



# Evaluatie Dutch Cycling Embassy

Opgesteld in opdracht van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**μ CONSULT**

Amersfoort, 30 maart 2022 | Kenmerk: - | Projectnr: IW067 |

# Inhoud

<b>1. Over dit onderzoek</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doel evaluatie	3
1.2 Subsidieregeling	3
1.3 Onderzoeksvragen	4
1.4 Aanpak van de evaluatie	4
1.5 Leeswijzer	5
<b>2. Dutch Cycling Embassy: doel, organisatie en activiteiten</b>	<b>6</b>
2.1 DCE in het kort	6
2.2 Doelen van de DCE	6
2.3 Organisatie	6
2.4 Koppeling vraag en aanbod	7
2.5 Activiteiten van de DCE	8
2.6 Impact van de DCE	10
<b>3. Uitkomsten en aanbevelingen</b>	<b>12</b>
3.1 Activiteiten die het internationale fietsgebruik stimuleren	12
3.2 Faciliteren van de internationale samenwerking	13
3.3 Waardering voor netwerk	15
3.4 Diplomatieke en economische meerwaarde	16
3.5 Loketfunctie van de DCE en werkverdeling tussen de DCE en deelnemers	17
3.6 Huidige organisatie van de DCE	18
3.7 Samenwerking met de Fietsersbond	19
3.8 Samenvattend eindbeeld	20

# 1. Over dit onderzoek

**De publiek-private netwerkorganisatie Dutch Cycling Embassy is opgericht om Nederland te promoten als 'toonaangevend fietsland'. Hiervoor ontvangt zij sinds subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Sinds 2019 gebeurt dit onder de regeling die 1 januari 2022 als einddatum had. Voor 2022 kon nog op basis van deze regeling de subsidie worden aangevraagd en verstrekt. MuConsult is gevraagd de regeling te evalueren.**

## 1.1 Aanleiding en doel evaluatie

De Dutch Cycling Embassy, DCE, is een netwerkorganisatie met circa negentig (betalende) deelnemers, waaronder overheden, kennisinstellingen en bedrijven. De organisatie is opgezet als stichting, Stichting Dutch Cycling Embassy. Deze stichting vertegenwoordigt, organiseert, coördineert en faciliteert het netwerk. Doel van de samenwerking in de DCE is om het gezamenlijke aanbod aan kennis, ervaringen en producten vanuit Nederland op de (internationale) kaart te zetten. Nederland wordt hierbij gepositioneerd als Cycling Nation #1<sup>1</sup>.

Voor DCE's inspanningen om Nederland te profileren als fietsland, heeft de stichting in de jaren 2019 tot en met 2022 een jaarlijkse subsidie van € 250.000,- (incl. btw) verkregen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, IenW. Omdat deze subsidieregeling op 1 januari 2022 formeel is geëindigd en 2022 het laatste jaar is waarin op basis van deze regeling subsidie wordt verstrekt, heeft het ministerie ons bureau MuConsult gevraagd de regeling te evalueren. Het gaat om een evaluatie van de kennis- en netwerkfunctie van de DCE – niet om een economische analyse van de opbrengsten van de DCE.

We hebben de evaluatie van de DCE uitgevoerd in de periode november 2021 tot en met februari 2022. MuConsult is een onafhankelijk bureau en heeft geen relatie met de DCE.

## 1.2 Subsidieregeling

De 'Subsidieregeling DCE 2019', nummer IENW/BSK-2018/250230, is vastgesteld op 18 juni 2019 en vormt de basis voor het verstrekken van de subsidies van IenW aan de DCE. De stukken beschrijven het doel van de subsidie als volgt: "De minister kan op aanvraag per boekjaar een subsidie verstrekken aan de subsidieontvanger voor het uitvoeren van projecten en producten, gericht op de internationale profilering van Nederland als fietsland."<sup>2</sup>

De subsidieregeling is in werking getreden op 25 juni 2019 en is per 1 januari 2022 geëindigd. De subsidie die via de regeling is verstrekt, betreft de jaren 2019 tot en met 2022. Om voor de subsidie in aanmerking te komen, heeft de DCE jaarlijks een subsidieaanvraag ingediend, inclusief activiteitenplan, planning en begroting.

De regeling noemt de volgende subsidiabele activiteiten:

- ▶ Internationaal stimuleren van het gebruik van de fiets als vervoermiddel door het propageren van de Nederlandse kennis en kunde op dat gebied.
- ▶ Vervullen van een kennis- en loketfunctie voor internationale vragen over het Nederlandse fietsbeleid en fietskennis.
- ▶ Coördineren van werkbezoeken, kennisbijeenkomsten en projecten.
- ▶ Faciliteren van (economische) samenwerking.
- ▶ Organiseren van kennisbijeenkomsten en werkbezoeken.

<sup>1</sup> Stichting Dutch Cycling Embassy (2021), Activiteitenplan 2022.

<sup>2</sup> Overheid.nl (2022), Subsidieregeling Dutch Cycling Embassy 2019. [wetten.overheid.nl/BWBR0042319/2019-06-25](https://wetten.overheid.nl/BWBR0042319/2019-06-25)

Voor alle andere (meer economische) activiteiten wendt de organisatie de financiële bijdragen van de deelnemers aan. Zie ook hoofdstuk 2.

Conform artikel 16 van de subsidieregeling voor de DCE is het een vereiste deze regeling te evalueren op doeltreffendheid en effecten<sup>3</sup>.

### 1.3 Onderzoeksvragen

We hebben de evaluatie van de Dutch Cycling Embassy uitgevoerd aan de hand van zeven onderzoeksvragen, die (voor een belangrijk deel) terug te herleiden zijn tot de subsidiabele activiteiten (zie hierboven). De vragen zijn als volgt:

1. In hoeverre slaagt de DCE erin om het gebruik van de fiets als vervoermiddel internationaal te stimuleren door het propageren van de Nederlandse kennis en kunde op dat gebied? Welke activiteiten heeft de DCE hiertoe uitgevoerd en welke resultaten zijn behaald?
2. In hoeverre heeft de DCE internationale samenwerking met Nederland op het vlak van fietsbeleid weten te faciliteren?
3. Hoe waarderen lenW en de bij DCE aangesloten deelnemers het netwerk van de DCE?
4. Welke 'diplomatieke' en 'economische' meerwaarde heeft het actief uitdragen van de Nederlandse fietskennis via de DCE voor Nederland?
5. Hoe ervaren lenW en de aangesloten overheden de loketfunctie voor internationale vragen over het Nederlandse fietsbeleid en de coördinatie van werkbezoeken? Neemt het werk uit handen? Is het effectiever dan zelf doen?
6. Hoe kijken deelnemers tegen de huidige organisatie van de DCE?
7. Hoe kijken deelnemers aan tegen de samenwerking met de Fietsersbond?

Bij het beantwoorden van deze vragen hebben we naar zowel de effectiviteit als de doeltreffendheid van (de activiteiten van) de DCE gekeken. Wat de *effectiviteit* betreft, is onderzocht in hoeverre de DCE concrete resultaten realiseert en hoe DCE's activiteiten invloed hebben op de internationale profilering van Nederland als fietsland. Voor de *doeltreffendheid* zijn we nagegaan hoe deze resultaten tot stand zijn gekomen: hoe werkt de DCE samen met haar netwerk?

### 1.4 Aanpak van de evaluatie

Onze evaluatie is een kwalitatieve analyse van de effectiviteit van de internationale profilering van Nederland als fietsland door de DCE. Aan de basis staan deskresearch en de ervaringen van een groot aantal betrokken partijen.

De evaluatie is als volgt opgebouwd:

1. **Deskresearch.** We hebben relevante documenten als de subsidieregeling, de jaarverslagen van de DCE en andere beschikbare documenten bestudeerd. Ook hebben we een internetscan uitgevoerd naar publicaties over de activiteiten van de DCE.
1. **Vorbereiding (groeps)interviews.** We hebben een item-lijst samengesteld met open vragen. Deze lijst is vooraf besproken met de opdrachtgever. In dat gesprek met lenW zijn ook het doel van de evaluatie, de opzet van het onderzoek en de mogelijke gesprekspartners vanuit het DCE-netwerk aan de orde gekomen. Deze gesprekspartners hebben we vervolgens benaderd om hen uit te nodigen voor online (groeps)interviews.
1. **Uitvoeren interviews.** In deze fase zijn de online (groeps)interviews uitgevoerd. Ongeveer halverwege de gesprekken hebben we de eerste resultaten naar de opdrachtgever teruggekoppeld.
1. **Analyse uitkomsten.** De uitkomsten van de gesprekken zijn geanalyseerd in relatie tot de gestelde onderzoeksvragen. Verder hebben we 'overige issues' die de gesprekspartners noemden, systematisch op een rij gezet en meegenomen in de rapportage.
1. **Verzamelen aanvullende informatie.** Op basis van de analyse hebben we een aantal deelnemers aan de groepsinterviews en enkele niet-deelnemers van de DCE aanvullende vragen voorgelegd. Dit om de uitkomsten van de analyse te verduidelijken en onderbouwen.
1. **Rapportage.** De uitkomsten van het onderzoek hebben we in het voorliggende rapport vevat. We hebben hierin ook onze conclusies opgenomen en aanbevelingen gedaan om de effectiviteit van de DCE en de subsidie te vergroten.

