



Fact Finding Missie Ierland

Nederlands-Ierse samenwerking op het gebied van actieve mobiliteit.

November 2023





Fact Finding Missie Ierland

Colofon

Margot Daris, Dutch Cycling Embassy
Ton Kooymans, product-adviseur Dutch Cycling Embassy
Dick van Veen, consultancy-adviseur Dutch Cycling Embassy
Utrecht, November 2023

Grafisch ontwerp:
Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Embassy
Nicolaas Beetsstraat 2A
3511 HE Utrecht
+31 (0)15 202 6116

www.dutchcycling.nl
info@dutchcycling.nl
X: @cycling_embassy
Facebook: @dutchcyclingembassy
Instagram: @cycling_embassy
LinkedIn: Dutch Cycling Embassy

In samenwerking met
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland



Inhouds opgave

Inhouds opgave	4
1. Inleiding	6
1.1 Wat verstaan we onder actieve mobiliteit.....	6
1.2 De unieke Nederlandse situatie.....	7
1.3 Doel van dit rapport.....	7
2. Ierse Overheid	8
2.1 Nationale overheid.....	8
2.2 Regionale overheid: County Councils (31).....	10
2.3 Opzetten en uitzetten marktvrage	10
2.4 Irish Rail en LUAS.....	12
3. Actieve Mobiliteit in Ierland.....	14
3.1 Ierse statistieken en ontwikkelingen	14
3.2 Huidige Ierse fietscultuur.....	15
3.3 Stand van zaken infrastructuur.....	17
3.4 Nationale programma's.....	20
4. Kansen voor Nederlandse bedrijfsleven.....	24
4.1 Consultancy.....	24
4.2 Hardware producten	25
4.3 De eindgebruikers.....	26
4.4 Promotiemogelijkheden.....	27
5. Aanbevelingen	28

Lijst met afkortingen, organisaties, termen

Department of Transportation	Ministerie van Verkeer
NTA	National Transport Authority, verantwoordelijk voor stedelijke mobiliteit
TII	Transport and Infrastructure Ireland, verantwoordelijk voor buitenstedelijke mobiliteit
Counties	Graafschappen, vergelijkbaar met gemeenten
City councils	(deel)Gemeente
Luas	Dublin Light Rail systeem
Irish Rail	Ierse spoorwegmaatschappij
Dart	Dublin Area Rapid Transit
CAP	Climate Action Plan

1. Introductie



De Ierse overheid investeert flink in actieve mobiliteit met een structureel bedrag van €360 miljoen euro per jaar. De kennis die nodig is om een compleet, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk te creëren ontbreekt echter in Ierland. Voor deze kennis kijken de Ieren naar Nederland, onder andere via studiereizen vanuit de Ierse decentrale overheden en nationale planningsorganisaties aan Nederlandse dorpen en steden. Vanuit de Nederlandse markt is ook veel interesse om samen te werken met Ierse partijen en liggen er kansen op gebied van consultancy, productie, wegbewijzing, toerisme, gedragsverandering en infrastructuur.

1.1 Wat verstaan we onder actieve mobiliteit

Actieve mobiliteit is de verzamelnaam voor fietsen en lopen. Het Ierse Ministerie van Transport gebruikt de definitie:

“Active travel is defined as travelling with a purpose using your own energy.”

Het is hierbij belangrijk om op te merken dat we in Nederland spreken van actieve mobiliteit maar dat deze term in Ierland active travel is. Gezien dit rapport in het Nederlands is geschreven zal de Nederlandse term worden gehanteerd. Dit rapport focust voornamelijk op actieve mobiliteit als vorm van transport, tenzij anders vermeld. In andere gevallen gaat het bijvoorbeeld om recreatief fietsen of goederenvervoer.

1.2 De unieke Nederlandse situatie

In Nederland is fietsen een alledaagse bezigheid. Dat Nederland een fietsland is, is niet toevallig ontstaan. Al jarenlang werken de overheid en marktpartijen aan het ontwikkelen van een fietscultuur, denk hierbij aan de ontwikkeling van kennis op het gebied van fiets infrastructuurontwerp, (beleidsmatige) netwerkontwikkeling, gedragsbeïnvloeding en alle ondersteunende producten die hierbij komen kijken. Dit alles samen zorgt ervoor dat Nederland onbetwist het nummer 1 fietsland in de wereld is. Deze kennis is wellicht erg Nederlands, maar niet ontoepasselijk op buitenlandse situaties. Er liggen kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven om deze kennis en producten in het buitenland te vermarkten.

1.3 Doel van dit rapport

Het doel van dit rapport is het in kaart brengen van economische kansen in Ierland op het gebied van actieve mobiliteit voor het Nederlandse bedrijfsleven. Hiervoor is het belangrijk te begrijpen wat de stand van zaken is van actieve mobiliteit in Ierland, hoe verschillende overheden zich tot elkaar verhouden en hoe de markt tot op heden ontwikkeld is. Vervolgens worden de kansen en aanbevelingen uiteengezet.



2. Ierse overheid



2.1 Nationale overheid

2.1.1 Department of Transportation

Het Ierse Department of Transportation heeft ambitieuze doelen gesteld om een duurzaam transportsysteem te creëren. Het ministerie erkent dat het ontwerp van het huidige transportsysteem het groeiende aantal auto's aanjaagt. Hierdoor zal drastisch moeten worden ingegrepen in het huidige systeem te veranderen in een duurzaam alternatief. Wanneer alle (private) auto's op fossiele brandstof overgaan op een elektrische variant, zullen de grote problemen niet worden opgelost. Denk hierbij aan het verlagen van broeikasgassen en het verbeteren van het welzijn van de Ierse bevolking. Het ministerie ziet voor zichzelf drie overkoepelende beleidsdoelen: 1) herinrichting van wegen; 2) het normaliseren en beschikbaar stellen van deelmobiliteit; en 3) de communicatie rondom bewustwording van autogebruik ten opzichte van andere transportmiddelen.

