissie) blijft deze campagne belangrijk om te laten zien hoe een maatschappij kan veranderen.</p>
<p>Inspiratiebron voor velen</p>	<p>Vele toeristen, studenten, transportplanners, beleidsmakers en politici raken geïnspireerd tijdens een studie- of rondreis in Nederland en brengen nieuwe ideeën mee terug. Zo kwam Elliot Fishman (Institute for Sensible Transport) naar Nederland om te leren van <i>evidence based Dutch planning practice</i>, raakte geïnspireerd en bracht in 2018 en 2019</p>

	<p>(en hij hoopt dat dit na de pandemie snel weer kan) Australische delegaties naar Nederland.</p> <p>Zach vanderKooy (PeopleForBikes) had zelfs een transformatieve ervaring tijdens zijn studententijd toen het kwartje bij hem viel wat fietsen kan betekenen voor ruimtegebruik en levendigheid in een stad!</p> <p>Francesco Casciano kwam met zijn familie op vakantie in Nederland, hij liep met open mond rond toen hij begreep wat een verschil het maakte dat alle fietsers die hij zag niet in auto's rondrijden. Hij is nu burgemeester van Collegno, een stad met 50.000 inwoners in de regio Turijn en namens alle Italiaanse burgemeesters voorvechter van het fietsen in hun land.</p> <p>Wereldwijd zijn er daarnaast bekende voorbeelden die enige tijd in Nederland verbleven en die fietsen hoog op de agenda hebben staan. Claudia López Hernández (burgemeester Bogota) studeerde in Nederland en breidde tijdens de pandemie het fietsnetwerk uit met 120 kilometer aan pop-up fietspaden. Ook Anne Hidalgo (burgemeester Parijs) is tijdens bezoeken aan Nederlandse steden geïnspireerd door de rol die de fiets heeft in de Nederlandse mobiliteit. Zij probeert nu de 15-minuten stad over Parijs uit te rollen.</p> <p>Een mooi voorbeeld over toeval tenslotte komt van het World Resource Institute (WRI). Voorheen besteedde het instituut weinig aandacht en middelen aan mobiliteit. Het feit dat de dochter van een van de directieleden in Nederland journalistiek ging studeren droeg bij aan een kentering. Haar vader was zeer onder de indruk toen hij haar dochter bezocht, vooral van de vele fietsers. Hij is vele malen terug geweest en heeft er inmiddels voor gezorgd dat stedelijke mobiliteit een van de speerpunten is van het WRI.</p>
<p>Films, video's, boeken en blogs</p>	<p>Nederlandse documentaires als <i>'Why we cycle'</i> en <i>'Together we cycle'</i> zijn een belangrijke inspiratiebron. Stein van Oosteren (actief binnen de Parijse fietswereld en namens Nederland werkzaam voor Unesco) zegt daarover: "deze films helpen echt om de geesten te openen, zowel bij lokale ambtenaren als bij mobiliteitstechnici. Want zij zien zichzelf in de film, maar dan 40 jaar geleden!" Het heeft op deze manier gemeenschappen in onder meer Manilla en Gdansk gesterkt in het ontwikkelen en realiseren van een visie met een prominente plek voor de fiets.</p>

	<p>Stein van Oosteren gaf aan dat boeken als "Pourquoi pas le vélo?" en "Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality" bijdragen aan de 'vulgarisering' van de kennis, inspireren burgers en bestuurders, en zwengelen het publieke debat aan dat noodzakelijk voor het teweegbrengen van verandering.</p> <p>Het WRI heeft met hulp van Nederlandse bedrijven guidelines uitgebracht over veilige fietsroutes en bikenomics als communicatietool. Deze worden met name in Azië, Afrika en Latijns Amerika veel gebruikt.</p>
Kennisbron voor buitenlandse professionals	<p>Bij gebrek aan lokale professionele richtlijnen, helpt het lezen van blogs of het bekijken van video's van de "Dutch Cycling Embassy", "Not Just Bikes", "BicycleDutch", "Mobycon" en "Fietsprofessor" beleidsmakers elders. Met name voor buitenlandse professionals, zoals bijvoorbeeld Stepan Glushkov (verkeersingenieur in Rusland), is dit belangrijk om minder fouten te maken en vertrouwen te krijgen in eigen acties.</p>
CROW	<p>CROW-handleidingen worden beschouwd als de gouden standaard voor fietsinfrastructuur en worden regelmatig geraadpleegd door planologen en verkeersingenieurs in andere landen en steden. Buitenlandse richtlijnen zijn soms (groten)deels afgeleid van CROW-handleidingen: Lesson Learned ALTA en ASTO. De Nederlandse Ambassade in de Filippijnen doneerden de handleidingen ook aan lokale belanghebbenden⁶.</p>
Kennisbron voor buitenlandse fietsorganisaties	<p>Tal van lokale fietsambassadeurs en ambtenaren halen ideeën en kennis uit de blogs en video's met Nederlandse fietsexpertise. Zij dragen op basis hiervan suggesties aan bij lokale bestuurders. Voorbeelden zijn Napoli Pedala, Pizen on bike en Fontenay-des-Roses au Vélo. Zweirat Stuttgart drukte het belang als volgt uit: "Het helpt Zweirat Stuttgart te laten zien dat aantrekkelijke en veilige fietsinfrastructuur technisch mogelijk is, waardoor de gangbare Duitse smoesjes over onhaalbaarheid teniet worden gedaan. Om de Duitse stadsplanningcultuur te veranderen zijn positieve en succesvolle voorbeelden uit Nederland hard nodig."</p>
Toepassing van Nederlandse best practices	<p>Dit leidt tot de toepassing van Nederlandse <i>best practices</i> in talrijke lokale gemeenschappen. Bij de volgende niet uitputtende lijst voorbeelden is geen directe Nederlandse betrokkenheid bekend: verkeerscirculatieplannen, gekleurde en gescheiden fietsstroken (Parijs), Nederlandse kruispunten / rotondes (Melbourne), woonerven (Poznan),</p>

⁶ Geïnteresseerden moeten bij CROW wel een gedrukt exemplaar van de design *guidelines* bestellen voor € 142. Dit is een flinke drempel, dus hier ligt een duidelijke kans om het beter verspreiden van kennis en onze voorbeeldfunctie.

	fietsdeelsystemen (Vlaanderen, Frankrijk), fietsparkeervoorzieningen (Mexico City).
--	---

Bron: interviews, enquête

Uit de enquête blijkt dat de informele beïnvloeding van de Nederlandse fietscultuur door de respondenten als belangrijk (31 procent) tot zeer belangrijk (69 procent) wordt gezien voor de ontwikkeling van het fietsen in andere landen en steden.

Gevraagd waarom onze gesprekspartners dit zo belangrijk vinden, komen ze met als belangrijkste punt dat ze Nederland zien als gidsland als het gaat om stedelijke mobiliteit en de rol van de fiets. Nederland geldt voor de ‘gewone’ fietsenthousiasteling, beleidsmakers en experts als de gouden standaard op dit gebied. Wat in Nederland is bereikt wordt door velen gezien als een stip op de horizon voor hun eigen land/stad. En een rolmodel op het gebied van verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk en ruimtelijke inrichting. Het Nederlandse voorbeeld laat het buitenland zien wat de mogelijkheden van de fiets zijn, helpt bij het ontwikkelen van een toekomstbeeld en schept duidelijke verwachtingen over wat haalbaar is.

“Nederlandse steden zijn toonaangevend in de ontwikkeling van de 15-minuten stad: de hoge kwaliteit van de stadsplanning die men overal in Nederlandse steden aantreft is een krachtig voorbeeld van hoe het stadsleven kan zijn”

Carlos Moreno, professor aan de Sorbonne Universiteit en bedenker van de 15-minuten stad

Het hele verhaal van Nederland (van de jaren '70 met de Stop de Kindermoord-campagne tot nu) laat zien dat Nederland ook uit een situatie komt waarin de auto dominant was. En dat een cultuurverandering in mobiliteit dus mogelijk is. Bovendien blijkt Nederland toch niet zo anders (geweest te zijn) dan hun eigen land. Voorstanders van de fiets geven aan dat zonder het Nederlandse voorbeeld het vele malen moeilijker zou zijn om de fiets te agenderen en een duurzame mobiliteitstransitie te bewerkstelligen. Tevens haalt het politieke tegenargumenten over de haalbaarheid onderuit.

“Tijdens mijn Nederlandse studententijd bezorgde een project over ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie aan

⁷ Interview Brett Petzer, Mobycon met Prof. Carlos Moreno, vrijdag 16 april 2021

mij een transformatie ervaring. Ineens zag ik de mogelijkheden voor de VS. Het was echt een *head explosion*”

Zach van der Kooy, Mobycon/PeopleForBikes (VS)

Het Nederlandse voorbeeld vergroot het begrip over belang van fietsen en duurzame en actieve stedelijke mobiliteit bij een groot publiek. Door het verspreiden van video's en foto's en via documentaires en boeken, wordt de fietskennis wereldwijd verspreid. Dit inspireert fietsliefhebbers overal ter wereld om actie te ondernemen en geeft hen munitie in discussies over fietsen. Een willekeurig bezoek aan Nederland biedt mensen een eerste inzicht in de mogelijkheden van fietsen. Dikwijls helpt dit bij de meningsvorming over de fiets als volwaardig alternatief voor bijvoorbeeld de auto. Maar soms leidt zo'n bezoek tot een actieve rol van mensen in de fietswereld in hun eigen land of het propageren van de fiets als duurzame vervoerswijze. Hiervan bestaan legio voorbeelden zoals de burgemeesters van Parijs, Bogota en Colegno.

“Nederlandse fietsverhalen worden vaak gebruikt als illustratie van wat er - vrij snel - in een stad kan worden gedaan en deze voorbeelden helpen het fietsen elders in de wereld te promoten”

Matthew Baldwin, Europese Commissie

Het bereik van de DCE en Bicycle Dutch

Tal van lokale fietsambassadeurs, ambtenaren en bestuurders halen ideeën en kennis uit blogs en video's met Nederlandse fietsexpertise zoals "Dutch Cycling Embassy" (DCE), "Bicycle Dutch", "Not Just Bikes", "Mobycon" en "Fietsprofessor". Gezamenlijk zijn de video's en blogs tientallen miljoenen keer bekeken. Onderstaand is de sterke groei van twee Nederlandse fietsplatformen uiteengezet.