3 Overheid.nl (2022), Subsidieregeling Dutch Cycling Embassy 2019. [wetten.overheid.nl/BWBR0042319/2019-06-25](https://wetten.overheid.nl/BWBR0042319/2019-06-25)

Deze evaluatie beperkt zich tot de bijdrage die het Ministerie van IenW toekent aan de DCE. Parallel is door onderzoeksbureau Decisio een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de DCE en het samenwerkingsverband Tour de Force (TdF). In dat onderzoek wordt een goed beeld van de 'exportwaarde' van fietsen voor Nederland gegeven. 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot waar ook ter wereld.

## 1.5 Leeswijzer

Het vervolg van deze rapportage ziet er als volgt uit. In hoofdstuk 2 gaan we dieper in op de DCE: wat zijn de doelen, hoe is de DCE georganiseerd en welke activiteiten ontplooit ze? In hoofdstuk 3 worden de onderzoeksvragen beantwoord. Per vraag trekken we conclusies en doen we enkele aanbevelingen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een samenvattend eindbeeld.

## 2. Dutch Cycling Embassy: doel, organisatie en activiteiten

**Dit hoofdstuk beschrijft de karakteristieken van de Dutch Cycling Embassy. Welke doelen streeft de organisatie na? Hoe is ze georganiseerd? Op wie richt ze zich? Welke activiteiten ontplooit ze voor die doelgroepen en wat is daar de impact van? Deze vragen hebben we beantwoord met gedegen deskresearch.**

### 2.1 DCE in het kort

De Stichting Dutch Cycling Embassy is een *not-for-profit* organisatie die het Nederlandse netwerk op het gebied van duurzame fietsmobiliteit vertegenwoordigt, organiseert, coördineert en faciliteert. De DCE telt circa negentig publieke en private deelnemers, waaronder gemeenten, kennisinstellingen, adviesbureaus en leveranciers van fietsproducten. De deelnemers willen de internationale markt samen benaderen en op die manier beter aansluiten bij de vraag van buitenlandse opdrachtgevers<sup>4</sup>. Een overzicht van de deelnemende partijen staat op de website van de DCE: [dutchcycling.nl/en/network](https://dutchcycling.nl/en/network).

Een deel van de werkzaamheden die de DCE verricht, wordt mogelijk gemaakt door de subsidie van IenW, zoals beschreven in paragraaf 1.2. Daarnaast leveren alle deelnemers een financiële bijdrage. Hoeveel een deelnemer precies betaalt is afhankelijk van het type organisatie en de omvang van de organisatie en varieert tussen € 750,- en € 8.000,- (excl. btw) per jaar. De bijdrage van de deelnemers wordt gebruikt voor activiteiten die niet passen binnen de subsidieregeling van IenW. De deelnemersbijdrage is in totaal zo'n € 200.000,- en vormt daarmee ongeveer 50% van de begroting van de DCE. De andere helft is de subsidie van IenW (€250.000,- incl. btw).

<sup>4</sup> DCE (2020), DCE activiteitenplan 2021.

<sup>5</sup> DCE (2020), DCE activiteitenplan 2021.

### 2.2 Doelen van de DCE

Het doel van de DCE is het promoten van Nederland als 'toonaangevend fietsland'. Dit doet de DCE onder meer door kennis en expertise te delen in gezamenlijke internationale projecten. Indirect vergroot ze daarmee de exportkansen voor Nederlandse bedrijven en instellingen. De organisatie fungeert verder als kennisloket voor vragen van buitenlandse partijen (overheden, bedrijven, ambassades) over bijvoorbeeld Nederlandse fietsstandaarden<sup>5</sup>.

De activiteiten van de DCE leveren niet alleen kansen voor het bedrijfsleven, maar dragen ook bij aan het verduurzamen en leefbaar maken van steden. Organisaties en instellingen die internationaal op het gebied van fiets-inclusieve mobiliteitsvraagstukken actief willen worden, vinden in de DCE een samenwerkingsnetwerk en grensoverschrijdende marktplaats. De DCE bouwt verder aan de interne kennisdatabank met daarin kennis van de projecten en activiteiten die in uiteenlopende landen door de DCE en haar deelnemers zijn uitgevoerd. Tot slot werkt de DCE in toenemende mate samen in internationale verbanden, onder meer met het World Resources Institute en de Wereldbank en door als Associate Member verbonden te zijn aan de European Cyclists' Federation (ECF).

### 2.3 Organisatie

De Stichting Dutch Cycling Embassy heeft een bestuur van drie personen. De moederorganisaties van de bestuursleden zijn deelnemers van de DCE. De bestuursleden zijn op persoonlijke titel verbonden aan het bestuur en steken hier eigen tijd in. Het zijn dus geen betaalde werkzaamheden vanuit de

organisaties waar zij aan verbonden zijn. Het bestuur bestaat op dit moment uit de volgende personen<sup>6</sup>:

- ▶ Ruben Loendersloot, Directeur Loendersloot Groep – voorzitter DCE.
- ▶ Johan Diepens, Directeur Mobycon – penningmeester DCE.
- ▶ Herbert Tiemens, Beleidsmedewerker gemeente Utrecht – secretaris DCE.

Het bureau van de DCE voert de werkzaamheden van de DCE uit. Het bureau bestaat uit vijf personen en is verdeeld over vier functies:

- ▶ Algemeen directeur.
- ▶ Projectmanager.
- ▶ Twee projectcoördinatoren.
- ▶ Marketing- en communicatiemanager.

Bij de DCE zijn ook regelmatig stagiairs werkzaam.

Het kantoor van de DCE is sinds 2020 gevestigd in het pand van de Fietsersbond in Utrecht. Met de bond werkt de DCE ook samen op het vlak van HRM en financiën. Het samen één pand betrekken vindt plaats onder de noemer *Huis van de Fiets*. De bedoeling is dat dit 'huis' op langere termijn uitgroeit tot een herkenbare vestiging waar, naast de Fietsersbond en de DCE, meerdere fietsgerelateerde organisaties samenwerken en zich ook samen presenteren. In de loop van 2022 wordt de samenwerking met de Fietsersbond geëvalueerd en wordt bezien of en hoe de samenwerking kan worden geïntensiveerd<sup>7</sup>.

De financiële en salarisadministratie worden door externe partijen uitgevoerd.

## 2.4 Koppeling vraag en aanbod

De DCE verbindt de buitenlandse fietsvraag aan het Nederlandse fietsaanbod. Dat maakt dat de doelgroepen van de DCE op hoofdlijnen ook in 'vraag en aanbod' kunnen worden verdeeld.

Aan de (Nederlandse) aanbodzijde heeft de DCE, zoals we al aangaven in paragraaf 2.1, een groep van zo'n negentig deelnemers. Het gaat om zowel publieke partijen (lokale overheden, NGO's en kennisinstellingen) als private partijen (stedelijke ontwerpers, mobiliteitsadviseurs, leveranciers van fietsproducten, bouwondernemingen enzovoort).

Aan de (buitenlandse) vraagzijde werkt de DCE samen met een al even diverse groep. Het betreft onder meer Nederlandse ambassades, internationale fietsorganisaties (zoals de ECF), buitenlandse overheden, belangenbehartigers en private partijen. De aard en duur van deze samenwerkingen varieert naar het type organisatie en de vragen die er zijn.