De doelen voor 2030 zijn (ten opzichte van 2018):

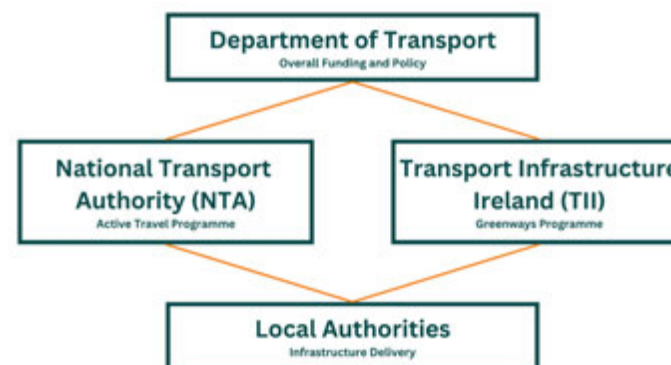
- 50% meer trips per actieve mobiliteit.
- 130% meer trips met het openbaar vervoer.
- 25% minder autoritten.

Dit komt neer op een modaliteitsverdeling van:

- Actieve mobiliteit van 20% in 2018 naar 28% in 2030.
- Openbaar vervoer van 8% in 2018 naar 19% in 2030.
- Autoritten van 72% in 2018 naar 53% in 2030.
- Daarbij is het doel om 30% van alle trips naar school op een duurzame manier plaats te laten vinden.

2.1.2 NTA en TII

De twee organisaties onder het ministerie zijn de National Transport Authority (NTA) en Transport Infrastructure Ireland, de twee nationale planningsorganisaties in Ierland. Beide organisaties krijgen direct vanuit het Ministerie van Transport budget en beleid. De investeringen van de Ierse overheid in actieve mobiliteit bedragen structureel €360 miljoen euro per jaar. Dit is opgedeeld in €300 miljoen euro voor de NTA en €60 miljoen euro voor de TII. Lokale overheden in Ierland hebben slechts beperkte geldstromen. Voor grotere projecten, zoals eigenlijk alle infrastructuur, zijn zij afhankelijk van subsidies van de nationale overheid.



De NTA is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en implementatie van hoogwaardig, toegankelijk en duurzaam transport in stedelijk gebied. Hieronder valt actieve mobiliteit, het busnetwerk en het treinsysteem.

De verantwoordelijkheden van TII zijn wegen en infrastructuur buiten stedelijk gebied. TII is verantwoordelijk voor de nationale wegen en de Greenways. Daarbij is TII ook betrokken bij de herontwikkeling van kernen, samen met lokale overheden, daar waar grotere wegen door de dorpen en steden lopen. De lokale wegen van lagere orde zijn de verantwoordelijkheid van de counties.

2.2 Regionale overheid: County Councils (31)

Ierland kent 31 lokale autoriteiten:

- 26 County councils, waarvan 3 in Dublin (Fingal, Dún Laoghaire-Rathdown, South Dublin)
- 3 City councils: Dublin, Cork en Galway
- 2 City en County council: Limerick en Waterford

De meeste County councils zijn qua inwoneraantal vergelijkbaar met middelgrote tot grotere Nederlandse gemeenten. Een county bestrijkt doorgaans een groot grondgebied, met meerdere oude steden en dorpen. De county councils zijn verantwoordelijk voor de infrastructuur in de stedelijke gebieden van hun county, maar ook voor de laagste orde wegen daarbuiten. Voor eigenlijk elke grote infrastructurele transformatie is ondersteuning van de nationale overheid noodzakelijk. Een relatief sterk centraal gestuurde planningsorganisatie; de NTA (en TII) houdt grip op de financiën, maar ook op de inhoud en het proces. Toch is de verhouding met lokale counties relatief goed; er lijkt een sterk gevoel te zijn van 'samen toewerken naar hetzelfde doel'.

2.3 Opzetten en uitzetten marktfragen

Lokale projecten en initiatieven worden vrijwel allemaal nationaal gefinancierd. Counties hebben slechts beperkte inkomsten, waardoor ze voor hun projecten erg afhankelijk zijn van de NTA. De reikwijdte hiervan is groot: het gaat van infrastructurele verbeteringen rondom een basisschool tot het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen en het starten van een campagne tot het aanleggen van nieuwe ringwegen of transformeren van de binnenstad.

De lokale overheden werken hun ontwerpvragestuk uit, en dienen een subsidie aanvraag in bij de NTA (of TII), waarbij het ontwerp past binnen een van de eerder beschreven programma's. De NTA zet, na goedkeuring, dit als project in de markt via de lopende raamcontracten. Er zijn twee raamcontracten: voor projecten groter en kleiner dan 3 miljoen euro. Deze raamcontracten zijn shortlists, met een doorlooptijd van 3-5 jaar. Op elke shortlist staan grotere Ierse adviesbureaus, in sommige gevallen met hun onderaannemers. Alle aanbesteding vindt plaats via E-tenders.

Er zijn 2 grote raamcontracten:

1. Framework Agreement for Consultancy Services for design, construction management and other services for transport projects funded by the National Transport Authority.

Dit framework is voor grote projecten (> 3 miljoen euro engineering en constructiekosten). Er zijn momenteel 7 consultancy (-consortia) ingeschreven:

ARUP, AECOM, JACOBS, ATKINS, Barry&Partners, DBFL, Clifton Scanner Emerson.

Dit framework is gestart in augustus 2020 en loopt voor maximaal 4 jaar. Begin 2024 wordt gestart met het opnieuw in de markt zetten van dit framework.

