



ARTICLE FROM THE BOOK:

Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities

Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech

Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013

ISBN: 978-612-4146-55-8

Multi Modal Transport Policy - The example of the Dutch 'bicycle and train' system

By Tom Godefrooij, Dutch Cycling Embassy, Holland

Introduction

In the search for a sustainable solution to urban transport problems there is often a strong emphasis on the need for good public transport. Many politicians and experts consider (the promotion of) public transport to be *the* instrument to counter the unsustainable growth of private motorised transport. The question is: can public transport fulfil these large expectations, and if so, under what conditions.

There are obvious reasons to be sceptical, as public transport has some inherent weaknesses. Very few people have a bus stop right in front of their home, and very few buses, trams or trains will bring you right to your destination. As people are travelling "from door to door", public transport users have to get to and from the public transport stop at the beginning and end of their trip.

In this article, we will present a theoretical framework for optimising the combined use of bicycle and public transport, illustrated by the Dutch integration of 'bicycle and train' provision.

Looking at strengths and weaknesses of the various modes of transport

Looking more fundamentally at the various modes of transport, we can see two polarities: 'private' versus 'public' on the one hand, and 'individual' versus 'collective' on the other hand. This results in four categories of modes: 'public collective' mode, 'public



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として

<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>

からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

マルチモーダル交通政策——オランダの「自転車と電車」システムの例

トム・ゴドフロイ ダッチ・サイクリング・エンバシー (オランダ・サイクリング大使館)

はじめに

都市交通問題に対する持続可能な解決策を模索する中で、優れた公共交通機関の必要性がしばしば強調されている。多くの政治家や専門家は、自家用自動車交通の持続不可能な増加に対抗するための手段として公共交通を推進することを検討している。問題は、公共交通がこうした大きな期待に応えられるか、応えられるとしたらどのような条件の下かということである。

公共交通機関には幾つかの固有の弱点があるため、懐疑的になるのは当然である。自宅前にバス停がある人はほとんどいないし、目的地まで運んでくれるバスや路面電車、電車はほとんどない。人々は「ドア・ツー・ドア」で移動しているので、公共交通機関の利用者は、移動の始めと終わりに公共交通機関の停留所まで行き来しなければならない。

この章では、自転車と公共交通の複合利用を最適化するための理論的枠組みをオランダの「自転車と電車」提供の統合によって説明する。

さまざまな交通手段の長所と短所を見る

さまざまな交通手段をより根本的に見ると、二つの極性が見えてくる。一方では「私的」対「公的」、もう一方は「個人」対「集団」である。これにより、「公的×集団」、「公的×個人」、「私的×集団」、「私的×個人」という四つの交通モードの категория が生まれる。表1は、それぞれの特定の手段をどのように特徴づけることができるか、また一般的な長所と短所は何かを示したものである。各類型を特徴づける重要な特性は「浸透能力 (都市構造の毛細管の奥深くまで浸透し、個々の場所にアクセスできる能力)」と「柔軟性」および「行動半径」である。各交通手段をより細かく分類することで、交通システムの最適化をさらに進めることができる。

	Public <i>Strength</i> - More efficient use of a transport system (less unused hours); - Available for everyone, without need to own vehicle <i>Weakness</i> - Attuned to average needs, not to individual needs - Only available in case of sufficient demand	Private <i>Strength</i> - Independent from collective (i.e. political) decision making <i>Weakness</i> - Summing up of individual choices does not necessarily result in the best total result for society
Collective <i>Strength</i> - Advantages of scale in case of large flows <i>Weakness</i> - No access to individual addresses, i.e. no door-to-door connectivity	Train Bus Tram Metro Airplane ...	Charter transport - Company bus - Touring car - Charter airplane - ... Carpool Shared car ownership
Individual <i>Strength</i> - Accommodating travel from door to door - Meets individual travel needs <i>Weakness</i> - Wasteful use of transport capacity	Taxi Rickshaw Bodaboda (Kenyan bicycle taxi) Rental bicycle Public bicycle/bike sharing	Walking Bicycle Moped Motorcycle Car

Table 1: overview of modes according to their public, private, collective and individual character