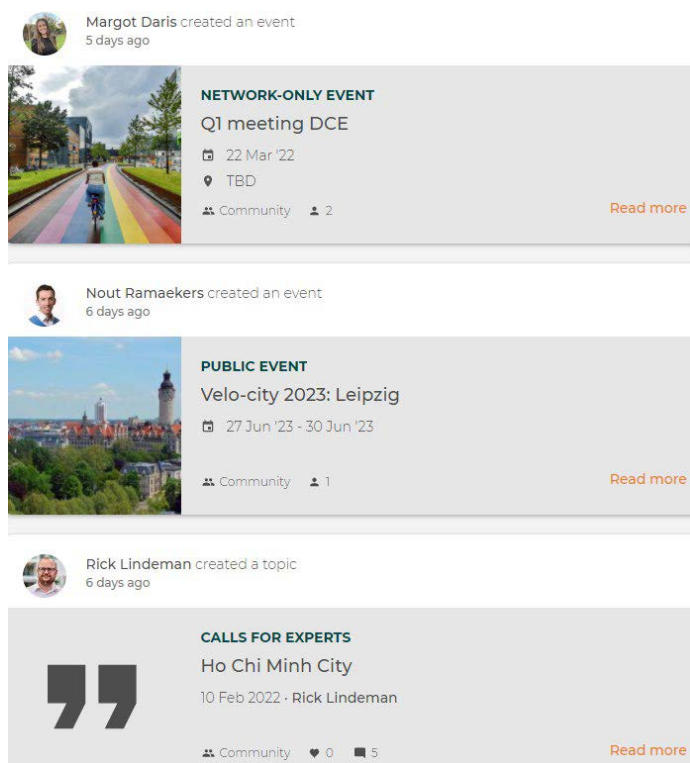
De koppeling tussen vraag en aanbod gebeurt, naast bijvoorbeeld email, via het intranet deelnemersportaal – zie Figuur 1. Op dit portaal worden binnengekomen aanvragen gecommuniceerd met de deelnemers. Geïnteresseerde partijen kunnen vervolgens via de DCE in contact komen met de buitenlandse partij. De DCE benadert de deelnemers soms ook rechtstreeks met specifieke vragen uit het buitenland. De DCE organiseert regelmatig deelnemersbijeenkomsten. Verder gebruikt ze congressen, beurzen, webinars en andere off- en online bijeenkomsten om de vraag- en aanbodzijde aan elkaar te koppelen.

<sup>6</sup> DCE (2020), DCE activiteitenplan 2021.

<sup>7</sup> DCE (2021), DCE activiteitenplan 2022.



Figuur 1: Screenshot intranet van de DCE.



We kunnen hierbij onderscheid maken tussen verschillende 'typen' koppelingen van vraag en aanbod<sup>8</sup>:

- ▶ *Government to government*, vooral bedoeld om kennis te delen.
- ▶ *Business to government*. Denk aan advies over en de bouw van fietsenstallingen en andere voorzieningen.
- ▶ *Business to business*. Over bijvoorbeeld het leveren van fietsonderdelen.
- ▶ *Business to consumer*. Voor onder meer algemene promotie en verkoop van fietsen door de fietsindustrie.

8 DCE (2022), About the Dutch Cycling Embassy. <https://www.dutchcycling.nl/en/organization/organization>

9 DCE (2021), DCE activiteitenplan 2022.

10 Een overzicht van de werkbezoeken (en andere activiteiten) staat op de website van de DCE: <https://dutchcycling.nl/en/news>

11 Zie ook de DCE-brochure ThinkBike Workshops Impacts, Outcomes & Legacies.

Deze koppeling tussen vraag en aanbod is vaak complexer dan op het eerste oog lijkt. Per land spelen verschillende belangen, zijn er variërende structuren en zijn er wisselende mogelijkheden om aan duurzame mobiliteit te werken. Er zijn ook veel landen waar maatschappelijke organisaties zich sterk maken voor duurzame en leefbare steden en waar veel mee samengewerkt wordt. Daarnaast worden overheden vaak geadviseerd en/of gefinancierd door hogere overheden, belanghebbende (private) bedrijven of investeerders die grootschalige projecten financieren. De focus van veel van de aanpak van de DCE ligt wel bij de overheden; door hun betrokkenheid is de grootste impact te realiseren<sup>9</sup>.

## 2.5 Activiteiten van de DCE

Voor haar doelgroepen organiseert de DCE een aantal programmatische activiteiten. Dit betreft het beantwoorden van vragen met concrete proposities voor de opdrachtgever, het organiseren van deelname aan beurzen, het uitwisselen van kennis via intranet enzovoort. Sinds het begin van de coronacrisis in 2020 zijn de activiteiten voornamelijk digitaal georganiseerd, via bijvoorbeeld webinars en digitale workshops.

De activiteiten kunnen we onderverdelen in vier categorieën. In feite zijn dit ook *fasen* in de vraag-aanbodkoppeling:

- ▶ **Experience**. De eerste fase behelst het aanbieden van de 'fietsbeleving': de fietscultuur en fietsinfrastructuur zoals we die in Nederland kennen. De meeste Experience-activiteiten vinden dan ook in Nederland zelf plaats: de (buitenlandse) opdrachtgever kan dan 'Nederland fietsland' ervaren en zo geïnspireerd worden door onze alledaagse fietspraktijk. De delegaties die Nederland bezoeken, variëren van studenten en ambtenaren tot burgemeesters en ministers<sup>10</sup>.
- ▶ **Think**. De tweede fase heeft als doel de partij na te laten denken over de kansen die de fiets biedt voor hun land, regio of bedrijf. Het gebeurt in de vorm van voornamelijk zogenoemde ThinkBike workshops, die worden aangeboden door speciaal samengestelde teams gericht op de betreffende markt<sup>11</sup>.



- ▶ **Act.** Deze fase wordt door de deelnemers van de DCE zelf georganiseerd. Dit zijn de feitelijke projecten, zoals het uitvoeren van een pilotproject of de aanleg van fietspaden etc.
- ▶ **Learn.** Hier draait het om kennisuitwisseling, vaak over heel specifieke thema's. Dit leren gebeurt via bijvoorbeeld social media en cursussen.

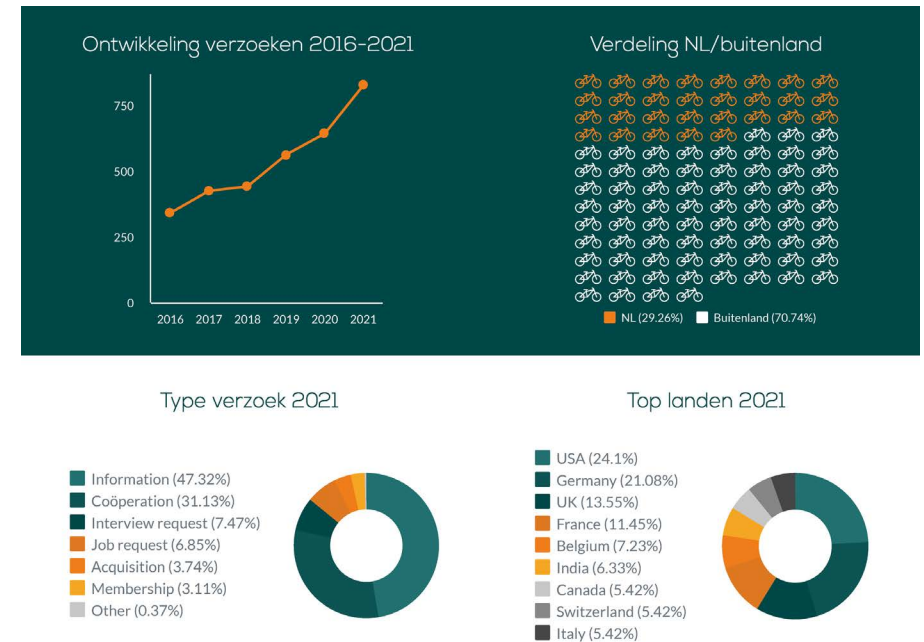
Figuur 2: De vier 'fasen' van activiteiten van de DCE.



De activiteiten uit de 'Experience' en 'Think' fasen worden voor een belangrijk deel mogelijk gemaakt door de subsidie van het ministerie van IenW, in het bijzonder voor de government to government koppeling.

Figuur 3 laat zien dat er een sterk stijgende lijn zit in het aantal verzoeken dat de DCE krijgt. De buitenlandse partijen benaderen de DCE voornamelijk in het kader van informatie- en samenwerkingsvragen. Ook andere verzoeken, zoals over evenementen, interviews en netwerken, laten zien dat de DCE als netwerkorganisatie functioneert. De landen waar de meeste vragen vandaan komen, liggen in Noord-Amerika en Europa. Verder valt India op als belangrijk herkomstland van de verzoeken. Uit figuur 4 blijkt dat de DCE een snel groeiende groep volgers kent op social media. Daarmee groeit de bekendheid en het bereik van de DCE. De figuren laten zien dat de DCE een belangrijke loketfunctie vervult; het is voor veel buitenlandse partijen de toegangspoort tot Nederlandse fietskennis.

Figuur 3: Verzoeken aan de DCE<sup>12</sup>.