2. Minor Works Framework for use by local authorities and transport agencies for projects funded by the National Transport Authority.

Dit is het framework voor kleinere projecten (< 3 miljoen euro engineering en constructiekosten) die wel meervoudig aanbesteed dienen te worden.

Er zijn momenteel 21 consultancy (consortia) ingeschreven:

ARUP, AECOM, JACOBS, ATKINS, Barry&Partners, DBFL, Clifton Scanner Emerson, Clandillon Civil Consulting, Cundall Ireland, Design ID, Fehily Timony, Kilgalen&Partners, Mott McDonald, O'Connor Sutton Cronin, PMCE Consultants, Punch Consulting, Ramboll, Roughan & O'Donovan Consulting, RPS Group, Systra, Tobin Consulting Engineers.

Dit framework is gestart in januari 2023 en loopt voor maximaal 4 jaar.

De NTA geeft aan dat het mogelijk is om gedurende de looptijd van de raamcontracten onderaannemers toe te voegen aan de geselecteerde, mocht daar een vraag naar zijn. Extra hoofdaannemers toevoegen kan alleen bij een nieuwe framework ronde.

TII werkt ook met frameworks. Deze zijn deels hetzelfde als die van NTA, voor Greenways en voor andere Active Transportation projecten. Daarnaast is er specifiek voor TII:

3. Framework Technical Engineering Services

Dit framework is voor het opstellen van ontwerpen, voor wegen in beheer van TII. Het heeft een looptijd van 4 jaar, en wordt in februari 2024 hernieuwd. Voor meer informatie hierover zie de E-tender:

https://irl.eu-supply.com/ctm/Supplier/PublicPurchase/153786/0/0?returnUrl=&b=ETENDERS_SIMPLE

4. Lokale overheden

Lokale overheden hebben voor kleinere projecten vaak ook hun eigen aanbestedingsmogelijkheden. Dit loopt soms via eigen raamcontracten en soms onderhands. Ook voor het aanbieden van straatmeubilair of andere producten hebben lokale overheden hun eigen aanbestedingstraject.

2.4 Irish Rail en LUAS

Ierland telt 145 treinstations waarvan de helft in Dublin ligt. Wekelijks zijn er zo'n een miljoen treinritten door het hele land, hiervan is 75% woonwerkverkeer. Dit aantal is weer bijna even hoog als het aantal ritten vóór covid. Momenteel is slechts 3% van het treinnet geëlektrificeerd, alle andere treinen rijden nog op diesel. De ambitie is om dit de komende jaren verder te elektrificeren.

Slechts 3% van alle treinreizigers arriveert op het station per fiets. De reden hiervoor is zowel het gebrek aan fietsinfrastructuur als het gebrek aan veilige fietsenstallingen bij de treinstations. Irish Rail staat niet toe dat mensen fietsen meenemen in de trein tijdens de piekuren. Vouwfietsen mogen overigens wel mee tijdens de spits. Buiten de spits mogen fietsen zonder bijbetaling mee in de trein. E-bikes zijn nooit toegestaan in de treinen.



Bron: Irish Rail

De verwachting van Irish Rail is dat meer mensen per fiets naar de stations zullen reizen wanneer er goede kwaliteit en veilige fietsenstallingen zijn. De standaard fietsenstallingen die nu op de stations zijn kunnen gratis worden gebruikt. Daarnaast zijn er een aantal fietskluizen waar je voor €130 per jaar gebruik van kan maken.

Irish Rail heeft geen plannen om een Ierse versie van de OV-fiets te lanceren. Er liggen wel mogelijkheden voor (private) fietsdeelsystemen op treinstations om aan de reizigersbehoeften te voldoen. Deze behoefte wordt herkend door Irish Rail maar tot op heden zijn er nog geen stappen gezet in deze richting. Dit hangt ook samen met het doel om enkele treinstations te herontwerpen tot mobiliteitshubs. Deze plannen staan nog in de kinderschoenen en er is nog ruimte voor Nederlandse inbreng voor deze plannen.

3. Actieve mobiliteit in Ierland



3.1 Ierse statistieken en ontwikkelingen

Het doel van het Ierse Ministerie van Transport is het ontwikkelen van een fietsnetwerk dat 3,500 kilometer lang is. Dit netwerk zal ruim 200 dorpen en steden met elkaar verbinden. Voor het einde van 2025 moet de eerste 1,000km gerealiseerd zijn.

De Republiek Ierland telt ongeveer 5 miljoen inwoners. Hiervan wonen ongeveer 2 miljoen Ieren rondom Dublin. Hoewel Ierland minder dichtbevolkt is dan Nederland (respectievelijk 72 personen per vierkante kilometer ten opzichte van 522), is er wel een belangrijke overeenkomst tussen de twee hoofdsteden. De populatiedichtheid in de regio Dublin is 1,458 personen per vierkante kilometer ten opzichte van 1,400 in de regio Amsterdam. Deze hoge populatiedichtheid toont aan dat het niet mogelijk is om de trend van het privébezit van auto's in stand te houden. Hier is simpelweg onvoldoende ruimte voor. Zelfs wanneer alle auto's op fossiele brandstof overgaan op elektrisch rijden, zal het gebrek aan ruimte hiermee niet worden opgelost.

Naast de drukte rondom Dublin valt in Ierland ook vooral de leegte daarbuiten op. Er zijn relatief veel kleine kernen verspreid over het land, die allen een zeer beperkte bevolkingsgroei doorgemaakt hebben. Steden van 20-30.000 inwoners worden gezien als grote stad. Het agrarisch land daartussen is nog leger en rustiger; 69% van de Ieren woont in deze stedelijke gebieden. De counties - tegenhangers van Nederlandse gemeentes - zijn dan wel weer groot: hun inwonersaantallen variëren tussen de 30.000 en 200.000 (exclusief de grote steden (city councils) zelf).