DCE

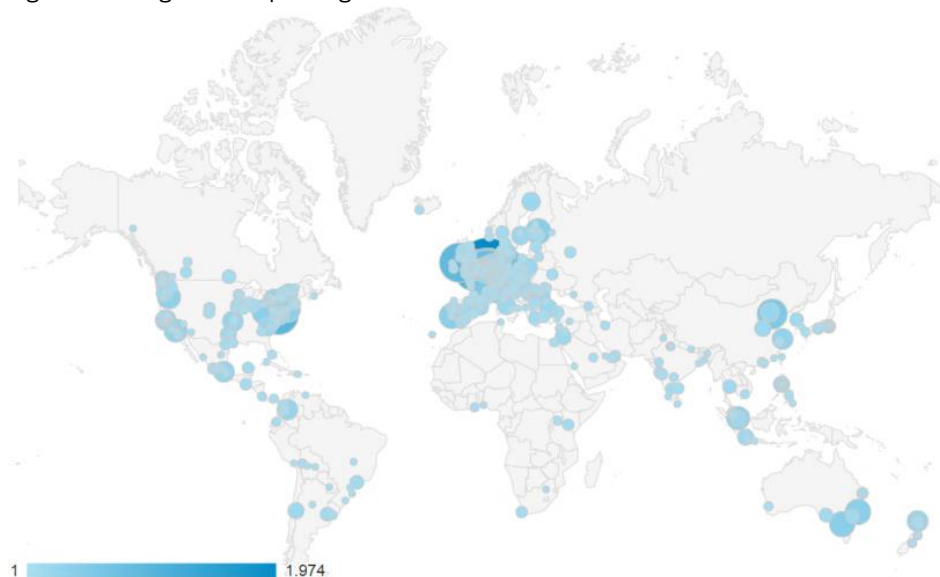
De afgelopen jaren is het aantal vragen en verzoeken die vanuit het buitenland de Dutch Cycling Embassy bereiken sterk toegenomen: van 166 in 2015 naar 827 in 2021. Van de inkomende vragen en verzoeken is circa 70 procent afkomstig uit het buitenland⁸. Deze activiteiten bestaan uit deelnames aan congressen en handelsmissies, het organiseren van ThinkBike-workshops, maar ook het rondleiden van delegaties in Nederland. In 2021 waren dat 54 webinars, 15 interviews en gastcolleges en meerdere podcasts, congressen en handelsmissies.

⁸ Jaarverslag DCE (2020)

De zichtbaarheid van de DCE is sterk verbeterd sinds 2016. De website en Twitter zijn in 2021 de grootste publiektrekkers: ruim 58 duizend unieke gebruikers voor de website en 50 duizend volgens op Twitter. Weliswaar is het aantal volgers op Facebook is met ruim 42 duizend minder, maar dit stijgt met een gemiddelde jaarlijkse van 180 procent zeer snel. Tel de volgers via Instagram en LinkedIn daarbij op en het bereik is zeer groot.

Mede dankzij de groeiende zichtbaarheid en vraag vanuit het buitenland groeide het publiek-private netwerk tot 87 deelnemers in 2021.

Figuur 2.1 Geografische spreiding van websitebezoek in 2021



Bron: DCE

Bicycle Dutch

Sinds 2009 is Mark Wagenbuur met Bicycle Dutch actief op diverse sociale media. Bicycle Dutch wordt in het buitenland gezien als een autoriteit op fietsgebied. Met Bicycle Dutch becommentarieert Mark ontwikkelingen in de volle breedte van de fietswereld. Met name de voor-en-na video's van aanpassingen van fietspaden en andere fietsinfra, die op YouTube staan, zijn het handelsmerk geworden van Bicycle Dutch. Bicycle Dutch heeft op YouTube ruim 55 duizend abonnees, zijn content is door de jaren heen 4,2 miljoen keer bekeken en trekt dagelijks 750 unieke bezoekers. Deze bezoekers zijn vooral afkomstig uit Europa en Noord-Amerika. Ook blogt Mark via de website van Bicycle Dutch; deze trekken dagelijks zo'n 800 bezoekers. De inspanning van Mark heeft ertoe geleid dat hij officieel fietsambassadeur is en presentaties/studie tours houdt in binnen- en buitenland.

4. Formele kennisoverdracht

Het fietsland Nederland wisselt op een ‘formelere’ wijze kennis en *best practices* uit met buitenlandse belanghebbenden. Dit zorgt er op een vrij gestructureerde manier voor dat elders in de wereld fietsgebruik wordt gepromoot. Voorbeelden zijn talrijke studiereizen met stedelijke of mobiliteitsprofessionals naar Nederland en zogenaamde *ThinkBike*-workshops; maar ook vanuit diverse universiteiten in Nederland, MOOCS, en andere opleidingen in/vanuit Nederland. In dit onderzoek zijn dit soort voorbeelden geschaard onder de noemer ‘formele kennisoverdracht’.

55 procent van de respondenten geeft in de enquête aan een concreet voorbeeld van formele kennisoverdracht te kennen:

Tabel 4.1 Een greep uit de aangedragen voorbeelden in de formele sfeer

Studie tours	<p>In de loop der jaren zijn duizenden mensen (variërend van vervoersplanners tot beleidsmakers en politici) meegegaan op studiereizen naar Nederland. Georganiseerd door hoogleraren, buitenlandse instituten, de DCE en organisaties als PeopleForBikes. Zij brachten vertegenwoordigers vanuit de hele wereld, variërend van Baden Württemberg tot Australië, naar Nederland.</p> <p>Richard Smithers, deelnemer aan de studie tour georganiseerd door Transport Innovation Institute for Sensible Transport, geeft aan de deskundigen met wie ze spraken zeer deskundig waren en de <i>site visits</i> leverden uitstekende voorbeelden op. De opgedane specialistische kennis is van vitaal belang om alle aspecten van de Nederlandse fietsplanning volledig te begrijpen en toe te passen in dagelijks werk (zie kader voor meer informatie).</p>
Cursussen en webinars	<p>Stedenbouwkundigen, mobiliteitsplanners en ingenieurs implementeren kennis die zij hebben opgedaan in online cursussen en webinars gegeven door bijvoorbeeld DTV Capacity Building en de DCE. Zo implementeert een stadsplanner van Lehi (Utah, VS) in een nieuw project de recent opgedane kennis over doorlopende trottoirs en fietspaden en vluchtheuvels voor voetgangers uit de <i>Training Road Safety for Non Motorized Transport</i> (DTV).</p> <p>Ook de (zomer)cursussen van Urban Cycling Institute (UCI) zijn populair. Bijvoorbeeld de <i>Summerschool</i> van de UCI met ruim 9,5</p>

	<p>duizend deelnemers. Onder meer Felipe Targa (senior urban transport specialist bij de Wereldbank) heeft de <i>Summerschool</i> doorlopen. Felipe is regelmatig in Nederland voor onder meer studie tours, maar <i>Summerschool</i> is voor hem een <i>game changer</i> geweest. Op deze manier leerde hij de zachte kanten van fietsen. Andere voorbeelden zijn Matt Galloway die in Amsterdam geïnspireerd raakte en nu in Canada op tal van manieren de fietscultuur verbetert⁹, Krysia Solheim die nu managing director van Nextbike is in het VK en Fiona Campbell (Manager Cycling Strategy in Sydney).</p>
Conferences	<p>Er is uitgebreide kennisuitwisseling tijdens conferences die in het teken staan van mobiliteit: Intertraffic, Velo-City, Congresses of Active Mobility, Decarbonising Transport Summit, POLIS en Sustainable Mobility Week.</p>
Europees fietsproject	<p>Nederlandse fietsexpertise vertolkt een centrale rol in Europese fietsprojecten als EU Road Safety Exchange, CycleWalk and Civitas Handshake. In het kader van het door het Handshake-project is Amsterdam mentor van Bordeaux, Turijn, Brugge, Rome en Dublin. Deze steden willen graag leren van de <i>hardware</i> van het Amsterdamse voorbeeld, zodat zij de Nederlandse fietsexpertise kunnen toepassen bij het bereiken van hun modal shift-doelstellingen. Bart Slabbink van gemeente Brugge zegt daarover: “in mijn stad staan wij voor soortgelijke uitdagingen als Amsterdam en de casestudies die zij bieden zijn belangrijk voor de stad, zowel voor de planologen als voor het stadsbestuur als voor ons stadsbestuur.”</p>
Orgware	<p>In Londen en Dublin zijn samenwerkingsverbanden opgericht naar voorbeeld van het Nederlandse Tour de Force en de Deense equivalent. Ook in Vlaanderen is nadrukkelijk een voorbeeld geweest voor de organisatie aldaar. De doelen die de TdF geformuleerd heeft zijn zelfs letterlijk overgenomen. Ook in andere landen worden ideeën rondom de organisatorische kant gekopieerd; bijvoorbeeld het Collectif Vélo Île-de-France (onderdeel van metropoolregio Parijs). Indertijd is de Interface for Cycling Expertise (I-CE; Nederlandse voorloper op de DCE) actief geweest bij het professionaliseren van de Braziliaanse fietsersbond.</p>

⁹ Zie bijvoorbeeld <https://beyondtheautomobile.com/2017/07/07/lessons-from-amsterdam-how-to-make-cycling-easy-and-fun/>

	Een mooi voorbeeld was ook een uitgebreide delegatie Kamerleden van de Italiaanse vijfsterrenbeweging. Zij waren zeer geïnteresseerd in de langjarige infraprogramma's, kennisinstellingen als KPVV/CROW en de besluitvormingsfasen bij infrastructuur. Daarnaast werden ze fietsend door Nederlandse steden overtuigd van de noodzaak van duurzame mobiliteit in hun steden.
Software	Vanuit het buitenland is er veel interesse in fietscampagnes als "Doortrappen". Of de manier waarop in Nederland fietseducatie aan kinderen wordt gegeven door Veilig Verkeer Nederland (VVN). Ook <i>Ciclo vidades</i> (ontwerpmanuel van Mexico; ICE).

Bron: interviews, enquête

Uit de enquête blijkt dat de formele kennisoverdracht van Nederlandse fietsexpertise door de respondenten als belangrijk (24 procent) tot zeer belangrijk (74 procent) wordt gezien voor de ontwikkeling van het fietsen in andere landen en steden. Gevraagd naar een nadere toelichting hierop, geven onze gesprekspartners aan dat het vaak niet goed is om Nederlandse *best practices* direct te vertalen en te implementeren in de buitenlandse context. Beleving is noodzakelijk om de details in de vingers te krijgen en juist webinars, studie tours of workshops geven de input die nodig is om Nederlandse best practices aan te passen op de lokale context en om de visie goed te begrijpen. Door onze uitgebreide fietskennis en ook internationale -ervaring is Nederland vrij goed in het in ogenschouw nemen van de buitenlandse context en sowieso hebben Nederlanders veel oog voor het vinden van gedragen oplossingen. Het belang van kennisuitwisseling wordt breed onderkend door professionals.

“Als de Nederlanders over fietsen praten, luisteren de Fransen. Het is veel moeilijker voor een Fransman om gehoord te worden wanneer het nieuwe fietsideeën presenteert, omdat het niet dezelfde ‘autoriteit’ geniet.”

Stein van Oosteren, woordvoerder Collectif Vélo Île-de-France, auteur van “Pourquoi pas le vélo?” en diplomatiek attaché bij de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging bij UNESCO

Een ander belangrijk punt dat veel naar voren is gebracht, is dat door het delen van de kennis en *best practices* stedenbouwkundigen en planologen in andere landen het wiel niet opnieuw hoeven uit te vinden. Waardoor de ontwikkeling van hoogwaardige fietsinfrastructuur wordt versneld. In andere landen hoeft het fietsbeleid en -infrastructuur niet geleidelijk in 40 jaar ontwikkeld te worden, zoals

het in Nederland is gegaan. De Duitse fietsbond streeft dan ook een 'Nederlands fietsnetwerk' te bouwen op 'Amerikaanse snelheid'¹⁰. Buitenlandse overheden moeten in staat om dit veel sneller en efficiënter uit te rollen door te profiteren van de best practices en expertise.