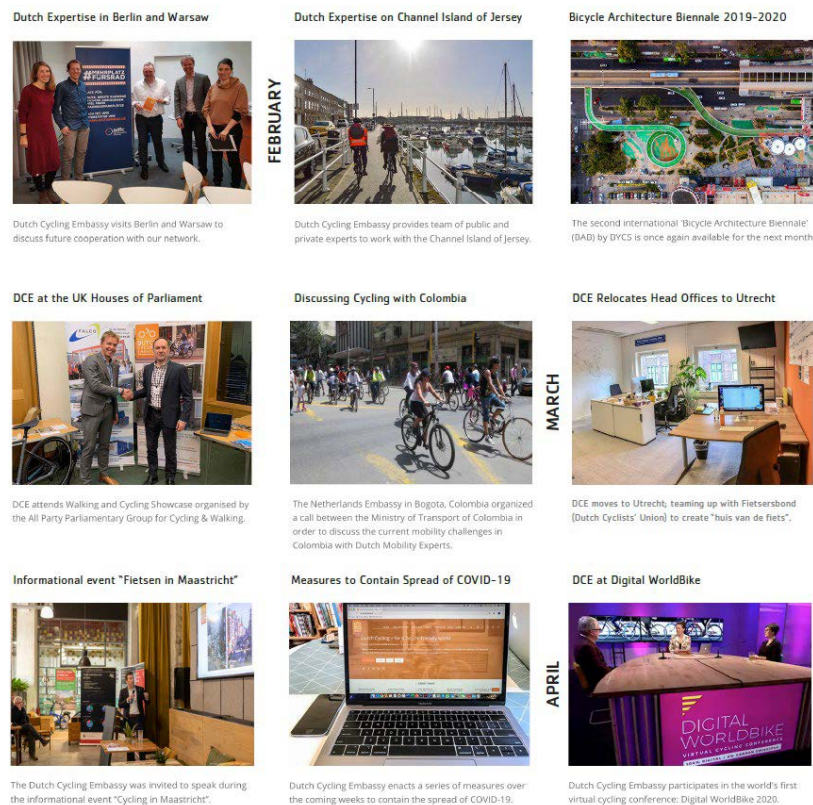
Figuur 4: Ontwikkeling volgers op social media<sup>13</sup>.

	Twitter	Facebook	Instagram	LinkedIn
2021	47.285	38.154	8.576	19.309
2020	35.285	23.474	4.597	11.480
2019	23.286	12.270	1.510	4.098
2018	10.928	1.137	283	316
2017	7.980	682	38	126
	+ 32%	+ 63%	+ 87%	+ 68%

12 DCE (2022) Activiteitenverslag 2021.  
13 DCE (2022) Activiteitenverslag 2021.

Zie ook Figuur 5: de screenshot van de website van de DCE geeft een beeld van de variatie aan activiteiten die (mede) door de DCE worden georganiseerd.

Figuur 5: Impressie van de activiteiten van de DCE.



## 2.6 Impact van de DCE

De activiteiten die de DCE rond *Experience, Think, Act* en *Learn* organiseert, hebben aantoonbaar impact in het buitenland, zoals ook blijkt uit figuur 6 en de DCE-brochure *ThinkBike Workshops Impacts, Outcomes & Legacies*<sup>14</sup>. De grootste impact is dat de activiteiten voor een positiever imago van de fiets zorgen. Lokale overheden krijgen de fiets zo scherper op hun netvlies en zullen er in hun mobiliteitsplannen meer aandacht aan besteden. En omdat na de activiteiten vaak positieve aandacht is in de lokale, regionale en landelijke media, wordt ook het beeld van de fiets onder de bevolking verbeterd – wat het gebruik van de fiets stimuleert.

Heel concreet bestaat de impact van de DCE natuurlijk uit wat er ná de DCE-activiteiten gebeurt. Enkele voorbeelden:

- ▶ Na de activiteiten komt er vaak positieve aandacht in de lokale, regionale en landelijke media wat de bekendheid van de fiets vergroot en het gebruik van de fiets stimuleert.
- ▶ Het draagt positief bij aan de perceptie van de fiets bij lokale overheden en stimuleert hen om sneller actie te ondernemen.
- ▶ Verschillende steden hebben fietsinfrastructuur zoals fietspaden, kruispunten en fietsnetwerken aangelegd om de fietser gemakkelijker de stad te laten doorkruisen.
- ▶ Er zijn nieuwe stadsontwerpen ontwikkeld met daarin meer ruimte voor de fiets.
- ▶ Lokale bestuurders hebben na de activiteiten de fiets een plek gegeven in hun bestemmingsplannen.

Figuur 6: Een selectie van ThinkBike-workshops en de daarbij behorende impact<sup>15</sup>.

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

Verder hebben de activiteiten en workshops de kennisuitwisseling tussen Nederlandse deelnemers en buitenlandse partijen bevorderd en geïntensiveerd<sup>16</sup>. Deelnemers van de DCE hebben door kennisuitwisseling en activiteiten meer zicht kunnen krijgen op de voor hen relevante landen en de bijbehorende markten. Dit heeft er mede toe bijgedragen dat zij meer omzet zijn gaan genereren en/of deel konden nemen aan internationale projecten.

<sup>15</sup> Decisio (2022) Exportwaarde Nederlandse fietsensector.  
<sup>16</sup> DCE (2020), Activiteitenplan DCE 2021.

Figuur 7: Twee fietsthema's waarop de DCE impact heeft.

## Sustainability



Despite billions spent on the development of electric cars, cycling is still the most sustainable mode of transport.

Worldwide, levels of CO2-emissions from transport are growing faster than from any other sector and this represents another great reason to cycle more often. After all, cycling is emission-free!

*Every euro invested in cycling is well spent: better health, less congestion, fewer serious accidents, improved economy*

Cyclists even enjoy cleaner air. In Dutch cities, cyclists inhale less pollution than car drivers on the same route. A study has shown that if the inhabitants of Utrecht stopped cycling, car-use would increase from 22% to 38%. This would not only lead to horrendous traffic jams, a lower quality of life for residents and more air pollution but also an increase of 70% traffic-related CO2-emissions.

## Safety and security



Currently, the Netherlands has over 35,000 kilometres of segregated cycle tracks. This is 18,000 more than in 1996. Clearly, the Dutch continuously invest in cycling.

All this cycling has had an impact on the urban landscape. It is important to create calm roads so that cyclists and cars can share the roads safely. Along major roads, however, dedicated cycling infrastructure such as bike lanes and segregated cycle tracks are required. Millions of euros are thus invested in making intersections safe for cyclists or creating dedicated tunnels and bridges. Amsterdam, for instance, spent 20 million euros (28 million dollars) a year on cycling projects between 2007 and 2010. The economic benefits far outweigh the costs.

As bike use goes up, accident rates go down

The number of cyclists killed per 100 million kilometres cycled and the percentage of journeys by bicycle in different countries:

Netherlands	1.1 fatalities	27% bicycle use
Denmark	1.4 fatalities	19% bicycle use
Germany	1.7 fatalities	10% bicycle use
United Kingdom	3.6 fatalities	2% bicycle use
United States	6.8 fatalities	< 1% bicycle use

Parking spaces

All these bicycles need to be parked and, in the Netherlands, there are millions of bicycle parking spaces. The largest concentrations can be found around railway stations, since about 40% of train-users cycle to the station. Around Utrecht Central Station there are 19,000 indoor and outdoor bike parking stands. Technical standards indicate how to use space most efficiently and incorporate specific demands for all bicycle varieties.

# 3. Uitkomsten en aanbevelingen

**De deskresearch van hoofdstuk 2 leverde al veel informatie op over de activiteiten van de Dutch Cycling Embassy. Aan de hand van groepsinterviews en schriftelijke reacties van DCE-deelnemers hebben we dat beeld verder ingevuld. Daarmee werd ook duidelijk wat het nut is van de subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dit hoofdstuk presenteren we de uitkomsten en aanbevelingen van onze evaluatie.**

## 3.1 Activiteiten die het internationale fietsgebruik stimuleren

In deze en de volgende paragrafen staan we steeds stil bij een onderzoeksvraag – zie paragraaf 1.3.

We beginnen met **onderzoeksvraag 1**:

1. *In hoeverre slaagt de DCE erin om het gebruik van de fiets als vervoermiddel internationaal te stimuleren door het propageren van de Nederlandse kennis en kunde op dat gebied? Welke activiteiten heeft de DCE hiertoe uitgevoerd en welke resultaten zijn behaald?*

Uit onze gesprekken blijkt dat de DCE als ‘vehikel’ om fietskennis te exporteren, goed werkt.

Volgens de DCE-deelnemers dragen de activiteiten van DCE bij aan de ontwikkeling van fietsbeleid en fietsstimulerende maatregelen in de doelgebieden<sup>17</sup>. Dit resulteert (zie ook paragraaf 2.6) tot een groter gebruik van de fiets enerzijds en tot fietsprojecten voor Nederlandse private partijen anderzijds. Uit het onderzoek dat Decisio parallel aan deze evaluatie heeft uitgevoerd<sup>18</sup>,

wordt geschat dat de Nederlandse bijdrage aan alle fietskilometers in buitenland een maatschappelijke waarde vertegenwoordigt van 1,3 tot 2,3 miljard euro per jaar. De bijdrage die Nederland heeft geleverd aan de groei van het fietsgebruik in de periode 2011-2020 wordt geschat op 1,9 tot 9,5 miljard euro per jaar. Het is niet vast te stellen welk aandeel de DCE hierin heeft. Vanwege de loketfunctie (zie ook paragraaf 3.5) en de groei van de DCE (zie ook hoofdstuk 2), kan worden verondersteld dat dit aandeel aanzienlijk is.