Door deze relatief centrale verstedelijking zijn verplaatsingen kort: 29% van alle verplaatsingen is korter dan 2 km. Toch wordt er in 57% van de gevallen gekozen voor de auto. Daarbij zijn 57% van alle verplaatsingen korter dan 6 km, hiervoor wordt in 79% van de gevallen in de auto gestapt.

In 89% van de autoritten zit er maar één persoon in de auto. Op het gebied van actieve mobiliteit is een wereld te winnen in Ierland.

3.2 Huidige Ierse fietscultuur

Het is slechts één generatie geleden dat fietsen heel gewoon was in Ierland. In de jaren '80 en daarvoor, was de fiets een heel gebruikelijk vervoersmiddel. De grote economische vooruitgang (Keltische Tijger) van de afgelopen 30 jaar in Ierland hebben ervoor gezorgd dat zowel het autobezit als het autogebruik exponentieel gestegen is. Het autobezit van de 5 miljoen Ieren ligt op circa 2,5 miljoen; dit is vergelijkbaar met de Nederlandse situatie.

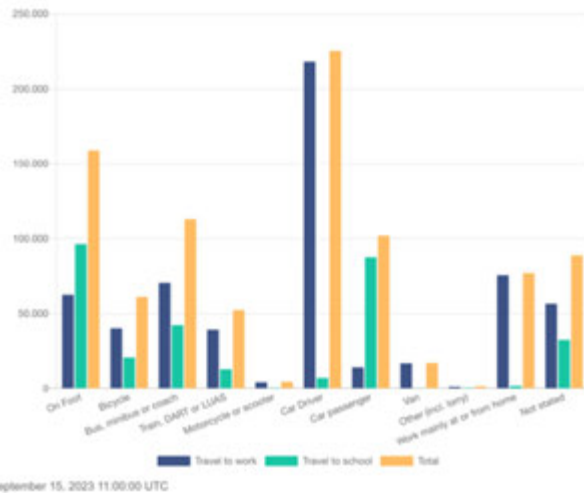
De fysieke weerspiegeling daarvan is overal aanwezig; het bestaande wegennet is waar mogelijk opgewaardeerd en uitgebouwd voor de auto. Dit terwijl de relatief kleine steden ruimtelijk niet significant meegroeiden. Het aantal ringwegen en bypasses bij steden is relatief beperkt waardoor de autoverkeersdruk dwars door woon- en winkelgebieden groot is. Hierbij is een onderscheid te zien tussen de situatie in grote steden – voornamelijk Dublin, in mindere mate Cork - en de overige kernen in het land. In de stedelijke situatie zijn snelwegen en invalswegen wel meer uitgebouwd, alhoewel hier ook de autoverkeersdruk evenredig meestijgt.

Daarnaast is het fietsgebruik in deze periode van economische groei enorm achtergebleven. In Nederlandse steden en dorpen ligt het fietssaandeel op 25 tot 40% van alle verplaatsingen. Dit ten opzichte van slechts 3% in heel Ierland. Hierbij is wel een verschil te zien in verstedelijkte regio's of landelijke regio's. In Dublin en de omliggende voorsteden en in de andere grotere steden (Cork, Galway, Limerick, Waterford) ligt het percentage hoger. Overigens zijn sommige statistieken misleidend; er wordt vaak geen onderscheid gemaakt tussen fietsen en lopen; beiden worden onder 'active transportation' geschaard. Lopen is iets wat in Ierland aanzienlijk meer gebeurt dan in Nederland. Daarnaast wordt vaak een modal split gepresenteerd die slechts naar enkele motieven kijkt (zoals woon-werk of woon-school verplaatsingen) in plaats van naar het volledige verplaatsingspatroon.

Census 2016 vs 2022: People cycling to work or education

Areas	% in 2016	% in 2022	No. in 2016	No. in 2022	Actual Differences	% of difference
Dublin City and Suburbs	7.1%	8.3%	54,009	61,125	7,116	13%
Dublin City	10%	11.4%	34,501	37,063	2,562	7.4%
Dun Laoghaire-Rathdown	6.6%	7.9%	9,017	11,135	2,118	23.50
Fingal	3%	3.7%	5,604	7,686	2,082	37%
South Dublin	4%	4.6%	6,899	8,503	1,604	23.2%
Cork City and Suburbs	NA	1.9%	NA	3,525	NA	NA
Limerick City and Suburbs	3%	3.3%	1,620	1,807	187	11.5%
Galway City and Suburbs	6%	6.2%	2,961	3,131	170	5.7%
Waterford City	1.7%	2%	520	685	165	32%

Data: CSO
Bron: IrishCycle.com



Bron: Central Statistics Office Ireland

De beleving van fietsen in Ierland is anders dan in Nederland. Fietsen werd tot voor kort veelal geassocieerd met sport; wielrennen, veldrijden of mountainbiken. Dit is het afgelopen decennium enorm veranderd. Dankzij campagnes en overheidsbudgetten is er een steeds grotere nadruk op fietsen (en andere niet-auto-modaliteiten) bij het dagelijkse verplaatsingspatroon. Ook de infrastructuur hiervoor komt mondjesmaat beschikbaar. Er is nog wel een onderscheid tussen mannen en vrouwen, en tussen jongens en meisjes. Vrouwen, en met name meisjes, zijn moeilijk te verleiden op de fiets te stappen. Dit heeft niet alleen te maken met gevoelens van veiligheid (verkeersveiligheid, sociale veiligheid) maar ook met imago en cultuur. Schooluniformen (rokken) maken fietsen met 'stang' of op sportfietsen en mountainbikes bijvoorbeeld uitdagend.