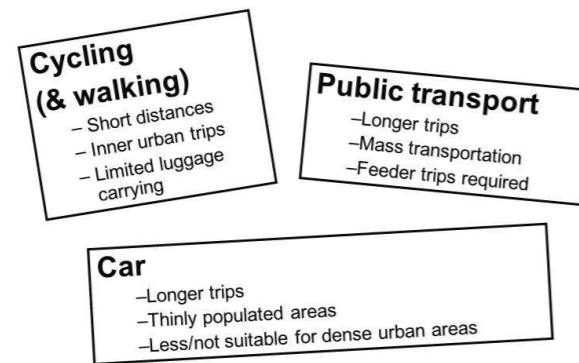
	公的 【長所】 - 交通システムのより効率的な利用（未利用時間は少ない）。 - 自分の車を所有することなく誰でも利用可能 【短所】 - 個々人のニーズではなく平均的なニーズに対応 - 十分な需要がある場合にのみ利用可能	私的 【長所】 - 意思決定の集団（すなわち政治的集団）から独立している 【短所】 - それぞれ私用の選択を集めても結果は、必ずしも社会全体にとって最高の結果をもたらすとは限らない
集団 【長所】 - 大量輸送によるスケールメリットがある 【短所】 - 個別の場所へのアクセスはない つまりドア・ツー・ドア接続はない	電車 バス トラム メトロ 飛行機	チャーター交通 - 社内バス - ツーリングカー - チャーター機 カープール（相乗り） 車両の共同オーナー
個人 【長所】 - ドア・ツー・ドアの移動を可能にする - それぞれの人の移動のニーズに応える 【短所】 - 移動キャパに無駄がでる	タクシー 人力車 ボダボダ（ケニアの自転車タクシー） レンタル自転車 公共自転車／シェアサイクル	タクシー 人力車 ボダボダ（ケニアの自転車タクシー） レンタル自転車 公共自転車／シェアサイクル

表1 公共・私用・集団・個人的特性による、それぞれの交通手段の概観

individual' mode, 'private collective' mode and 'private individual' mode. Table 1 offers an overview of how specific modes can be characterised, and what the general strengths and weaknesses are. Important properties characterising each category of modes are 'penetration ability' (i.e. the ability to penetrate deep into the capillaries of the urban fabric and to provide access to individual addresses), 'flexibility' and 'radius of action'. This more subtle categorisation of modes can help optimise the transport system further.

Each mode of transport has its own 'domain of application' or context where its use is most useful. A sustainable and integrated transport system should utilise the strengths of each mode of transport and avoid the weaknesses, resulting in an 'optimal mix' of transport modes.

Looking for the optimal mix



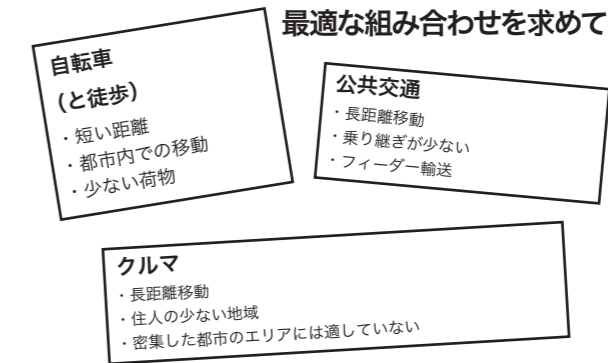
Cycling and public transport are very complementary in their characteristics and compensate for each other's weaknesses.

The *bicycle* is a perfect mode of transport for the urban environment: fast over short distances, flexible and providing access to each and every individual address. Moreover, the bicycle can be used at any suitable time. On the other hand its radius of action is limited.

Public transport has quite the reverse qualities: its strength is mass transport over longer distances but its flexibility and penetration ability are very limited. Only over longer distances and under certain conditions can it offer acceptable (i.e. competitive) travel times from door to door. Over short distances, public transport does very poorly.