In een enkel geval hebben de activiteiten van de DCE ertoe geleid dat er een compleet fietsnetwerk is uitgerold, bijvoorbeeld in Bogota (Colombia). Meestal zijn de resultaten wat bescheidener: deelnemers van de DCE worden geholpen bij de eerste stappen in een land, regio of stad en dat mondt dan uiteindelijk uit in een concreet project voor DCE-deelnemers om bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur te verbeteren. Het komt natuurlijk ook voor dat een activiteit, een webinar bijvoorbeeld, niet of nauwelijks effect heeft.

### Kwaliteitsstempel DCE

De betrokkenheid van de DCE is bij de uitvoering van projecten door deelnemers van grote waarde, zo geven zij aan. Als een Nederlandse partij deelnemer is aan de DCE, zorgt dat voor vertrouwen bij de buitenlandse partij. Dit vereenvoudigt het zakendoen. Dat deelname aan de DCE als ‘kwaliteitsstempel’ wordt gezien, is mede doordat de DCE als onafhankelijk orgaan opereert. Ook diverse activiteiten die de DCE organiseert, dragen bij aan de goede naam van de DCE. Activiteiten die in dit kader veel zijn genoemd, zijn:

- ▶ Publicaties op sociale media over activiteiten, onderzoeken, podcasts etc.
- ▶ Organisatie en uitvoering van webinars.
- ▶ Organisatie en uitvoering van ThinkBike-workshops.
- ▶ Gezamenlijke deelname aan het congres Velo-city.

<sup>17</sup> De DCE-brochure ThinkBike Workshops – Impacts, Outcomes & Legacies geeft verschillende voorbeelden van maatregelen die genomen zijn als vervolg op DCE-activiteiten. Hierbij wordt regelmatig opgemerkt dat dit er (mede) voor zorgt dat er meer wordt gefietst dan in het verleden en/of vergeleken met het landelijk gemiddelde.

<sup>18</sup> Decisio (2022) Exportwaarde Nederlandse fietsensector.



Deze activiteiten vergroten de internationale zichtbaarheid en bekendheid van de DCE en maken partijen geïnteresseerd in de Nederlandse fietskennis. Direct en indirect leidt dit tot een toename van het fietsgebruik.

De deelnemers missen nog een portfolio van de activiteiten die de DCE verzorgt en van de projecten die de deelnemers vervolgens uitvoeren. Zo'n portfolio maakt het makkelijker de effecten van de activiteiten en projecten in te schatten – ook belangrijk richting IenW – en zal de betrokkenheid van de deelnemers versterken. Buitenlandse partijen kunnen dan bovendien eenvoudiger zien wat de DCE en haar deelnemers hun te bieden hebben. De nieuwe website waaraan de DCE werkt, is een mooie gelegenheid zijn om zo'n portfolio op te zetten.

Overigens zullen de DCE-deelnemers zelf ook moeten bijdragen aan zo'n portfolio: zij moeten de DCE informeren over eventuele resultaten als gevolg van DCE-activiteiten. De DCE zou actief de buitenlandse partijen kunnen benaderen en hen vragen naar de resultaten van een bezoek, webinar of andere activiteit.

*Kader 1: Activiteiten die het internationale fietsgebruik stimuleren - Conclusies en aanbevelingen.*

#### Conclusies

- De activiteiten van de DCE dragen bij aan de internationale positionering van Nederland als fietsland.
- De deelnemers hebben het beeld dat de DCE het internationale fietsgebruik stimuleert. Door activiteiten gestructureerd te evalueren kan dit duidelijker worden aangetoond.
- De profilering van Nederland als fietsland draagt bij aan de verbetering van de fietsinfrastructuur in het buitenland.
- De deelname aan de DCE is voor Nederlandse partijen van meerwaarde, omdat het imago van de DCE in het buitenland als neutraal, hoogwaardig en onafhankelijk wordt beschouwd.

#### Aanbevelingen

- Door bij de buitenlandse partijen te achterhalen wat het daadwerkelijke effect is van de activiteiten van de DCE aan fietsstimulering, kan nog beter in kaart worden gebracht welke meerwaarde zij levert.
- Dit kan worden ingevuld door structureel bij activiteiten van de DCE een monitorings- en evaluatievraag toe te voegen.
- Er liggen kansen om de activiteiten die de DCE en haar partners in het verleden hebben gedaan toegankelijk maken, door op de nieuwe website van de DCE een uitgebreid portfolio op te nemen met daarin (een selectie van) de commerciële diensten en producten.
- Om de betrokkenheid van de deelnemers te vergroten, kan de DCE intern regelmatig actief terugkoppelen welke stappen er zijn gezet.

### 3.2 Faciliteren van de internationale samenwerking

In deze paragraaf beantwoorden we **onderzoeksvraag 2:**

**2. In hoeverre heeft de DCE internationale samenwerking met Nederland op het vlak van fietsbeleid weten te faciliteren?**

Zowel publieke als private deelnemers hebben aangegeven dat de DCE heel behulpzaam is bij het faciliteren van de internationale samenwerking met Nederland. De DCE vergroot de netwerken van de deelnemers en het leidt tot opdrachten voor de private partijen en kennisuitwisseling voor de publieke partijen.

Voor met name *private partijen* geldt dat deelname aan activiteiten van de DCE vaak zorgt voor een eerste ingang bij mogelijke buitenlandse opdrachtgevers. Het gebeurt regelmatig dat die contacten na verloop van tijd in opdrachten uitmondten, uiteraard afhankelijk van de wensen en inspanningen van zowel de opdrachtgever als de private partij.

*Publieke partijen* bouwen voornamelijk aan internationale samenwerking door het ontvangen van werkbezoeken (voor corona) en deelname aan webinars (sinds corona). De buitenlandse interesse in het plaatselijke of regionale fietsbeleid werkt niet alleen enthousiasmerend voor de buitenlandse partij, maar ook voor de Nederlandse afvaardiging. Wethouders en ambtenaren (her)waarden de Nederlandse situatie. Dit zorgt voor een groter draagvlak voor het eigen beleid.

### **Wederkerigheid**

Veel activiteiten van de DCE zijn kortdurend. Publieke partijen geven aan meer baat te hebben bij langdurige samenwerkingsrelaties, omdat er dan kans is op een *wederkerige* kennisuitwisseling. Een voorbeeld van een langlopend project dat in onze interviews is genoemd, is het EU-project Handshake. In dit project verspreidt gemeente Amsterdam eigen fietskennis, maar ze leert zelf ook van andere partijen.

Kennisinstellingen en met name overheden geven aan dat ze liefst meer van dit soort wederkerigheid zouden zien in de relatie tussen Nederlandse en buitenlandse partijen. De activiteiten van de DCE leiden primair tot het verspreiden van Nederlandse fietskennis in het buitenland, aansluitend bij het doel van de DCE. Maar veel deelnemers zouden ook graag zélf leren over best practices in het buitenland. Een aantal Europese steden en landen werken bijvoorbeeld aan het stimuleren van de fiets op een manier die ook voor Nederland relevant is. Activiteiten die leiden tot kennisuitwisseling (denk aan *communities of practice* of partnergemeenten) in plaats van alleen kennisverspreiding, zijn daarom gewenst. Dit kan de meerwaarde voor de publieke partijen vergroten en daarmee het lidmaatschap van de DCE aantrekkelijker maken, ook voor partijen die nu nog niet zijn aangesloten. De DCE heeft echter aangegeven dat het binnen het huidige budget niet mogelijk is, om bijvoorbeeld die *communities of practice* te ontwikkelen.

### **Platteland**

De DCE, veel deelnemers en buitenlandse partijen hebben nu nog een focus op stedelijke (fiets)mobiliteit. Maar de kennis en kunde van een deel van de deelnemers gaat verder dan de stad. Een verbreding met meer aandacht voor fietsbeleid in kleine(re) steden en/of dorpen, kan enerzijds de meerwaarde

van de DCE voor Nederlandse kleinere gemeenten vergroten en anderzijds zorgen voor extra meerwaarde van de DCE in het buitenland. Een andere verbredingsmogelijkheid kan zijn, om meer aandacht te hebben voor recreatief fietsen (zoals het Nederlandse fietsknooppuntnet). Een verbreding kan er bovendien aan bijdragen dat Nederland zijn voorsprong als fietsland behoudt en dat meer Nederlandse overheden profiteren van wederzijdse kennisuitwisseling. Zie ook paragraaf 3.5.