3.3 Stand van zaken infrastructuur

Momenteel is het Ierse transportsysteem ontwikkeld rondom autobezit. Deze afhankelijkheid van de auto is niet in lijn met de huidige beleidsdoelen rondom duurzaamheid. De Ierse overheid is zich ervan bewust dat de transitie van benzine en dieselauto's naar elektrische auto's de grote problemen niet op gaat lossen. Er is een transformatie van het transportsysteem nodig zodat mensen in staat worden gesteld om naar hun bestemming te lopen of fietsen.

Ruim 10 jaar geleden heeft de Ierse overheid met de National Cycling Manual zichzelf een hoge lat gelegd voor het inpassen van fietsinfrastructuur. Dit document, wat sterk op de 'Ontwerpwijzer Fiets van de Nederlandse CROW' gestoeld was, bracht richtlijnen en principes voor een veiligere inrichting van wegen en straten. Zonder een uitgebreid subsidieprogramma is hier echter relatief beperkt aan gewerkt. Ondertussen is er, medio 2023, een nieuwe versie van dit handboek verschenen. Deze is nog steeds gestoeld op Nederlandse principes, maar meer aangepast aan de Ierse situatie.

Daarnaast zijn er bij de Nationale overheden ook grote beleidsambities uitgesproken, waar budgetten aan gekoppeld zijn. Deze beleidsambities volgen allemaal de lijn: 'Ireland Project 2040', het hoofddoel om Ierland in 2040 een prettiger, leefbaarder en duurzamer eiland te maken voor al haar inwoners.

De volgende beleidsdocumenten zijn de pilaren waarop het huidige infrastructurele investeringsprogramma is gestoeld:

1. National Development Plan 2021-2030

Het nationale ruimtelijk (inclusief hoofd-infrastructureel) beleid, wat de lijnen uitzet op ruimtelijk, sociaal, maatschappelijk en infrastructureel gebied.

<https://www.gov.ie/en/publication/774e2-national-development-plan-2021-2030/>

2. National Investment Framework for Transport in Ireland (2021)

Het investeringsprogramma dat bij dit ruimtelijk beleid hoort, toewerkend naar Ireland 2040.

<https://www.gov.ie/en/publication/cfae6-national-investment-framework-for-transport-in-ireland-nifti/>

3. National Sustainable Mobility Policy (2022)

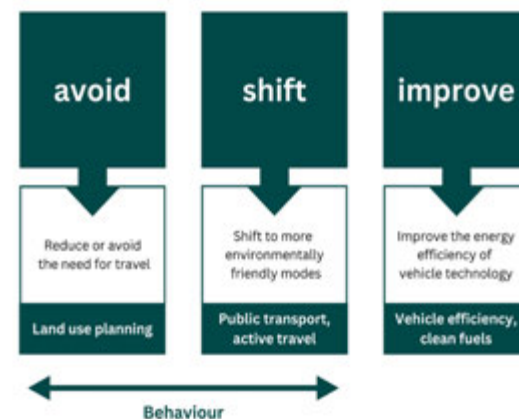
Het Sustainable Mobility Policy document bevat 91 ondersteunende acties en programma's die gedragsbeïnvloeding stimuleren door een groot aantal interventies, onder andere investeringen in openbaar vervoer, promotie van actieve mobiliteit, verkeersveiligheidsinitiatieven en participatie. Het is ondersteunend bij de eerdergenoemde beleidsdocumenten, en bij het Climate Action Plan.

<https://www.gov.ie/en/publication/848df-national-sustainable-mobility-policy/>

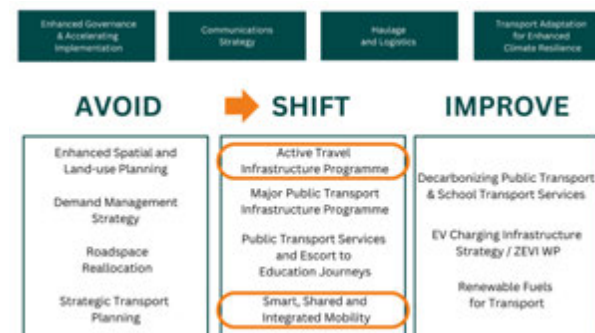
4. Climate Action Plan (2023)

In dit document worden nationale klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen neergezet, en worden programma's uitgewerkt die (financieel) gestimuleerd/gesubsidieerd worden. Dit klimaatbeleidsstuk is bovendien ondersteund door de studie Redesigning Irelands Transport for Net-zero (OECD). In deze studie wordt nadrukkelijker ingegaan op fysieke (ruimtelijke, maatschappelijke) oplossingen voor Ierland om de doelstellingen te behalen. In het CAP zijn programma's gerangschikt volgens de 'Avoid, Shift en Improve' lijn.

<https://www.gov.ie/en/publication/7bd8c-climate-action-plan-2023/>



Bron: Department of Transport



Bron: Department of Transport

Met deze beleidsambities en gekoppelde programma's en budgetten is de Ierse overheid goed op weg om actieve mobiliteit te stimuleren. Qua infrastructuur is er bijna 1,000 km nieuwe en verbeterde voetganger- en fietsinfrastructuur ontworpen tussen 2020 en 2025, waarvan ondertussen reeds 670 km gerealiseerd is tot 2022 (dit is inclusief 202 km COVID maatregelen). Toch moet dit wel met een 'Ierse' bril gelezen worden: Het verbreden van een trottoir of het verharderen van een onverhard voetpad valt bijvoorbeeld ook in deze categorie.

3.4 Nationale programma's

Vanuit het vigerende beleid is er een jaarlijks budget van 360 miljoen euro beschikbaar voor het plannen en realiseren van fiets- en voetganger gerelateerde projecten. Dit beleid geldt tot en met 2025. Deze subsidiestromen zijn gegroepeerd in een aantal programma's die o.a. in het CAP terug te vinden zijn. Voor de periode na 2025 zijn nog geen budgetten gealloceerd. De programma's die binnen deze subsidiestromen worden onderscheiden zijn worden hieronder toegelicht.