“Er is geen betere plek om te leren over mobiliteitstransitie dan Nederland”

Elliot Fishman, Director Transport Innovation Institute for Sensible Transport, Australië

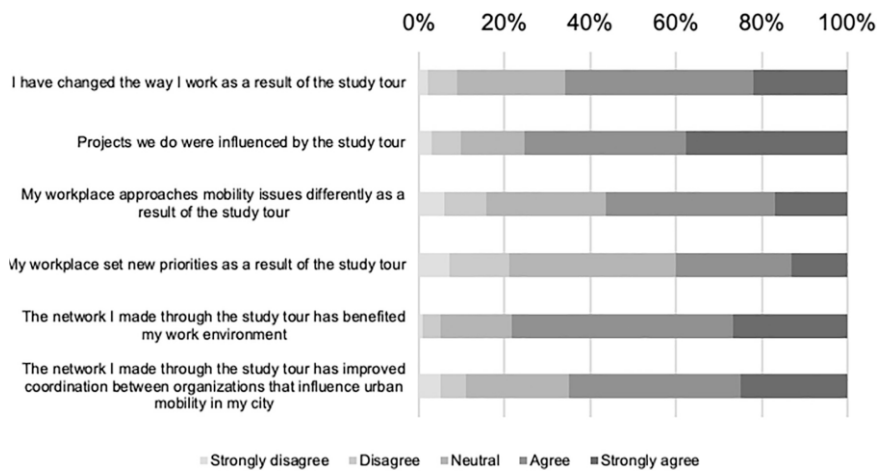
Tot slot is de formele kennisoverdracht ook heel belangrijk voor het echte begrip bij politici over de noodzaak van de fiets. En van hun overtuiging dat dit een succes kan worden. Het is gemakkelijker politici en ambtenaren van bepaalde oplossingen te overtuigen wanneer zij deze op grote schaal in werking hebben gezien.

Buitenlandse delegaties

Honderden keren per jaar komen er buitenlandse delegaties naar Nederland om te zien en te ervaren op welke manier steden functioneren zodra er veel wordt gefietst. Het gaat daarbij niet alleen om de (fiets-)infrastructuur, maar om de totale ruimtelijke inrichting en ordening: van infrastructuur tot en met de locatie van winkels en bedrijven. Meredith Glaser schreef een promotieonderzoek over het belang van deze fietsstudie tours¹¹. Het blijkt dat studietours een groot effect sorteren. Niet de manier waarop een fietspad wordt aangelegd staat centraal, maar eerder het aan den lijve ervaren hoe een stad kan zijn: met veel mensen op straat, veilig fietsen, veel minder (geparkeerde) auto's en meer leefbaarheid. De deelnemers zijn niet alleen enthousiast over wat ze leren, ze zijn ook veel meer overtuigd van de richting waarop hun stad moet bewegen, en dat het daadwerkelijk mogelijk is om dit te bereiken. Bovendien versterkt deze ervaring hun vertrouwen en autoriteit op fietsgebied. Het onderzoek spreekt ook over voorheen sceptische professionals of politici die hun mening radicaal veranderden als gevolg van de studie tours.

¹⁰ Burkhard Stork on the future of cycling in Germany. Verkregen uit <https://geertkloppenborg.nl/burkhard-stork-on-the-future-of-cycling-in-germany/>

¹¹ Glaser, M. et al. (2020). *Research in Transportation Business & Management*.



Met een enquête en diepte-interviews onder deelnemers onderzocht Glaser onderzocht het effect van de studie tour op delegaties. Bovenstaande figuur vat deze resultaten samen. Het feit dat bijna 60 procent (“eens” tot “zeer eens”) van de respondenten aangeeft dat de studie tour heeft geleid tot een andere aanpak van mobiliteitsproblemen is veelzeggend. Net als het feit dat bijna 70 procent aangeeft dat de studietour de manier van werken heeft veranderd.

Het onderzoek concludeert dat in elk geval in Denver, New Orleans en Austin (waar veel van de respondenten vandaan kwamen), de studietours leidde tot significante veranderingen in het denken over mobiliteit, het mobiliteitsbeleid en bijvoorbeeld het aantal mensen dat met fietsbeleid bezig is. Oorzaak hiervan is het feit dat verschillende mensen uit deze steden door de jaren heen deelnamen aan de studie tours. Zij wisselden onderling en met anderen ervaringen uit, wat het onderwerp levend houdt en voedt met nieuwe energie. Het gevolg is een soort mini-ecosysteem.

Het onderzoek claimt niet dat de studie tours direct leidde tot een modal shift in de steden. Het is mogelijk om zonder studie tours kennis te vergaren op dit gebied, bijvoorbeeld via informele weg (presentaties van anderen, artikelen of filmpjes). Wel is het duidelijk dat en dat de voorbeeldfunctie van groot belang is. En dat Nederland - samen met Kopenhagen - het beste voorbeeld geeft. Dat steeds meer steden en landen opvolging geven hieraan, doet niets af aan het belang van de Nederlandse voorbeeldfunctie. Nederland ontwikkelt zich steeds verder door op fiets- en stadsplanningsgebied. Professionals kunnen steeds bijleren van innovaties die in Nederland zijn ontwikkeld.

5. Nederlandse professionals betrokken bij fietsprojecten in buitenland

Nederlanders dragen ook heel direct en concreet bij aan advies, ontwerp en uitvoering van fietsprojecten in het buitenland. Dit zorgt ervoor dat elders in de wereld fietsgebruik wordt gefaciliteerd en gestimuleerd. Zo zijn Nederlandse bedrijven die steden in andere landen helpen met de planning en ontwerp van infrastructuur; maar ook (dochterondernemingen van) Nederlandse bedrijven, of Nederlandse vakmensen die voor of met lokale bedrijven werken

38 procent van de respondenten in de enquête kent dit soort concrete Nederlandse bijdragen aan lokale verbeteringen:

Tabel 5.1 Een greep uit de aangedragen voorbeelden in de concrete sfeer

Fietsmasterplannen	Nederlandse adviesbureaus droegen bij aan fietsmasterplannen over de hele wereld. Waarvan in de enquête in elk geval de volgende steden zijn genoemd: Austin, Mexico City, Guadalajara, Bucaramanga, Cartagena, Piëmont, Lombardije, Milan, Reykjavik, Ganges, Berlin, Tirana en Vietnam. Zo droeg Decisio recent bij aan het fietsplan van Milaan, dat bestaat uit 750 kilometer nieuw fietspad en recent is goedgekeurd door gemeente. De stad Reykjavik liet zich tijdens de ontwikkeling van het 2021-2025 Fietsplan bijstaan door Mobycon. &Morgen ondersteunde Sydney in het ontwerp van de fietsplannen. Ook de DCE en haar partners heeft de afgelopen jaren invloed uitgeoefend op de ontwikkelingen van de <i>Australian National Cycling Strategy</i>
Fietsprojecten	Nederlandse adviesbureaus ontwierpen ook specifieke fietsprojecten over de hele wereld (Lima, Alberta, Ottawa, Manilla, Perth, Canmore, Los Angelos, Cambridge). Zo heeft Witteveen+Bos en JB Mobility gewerkt aan 35 kilometer lange snelfietsroute in Bogota. Royal HaskoningDHV is op haar beurt geselecteerd de fietsvisie van Beijing te schrijven en om een concept te creëren voor een fietssnelweg in Beijing. Onder meer APPM, Goudappel, Mobycon en Decisio hebben de afgelopen

	jaren dochterbedrijven opgezet in andere landen, specifiek gericht op fietsen en duurzame mobiliteit.
Gebiedsontwikkeling	Nederlandse adviesbureaus hebben bijgedragen aan gebiedsontwikkeling met een centrale plek voor de fiets en voetganger. Witteveen+Bos hielp bijvoorbeeld de Singaporese overheid met de planning en het ontwerp van het fietsnetwerk in de wijk Ang Mo Kio. Doel van het project is om in Ang Mo Kio een fietsnetwerk te realiseren dat veilig en comfortabel fietsen voor de 175 duizend inwoners van deze Singaporese wijk mogelijk maakt en daarmee als voorbeeld te dienen voor Singapore als geheel.
Nederlanders fietsexperts elders ter wereld	Waar dan ook ter wereld werken er Nederlandse deskundigen bij buitenlandse bedrijven of overheden. Jeroen Buis is een voorbeeld van een fietsprofessional die al decennialang werkt in het buitenland, met name Latijns Amerika. Ook in Oceanië en Noord-Amerika zijn Nederlanders actief.
ThinkBike-workshops	ThinkBike-workshops van de DCE hebben mensen geïnspireerd om anders naar fietsmobiliteit te kijken. Het heeft mensen uit hun oude gewoonten gehaald, en nieuwe kennis bijgebracht. Tot op heden zijn er 45 workshops georganiseerd in meer dan 40 steden wereldwijd. Een van de succesverhalen is Austin: in de afgelopen twee jaar heeft Austin (Texas, VS) de aanleg van haar fietsnetwerk versneld. Vandaag de dag ligt er circa 340 kilometer; meer dan de helft van het aantal kilometers dat in het oorspronkelijke plan van 2014 was voorzien. Het was een ThinkBike-workshop uit 2012 die de basis vormde voor het 650 km lange Fiets Masterplan van Austin (zie voor meer informatie onderstaand kader).

Bron: interviews, enquête

Uit de enquête blijkt dat de concrete projectbijdragen van Nederlandse experts door de respondenten overwegend belangrijk (35 procent) tot zeer belangrijk (53 procent) wordt gezien voor de ontwikkeling van het fietsen in andere landen en steden. Ruim 10 procent van respondenten is op dit onderdeel wat terughoudender (die staan er overwegend neutraal tegenover); met name in Noord-Amerika en Oceanië vindt men deze beïnvloedingsmanier minder belangrijk. In Europa en Zuid-Amerika is dat het tegenovergestelde.

Genoemde redenen waarom de respondenten en interviewpartners de betrokkenheid van Nederlandse experts belangrijk vinden, zijn om de kennisachterstand in het buitenland te verkleinen. Het belang ligt voornamelijk in de uitleg en overtuiging waarom (investeren in) fietsen relevant is. Ook de overtuigingskracht en geloofwaardigheid van vooraanstaande deskundigen wordt veel genoemd. En het belang voor de acceptatie van fietsprojecten door zowel stadsbewoners als -bestuurders. De mogelijkheid voor een stadsbestuurder om binnen een project met Nederlandse professionals hands-on te leren van de Nederlandse planningscultuur kan daarbij tot een doorbraak leiden.

Een andere veel genoemd voordeel is dat het risico op fouten wordt verkleind, bijvoorbeeld bij ontwerpgegevens. Dat kan leiden tot gevaarlijke situaties en afbrokkelend draagvlak voor de fiets. Dit is niet alleen een verspilling van politiek kapitaal, maar ook van financiële middelen. Het is niet nodig om het wiel zelf uit te vinden.

“Voor overdracht van specialistische fietskennis is een langdurige samenwerking met lokale partners vereist.”

Jeroen Buis, JB Mobility

Wel wordt ook duidelijk opgemerkt dat de lokale kennis en inzicht belangrijk zijn, dus een goede samenwerking met lokale experts (ook vanwege cultuur, proces en taal) is sowieso een must. Bovendien wordt hiermee ook lokaal expertise opgebouwd, en leidt dit meestal tot kostenvoordelen.

ThinkBike-workshops

De DCE organiseert sinds 2011 wereldwijd op maat gemaakte ThinkBike-workshops. De workshops bieden hulp en begeleiding bij het implementeren van oplossingen in Nederlandse stijl. Omdat *one size fits all*-oplossingen veelal geen uitkomst bieden, wordt het in de workshops aangepast aan de geografische, sociale, en culturele context.