*Kader 2: Faciliteren van de internationale samenwerking – Conclusies en aanbevelingen.*

#### **Conclusies**

- De DCE is voor buitenlandse partijen een aantrekkelijk startpunt om kennis en expertise te krijgen over het Nederlandse fietsbeleid.
- Deelname aan activiteiten van de DCE maakt het voor Nederlandse partijen gemakkelijker om internationale activiteiten te ontplooiën.
- Voor publieke partijen is het vergroten van het interne draagvlak voor het eigen fietsbeleid een belangrijke meerwaarde van deelname aan de DCE.

#### **Aanbevelingen**

- De focus ligt nog erg op het delen van Nederlandse kennis met het buitenland. Het zou goed zijn als er meer kennis en ervaring uit het buitenland met de Nederlandse deelnemers gedeeld wordt.
- Door langdurig internationaal met elkaar samen te werken, kun je meer van elkaar leren.
- Naast het ondersteunen bij vraagstukken rond stedelijke fietsmobiliteit, kan de DCE een nadrukkelijker rol spelen bij het fietsbeleid in meer rurale gebieden.

### 3.3 Waardering voor netwerk

**Onderzoeksvraag 3** luidt als volgt:

**3.** Hoe waarden lenW en de bij DCE aangesloten deelnemers het netwerk van de DCE?

Uit de interviews met de deelnemers blijkt de DCE wordt gezien als een makelaar die de internationale vraag goed en professioneel aan het Nederlandse aanbod weet te verbinden. De DCE is bovendien benaderbaar en heeft veel kennis in huis.

De DCE heeft een groot en sterk internationaal netwerk met buitenlandse partijen en een groeiende groep Nederlandse deelnemers. Daardoor weet de DCE vragen vanuit het buitenland over het algemeen goed aan Nederlandse partijen te koppelen. Daarbij is bovendien veel aandacht voor het gelijke speelveld tussen private partijen. Wel geven kennisinstellingen aan dat betaalde vragen vaak door private partijen worden opgepakt en dat alleen commercieel minder interessante vragen voor hen overblijven.

Het netwerk van de DCE is sterk en groeiende. De kwartaalbijeenkomsten en het intranet zijn in het bijzonder behulpzaam om de lijnen kort te houden. Desondanks bestaat de indruk dat de deelnemers niet altijd goed op de hoogte zijn van elkaars kennis en kunde. Dit komt mogelijk door het ontbreken van fysieke deelnemersbijeenkomsten in de afgelopen 2 jaar en wat een direct gevolg is van de coronacrisis. Binnen de DCE kan het netwerk worden versterkt door bijvoorbeeld subgroepen op basis van specialismes op te zetten. Ook kunnen op intranet en social media of eventueel via nieuwsbrieven berichten worden gedeeld over de werkzaamheden van de DCE en wat dit voor de DCE en de betrokken deelnemers oplevert. Zie ook paragraaf 3.1.

Het netwerk kan dus nog sterker worden. Met name het nationale netwerk kan beter worden benut, zo werd gesteld: door meer kennisuitwisseling binnen Nederland te organiseren, kan de positie buiten Nederland worden versterkt. Een nog intensievere samenwerking met onder andere Tour de Force en Fietsberaad kan hierbij helpen, om zo het netwerk van de individuele deelnemers te verbreden (meer soortgelijke partijen) én te verdiepen (grotere variatie aan partijen).

De DCE is nu al een actieve partner in Tour de Force en werkt onder andere samen met Fietsberaad in thema E (kennis/ data) van de Tour de Force. Samen met de Dutch Cycling Embassy zet Tour de Force zich in om van Nederland Fietsland een topsector te maken. De deelnemers van de DCE zien kansen deze samenwerking verder uit te bouwen.

Het zou goed zijn als het Nederlandse netwerk uitgebreid zou worden met meer publieke partijen – zie de paragrafen 3.2 en 3.5. Op dit moment zijn er nog relatief weinig publieke partijen aangesloten bij de DCE: verschillende kennisinstellingen en gemeenten worden gemist. Publieke deelnemers en organisaties die wel overwogen hebben deelnemer te worden maar dat (nog) niet zijn, geven aan dat de meerwaarde van het lidmaatschap ten opzichte van de financiële bijdrage lastig is aan te tonen. Gemeenten richten zich primair op beleid voor de eigen inwoners. Het internationaal vermarkten van fietskennis is voor hen geen expliciet doel. Deze partijen delen normaliter ook meer kennis dan dat ze ontvangen.

*Kader 3: Waardering netwerk van de DCE - Conclusies en aanbevelingen.*

#### Conclusies

- De kennis en het netwerk dat de DCE heeft opgebouwd is voor lenW en de deelnemers van grote meerwaarde.
- Binnen de mogelijkheden probeert de DCE haar netwerk uit te breiden. Organisatorische en financiële middelen beperken verdere groei.
- De Nederlandse deelnemers zien meerwaarde in het versterken van het netwerk door het toevoegen van meer gemeenten en kennisinstellingen.

#### Aanbevelingen

- Door het middels een portfolio laten zien welke buitenlandse partijen en met welke vragen door de DCE zijn geholpen, wordt het voor andere buitenlandse partijen inzichtelijker welke meerwaarde de DCE kan bieden.
- De DCE kan in intensievere samenwerking met onder andere Tour de Force en Fietsberaad een rol spelen in de binnenlandse kennisuitwisseling en samenwerking.



### 3.4 Diplomatieke en economische meerwaarde

In deze paragraaf beantwoorden we **onderzoeksvraag 4**. Deze luidt:

**4. Welke 'diplomatieke' en 'economische' meerwaarde heeft het actief uitdragen van de Nederlandse fietskennis via de DCE voor Nederland?**

De DCE biedt diplomatieke meerwaarde, vooral door het neutrale karakter van de organisatie. De focus van de DCE ligt volgens de deelnemers weliswaar wat meer op de koopmansrol (vergroten export fietskennis) dan op de domineesrol (fietspromotie), maar de uitstraling blijft neutraal. Dat komt mede doordat de DCE een publiek-private samenwerkingsorganisatie is en dat de organisatie maximaal inzet op onafhankelijk handelen ten aanzien van de commerciële aanbieders. Door de samenwerking met Nederlandse ambassades wordt het vertrouwen in de geleverde diensten verder vergroot. Het totaal van dit alles maakt dat de DCE in het buitenland goed staat aangeschreven.

De diplomatieke meerwaarde van de DCE kan groeien door nog integraler naar fietsen te kijken, zo stellen de deelnemers aan onze interviews: fietsen heeft ook relaties met auto, openbaar vervoer, smart mobility, duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling. Door meer de samenwerking te zoeken met Nederlandse partijen die aan deze thema's werken, kan aan buitenlandse partijen een integraal (mobiliteits)pakket worden geboden. De koppeling van de fiets aan in het bijzonder duurzaamheid/klimaat (denk aan elektrisch rijden) maar ook gezondheid en sociale vraagstukken, kan bovendien leiden tot aanvullende financieringsmogelijkheden, zowel vanuit andere Nederlandse ministeries als het buitenland.

#### Kruiwagen en makelaar

Voor private partijen fungeert de DCE als kruiwagen en makelaar. Met hulp van de Nederlandse ambassades kan de DCE de partijen bijvoorbeeld introduceren in het buitenland. Ze kan de deelnemers ook rechtstreeks koppelen aan potentiële buitenlandse opdrachtgevers, door zich als een neutrale intermediair op te stellen tussen de Nederlandse fietskennis/fietsproduct en de buitenlandse fietsvraag.

De uitvoering van 'laagdrempelige, aabare' fietsprojecten maakt het voor (met name grotere) private partijen ook eenvoudiger om andere, meer integrale mobiliteitsprojecten uit te voeren. Samenwerking met andere organisaties die het Nederlandse (mobiliteits)beleid promoten, kan dit verder laten groeien.

De omvang en het aantal projecten dat de private partijen uitvoeren als vervolg op activiteiten van de DCE, verschilt sterk in aantal en omvang. Het breed gedragen beeld is dat het, zeker over de langere termijn, minstens oplevert wat het kost (fee en uren). Veelal begint dit met deelname aan webinars, werkbezoeken of een bezoek aan het congres Velo-city. Na verloop van tijd mondt dit dan uit in opdrachten variërend van duizenden tot tienduizenden euro's. Vaak is niet precies vast te stellen wat de rol van de DCE precies is geweest, maar commerciële partijen onderschrijven dat deze rol zonder meer belangrijk is.