These strengths and weaknesses of both modes are reflected in the Dutch modal choice

各交通手段にはその利用が最も有用となる「適用領域」またはその利用が最も有用な脈絡がある。持続可能な統合交通システムは、各交通手段の長所を生かし、短所を回避し、結果として交通手段の「最適な組み合わせ」を実現する必要がある。



自転車と公共交通機関は、その特性が補完的であり、互いの弱点を補い合う。

自転車は都市環境における完璧な交通手段で、短距離では速く移動でき、柔軟性があり、個々の場所へのアクセスすることができる。しかもいつでも好きな時に利用できる。しかしその反面、行動半径は限られている。

公共交通機関はその逆で、長距離の大量輸送を得意とするが、柔軟性や浸透能力は非常に限られている。長い距離で、ある一定の条件下でのみ、ドア・ツー・ドアの移動時間を許容できる（競争力のあるものにする）ものにする事ができる。短距離の場合、公共交通機関は非常に不利である。

両方の手段の長所と短所は、オランダの交通手段選択パターンに反映されている。最大15キロまでの移動では、自転車は公共交通機関よりも頻繁に利用され、15キロ以上の移動では、公共交通機関の利用が自転車より多くなっている。これは、都市交通システムにおける重要な要素として、自転車が大きな可能性を秘めていることを示す。

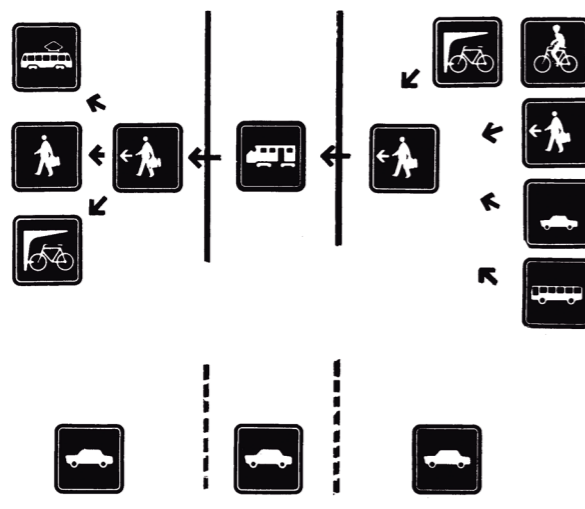
もし自転車と公共交通の長所を適切に組み合わせ、一つの統合された交通システムにできれば、都市部での発着点、つまり起点（出発地）と終点（到着地）とするほとんど全ての移動にモビリティを提供できるシステムを手にすることができるだろう。

patterns: for trips up to 15 km, the bicycle is used more often than public transport; only over distances longer than 15 km is the use of public transport more frequent than bicycle use. This underlines the large potential of cycling as an important element in the urban transport system.

If we can properly combine the strengths of cycling and public transport into one, well-integrated transport system we would have available a system that can provide mobility for almost all trips with origins and destinations in urban areas.

Trip chains

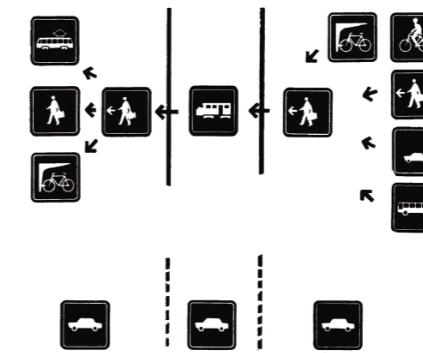
For discussing intermodal transport systems the concept of 'trip chain' is very helpful. Virtually all vehicular trips can be analysed as a chain of 'trip segments' or 'links'. The simplest trip chain has three links: a walking trip to the vehicle, a vehicle ride, and a final walk to one's destination. (The walking trips here can be as short as just a few meters.) In general, trip chains with one or more public transport links are more complex and include access and egress (or feeder) trips. The diagram below shows some rather simple examples with only one public transport link in the chain:



As any chain is as strong as its weakest link, the trip chain concept allows us to analyse which improvements of the integrated 'bicycle and public transport system' are most urgent. And every link in the chain can be optimised so as to offer the best possible door-to-door quality of the trip. The trip chain concept also makes it perfectly clear that good quality of access and egress trips are as important for an attractive public transport system as the quality of the public transport service itself.