ThinkBike-workshops behandelen daarbij alle gebieden die de gemeenschap helpt fietsvriendelijk te worden:

- Hardware: fysieke elementen van de gebouwde omgeving – infrastructuur
- Software: mentale en virtuele elementen - ideeën, plannen, beleid, programma's, wetten
- Orgware: organisatorische en institutionele elementen - besturen, regeringen

Tot op heden zijn er 45 workshops georganiseerd in meer dan 40 steden wereldwijd. Doordat veelal een Nederlandse gemeente of provincie aansluit bij de workshop, ligt de nadruk binne

ThinkBike op uitwisseling van kennis. Deze publiek-private samenwerking workshops wordt als positief ervaren door de deelnemers.

In het vervolg is uitgewerkt hoe de samenwerking tussen de DCE en de twee steden eruit zag. Gevolgd door een overzicht aan impacts.

Austin, Texas (VS)

Nadat een delegatie uit Austin op fietswerkbezoek is geweest in Amsterdam, organiseerde de DCE een ThinkBike-workshop in Austin in 2012. Weliswaar waren er reeds fietsambities (e.g. Austin Bicycle Plan 2009), maar de workshop is een gamechanger geweest. De workshop betekende een eerste kennismaking met Nederlandse planologen, beleidsmakers en ingenieurs. Dat mensen de fiets voor korte verplaatsingen de voorkeur geven - mits er een samenhangend, aantrekkelijk, veilig, direct, comfortabel netwerk ligt - boven welke modaliteit dan ook was een eyeopener. De visie op mobiliteit verschoof: de fiets werd volwaardig meegenomen in beleid, de fiets werd gezien als middel om openbaar vervoer te voeden met reizigers en concurreert niet met andere modaliteiten. Dit betekende dat men investeerde in de fiets om knelpunten op te lossen en het openbaar vervoer te voeden met reizigers. In het fietsplan van 2014 werd hier daadwerkelijk handen en voeten aan gegeven: de fietsen werd een instrument om de doelen van Austin te dienen. Er werd een fietsnetwerk gecreëerd in het centrum van de stad, rondom OV-stations, lokale bestemmingen en andere zones waar veel korte verplaatsingen waren. In totaal moet er 650 kilometer fietspad gerealiseerd worden die voor iedereen geschikt is¹².

Montreuil, Frankrijk

In 2019 organiseerde de DCE een drie dagen durende ThinkBike-workshop in Montreuil – een voorstad van Parijs met ruim 100 duizend inwoners – met diverse overheidsinstanties (gemeente Montreuil en buurgemeenten, departement en regio). Het is een stad met sociaaleconomische ongelijkheden die een aantal veranderingen ondergaat: infrastructuurprojecten (lokale tram en metrolijn richting Parijs) en een influx van vooral jonge gezinnen. Om deze veranderingen op de juiste wijze in te passen, kijkt Montreuil naar de Nederlandse stijl. In de workshop is derhalve uitgebreid gereflecteerd de vraag wat de Nederlandse stijl inhoudt. Vervolgens is de Montreuil, en specifiek zes belangrijke kruispunten, per fiets bekeken en is het Nederlandse gedachtegoed co-creërend toegepast op de projectgebieden. Het resultaat waren ontwerptekeningen, waar tijdens de lockdown ten dele uitvoering aan is gegeven: implementatie van 6 kilometer (eerst voorlopige, nu permanente) fietspaden met als gevolg toenemend fietsgebruik op belangrijke kruispunten¹³.

Tabel 2.4 Een selectie van ThinkBike-workshops en de daarbij behorende impact

¹² PedBikeInfo (2020). Going Dutch: Translating Dutch Cycling Ideas to an American Context

¹³ People for Bikes (2021). Austin Will Be America's Next Great Biking City

Stad, land en jaar	(Hoofd) focus	Impact
Washington D.C. (VS) in 2010 en 2016	Hardware, software en orgware	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ongeveer 65 kilometer aan fietspaden aangelegd; 2. Modal share van de fiets voor woon-werkverplaatsingen verdubbelde: van 3 tot 6-8 procent; 3. Veranderende mindset in stedelijke planologie.
Joensuu (FIN) in 2015	Hardware en orgware	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bevestiging van de reeds gemaakte ontwerpkeuzes; 2. Aandeel van fietsverplaatsingen is 18 procent in Joensuu t.o.v. van 8 procent in Finland; 3. Eerste dialoog tussen politici en fietsvoorstanders.
Aukra en Molde (NOR) in 2017	Hardware	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vergroting van draagvlak voor fiets; 2. Publiciteit op meerdere media.
Montreuil (FRA) in 2019	Hardware	<ol style="list-style-type: none"> 1. Implementatie van 6 kilometer (eerst voorlopige, nu permanente) fietspaden na de eerste lockdown; 2. Toenemend fietsgebruik op belangrijke kruispunten; 3. De ontwikkeling van een Nederlands geïnspireerde stille buurt.
Iloilo (PHL) in 2019	Orgware	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fietspaden integraal opgenomen in bestemmingsplannen; 2. Veranderende houding in stedelijke planologie: van reactief naar proactief; 3. Publiciteit voor het fietsproject.
Santo Domingo (DOM) in 2021		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kennisuitwisseling over Nederlandse fietsstrategieën.

Bron: ThinkBike Brochure (2021)

5.1 Conclusie over verspreiden Nederlandse fietscultuur

Concluderend zijn alle drie de manieren van beïnvloeding van belang en hebben impact. De informele beïnvloeding is daarbij een belangrijke basis. Uit het onderzoek blijkt dat de meest directe invloed van de Nederlandse fietscultuur uitgaat naar de westerse landen en steden die vaak wat verder gevorderd zijn qua fietsbeleid en -gebruik. Met name in Europa en Noord-Amerika. De context (cultureel en sociaaleconomisch) van deze landen lijkt ook op die van Nederland. Ook beschikken deze landen veelal over meer financiële middelen en ligt het kennisniveau dichterbij dat van Nederland. In minder ontwikkelde fietslanden is de voorbeeldfunctie van Nederland vooral die van een wenkend perspectief, waar in praktijk kan worden ervaren dat het einddoel echt werkt. Voor concrete verbeteringen kijken deze landen en steden ook naar meer vergelijkbare steden die qua ontwikkeling dichterbij henzelf staan.

In die zin bestaat er een beïnvloedingscascade, waarbij de voorbeeldfunctie van Nederland (en ook Kopenhagen en op specifieke punten steeds meer andere steden) langzaam doorsijpelt, ook via andere landen en steden over de hele wereld.

Deze cascade wordt permanent gevoed door innovaties en nieuwe ontwikkelingen die steeds tot nieuwe voorbeelden en tot inspiratie blijven leiden.

Het is duidelijk dat de voorbeeldfunctie op vele manieren belangrijk is en tot veranderingen leidt. Deze veranderingen variëren van zeer concrete zaken als ontwerp van veilige fietspaden tot het feit dat beslissers en politici in ons land overtuigd raken van de koers die ze moeten varen omdat ze zelf ervaren waartoe dit kan leiden. De Nederlandse voorbeeldfunctie sijpelt ook via andere steden en landen door naar weer andere plekken. Daarom denken we wel te kunnen stellen dat de Nederlandse voorbeeldfunctie echt belangrijk is geweest (en is) voor de opkomst van de fiets in andere landen in de afgelopen jaren, en dit zal de komende tijd nog wel blijven ook.

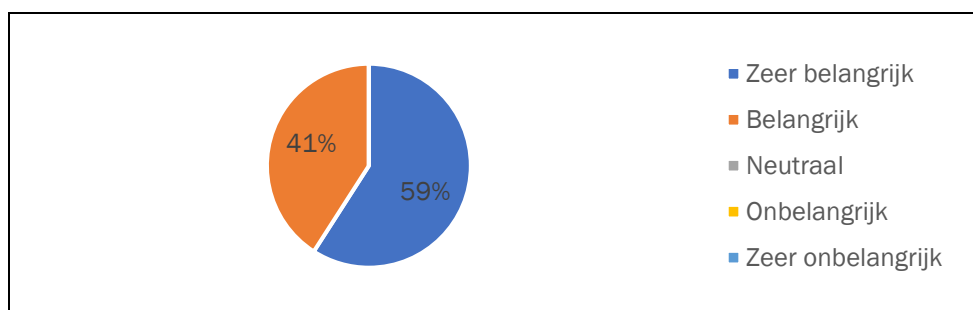
6. Diplomatieke en imagowaarde van de fiets

Naast de economische waarde voor Nederland en de maatschappelijke baten van het extra fietsen in het buitenland, heeft de fietscultuur voor Nederland nog een andere waarde. Namelijk het effect op ons internationale imago en de diplomatie/ internationale betrekkingen van Nederland.

Hierbij kan worden gedacht aan het algemene beeld dat andere landen over Nederland hebben, en de rol die de fietscultuur speelt of kan spelen in de internationale diplomatie.

De internationale fietsexperts die we hebben geënquêteerd hebben aangegeven dat ze fietsen voor het Nederlandse imago en voor de diplomatieke betrekkingen zeer belangrijk (58 procent) of belangrijk (42 procent) vinden. 52 procent van de respondenten geeft in de enquête aan een concreet voorbeeld van Nederlandse internationale 'fietsdiplomatie' te kennen.

Figuur 6.1 Het relatieve belang van fietsen voor de Nederlandse diplomatie en voor het imago van Nederland in andere landen



Bron: enquête

Tabel 6.1 Een greep uit de aangedragen voorbeelden in de diplomatieke sfeer

Delen van fietskennis	Nederlandse organisaties als ambassades faciliteren uitwisseling van fietskennis middels webinars en workshops zoals in de Filipijnen, maar soms ook via studies (Covivere in Italië). Ambassades organiseren ook geregeld een fietstour met buitenlandse officials. Dit dient zowel commerciële doeleinden, maar zeer zeker ook diplomatieke. In het algemeen gebruiken deze instituties de fiets als instrument om de internationale relatie te versterken. Zo herstelde volgens Nicole Hablé (de Nederlandse
------------------------------	---

	ambassade in Italië) de diplomatieke relatie met Italië ten tijde van de discussie rondom het Europees Herstelfonds.
Vertellen van het verhaal	Nederlandse officials zoals Dirk Janssen (Nederlands consulaat-generaal in San Francisco) delen het Nederlandse verhaal vaak in de media en sociale media. Daarmee promoten zij de fiets als een duurzaam vervoermiddel, maar wijzen ook naar de fietstransitie sinds de jaren '70 en de weerstand die ontstond. Dit draagt bij aan fietsgebruik, maar komt ook het imago van Nederland met betrekking tot duurzaam vervoer / klimaatverandering etc. ten goede.
Uitdelen van fietsen en parkeer-voorzieningen	Vertegenwoordigers van Nederland delen in het buitenland fietsen uit aan vooraanstaanden: MP Rutte aan zijn evenknie in India: MP Modi; Ook zijn gevallen bekend waar Nederlandse instituties een fietsparkeervoorziening doneerde aan buitenlandse instituties: Bijvoorbeeld de Nederlandse ambassadeur (Adrian Palm) in Ierland schonk een oranje fietsenstalling aan het stadshuis in Dublin.
Publieke verschijningen	Minister-President Rutte, maar ook andere politici, verschijnen veelvuldig op de fiets. Evenals de koninklijke familie, ambassadeurs waar dan ook ter wereld en het ambassadepersoneel. Zij verwerven op deze manier bekendheid. Tijdens buitenlandse handelsmissies profileert Nederland zich eveneens graag met de fiets. Het Nederlands olympisch team beweegt zich tijdens de Spelen vaak voort op de fiets. En tenslotte zullen de oranje fietsen op de klimaatop in Egypte in 2022 ook in het oog springen. Een belangrijke symbolische waarde voor het imago van Nederland in het buitenland zijn ook de massale fietstochten door steden die door ambassades worden georganiseerd op koningsdag. Waarbij duizenden, vaak in oranje gehulde, fietsers massale fietstochten maken met een feestje aan het eind. Hiermee wordt op ludieke wijze aandacht gevraagd voor fietsen, en Nederland op een positieve manier onder de aandacht gebracht.