Het lukt de DCE dus om werk naar Nederlandse partijen te halen en daarmee biedt het dus economische meerwaarde. De verwachting is dat het beleid effect heeft, al is niet bekend in hoeverre adviezen ook daadwerkelijk worden geïmplementeerd. Onze kwalitatieve inschatting is dat de DCE economische meerwaarde biedt (kostenbatenanalyse positief). Om scherper te krijgen wat de werkelijke impact van de DCE, zou een *kwantitatieve* kostenbatenanalyse moeten worden uitgevoerd. In ander onderzoek wordt gesteld dat de voorbeeldfunctie van Nederland als fietsland groot en belangrijk is en vermoedelijk zelfs de meest kosteneffectieve manier is waarop Nederland wereldwijd kan helpen bijdragen aan het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot<sup>19</sup>.

#### Meer ondersteuning?

Een aantal kleinere organisaties zegt te worstelen met het commerciële vervolg na introducerende activiteiten van de DCE in het buitenland. Deze deelnemers zouden graag zien dat de DCE meer voorwerk voor een opdracht zou doen. Concrete(re) leads voor de deelnemers van de DCE maken het eenvoudiger projecten daadwerkelijk binnen te halen. Andere deelnemers geven echter aan dat deze concretisering ook onderdeel is van hun eigen werkzaamheden. Het borgen van een goede overdracht (en de monitoring hiervan) van de DCE naar de deelnemer die de vraag oppakt, is dan ook belangrijk.

19 Decisio (2022) Exportwaarde Nederlandse fietsensector.

De wens meer hulp te krijgen bij het inschrijven op buitenlandse tenders (private partijen) en subsidieprojecten (kennisinstellingen), wordt breed gedeeld. Meer hulp bij tendering, subsidieaanvragen en contractvorming vereenvoudigt de deelname aan vooral grote en complexe buitenlandse projecten. Een tendermanager in dienst van de DCE zou volgens verschillende deelnemers van meerwaarde zijn. De kosten van zo'n manager zouden deels gedekt kunnen worden door een fee op basis van succesvolle tenders. De deelnemers zien voor de financiering van een tendermanager ook een rol voor het ministerie van Economische Zaken/RVO, vanwege de meerwaarde van de DCE voor het exporteren van fietskennis. Overigens heeft de DCE al gesprekken gevoerd met andere ministeries over financiële bijdragen, maar dit heeft nog niet tot concrete afspraken geleid.

*Kader 4: Diplomatiek en economische meerwaarde – Conclusies en aanbevelingen.*

#### Conclusies

- De DCE zorgt met haar neutrale karakter als publiek-private organisatie voor diplomatieke en economische meerwaarde door het uitdragen van Nederlandse fietskennis.
- De uitvoering van fietsprojecten door grotere private partijen is een vliegwiel voor een bredere dienstverlening van deze partijen in het buitenland.
- Private partijen geven aan dat de financiële bijdrage voor hen een goede investering is.
- De kwalitatieve inschatting is dat een kostenbatenanalyse van de DCE positief is en dus economische meerwaarde biedt.
- De deelnemers worstelen met de rolverdeling tussen hen en de DCE bij het commerciële vervolg.

#### Aanbevelingen

- Zoek de samenwerking met andere Nederlandse publiek-private organisaties (rond bijvoorbeeld elektrisch rijden) die in het buitenland de Nederlandse mobiliteitsaanpak promoten.
- Er liggen nog meer kansen om de positie van de fiets te verbreden als onderdeel van de aanpak van klimaatverandering, waarbij Nederland zowel fietsadvies als -producten kan leveren.
- Onderzoek de mogelijkheden voor aanvullende financiering bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken (handel en ontwikkelingssamenwerking) voor de versterking van het Nederlandse verhaal in het perspectief van sustainable development goals en klimaatverandering.
- Borg een goede overdracht van de rol die de DCE bij de introductie speelt, naar de deelnemers die de vraag verder oppakken en monitor dit structureel, om zicht te houden op het vervolg.
- De DCE kan haar meerwaarde voor de deelnemers vergroten door ondersteuning te bieden bij tendering.
- Onderzoek de mogelijkheden van aanvullende financiering bij het ministerie van Economische Zaken/RVO voor de aanstelling van een tendermanager.

### 3.5 Loketfunctie van de DCE en werkverdeling tussen de DCE en deelnemers

In deze paragraaf gaan we nader in op **onderzoeksvraag 5**:

**5. Hoe ervaren lenW en de aangesloten overheden de loketfunctie voor internationale vragen over het Nederlandse fietsbeleid en de coördinatie van werkbezoeken? Neemt het werk uit handen? Is het effectiever dan zelf doen?**

In toenemende mate benaderen buitenlandse partijen de DCE met vragen over fietsen in Nederland, in plaats van rechtstreeks contact te zoeken met Nederlandse overheden. Hierdoor wordt met name de gemeenten werk uit handen genomen. Voor Amsterdam en in mindere mate Utrecht ligt dit anders.

Zij worden ook frequent buiten de DCE om benaderd en voor hen is DCE's meerwaarde op dit vlak dus kleiner. Gemeenten en provincies kunnen ook bij de DCE aankloppen als buitenlandse partijen op bezoek komen: de DCE kan dan een belangrijke bijdrage leveren aan de organisatie van zo'n werkbezoek. Dit geldt ook voor Amsterdam en Utrecht.

Het Ministerie van lenW wordt door de DCE structureel ondersteund bij haar taken voor de Transport Decarbonization Alliance (TDA)<sup>20</sup>. Dit wereldwijde samenwerkingsverband tussen 'countries', 'cities' en 'companies' is onderverdeeld in zogeheten 'Communities of Interest' (CoI), waarbij de ondersteuning van de DCE zich richt op de CoI 'Active Mobility'.

Het is moeilijk te onderbouwen met cijfers of de inzet van de DCE voor de deelnemers (kosten-)effectiever is dan zelf uitvoeren. De werkzaamheden van de DCE vergroten vooral het speelveld waarin ze zich begeven en daarmee de internationale fietskennis die de publieke deelnemers delen en de private deelnemers exporteren. Ook wijst de DCE haar deelnemers regelmatig op (samenwerkings)kansen die door de partijen zelf niet worden gezien. Dit vergroot voor hen de meerwaarde – en wordt zonder meer als effectief ervaren.

20 DCE (2021) Activiteitenverslag 2020.

*Kader 5: Loketfunctie van de DCE - Conclusies en aanbevelingen.*

#### Conclusies

- De DCE neemt overheden veel werk uit handen door de loketfunctie die zij vervult voor buitenlandse partijen.
- De DCE signaleert voor de partijen kansen die zij zelf niet zien.

#### Aanbevelingen

- Overheidsorganisaties kunnen actiever verwijzen naar de DCE om de loketfunctie van de DCE te vergroten.

### 3.6 Huidige organisatie van de DCE

**Onderzoeksvraag 6** luidt:

**6. Hoe kijken deelnemers tegen de huidige organisatie van de DCE?**

Zowel de bij de DCE aangesloten deelnemers als lenW hebben allemaal grote waardering voor de DCE als organisatie. Wat opvalt is dat een aantal individuele medewerkers van de DCE expliciet veel waardering krijgen. Hun inzet, enthousiasme en organiserend vermogen maken van de DCE een veel sterkere organisatie dan op basis van de (beperkte) omvang te verwachten is. Dit maakt de DCE tegelijk ook kwetsbaar. Vertrek of uitval van de medewerkers kan grote gevolgen hebben voor het functioneren van de DCE.

Tijdens de groepsinterviews hebben de aanwezigen meermaals de vraag opgeworpen of er niet veel meer waarde met de DCE kan worden gecreëerd als het budget omhooggaat. Ze wijzen daarbij op het succes van de *Netherlands Water Partnership*, dat beduidend meer budget heeft. Ook de stap die de DCE al heeft gezet op het gebied van marketing wordt aangehaald. Een verdere uitbreiding van marketing en communicatie en hulp bij tenders zal de impact van de DCE zeer waarschijnlijk vergroten, is de gedachte. Dat betekent wel dat de organisatie mee moet groeien – en mogelijk anders moet worden ingericht. Dat laatste is een aandachtspunt: de kosteneffectiviteit kan daardoor afnemen.

Een lagere financiële deelnemersbijdrage, meer variatie in lidmaatschapsoorten en deelname van de zogenaamde F10 (fietssteden), kunnen het netwerk van de DCE verder laten groeien. Het eerste is budgettair niet mogelijk. Het tweede vraagt om een nadere uitwerking, bijvoorbeeld gedeeltelijke *in-kind* of *associated membership* lidmaatschappen. En het derde kan door onder andere die financiële drempel nu niet worden gerealiseerd. De aanwezigheid van zulke partijen is echter belangrijk voor het succes van de DCE. Meer wederkerigheid – zie paragraaf 3.2 – en meer subsidie vanuit het Rijk of vanuit handelsmissies (en daardoor een lagere deelnemersbijdrage) kan deze partijen in de toekomst wellicht aan de DCE binden. De afwezigheid van KPI's tot slot maakt de financiële verantwoording voor de deelnemers ingewikkeld.