3.4.1 Active Travel Infrastructure Program (290 miljoen)

Het Active Travel Infrastructure programma van de Nationale overheid richt zich op de uitbouw van het fiets- en wandelnetwerk, met name in stedelijke gebieden. Er is een relatief groot budget (€ 290 miljoen tot 2025) beschikbaar voor het op peil brengen van deze netwerken. Hierbij is het van belang te beseffen dat een wegconstructie in principe vanuit een andere geldstroom gefinancierd wordt dan de fietsinfrastructuur daarlangs. Alhoewel er vaak gestreefd wordt naar een integrale herinrichting, lijkt dit in de praktijk niet de standaard. Projecten binnen het programma kunnen daarnaast ook fietsparkeren, Greenways en verbeteringen aan de openbare ruimte zijn.

Een speerpunt binnen het Active Travel Programma is het inzetten op veilige routes naar scholen (Safe Routes to School, SRTS). 46% van de bevolking woont binnen 1 km van een basisschool. Er is een schoolbus programma, maar lopen en met de auto zijn de belangrijkste modaliteiten bij de schoolrit. Door het verbeteren van voetpaden en fietspaden stimuleert de overheid duurzame vervoerskeuzen. Scholen kunnen zich via de lokale overheid aanmelden met een voorstel, wat vervolgens door de NTA wordt gefinancierd. Meer dan 900 scholen hebben zich tot nu toe aangemeld en bij circa 275 worden momenteel plannen uitgewerkt. Naast de NTA werkt ook An Taisce Green Schools mee aan dit programma.

Een ander speerpunt binnen het Active Travel Programma is het Pathfinder programma. Dit is sterk gericht op voorbeeldprojecten die de voordelen laten zien die komen vanuit duurzaamheid en actieve mobiliteit op een lokaal niveau. Deze projecten kunnen vervolgens in andere counties gekopieerd worden. Er ligt in de Pathfinder projecten

een sterke focus op experimentele en innovatieve oplossingen. Het zijn echte pilotprojecten. Er zijn 35 Pathfinder programma's geselecteerd door heel het land. De projecten moeten gereed zijn in 2025. Meer informatie hierover vind je op <https://www.gov.ie/ga/foilsuichan/143e3-pathfinder-programme/>

Onderdeel van het Active Travel programma is ook het uitbouwen van ambtelijke capaciteit bij lokale overheden. Deze extra capaciteit wordt daarbij continue gefinancierd door de NTA. Het doel is om meer en betere kennis te verankeren bij lokale overheden.

Meer informatie is te vinden op <https://www.nationaltransport.ie/planning-and-investment/transport-investment/active-travel-investment-programme/>

3.4.2 Greenways (60 miljoen)

Greenways is een nationaal programma voor het aan elkaar koppelen en aanleggen van middellange tot lange afstand fietsroutes (vanaf 20 km). Het doel is hierbij hoofdzakelijk recreatief, alhoewel ook utilitaire fietsdoeleinden als bijvangst gezien worden. Het is ook mogelijk om ondergeschikte fietsroutes, die als toevoer route voor een Greenway kunnen dienen, mee te laten profiteren van een nationale subsidie. De verschillende Greenways worden elk afzonderlijk ontworpen, waarbij een discussie loopt over standaardisatie of uniekheid van de route. Hierbij gaat de discussie voornamelijk over de herkenbaarheid van de Greenways ten opzichte van het persoonlijke karakter van iedere county. De verschillende lokale overheden werken ook elk hun onderdeel van de Greenways uit. De supervisie van de hiervan ligt bij de Transport Infrastructure Ireland (TII), de evenknie van de NTA.

De uitdaging voor de Greenways is om de routes qua ontwerp op niveau te krijgen. Niet zelden wordt er bij de gangbare inpassingsdilemma's de weg van de minste weerstand gekozen en wordt suboptimale fietsinfrastructuur ontworpen. Ook ontbreekt er regelmatig politiek en/of publiek draagvlak. Qua participatief ontwerpproces is in Ierland in de praktijk nog niet veel zichtbaar, alhoewel mensen hier in theorie vaak wel achter staan.

Meer informatie over de bestaande Greenways vind je hier: <https://greenwaysireland.org/>

Naast Greenways zijn er ook Blueways, de tegenhanger die zich meer richt op routes langs meren en rivieren. Meer informatie hierover vind je op <https://www.bluewaysireland.org/>

3.4.3 BusConnects

BusConnects is een openbaar vervoer programma dat zich richt op het versterken van het busnetwerk en het DART netwerk. Hierbij hoort ook het opwaarderen van fiets- en voetgangersinfrastructuur rondom en naar de halteplaatsen toe. BusConnects is momenteel reeds met projecten in uitvoering in Dublin, in de ontwikkelfase in Cork en wordt opgestart in Galway, Limerick en Waterford. Veel van de projecten zijn reeds door Ierse consultancy (combinaties) opgepakt, als Design & Construct. Echter, hierbij lijkt nog wel ruimte voor innovatie vanuit de Nederlandse markt.

De verwachting is dat BusConnects in de volgende fase, na 2025, een groter budget gaat vragen ten koste van Active Travel. Veel plannen en projecten die tot 2025 uitgewerkt en ontwikkeld worden, komen dan in de constructiefase. Over 10 jaar moet het grootste gedeelte van BusConnects gereed zijn.