Bron: interviews, enquête

Uit de enquête blijkt dat de respondenten de fiets als belangrijk (58 procent) tot zeer belangrijk (42 procent) instrument zien voor de Nederlandse diplomatie en imago (zie bijlage voor resultaten uit de enquête).

Gevraagd naar waarom de respondenten dit belangrijk vinden komen verschillende voorbeelden en redenen naar voren. Of het nu opzettelijk is of niet, het feit dat de Nederlandse minister-president regelmatig op de fiets naar het werk gaat heeft een positief effect op het imago van Nederland - het communiceert duurzaamheid, pragmatisme, nuchterheid, het dicht bij de mensen staan, en geen onnodig dure auto's. Wanneer leden van de Nederlandse koninklijke familie en andere vooraanstaanden regelmatig op de fiets worden gezien, genereert dit ook positieve publiciteit voor Nederland. Dit leidt niet noodzakelijkerwijs tot meer fietsgebruik of commerciële kansen, maar draagt wel bij aan het duurzame imago van Nederland. Indirect profiteren andere economische sectoren volgens een aantal respondenten van dit duurzame imago.

“Een onderzoek naar Post Corona fietskansen plus vervolgacties haalden de Nederlands-Italiaanse banden aan en verbeterde het Nederlandse imago toen de relatie tussen beide landen gespannen was”

Nicole Hablé, Nederlandse ambassade in Italië

Uit de interviews is gebleken dat de activiteit van Nederland op fietsgebied, hetzij informeel, formeel of meer concreet, vrijwel altijd leiden tot diplomatieke waarde en soms tot maatschappelijke waarde zodra het inderdaad tot meer fietsgebruik leidt.

Een belangrijke boodschap uit veel interviews was ook dat Nederland nog veel meer met fietsen kan doen in de internationale betrekkingen en om het eigen imago te verbeteren. Met name de vertegenwoordigers van de Wereldbank, de Europese commissie en het WRI zien hier grote kansen voor Nederland. Ze geven aan dat veel landen en veel wereldsteden met grote problemen worstelen en dat fietsen, ingebed in een goed stedelijk mobiliteitsbeleid, wordt gezien als een van de belangrijkste oplossingsrichtingen. Die landen en steden willen daarbij graag worden geholpen, het liefst door wat zij zien als fietsland nummer 1 Nederland. Men heeft niet de indruk dat Nederland daar een grote rol voor zichzelf weggelegd ziet. Nederland helpt bijvoorbeeld wel mee op het gebied van water en milieu, maar geeft op het gebied van fietsen niet erg thuis.

“De Nederlandse fietscultuur draagt geweldig bij aan het imago en de internationale betrekkingen, maar hier valt veel meer uit te halen!”

Felipe Targa, Wereldbank

7. Maatschappelijke effecten

Dat de verspreiding van de Nederlandse fietscultuur heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van het fietsgebruik in andere landen is in de voorgaande hoofdstukken overduidelijk geworden. In dit hoofdstuk onderzoeken we allereerst hoe groot die ontwikkeling van het fietsgebruik was en is. Die cijfers vormen vervolgens de *inputs* voor een berekening van de maatschappelijke effecten die het gevolg zijn van het toegenomen fietsgebruik. Meer fietsen betekent onder andere een schonere lucht, gezondere mensen en minder congestie. We beschrijven deze effecten en drukken ze met behulp van kengetallen uit in euro's. Tot slot maken we een inschatting wat de bijdrage van Nederland aan deze totale effecten.

7.1 Ontwikkeling van het wereldwijde fietsgebruik

Om te beginnen constateren we dat er weinig bruikbare data beschikbaar zijn over mobiliteitsgedrag wereldwijd. De beste bron die we hebben kunnen vinden is een database van het *Institute for Transportation & Development Policy* en de *University of California*. Deze database is in 2014 ontwikkeld voor een analyse van de effecten van een toekomstscenario waarin wereldwijd een drastische verschuiving van het autogebruik naar de fiets plaatsvindt¹⁴. In deze database zijn cijfers opgenomen over het aantal kilometers per modaliteit (waaronder fiets en elektrische fiets) per continent, soms gespecificeerd per regio of zelfs per land. En dit voor verschillende jaren van 2010 tot en met 2050. Alle cijfers hebben betrekking op stedelijke gebieden.

Voor dit onderzoek hebben we een selectie gemaakt van de landen die we meenemen in de analyse. Grofweg zijn meegenomen: Europa (zonder Nederland en Denemarken), Noord-Amerika en OECD-landen in de *Pacific*. Dit betekent dat Midden- en Zuid-Amerika, Afrika, Azië in eerste instantie buiten beschouwing zijn gelaten¹⁵. Reden hiervoor is dat de invloed van Nederland in deze gebieden beperkter was en dat het fietsgebruik hier over het algemeen is gedaald, als gevolg van inkomensstijging en de mogelijkheid voor meer mensen om een auto of brommer aan te schaffen.¹⁶ In tabel 7.1 is de ontwikkeling van het aantal fietskilometers per hoofd van de bevolking te zien voor de geselecteerde landen.

¹⁴ ITDP & ITS UC Davis (2014) *Cycling Scenario: The Potential for Dramatically Increasing Bicycle and E-bike Use in Cities Around the World, with Estimated Energy, CO2, and Cost Impacts*

¹⁵ We maken hier wel een eigen inschatting van, zie paragraaf 7.2.2.

¹⁶ Door deze ontwikkelingen zien we in bijvoorbeeld Latijns Amerika en Azië (met uitzondering van China) juist een daling van het fietsgebruik per hoofd van de bevolking.

Tabel 7.1 Aantal fietskilometers per jaar per hoofd van de bevolking

Land/regio	2010	2015	2020
		(groei t.o.v. 2010)	(groei t.o.v. 2010)
Scandinavië (excl. Denemarken)	584	600 (3%)	636 (6%)
Frankrijk	148	157 (6%)	162 (3%)
Duitsland	635	664 (5%)	731 (10%)
Verenigd Koninkrijk	165	172 (5%)	183 (6%)
Italië	433	443 (2%)	477 (8%)
Overige landen Europa (OECD)	262	271 (3%)	294 (9%)
Overige landen Europa (non-OECD)	168	170 (1%)	168 (-1%)
Pacific (OECD)	102	103 (1%)	106 (4%)
VS en Canada	34	37 (1%)	37 (9%)

Bron: ITDP, bewerking Decisio

We merken op dat we hier kijken naar geprognosticeerde ontwikkelingen. Inmiddels is het 2022 en hebben kunnen zien hoe het fietsgebruik zich het afgelopen decennium heeft ontwikkeld. Helaas zijn geen statistieken beschikbaar die voldoende bruikbaar zijn, maar de indruk bestaat dat de groei zeker niet lager is geweest dan de cijfers in de bovenstaande tabel.

Ontwikkeling fietsgebruik tot 2010

Over de groei van het wereldwijde fietsgebruik in de periode tot 2010 bestaat geen complete bron met eenduidige statistieken. Wel concluderen Schepers et al (2021) dat de afgelegde fietsafstand vrij constant is sinds 1990. Dit geldt voor alle onderzochte landen, behalve voor Duitsland (daar nam de afgelegde fietsafstand met 50 procent toe). Binnen de landen valt het op dat er veelal sprake is van een verschuiving van de afgelegde fietsafstand: waar in steden meer wordt gefietst (in sommige steden tot wel 50 procent meer fietskilometers), neemt dat op het platteland juist af.

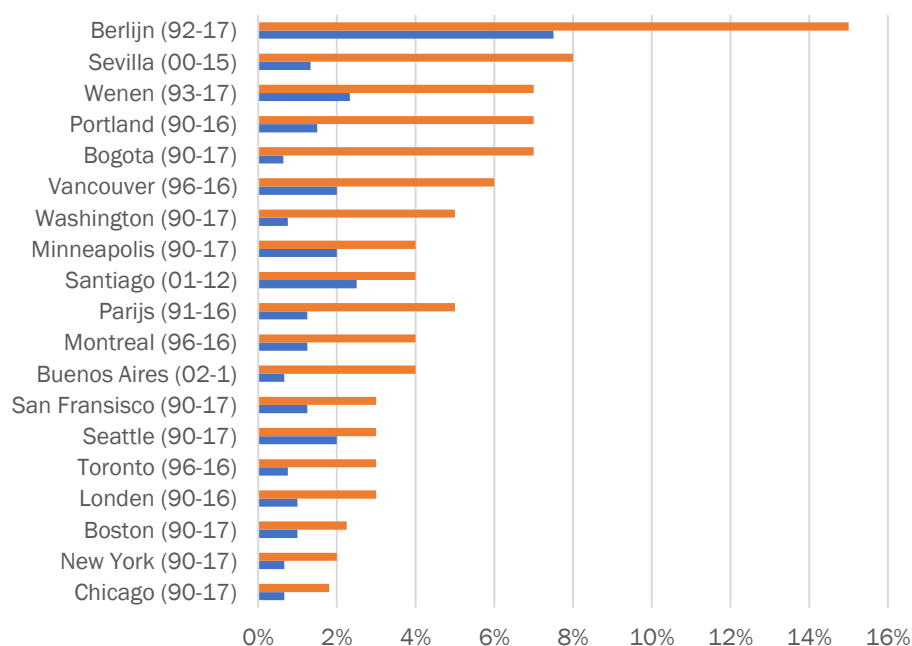
Buehler en Pucher (2021) zoomen in op ontwikkeling van de modal share van fietsverplaatsingen tussen 1990 en 2017 in diverse steden wereldwijd. Zij constateren dat in de laatste drie decennia het fietsgebruik zich wereldwijd sterk heeft ontwikkeld. Zo lijkt het erop dat de fiets sinds 2015 dankzij deelfietsen aan een comeback bezig is in Chinese steden, terwijl in India het fietsgebruik stabiliseert op een vijfde van het totaal aantal verplaatsingen. Met name in de steden waar voorheen de fiets niet tot nauwelijks werd gebruikt, is de relatieve toename zeer groot. In Zuid-Amerika is het aandeel fietsverplaatsingen doorgaans vrij klein met 1 à 2 procent, maar in steden als Bogota,

Mogelijk was overigens zonder nadrukkelijk fietsbeleid en Nederlandse inbreng daarbij deze daling groter geweest.

Buenos Aires en Santiago groeit het fietsgebruik als gevolg van ambitieuze fietsinfrastructuurplannen (overigens met Nederlandse betrokkenheid). Ook in New York, Parijs en Londen heeft de hernieuwde aandacht voor de fiets geleid tot een sterke stijging van het gebruik met een groei van meer dan 200 procent in circa 25 jaar. Tot slot boekten wat kleinere steden als Portland en Sevilla succes door in te zetten op veilige fietspaden. Dit leverde ruim een verviervoudiging op van het fietsaandeel in de verplaatsingen.

