

Juryrapport

Tour de Force Innovatieprijs 2018



Juryleden:

Michiel Slütter - Fietzersbond
Nettie Bakker - Verkeerskunde
Annemarie Visser - Tweewieler
Ron Hendriks - Fietsverkeer

Juryrapport Tour de Force Innovatieprijs 2018

De vijf genomineerde inzendingen

Voor het tweede jaar organiseert de Tour de Force de verkiezing van de Innovatieprijs. Een jury bestaande uit vakjournalisten heeft uit 60 inzendingen 5 genomineerden gekozen. De bezoekers van het Nationaal Fietscongres dat op 21 juni 2018 plaatsheeft in Rotterdam kiezen de uiteindelijke winnaar.

De groeiende belangstelling voor het fietsen vertaalt zich ook in steeds meer innovatieve oplossingen om fietsen plezieriger, comfortabeler, sneller en veiliger te maken voor een brede groep van gebruikers. Soms gaat het om innovaties die voor het grote publiek niet direct zichtbaar zijn, maar die wel bijdragen aan de ontwikkeling van een beter fietsbeleid. Andere oplossingen richten zich direct op de fietser en hoewel de effectiviteit soms wisselend is, maken ze in ieder geval duidelijk dat de fietser gezien wordt door beleidsmakers. En soms ook gaat het om waardevolle innovatieve suggesties, die hopelijk opgepakt worden als kansrijke optie.

De jury heeft geprobeerd open te staan voor al deze ontwikkelingen en met deze nominaties de bezoekers van het Nationaal Fietscongres een brede diversiteit aan keuzes te bieden.

Ron Hendriks
Voorzitter jury

28 mei 2018

1. Fietsvlonders

De gemeente Rotterdam bekijkt met fietsvlonders waar ruimte gecreëerd kan worden voor extra fietsrekken. Op zo'n vlonder - eerst van hout, inmiddels van kunststof en omrand – zijn 10 fietsrekken gemonteerd. De vlonder wordt drie tot zes maanden op een autoparkeerplaats neergezet. Getest wordt of er inderdaad behoefte is aan meer parkeerplek voor de fiets én of de buurt toekan met minder plek voor de auto. Wordt de vlonder goed gebruikt en blijven klachten uit, dan wordt de autoparkeerplaats opgeheven, verhoogt de gemeente de parkeerruimte tot stoepniveau en zet er permanente fietsrekken neer. Er zijn inmiddels enkele tientallen vlonders in gebruik. Met de fietsvlonders zijn tot nu toe 21 autoparkeerplekken in 15 straten omgezet naar 105 permanente rekken. Die rekken bieden plaats aan 210 fietsen.



De jury: De fietsvlonders spreken de jury aan omdat het een maatregel is die zich relatief eenvoudig laat realiseren en waarvan het effect groter is dan alleen uitbereiding van het aantal fietsparkeerplaatsen in de stad. Je kunt het met recht een democratische maatregel noemen, omdat iedereen tijdens een proefperiode zijn zegje kan doen. Het is ook een maatregel die toont wat een gemeente voorheeft met de fietser. En met de leefbaarheid in de stad.

2. Live meten van fietsreistijden met Deep Learning

Recall4Bikes is een camerasysteem dat specifieke fietsers herkent aan de hand van 'deep learning'. Door dergelijke camera's op meerdere punten op te hangen, kunnen betrouwbaar reistijden worden bepaald en fietsdata worden verzameld. Een



belangrijk aspect van het systeem is 'privacy by design'. Videobeelden worden niet opgeslagen en verlaten het lokale camerasysteem niet. Het systeem communiceert alleen digitale profielen van passerende fietsers, die niet toepasbaar zijn voor individuele persoonsherkenning. Door te meten wanneer de reistijd langer wordt, kunnen verkeersregelingen ervoor zorgen dat de doorstroming voor fietsers verbetert. Ook kunnen op de Fiets-DRIP alternatieve routes geadviseerd worden. Door de reistijd voor auto's en fietsers samen te tonen worden automobilisten verleid tot fietsgebruik. Het systeem wordt op dit moment door het bedrijf Technolution in de praktijk getest in Rotterdam.

De jury: Alleen met adequate fietsdata is fietsbeleid stevig te onderbouwen. Wat dat betreft staan de ontwikkelingen nog in de kinderschoenen. Er lopen de nodige initiatieven, maar die zijn meestal nog verre van volmaakt. Eén van de belemmeringen waar men tegenaan loopt is dat de huidige privacywetgeving beperkingen oplegt aan het detailniveau van de verzamelde data. Recall4Bikes lijkt daarvoor een oplossing te hebben gevonden. Het verenigt de voordelen van de detectielus en de tracking-app, zonder storingsgevoelig apparatuur te hoeven installeren en zonder inbreuk te maken op de privacy. De jury is benieuwd naar de praktijkervaringen.