Meer informatie is te vinden op <https://busconnects.ie/>

3.4.4 Mobility Hubs

Dit programma streeft naar het samenbrengen van verschillende vervoerswijzen op een fysieke locatie. Het gaat hierbij met name om veilige parkeer- en stallingsmogelijkheden, park & ride en deelmobiliteit, gericht op auto's, busverkeer (halteplaats, overstap), e-bikes (incl. oplaadmogelijkheden) en deelfietssystemen. Het doel is om een snelle, naadloze overstap tussen modaliteiten te kunnen realiseren, om zo de vervoersketen duurzaam te kunnen optimaliseren.

3.4.5 CycleConnects

CycleConnects is een subsidieprogramma dat zich richt op de uitbouw van het fietsnetwerk in en tussen Ierse steden om zo de bevolking tot meer verkeersveilige, toegankelijke en duurzame verplaatsingen te verleiden. Lokale overheden kunnen projecten indienen voor fietsschakels in steden en dorpen in elke county van het land. Onderdeel van dit subsidieprogramma zijn ook Greenway en Blueways (recreatieve trails langs met name meren en rivieren). Al de plannen samen vormen een land breed fietsnetwerk voor Ierland.

Meer informatie is te vinden op <https://consult.nationaltransport.ie/en/consultation/cycleconnects>

3.4.6 Losse projecten vanuit het Department of Transportation (10 miljoen)

Van de 360 miljoen wordt door het Department of Transportation 10 miljoentoegevoerd aan losse kleinere projecten en grensoverschrijdende projecten (naar Noord-Ierland). Voornamelijk de grensoverschrijdende projecten dienen met veel voorzichtigheid en culturele sensitiviteit benaderd te worden.

3.4.7 Toekomstige projecten en programma's

Naast de lopende programma's heeft de NTA ook een aantal lijnen uitgezet naar de toekomst (na 2023).

- Expansion of existing Active Travel Programs
- Progression of the Cross Border Greenways (verbindingen in Greenway paden tussen Ierland en Noord-Ierland, waarbij Ierland het grootste deel van de kosten draagt)
- Publicatie van het National Cycle Network, en CycleConnects
- Continuering van Active Travel programma's en Greenway Infrastructure initiatieven
- Infrastructure Monitoring and Mapping, in Maproads.

4. Kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven



4.1 Consultancy

Kansen voor Nederlandse ondernemers lijken er ruimschoots te liggen in Ierland op het gebied van actieve mobiliteit. In Ierland is in toenemende mate de hoge kwaliteit van de Nederlandse kennis in consultancy en in producten op het gebied van fietsen bekend. Door dit in een aanbesteding inzichtelijk te maken is het mogelijk deze kwaliteiten als onderscheidend in te zetten. Qua consultancy zijn in het bijzonder de kennis omtrent fietsnetwerken, netwerk hiërarchie en wegategorisering, herinrichting van wegen en straten, veilig ontwerp van fietspaden, ontwerp veilige schoolomgevingen, ontwerp verkeersluwe woonwijken en ontwerp aantrekkelijke winkelstraten een belangrijke aanwinst voor de Ierse situatie. Daarop kan de Nederlandse consultancy zich onderscheiden.

Hierbij geldt dat wanneer in Ierland gewerkt wordt, rekening gehouden moet worden met een grotere mate van juridisering van het werk; waar adviesdiensten in Nederland een relatief lage aansprakelijkheid hebben (omdat Nederlandse gemeenten dit advies overnemen en daarmee vaak ook aansprakelijkheid overnemen), kan dit in Ierland gevoeliger liggen. Bovendien vinden er vaker rechtszaken en claims over zaken in de openbare ruimte plaats. Denk na over afdoende regelingen voor aansprakelijkheid en verzekeringen.

Deelnemen aan tenders kan vanuit Nederland zonder problemen. Zelfs als hoofdaannemer kan men, als bedrijf uit een andere EU-lidstaat, meedingen via E-tendering. Projecten worden vanuit lokale overheden via de NTA, of direct vanuit de NTA, vrijwel altijd uitgezet binnen de twee genoemde raamcontracten. Men moet als hoofd- of onderaannemer aanwezig zijn op deze shortlist om mee te kunnen dingen. Enkele van de raamcontracten worden begin 2024 vernieuwd. Dit is het moment voor Nederlandse ondernemingen om in te schrijven als hoofdaannemer. Als onderaannemer is hier meer flexibiliteit in; hiervoor is het belangrijk goede relaties met reeds aanwezige hoofdaannemers te ontwikkelen.

4.2 Hardware Producten

Het aanbieden van hardware producten ten behoeve van Ierse markt kan zich enerzijds richten op B2B markt voor wat betreft de infrastructurele projecten en anderzijds op de B2C markt in de vorm van fiets gerelateerde producten voor de eindgebruikers. Beide markten zijn in Ierland tot op heden erg conventioneel en qua planvorming en aankoop hoofdzakelijk geïnspireerd door de eveneens zeer conventionele Britse markt. Voor alle aanbieders van producten is daardoor op de eerste plaats van enorm groot belang überhaupt bekend te worden en te blijven binnen de Ierse markt in het algemeen en bij de stakeholders in het bijzonder.

Grote infrastructurele projecten worden zoals reeds gemeld louter ontwikkeld door adviesbureaus die deel uit maken van de in paragraaf 2.3 genoemde shortlists.

- Framework Agreement for Consultancy Services for design, construction management and other services for transport projects funded by the National Transport Authority.
- Minor Works Framework for use by local authorities and transport agencies for projects funded by the National Transport Authority.

Het is daarom van belang dat deze adviesbureaus op de hoogte zijn van het bestaan van de productaanbieders en de voordelen van producten die worden aangeboden. Alleen dan kunnen ze bij het opstellen van hun adviezen rekening houden met toepassing van de geboden oplossingen en de daaruit voortvloeiende voordelen. Langs deze weg bestaat de kans dat bij de uitvoering van de plannen en definitieve ontwerpen, de functionele eisen worden opgenomen die vervuld kunnen worden door Nederlandse producten. Hier liggen mogelijkheden tot vruchtbare samenwerking en kennisdeling tussen de (Nederlandse) adviesbureaus en de (Nederlandse) hardware leveranciers.