Onderstaande figuur laat de ontwikkeling van de fiets zien in meerdere succesvolle steden. Weliswaar is dit niet een uitputtende lijst van voorbeelden waar dan ook ter wereld, maar het is illustratief voor het toenemende fietsgebruik in de afgelopen decennia en de uitkomsten onderschrijven de groeicijfers uit de database die we voor de analyse gebruiken.

Figuur 7.1 Toenemend fietsaandeel op totaal verplaatsingen in een selectie van Europese, Noord- en Zuid-Amerikaanse steden in de periode van 1990 tot 2017



Bron: Pucher & Beuhler (2021), Cycling for Sustainable Cities

7.2 Maatschappelijke effecten

Fietsen brengt verschillende effecten met zich mee. We lichten deze eerst toe en daarna presenteren we onze schattingen van de omvang van deze effecten.

7.2.1 Toelichting op de effecten

Uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen en lokale emissies

Automobiliteit en openbaar vervoer gaan meestal samen met emissies van schadelijke stoffen, zoals CO₂-emissies en emissies als fijn stof, stikstof- en zwaveldioxide. CO₂-emissies dragen bij aan klimaatverandering, lokale emissies dragen op negatieve wijze aan de luchtkwaliteit op de plek waar de uitstoot plaatsvindt. Fietsen leidt praktisch niet tot uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen. Dit betekent dat wanneer fietsritten andere vervoerwijzen vervangen, dit positieve effecten voor het klimaat en de luchtkwaliteit heeft.

Gezondheid

Beweging en dus ook fietsen heeft een positieve uitwerking op de gezondheid. Dit geldt zowel voor de fysieke als mentale gezondheid. De volgende effecten zijn wetenschappelijke bewezen, kunnen gekwantificeerd worden én met waarderingsskengetallen in monetaire waarden uitgedrukt worden. Ten eerste is dit het effect dat mensen wanneer zij meer fietsen over het algemeen daardoor fitter zijn. Dit zorgt voor een afname van het ziekteverzuim en (mede daardoor) voor een toename van de arbeidsproductiviteit. Het feit dat mensen fitter zijn leidt op zich ook al tot een belangrijke toename van de arbeidsproductiviteit. Een ander effect is dat door de extra beweging en verbeterde gezondheid zorgkosten dalen en de gemiddelde levensduur stijgt.

Infrastructuur en ruimtebeslag

Voor alle vormen van mobiliteit is infrastructuur nodig: wegen, parkeervoorzieningen, stations etc. De aanleg en het onderhoud van infrastructuur om te fietsen is relatief goedkoop in vergelijking met andere modaliteit. Dit betekent dat als fietsritten ritten met andere vervoerwijzen vervangen, positieve maatschappelijke effecten optreden. Daarnaast is het ruimtebeslag van fietsen, zowel in beweging als stilstaand beperkter dan andere vervoerwijzen. Ook dit is een positief maatschappelijk effect.

Bereikbaarheid

Op plekken waar sprake is van drukte en vertraging voor auto's, levert fietsen een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid. Wanneer fietsritten immers autoritten vervangen, betekent dit dat het autoverkeer beter door kan stromen. Het hangt uiteraard sterk van de specifieke situatie af of er daadwerkelijk een effect op het autoverkeer is en zo ja hoe groot dit is wanneer meer gefietst wordt.

Effecten op maatschappelijke participatie

Veel mensen wereldwijd beschikken niet over de mogelijkheid om een auto of het openbaar vervoer te gebruiken. Bijvoorbeeld omdat dit te kostbaar is of überhaupt niet beschikbaar. Wanneer fietsen wel een mogelijkheid is of wordt, kan dit ertoe leiden dat de verplaatsingsmogelijkheden significant toenemen. De actieradius van de fiets is immers flink groter dan van lopen. Hierdoor ontstaan (meer) mogelijkheden om bijvoorbeeld te werken of naar school te gaan. Deze effecten zijn lastig kwantificeerbaar maar kunnen wel omvangrijk zijn.

Sociale effecten

Een type maatschappelijke effecten van fietsen betreft de positieve effecten op sociale en mentale aspecten. Fietsen leidt, veel meer dan andere vervoerwijzen, tot sociale interactie, tot levendigheid en sociale veiligheid. Ook zorgt het voor ontspanning en stimuleert creatief denken. Fietsen zorgt voor sociale cohesie en gelijkwaardigheid. We hebben het dan dus vooral over welzijn. Dergelijke effecten zijn moeilijk meetbaar, laat staan te monetariseren. Maar wel degelijk aanwezig.

7.2.2 Omvang van de effecten

Voor de meeste van de hiervoor genoemde effecten zijn kengetallen beschikbaar waarmee de waarde in euro's per kilometer kan worden uitgedrukt. Deze kengetallen zijn per land beschikbaar.¹⁷ We hebben de kengetallen toegepast die van toepassing zijn op de modal shift van auto naar fiets en van openbaar vervoer naar fiets. Het uitgangspunt voor de analyse is dat alle kilometers met de fiets zijn gemaakt in de plaats van met de auto (50 procent) of met het openbaar vervoer (50 procent).

Om een beeld te krijgen van de totale waarde van de maatschappelijke effecten hebben we twee verschillende analyses gemaakt:

- 1) De maatschappelijke effecten van alle fietskilometers in de geselecteerde landen in het jaar 2020
- 2) De maatschappelijke effecten van de groei van het aantal fietskilometers in de geselecteerde landen in de periode 2011-2020

Ad 1) Maatschappelijke effecten van alle fietskilometers

In tabel 7.2 zijn de maatschappelijke effecten opgenomen van alle fietskilometers in de geselecteerde landen in het jaar 2020. Te zien is dat deze een totale waarde vertegenwoordigen van ruim 121 miljard euro per jaar. Dit zijn de externe kosten van vertraging van het autoverkeer, gezondheidslasten etc. die zich zouden hebben voorgedaan als al deze fietskilometers in 2020 per auto afgelegd zouden zijn.

¹⁷ In bijlage III is een overzicht opgenomen van de gehanteerde kengetallen.

Tabel 7.2 Jaarlijkse maatschappelijke effecten alle fietskilometers 2020 (afgerond, in miljarden)

Land/regio	Omvang
Europa (OECD)	€ 97,6
Europa (non-OECD)	€ 2,2
Pacific (OECD)	€ 14,9
VS en Canada	€ 6,8
Totaal	€ 121,5

We hebben ook een globale schatting gemaakt van de totale wereldwijde effecten (zie bijlage voor een toelichting op de gebruikte waarderingskengetallen die hiervoor bepaald zijn). Wanneer we kijken naar de effecten van alle fietskilometers ter wereld, is de schatting dat deze in 2020 een maatschappelijke waarde vertegenwoordigden van zo'n 230 miljard euro.

Ad 2) Maatschappelijke effecten groei van het aantal fietskilometers

In de tweede analyse hebben we gekeken naar de omvang van de jaarlijkse maatschappelijke effecten die gepaard gaat met de groei van het aantal fietskilometers in de periode 2011-2020. In tabel 7.3 zijn deze weergegeven, waarbij tevens een uitsplitsing is gemaakt naar type effect. De optelling van alle effecten in de geselecteerde landen in de periode 2010-2020 is circa 38 miljard euro. Het is goed om hierbij te beseffen dat door de groei van het fietsgebruik de effecten elk jaar groter zijn. Voor 2011 gaat het om ruim 700 miljoen euro, voor het jaar 2020 om ruim 9 miljard euro.

Tabel 7.3 Jaarlijkse maatschappelijke effecten van extra fietskilometers 2011-2020, uitgesplitst naar type effect (afgerond, in miljarden)

Type effect	Omvang
Congestie	€ 6,4
Kosten gezondheidszorg	€ 2,3
Ziektelast en levensjaren	€ 26,2
Arbeidsproductiviteit	€ 1,8
Lokale emissies	€ 0,5
Klimaatverandering	€ 0,5
Geluid	€ 0,3
Indirecte emissies	€ 0,2
Leefomgeving	€ 0,2
Wegonderhoud	-€ 0,6

Maatschappelijke participatie	+PM
Sociale effecten	+PM
Totaal	€ 37,8

We lichten CO₂ er specifiek uit, ook om de interpretatie van de cijfers nog eens te verduidelijken. Volgens deze uitgevoerde analyse is de maatschappelijke waarde van alle fietskilometers in stedelijk gebied die in 2020 méér zijn afgelegd dan in 2010 in Europa, Noord-Amerika en OECD-landen in de Pacific, zo'n 550 miljoen euro¹⁸. Het gaat om circa 5,5 miljoen ton aan CO₂. Daarbij is de aanname dat diezelfde kilometers anders per auto en per openbaar vervoer (in de verhouding 50/50) zouden zijn afgelegd. Dit getal illustreert dat de wereldwijde maatschappelijke effecten van fietsgebruik immens zijn. Dit gaat immers 'maar' over één effect (de effecten op bereikbaarheid en gezondheid zijn bijvoorbeeld vele malen groter), voor één jaar (de effecten treden elk jaar opnieuw op) en een zeer beperkt deel van de afgelegde kilometers (alleen de extra kilometers in 2020 ten opzichte van 2010 en alleen een beperkte selectie van stedelijke gebieden wereldwijd).

7.3 Bijdrage Nederland

In de vorige paragraaf zijn we tot een schatting gekomen van de maatschappelijke waarde van alle fietskilometers in 2020 en alle extra fietskilometers in de periode 2011-2020 in de geselecteerde landen/regio's. Bij beide analyses is de vraag welk deel hiervan 'toe te schrijven' is aan Nederland. Op basis van de bevindingen uit de interviews en de enquête is evident dat in ieder geval een deel aan Nederland te danken is. Hoe groot dit deel precies is, is onmogelijk vast te stellen. Maar we doen een voorzichtige poging.

Tabel 7.4 Jaarlijkse maatschappelijke fietsbaten wereldwijd (Europa excl. Nederland en Denemarken, Noord-Amerika en OECD-landen in de Pacific) toe te schrijven aan Nederland*

Bijdrage Nederland	Benadering 1: Alle fietskilometers (2020)	Benadering 2: Extra fietskilometers (2011-2020)
1 procent	€ 1,2 miljard	€ 0,4 miljard
10 procent		€ 3,8 miljard

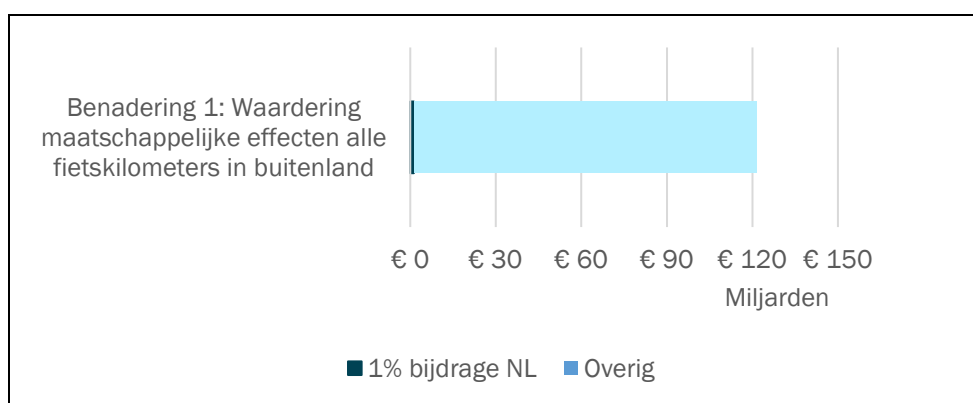
¹⁸ De prijs per ton CO₂ is 100 euro (prijsspeil 2016). Bron: Handbook on the External Costs of Transport – Version 2019

* NB: het gaat hier alleen om de effecten die zijn te monetariseren. Effecten zoals ruimtelijke kwaliteit, maatschappelijke participatie en sociale effecten zijn niet inbegrepen in deze fietsbaten.