3. Relaxte routes

Het idee van relaxte routes behelst de ontwikkeling van seniorvriendelijke routes van bijvoorbeeld een wijk met relatief veel ouderen naar het stadscentrum, als alternatief voor een drukke fietsroute. De relaxte route is ietsje om, maar comfortabeler. Lekker breed, geen moeilijke manoeuvres, geen shared space. Aandacht voor vergevingsgezinde berm, geen paaltjes en geen grote hoogteverschillen. Linksafslaan wordt zoveel mogelijk vermeden. Op plekken waar



mogelijk moet worden afgestapt, is er aandacht voor egaal goed wegdek zonder hoogteverschillen. Als er een drukkere (gebiedsontsluitings-)weg moet worden overgestoken is er een goede egale afstapplek, eventueel met verkeerslicht met extra groentijd. Liefst gaat de route ook lekker veel door groen. De relaxte route wordt niet met nadruk gepresenteerd als seniorvriendelijk, maar vooral als relaxt, de geen-haast-route. Routekeuze kan op basis van SPI van de Fietsrouteplanner en lokale fietskennis, zo stelt inzender van het idee Karin Broer.

De jury: Het idee om fietsroutes te realiseren die zich enigszins onttrekken aan de 'waan van de dag', past volgens de jury uitstekend in deze tijd. Aan de ene kant hebben we te maken met overvolle fietspaden en groeiende snelheidsverschillen op het fietspad. Aan de andere kant groeit de groep fietsers die het best wat kalmer aan wil doen. Sterker nog, het aantal fietsers dat de fiets niet meer uit de schuur haalt omdat ze het te onrustig vinden onderweg neemt toe, zo is de indruk van de jury. Natuurlijk denk je daarbij aan de oudere fietser, maar welke fietser verlangt niet een beetje terug naar de tijd dat je gezellig keuvelend op familiebezoek ging op de fiets? Bovendien ligt dit idee in lijn met de nieuwe Duurzaam Veilig visie (DV3) dat als uitgangspunt neemt: ontwerp voor ouderen (dan is het comfortabel en veilig voor iedereen). Dit idee zou daarom eveneens tot een DV3 -voorbeeldroute kunnen leiden.

4. Omrijadvies bij naderende tractor

Het ROV Oost-Nederland onderzoekt in Hardenberg in een pilot of de fietsveiligheid te verbeteren is door fietsers tijdig te waarschuwen voor gevaar op de ene weg en in dat geval een alternatieve route aan te bieden. Komen er gelijktijdig tractoren of vrachtwagens en fietsers aan op een smal weggedeelte, dan worden de fietsers op actieve wijze verleid om een veiligere route te fietsen. Dit wordt aangegeven met intelligente verkeerslichten en



ledverlichting in het wegdek. De ledverlichting geeft als een spoor een adviesroute aan die fietsers veiliger kunnen volgen. Dat is een nabijgelegen fietsstraat die is aangelegd als veiliger route voor de scholieren. Thermische camera's worden gebruikt om fietsers en voertuigen te detecteren. Deze camera's zijn nauwkeurig in staat zijn om groot verkeer, auto's, individuele fietsers en groepen fietsers te onderscheiden.

De jury: De jury heeft er lang over beraadslaagd of deze inzending genomineerd moest worden. Positief is dat de techniek op een innovatieve wijze wordt ingezet om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren, door fietsers in voorkomende gevallen een klein stukje te laten omrijden. Critici stellen daarentegen dat we ons daarmee op een hellend vlak begeven, en dat de sterke verkeersdeelnemer - in dit geval de tractor - het primaat krijgt. Uiteindelijk gaf voor de jury de pragmatische aanpak de doorslag, voor een situatie waar geen alternatief voorhanden is om op korte termijn de situatie te verbeteren.

5. Delta Cycling Rotterdam

Wat ooit begon als een professionele wielploeg is inmiddels uitgegroeid tot een platform om ook het alledaagse fietsen te promoten. De opgebouwde wielsportkennis wordt op verschillende, creatieve manieren ingezet om de fietsveiligheid te verbeteren en de mobiliteits- en sociale functie te versterken. En vooral om het plezier in fietsen te benadrukken.

Vanuit de eigen campus worden jongeren enthousiast gemaakt, al dan niet met een directe link met de wielersport. Een rugzak krijgt bijvoorbeeld een nummer mee, en je voelt je een beetje wielrenner. En als de fiets kapot gaat, ga je niet naar de fietsenmaker, maar naar de campusmecanici.

Inmiddels is Delta Cycling betrokken bij 25 maatschappelijke fietsprojecten en -activiteiten en zijn er al 5500 Rotterdammers op creatieve manieren en met hulp van sponsors bij fietsen betrokken.



***De jury:** Rotterdam is een gemeente waar de laatste tijd veel aandacht is voor bevolkingsgroepen waar de fiets nog een ondergeschikte rol speelt. Terwijl juist de fiets iedereen de mogelijkheid biedt om zich tegen lage kosten te verplaatsen en tegelijkertijd te profiteren van de voordelen die de fiets biedt op het sociale vlak. Eén zo'n initiatief is Delta Cycling Rotterdam waarbij voor het eerst de link wordt gelegd tussen sportief fietsen en utilitair fietsen en die ook de sociale functie van de fiets benadrukt. Een frisse benadering die een kans verdient. En een nominatie voor ondernemers in Rotterdam die vaak met eigen middelen (sponsors) het Rotterdamse fietsstimuleringsbeleid ondersteunen om de fiets voor iedereen toegankelijk te maken.*