4.3 De eindgebruikers

Vooralsnog maken de Ieren hoofdzakelijk gebruik van sportieve fietsen met een hoge instap voorzien van een stang. Dit ten opzichte van Nederland waar vooral gebruik wordt gemaakt van de gangbare stadsfietsen met lage instap. Er liggen veel kansen voor aanbieders van verschillende soorten fietsen, zowel gespecialiseerde fietsen, bakfietsen en de meer standaardmodel fietsen. De nog weinig aanwezige bakfietsen worden hoofdzakelijk gebruikt door professionele koeriersdiensten in de drukke stedelijke omgeving. Particulier gebruik van bakfietsen als alternatief voor de stadsauto is in Ierland zo goed als onbekend. Voor de fietsproducenten liggen er dus mooie kansen in zowel de B2B als B2C markt.

Volwassenen en kinderen die wel fietsen zijn bijna altijd gehuld in weersbestendige veiligheidskleding. Ze maken veelal gebruik van sportieve fietsen voorzien van kettingslot waarmee ze de fiets kunnen aanbinden aan de vaste wereld in de hoop dat deze niet gestolen wordt. Hier liggen in de toekomst wellicht veel kansen voor aanbieders van fietskleding en fietsaccessoires waaronder: fietsslots, fietsverlichting en bagagedragers.

Met name in stedelijke gebieden is het diefstalveilig parkeren van de fiets in de thuissituatie voor velen een probleem. Vaak ontbreekt het aan parkeerruimte binnen de eigen woning en is men gedwongen de kostbare fiets te parkeren in de fietsdiefstal gevoelige openbare ruimte of een eveneens vaak onveilige collectieve fietsparkeerruimte in de wijk of het wooncomplex. Hier liggen kansen voor leveranciers van diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen, fietsstallingen en fietsboxen.

In veel steden zorgen fietsdeelsystemen tot een toename van fietsgebruik. Een positieve fietservaring leidt vervolgens tot de aankoop van een eigen fiets. Dublin heeft een publiek fietsdeelsysteem en er zijn daarnaast ook meerdere private aanbieders om aan de vraag te voldoen. Met name in de OV-sector en bij bedrijven en hotels liggen er mooie kansen voor producenten en exploitanten van fietsdeelsystemen.

4.4 Promotiemogelijkheden

Op welke wijze je ook je diensten of producten wil aanbieden in de kansrijke Ierse markt, het begint bij naamsbekendheid en het opbouwen van een gedegen netwerk. Naast het één op één benaderen van de genoemde stakeholders staan er komend jaar ook twee evenementen gepland met goede netwerk mogelijkheden.

Handelsmissie Fiets Ierland

Van maandag 8 tot donderdag 11 april 2024 brengt een groep van Nederlandse bedrijven een bezoek aan Dublin en Cork. Tijdens deze handelsmissie wordt een goed beeld geschetst van de marktkansen in Ierland. Daarbij is iedere ondernemer in de gelegenheid om zakelijke relaties op te bouwen met private en publieke Ierse organisaties.

Transport Research Arena (TRA)

Van maandag 15 tot en met donderdag 18 april 2024 vindt in Dublin Transport Research Arena (TRA) plaats. Het belangrijkste Europese transportevenement dat alle transportmodi en alle aspecten van mobiliteit bestrijkt. Transport Research Arena (TRA) biedt een interessante locatie voor onderzoekers, beleidsmakers en vertegenwoordigers van de industrie om samen te komen en bij te dragen aan de discussie over hoe onderzoek en innovatie het transport- en mobiliteitssysteem kunnen hervormen. De conferentie biedt een unieke gelegenheid om te horen over mobiliteitstrends in verschillende delen van Europa, te leren van de prestaties in de industrie en om best practices op het gebied van beleid en implementaties te delen.

5. Aanbevelingen



Er liggen veel kansen in Ierland voor Nederlandse ondernemers en bedrijven op gebied van actieve mobiliteit. De Ieren willen graag, de financiële middelen zijn aanwezig en er is politieke wil. Het ontbreekt ze aan de nodige kennis, een gat die de Nederlandse experts op kunnen vullen.

Een eerste stap die is gezet ter bevordering van de naamsbekendheid van Nederlandse bedrijven, is de brochure met Nederlandse producten en diensten voor de Ierse markt, ontwikkeld door de Dutch Cycling Embassy. Deze brochure is in november 2023 officieel uitgereikt door de Nederlandse Ambassadeur in Dublin aan de Ierse Transport Minister. Daarnaast is deze brochure ook bekend bij NTA en TII en verspreid onder meerdere counties.

De gebruikelijke manier om producten en diensten aan te bieden aan de Ierse markt is via de raamcontracten van zowel NTA als TII. Directe consultancy of levering van producten voor opdrachtgevers is mogelijk wanneer men beschikt over specifieke kennis. De projecten hiervoor mogen niet boven aanbestedingsgrenzen liggen. Deze zijn vergelijkbaar met de grenzen die Nederlandse gemeenten hiervoor aanhouden. De kansen hiervoor liggen zowel bij de NTA als bij lokale overheden.

De drie belangrijkste adviezen om rekening mee te houden wanneer men zaken wil doen in Ierland zijn:

1. Werk samen met een Ierse partner die onder het raamcontract van NTA en/of TII valt;
2. Creëer naamsbekendheid en maak persoonlijke connecties;
3. Leer de context van de Ierse markt kennen, de kansen liggen voor het oprapen via alle verschillende programma's.