Benadering 1: Nederlandse bijdrage aan alle fietskilometers in buitenland

Als het gaat om alle fietskilometers die worden afgelegd in een jaar denken we dat een bijdrage van 1 procent vanuit Nederland hieraan een absoluut minimum is. Dit zou betekenen dat als je op een willekeurige plek in een stedelijk gebied in Europa of Noord-Amerika 100 mensen ziet fietsen, er één persoon tussen zit die daar rijdt dankzij Nederland. Bijvoorbeeld omdat deze persoon geïnspireerd is geraakt door het Nederlandse voorbeeld om te fietsen of meer algemeen doordat de ontwikkeling van de fietsinfrastructuur mede is te danken aan de voorbeeldfunctie van Nederland. Uitgaande van deze 1 procent bijdrage, hebben we het over een maatschappelijke waarde van de Nederlandse bijdrage van ruim 1,2 miljard euro per jaar. En dan merken we hierbij nogmaals op dat we alleen de fietskilometers in stedelijk gebied in Europa, Noord-Amerika en OECD-landen in de Pacific hebben meegerekend waardoor een groot deel van de fietsende wereldbevolking buiten beschouwing is gelaten. Als we uitgaan van 1 procent Nederlandse bijdrage aan het wereldwijde fietsgebruik, bedraagt de geschatte waarde van maatschappelijke effecten jaarlijks circa 2,2 miljard euro.

Figuur 7.2 Jaarlijkse maatschappelijke fietsbaten wereldwijd toe te schrijven aan Nederland, benadering 1

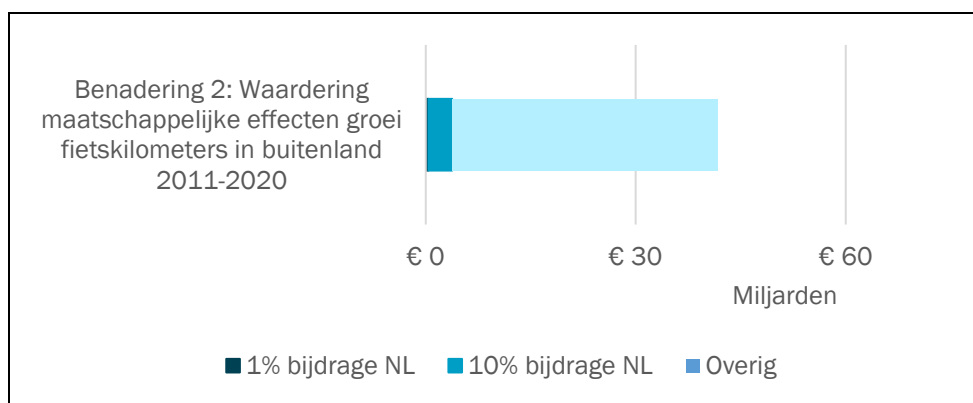


Benadering 2: Nederlandse bijdrage aan de extra van fietskilometers in buitenland

Als we kijken naar de ontwikkeling van het fietsgebruik het afgelopen decennium en dus de extra fietskilometers, denken we dat Nederland procentueel meer bijdraagt dan in benadering 1. We schatten de bijdrage van Nederland daarom op minimaal 1 procent van de groei in fietskilometers, maar misschien is 10 procent wel realistischer. Dit zou betekenen dat de bijdrage die Nederland heeft geleverd aan

de groei van het fietsgebruik in de periode 2011-2020 een maatschappelijke waarde vertegenwoordigt van 0,4 miljard (bij aanname van 1 procent) tot 3,8 miljard euro (bij aanname van 10 procent bijdrage). Nota bene: Dit zijn bedragen per jaar. En deze effecten blijven terugkomen, zolang er gefietst blijft worden. En gelet op de verwachtingen van de groei van het fietsverkeer wereldwijd, zullen deze bedragen alleen nog maar groeien.

Figuur 7.3 Jaarlijkse maatschappelijke fietsbaten wereldwijd toe te schrijven aan Nederland, benadering 2



Bijlage I Onderzoeksaanpak

Deskresearch en data-analyse

Verschillende eerdere studies en onderzoeken op het gebied van de exportwaarde van fietsen voor Nederland zijn bestudeerd: rapporten van de DCE (jaarverslagen en evaluatie ThinkBike-workshops) en van diverse wereldwijde fietsindices (database van ITDP en *Evaluation of cycling policies and projects*). Daarnaast is een eerder onderzoek van Decisio naar de exportwaarde fiets, en verschillende andere (wetenschappelijke) bronnen over kennisverspreiding en fietscultuur gebruikt. Op basis van diverse bronnen en kengetallen zijn de maatschappelijke baten van de groei van het fietsen wereldwijd ingeschat.

Interviews

Er zijn 19 interviews uitgevoerd met sleutelfiguren op het gebied van de maatschappelijke waarde van de fiets in zowel het (semi)publieke als private domein om een kwalitatief beeld te krijgen van de maatschappelijke en diplomatieke waarde van de export van Nederlandse fiets(cultuur).

De volgende personen zijn geïnterviewd:

- Andy Clarke, Toole Design
- Chris Bruntlett, Dutch Cycling Embassy
- Claudia Adriazola-Steil, World Resource Institute
- Edward Douma, Dutch Cycling Embassy
- Elliot Fishman, Institute for Sensible Transport
- Felipe Targa, Wereldbank
- Henrik Lasseur, Nederlandse ambassade in Peru
- Jeroen Buis, JB Mobility
- Kevin Punzalan, Nederlandse ambassade in de Filipijnen
- Lucas Harms, Dutch Cycling Embassy
- Mark Wagenbuur, BicycleDutch
- Matthew Baldwin, Europese Commissie
- Meredith Glaser, Universiteit van Amsterdam
- Mirjam Borsboom, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Natalia Pineros, Nederlandse ambassade in Colombia
- Nicole Hablé, Nederlandse ambassade in Italië
- Pascal van den Noort, Velo Mondial
- Stein van Oosteren, woordvoerder Collectif Vélo Île-de-France, auteur van "Pourquoi pas le vélo?" en diplomatiek attaché bij de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging bij UNESCO

- Zach van der Kooij, PeopleForBikes

De volgende gespreksonderwerpen hebben in die gesprekken de revue gepasseerd (zie complete gespreksleidraad in *introduction researching the societal export value of Dutch cycling culture*):

Wat is de maatschappelijke waarde van de voorbeeldfunctie van fietsland Nederland en van het exporteren van fietskennis?

- Kunt u een concreet voorbeeld (of voorbeelden) bedenken van de drie manieren (informele beïnvloeding, formele kennisoverdracht en een Nederlandse bijdrage in buitenlandse projecten) waarop de fietscultuur leidt tot inspiratie of concrete navolging? Bij voorkeur zeer concrete voorbeelden met concrete voorbeelden van de verandering die het tot gevolg heeft gehad.
- Hoe belangrijk denkt u dat deze drie manieren van export van de Nederlandse fietscultuur zijn voor de ontwikkeling van het fietsen in andere landen en steden? Zou de situatie anders zijn zonder het Nederlandse voorbeeld?

Wat is de waarde van Nederland fietsland voor imago en internationale betrekkingen?

- Kent u concrete voorbeeld(en) waar Nederland fietsen gebruikt (of heeft gebruikt) in de internationale diplomatie of op een manier om het imago van Nederland?
- Hoe belangrijk vindt u fietsen voor de Nederlandse diplomatie en voor het imago van Nederland in andere landen? Zou dit anders zijn als de mobiliteit in Nederland georganiseerd zou zijn als in een gemiddeld Europees land?

Enquête

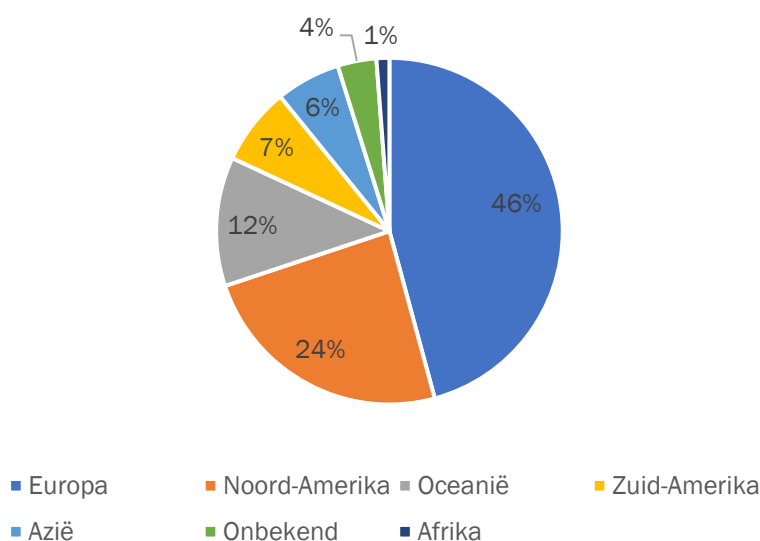
Middels een online enquête is de internationale gemeenschap bevraagd. Doel van de enquête was om het belang van de verschillende manieren van beïnvloeding te onderzoeken en casuïstiek te verzamelen waaruit blijkt op welke manier en in hoeverre Nederland heeft bijgedragen aan het fietsgebruik elders ter wereld. De volledige vragenlijst is in bijlage 2 opgenomen.

De vragenlijst is via diverse kanalen uitgezet onder de internationale gemeenschap van stedelijke en actieve mobiliteit. Zo verspreidde de DCE en de Decisio de enquête via haar officiële sociale media kanalen. De European Cycling Federation (ECF) zette de enquête uit onder haar leden in de nieuwsbrief. Ook een aantal interviewpartners brachten de enquête onder de aandacht belanghebbenden door rechtstreekse mailing.

Respons en representativiteit

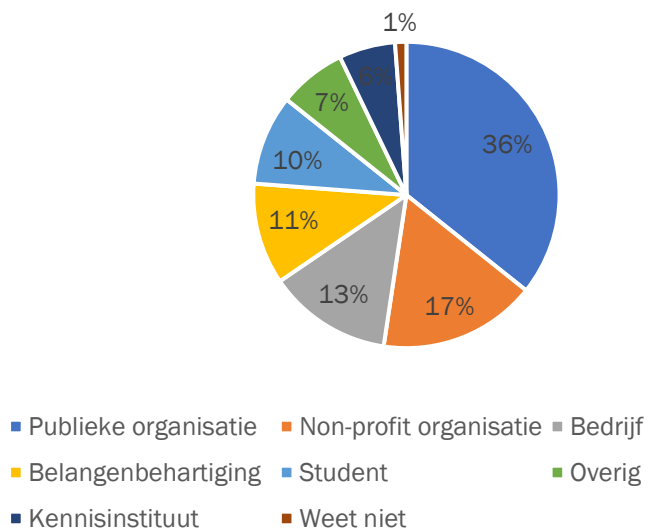
De vragenlijst is door 83 respondenten ingevuld. Bijna de helft van de respondenten is woonachtig in Europa, een kwart in Noord-Amerika en circa een tiende in zowel Oceanië als Zuid-Amerika. Van de overige continenten en het gedeelte 'onbekend' is de respons in totaal iets meer dan 10 procent. De respondenten zijn dus grotendeels (ruim 80 procent) afkomstig uit de 'westerse' wereld.