Private deelnemers zien de financiële bijdrage wel als een drempel, maar niet als een te grote drempel: de bijdrage wordt (uiteindelijk) terugverdiend. Wel is dit afhankelijk van de tijd die ze zelf in het lidmaatschap steken en het vraagt soms om een lange adem. Wanneer de DCE heldere KPI's (bijv. over bereik, impact en omvang van de activiteiten) zou hanteren, wordt de interne verantwoording eenvoudiger. Dit geldt met name voor grotere partijen. Tegelijkertijd wordt het gewaardeerd dat de bijdrage afhankelijk is van de omvang van de organisatie.

Opgemerkt moet worden dat de subsidie van IenW niet zonder meer een gegeven is. De subsidie betreft publiek geld, dat verantwoord dient te worden (zie ook paragraaf 1.2). De evaluatie laat zien dat een kwantitatieve evaluatie lastig is en vooral kwalitatief is. De wens tot het verkrijgen van een groter budget is niet eenvoudig en vraagt om een kwantitatieve onderbouwing van de meerwaarde van DCE die met de nu beschikbare gegevens niet gerealiseerd kan worden.

Kader 6: Organisatie de DCE - Conclusies en aanbevelingen.

### Conclusies

- De DCE wordt goed gewaardeerd.
- Enkele medewerkers worden in het bijzonder gewaardeerd om hun betrokkenheid en enthousiasme. Dat zorgt wel voor een zekere kwetsbaarheid van de organisatie.
- Groei van de DCE zal de impact waarschijnlijk vergroten, maar zorgt voor organisatorische aandachtspunten.
- De formulering van KPI's voor de DCE maakt de verantwoording voor de deelnemers van de financiële bijdrage eenvoudiger.

### Aanbevelingen

- Door bij alle medewerkers te sturen op enthousiasme en Betrokkenheid, kan een te grote afhankelijkheid van enkele medewerkers worden voorkomen.
- Bij een eventuele groei is de organisatie van de DCE een aandachtspunt.
- Nieuwe lidmaatschapsoorten, bijvoorbeeld een (gedeeltelijk) in-kind of associated membership lidmaatschap voor publieke partijen, kunnen het netwerk van de DCE vergroten.
- Een set van bij de activiteiten van de DCE passende KPI's vereenvoudigt voor de deelnemers de verantwoording van de financiële bijdrage aan de DCE.

### 3.7 Samenwerking met de Fietsersbond

In deze paragraaf beantwoorden we de laatste vraag, **onderzoeksvraag 7**. Deze luidt: **7. Hoe kijken deelnemers aan tegen de samenwerking met de Fietsersbond?**

De samenwerking van de DCE met de Fietsersbond is iets wat voor de meeste deelnemers op de achtergrond plaatsvindt. Voor zover het organisatorische aspecten betreft – gedeeld gebouw, gedeelde overhead – vindt men de samenwerking prima. Dit zijn eenvoudig te behalen voordelen die zorgen voor een kosteneffectieve organisatie.

De inhoudelijke samenwerking zou volgens de deelnemers vooral moeten draaien om het uitwisselen van kennis, wat ook gebeurt. Wat de DCE in het buitenland leert, kan de Fietsersbond gebruiken in Nederland en omgekeerd. De Fietsmonitor die door DCE-deelnemer I&O Research wordt uitgevoerd, is daarbij een goed voorbeeld. Het doel van de jaarlijkse Fietsmonitor is het genereren en analyseren van gegevens over de verschillende subjectieve aspecten van fietsgebruik in Nederland. Op basis van de ontwikkelingen in Nederland, kan de DCE buitenlandse partijen nog beter adviseren. Hetzelfde geldt voor de Fietsersbond en zijn Nederlandse relaties.<sup>21</sup>

Een heldere rolverdeling tussen wat de DCE en wat de Fietsersbond in binnen- en buitenland doen, is belangrijk voor de deelnemers van beide organisaties. Zij moeten goed weten waarvoor ze bij wie moeten zijn.

Veelgenoemd aandachtspunt is dat de Fietsersbond en de DCE twee heel verschillende organisaties zijn, met een uiteenlopende scope en identiteit. De Fietsersbond is activistisch en wordt gezien als 'luis in de pels' voor het Nederlandse fietsbeleid. De DCE heeft een commerciële insteek en staat voor het op neutrale wijze internationaal verspreiden van Nederlandse fietskennis. Een verdergaande samenwerking dan die van het moment wordt daarom door veel deelnemers als onwenselijk gezien.

Enkele deelnemers zien graag een grotere rol van de DCE bij het delen van fietskennis binnen Nederland. Dit past echter niet bij de huidige rolverdeling tussen verschillende organisaties, zoals de Fietsersbond en het Fietsberaad. Samenwerking binnen een Huis van de Fiets wordt ook als mogelijkheid gezien. Belangrijk is om daar dan vanaf het begin meer organisaties bij te betrekken dan alleen de DCE en de Fietsersbond. Door een fysieke locatie in te richten met alle kennis uit het brede spectrum van de fiets in Nederland, kan de kracht van Nederland fietsland worden versterkt. Een 'showroom'-achtige invulling is bovendien een aantrekkelijke plek voor de ontvangst van buitenlandse partijen. Samenwerking in een Huis van de Fiets is van belang omdat enerzijds in het buitenland hard aan de fiets wordt gewerkt – stilstand in Nederland is uiteindelijk achteruitgang – en anderzijds omdat onder de deelnemers van de DCE ook daadwerkelijk behoefte is aan meer kennisuitwisseling en een verdere uitbreiding van het netwerk. Zie ook de paragrafen 3.1, 3.3 en 3.6.

*Kader 7: Samenwerking met de Fietsersbond – Conclusies en aanbevelingen.*

#### Conclusies

- De samenwerking tussen de DCE en de Fietsersbond vindt voor de deelnemers op de achtergrond plaats.
- Het is de wens van de deelnemers om de samenwerking vooral te laten draaien om kennisuitwisseling.
- De deelnemers zien weinig meerwaarde in een intensivering van de inhoudelijke samenwerking tussen de DCE en de Fietsersbond.
- Het Huis van de Fiets biedt een kans om alle Nederlandse fietskennis te bundelen, met meer partijen dan alleen de DCE en de Fietsersbond.

#### Aanbevelingen

- Waarborg een heldere inhoudelijke rolverdeling tussen de DCE en de Fietsersbond.
- Ga verder met de ontwikkeling van een breed Huis van de Fiets. Heb hierbij voldoende aandacht voor de kansen en bedreigingen die de deelnemers van de DCE hierbij zien en de eigen identiteit van de deelnemende organisaties.

21 I&O Research (2020) Hoe Nederlanders denken over fietsen. <https://www.ioresearch.nl/actueel/hoe-nederlanders-denken-over-fietsen/>

### 3.8 Samenvattend eindbeeld

Het beeld over de DCE is positief. De DCE is een effectieve organisatie die met beperkte middelen een groot bereik heeft en bijdraagt aan het verspreiden van de Nederlandse kennis op het gebied van fietsen. Dit sluit aan bij de doelstellingen van de subsidie. De DCE realiseert impact in het buitenland door de activiteiten die zij onderneemt en weet daarmee het gebruik van de fiets als vervoermiddel internationaal te stimuleren. Bovendien speelt de DCE een belangrijke rol bij het bevorderen van de internationale samenwerking op fietsgebied.

De Nederlandse deelnemers hebben veel waardering voor het grote netwerk van de DCE. Zowel Nederlandse als buitenlandse partijen zien het publiek-private, neutrale karakter als grote (diplomatieke) meerwaarde. De kwalitatieve inschatting is dat een kostenbatenanalyse van de DCE positief is en dus economische meerwaarde biedt. De loketfunctie – waarmee de DCE (decentrale) overheden ontzorgt, wordt als waardvol gezien en heeft voor de deelnemers (met name overheden) een grote meerwaarde. Werk wordt uit handen genomen en het is dankzij de DCE eenvoudiger om internationaal samen te werken en zaken te doen.

De DCE wordt ook als organisatie gewaardeerd; de inzet, enthousiasme en organiserend vermogen van de medewerkers, maken van de DCE een sterke organisatie. De samenwerking met de Fietsersbond vindt vooral op de achtergrond plaats en biedt op dit moment vooral organisatorische meerwaarde.

Het bovenstaande positieve beeld betekent niet dat er geen ruimte voor verbetering is. De aanbevelingen die worden gedaan, zijn vooral kansen om door te bouwen op wat de DCE de afgelopen jaren al gerealiseerd heeft.