Figuur 0.1 Aantal respondenten, regionale spreiding



Het is lastig de omvang van de doelgroep voor dit onderzoek in te schatten. Het streven is om altijd zoveel als mogelijk respondenten, inclusief variatie in achtergronden, te bereiken. De omvangrijkste groep is actief binnen een publieke organisatie: ongeveer 35 procent van de respondenten. Gevolgd door NGO's, het bedrijfsleven, belangbehartiging en studenten. Vanwege de 'gekleurdheid' bestaat het risico op subjectiviteit. Tegelijkertijd zijn de respondenten degenen die het actiefst zijn binnen de fietswereld en daarmee het meest zicht hebben op de ontwikkelingen. De conclusie is dan ook dat de resultaten uit de enquête indicatief zijn.

Figuur 0.2 Aantal respondenten, spreiding naar beroepsgroepen



Introduction researching the societal export value of Dutch cycling culture

Both the Netherlands as a whole and many Dutch cities are known for the importance of cycling and for their cycle-friendly urban planning and infrastructure. The Dutch government and the Dutch Cycling Embassy (DCE) want to know more about the societal and diplomatic value the Netherlands and Dutch cities have (and have had) as an example for other countries/cities. The DCE has commissioned Decisio to study this. Within this context, we are consulting you about this subject.

Cycling culture and examples used in concrete follow-up in other cities/countries

We are looking for cases where the Dutch example helped in creating follow-up in other places. This follow-up may consist of a change in cycling infrastructure, urban/spatial planning, or human behaviour.

We make a distinction between the following three ways Dutch examples can lead to inspiration and follow-up in other cities and countries:

1. **Informal influence.** For example, if tourists experience the Netherlands, get inspired and want to change things in their home country; or an architect or politician looks at YouTube videos for examples of bike paths, bike parking, or junctions.
2. **Formal knowledge transfer.** For example, organising study tours with urban or mobility professionals in the Netherlands and so-called 'ThinkBike' workshops; but also mobility and planning universities in the Netherlands, MOOCS, and other training sessions in/from the Netherlands.
3. **Projects in which Dutch professionals are involved.** For example, Dutch companies helping cities in other countries with their planning and design of infrastructure and urban space; but also subsidiaries of Dutch companies, or Dutch professionals working for or with local companies.

We would like to discuss with you these three ways the Dutch cycling culture is being 'exported'.

For each of these categories we would like to discuss the following two questions:

1. Could you think of a concrete example(s) of the three ways Dutch cycling culture leads to follow up or inspiration? Preferably very concrete examples with concrete illustration of the change it has resulted in.

2. How important do you think these three ways of exporting the Dutch cycling culture are for the development of cycling in other countries and cities? Would the situation be different without the Dutch example?

Cycling culture used in international diplomacy and for the Dutch international image

Besides the societal benefits of 'exporting' the cycling culture, there is (to the Netherlands) also an image and diplomacy value of exporting the Dutch cycling culture. For example, Dutch embassies organising cycling tours on King's day (our national holiday). For this aspect we would like to discuss the same questions:

1. Do you know concrete example(s) where the Netherlands use (or have used) cycling in international diplomacy or in a way to improve the image of the Netherlands?
2. How important do you think cycling is for the Dutch diplomacy and for the image of the Netherlands in other countries? Would this be different if mobility in the Netherlands would be organised as in an average European country?

Thanks in advance for your input!

Dutch Cycling Embassy – Lucas Harms

Decisio – Kees van Ommeren, Martijn Lelieveld, Pim van der Zwet

Bijlage II Vragenlijst The societal and diplomatic value of Dutch cycling

Dear reader (or bike enthusiast!),

Both the Netherlands as a whole and many Dutch cities are known for the importance of cycling and for their cycle-friendly urban planning and infrastructure. The Dutch Ministry of Infrastructure wants to know more about the societal and diplomatic value the Netherlands and Dutch cities have (and have had) as an example for other countries/cities.

The DCE has commissioned Decisio to study this. Within this context, we are consulting you about this subject. We are looking for cases where the Dutch example helped in creating follow-up in other places. This follow-up may consist of a change in cycling infrastructure, urban/spatial planning, or human behaviour.

We make a distinction between the following three ways Dutch examples can lead to inspiration and follow-up:

1. **Informal influence.** For example, if tourists experience the Netherlands, get inspired and want to change things in their home country; or an architect or politician looks at YouTube videos for examples of bike paths, bike parking, or junctions.
2. **Formal knowledge transfer.** For example, organising study tours with urban or mobility professionals in the Netherlands and so-called 'ThinkBike' workshops; but also mobility and planning universities in the Netherlands, MOOCS, and other training sessions in/from the Netherlands.
3. **Projects in which Dutch professionals are involved.** For example, Dutch companies helping cities in other countries with their planning and design of infrastructure and urban space; but also subsidiaries of Dutch companies, or Dutch professionals working for or with local companies.

Below we ask you to name and—if you wish—describe concrete examples of the following three ways the Dutch example is followed in a city or country of which you are aware. If you prefer, you can also provide us with your email address and/or telephone number so we can schedule a short interview to record these examples.

We want to thank you in advance for your participation and input!

Kind regards,
Decisio

Informal influence of Dutch cycling expertise

Informal influence. For example, if tourists experience the Netherlands, get inspired and want to change things in their home country; or an architect or politician looks at YouTube videos for examples of bike paths, bike parking, or junctions.

1. Could you think of a concrete example(s) of informal influence of Dutch cycling expertise, which is followed up in a city or country which you know of?
2. Could you please describe the concrete example(s) of informal influence of Dutch cycling expertise, which is followed up in a city or country which you know of?
3. How important do you think the informal influence of Dutch cycling expertise is for the development of cycling in other countries and cities?
4. Could you please explain the (un)importance of informal influence of Dutch cycling expertise for the development of cycling in other countries and cities?

Formal knowledge transfer of Dutch cycling expertise

Formal knowledge transfer. For example, organising study tours with urban or mobility professionals in the Netherlands and so-called 'ThinkBike' workshops; but also mobility and planning universities in the Netherlands, MOOCS, and other training sessions in/from the Netherlands.

5. Could you think of a concrete example(s) of formal knowledge transfer of Dutch cycling expertise, which is followed up in a city or country which you know of?
6. Could you please describe the concrete example(s) of formal knowledge transfer of Dutch cycling expertise, which is followed up in a city or country which you know of?
7. How important do you think the formal knowledge transfer of Dutch cycling expertise is for the development of cycling in other countries and cities?
8. Could you please explain the (un)importance of formal knowledge transfer of Dutch cycling expertise for the development of cycling in other countries and cities?

Cycling projects with Dutch professionals

Projects in which Dutch professionals are involved. For example, Dutch companies helping cities in other countries with their planning and design of infrastructure and urban space; but also subsidiaries of Dutch companies or Dutch professionals working for or with local companies.

9. Could you think of a concrete example(s) of cycling projects with Dutch professionals, which is followed up in a city or country which you know of?
10. Could you please describe the concrete example(s) of cycling projects with Dutch professionals, which is followed up in a city or country which you know of?
11. How important do you think the cycling projects with Dutch professionals are for the development of cycling in other countries and cities?
12. Could you please explain the (un)importance of concrete cycling project with Dutch professionals for the development of cycling in other countries and cities?

Cycling and international diplomacy and image

13. Could you think of a concrete example(s) where the Netherlands use (or have used) cycling in international diplomacy or in a way to improve the image of the Netherlands?
14. Could you please describe the concrete example(s) where the Netherlands use (or have used) cycling in international diplomacy or in a way to improve the image of the Netherlands?
15. How important do you think cycling for the Dutch diplomacy and for the image of the Netherlands in other countries?
16. Could you please explain the (un)importance of cycling expertise for Dutch diplomacy and for the image of the Netherlands in other countries?

Personal information

17. Could you please inform us about your type of work organization?

Additional information

We want to thank you again for your participation and input!

If you are willing to provide us with additional information on the listed examples, please write down your email address and/or telephone number. We would be pleased to get in contact with you and discuss the impact of Dutch cycling practices abroad. To conclude, some final questions about yourself:

18. What is your email address or telephone number?
19. Could you please indicate your country of residence?

Bijlage III Waarderingskengetallen maatschappelijke effecten

Figuur 0.2 Waarderingskengetallen maatschappelijke effecten per afgelegde fietskilometer

	Congestie	Gezondheidskosten	Ziekte- last en levensjaren	Arbeidspro- ductiviteit	Lokale emissies	Klimaatverande ring	Geluid	Indirecte emissies	Leefomgeving	Wegonderhoud
Nordic	€ 0,116	€ 0,015	€ 0,215	€ 0,007	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,006	€ 0,003	€ 0,004	-€ 0,013
France	€ 0,108	€ 0,015	€ 0,215	€ 0,007	€ 0,005	€ 0,009	€ 0,003	€ 0,003	€ 0,007	-€ 0,016
Germany	€ 0,092	€ 0,042	€ 0,459	€ 0,009	€ 0,011	€ 0,009	€ 0,003	€ 0,003	€ 0,004	-€ 0,012
UK	€ 0,097	€ 0,084	€ 0,899	€ 0,077	€ 0,010	€ 0,009	€ 0,003	€ 0,003	€ 0,004	-€ 0,008
Italy	€ 0,088	€ 0,040	€ 0,215	€ 0,007	€ 0,005	€ 0,009	€ 0,003	€ 0,002	€ 0,002	-€ 0,008
Other OECD Europe	€ 0,090	€ 0,026	€ 0,257	€ 0,027	€ 0,008	€ 0,008	€ 0,007	€ 0,003	€ 0,003	-€ 0,009
Non-OECD Europe	€ 0,116	€ 0,015	€ 0,215	€ 0,007	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,006	€ 0,003	€ 0,004	-€ 0,013
OECD Pac	€ 0,081	€ 0,007	€ 0,076	€ 0,002	€ 0,007	€ 0,010	€ 0,005	€ 0,003	€ 0,003	-€ 0,013
USA_Canada	€ 0,204	€ 0,026	€ 0,379	€ 0,013	€ 0,015	€ 0,017	€ 0,011	€ 0,005	€ 0,008	-€ 0,022
Russia	€ 0,184	€ 0,023	€ 0,343	€ 0,011	€ 0,014	€ 0,015	€ 0,009	€ 0,005	€ 0,007	-€ 0,020
ASEAN	€ 0,116	€ 0,015	€ 0,215	€ 0,007	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,006	€ 0,003	€ 0,004	-€ 0,013
Indonesia	€ 0,029	€ 0,004	€ 0,054	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003
North Africa	€ 0,029	€ 0,004	€ 0,054	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003
Mexico	€ 0,007	€ 0,001	€ 0,013	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,000	-€ 0,001
Brazil	€ 0,025	€ 0,003	€ 0,047	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003
Other LAC	€ 0,025	€ 0,003	€ 0,047	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003
Africa	€ 0,025	€ 0,003	€ 0,047	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003
Middle East	€ 0,007	€ 0,001	€ 0,013	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,000	-€ 0,001
China	€ 0,029	€ 0,004	€ 0,054	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003
India	€ 0,029	€ 0,004	€ 0,054	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,002	€ 0,001	€ 0,001	-€ 0,003