トリップチェーン（連続的な移動）

インターモーダル交通（複合一貫交通）システムを議論するために、「トリップチェーン」という概念が非常に有効となる。事実上、全ての乗り物の交通は、一連の「トリップセグメント（移動環節）」また「リンク（交通路線）」として分析できる。最も単純なトリップチェーンには三つのリンク（交通路線）がある。徒歩から乗り物へ、乗り物に乗る、最後に目的地までの徒歩（ここでの徒歩移動はわずか数メートルのように短い）。一般的に、一つまたは複数の公共交通をリンクに持つはより複雑で、アクセス（出発地側から幹線交通機関に乗るまでの移動）とイグレス（幹線交通機関を降りた後の目的地までの移動）——またはフィーダー（主な手段の交通と接続して支線の役割を持つ）——移動を含む。下の図は、チェーン内に一つの公共交通路線しかないかなり単純な例を幾つか示している。



どのチェーンも最も弱いリンクと同じくらい強くなるように、トリップチェーンの概念は、統合された「自転車と公共交通システム」のどの改善が最も急務であるかを分析することを可能にしている。そしてチェーン内の全てのリンクは可能な限り最高の、ドア・ツー・ドアの質を提供できるように最適化することができる。トリップチェーンの概念は、魅力的な公共交通システムにとって、アクセス交通とイグレス交通の質が公共交通サービス自体の質と同じくらい重要だということを完全に明確にしている。

In the next paragraph, we will look at the basics of the Dutch 'bicycle and train system' and describe the essential links for a smooth integration.

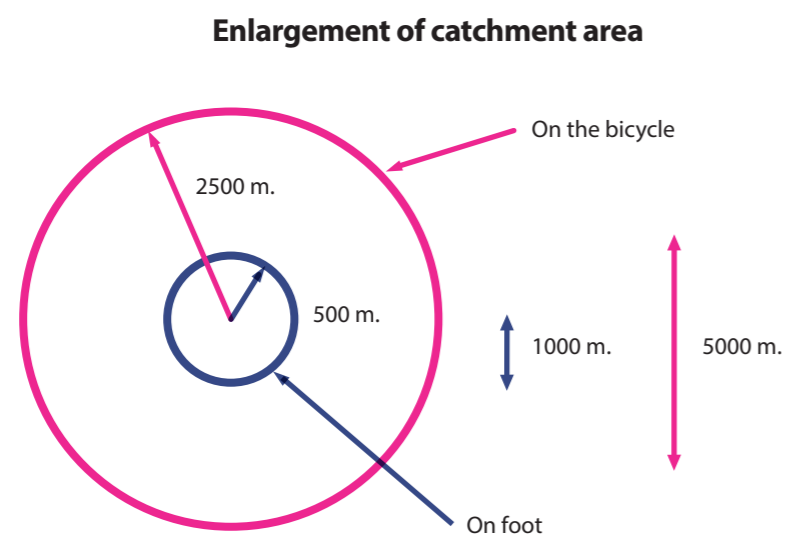
Optimizing the links in the trip chain: the Dutch bicycle and train example

The Netherlands has a well-used railway system resulting in the most frequently used railway network in Europe. 40% of all train passengers make their access trip by bicycle, and 15% use the bicycle for their egress trip: these percentages are still growing. The success of Dutch rail is, to a large extent, based on the strong position of cycling in the urban transport system, but also because of a deliberate policy to fully utilise the potential of cycling as a feeder mode. Let's have a look why.

Enlargement of catchment area as a consequence of cycling as feeder mode

The closer people live to a railway station, the larger their inclination to use the train. The area around a railway station where train passengers have their origin or destination is called the 'catchment area'. The more people living in the catchment area and the more relevant destinations there are, the more potential clients the railway system will have. About 75% of users of the Netherlands railway system spend no more than about 15 minutes for their access and egress trips. A shift from walking to cycling will immediately increase the catchment area of a railway station drastically as one can cover a 4 to 5 times larger distance in the same time!

Without the availability of cycling as feeder mode, public transport would depend on walking clients; and as a consequence one would need a much more fine meshed public



次の項目では、基本的なオランダの「自転車と電車システム」の基本を見て、円滑な統合のための不可欠なリンクについて説明をする。

トリップチェーン路線の最適化—オランダの自転車と鉄道の例

オランダは鉄道網が発達しており、欧州で最も利用されている鉄道網である。鉄道利用者の40%がアクセス交通（乗車前）、15%が乗車イグレス交通（乗車後）に自転車を利用しており、この割合は現在も増え続けている。オランダ鉄道の成功は、都市交通システムにおける自転車の強い位置づけに加え、フィーダーモード（主な手段の交通と接続して支線の役割を持つ）としての自転車の可能性を十分に活用するための意図的な政策に基づくものであることが大きい。その理由を見てみよう。

フィーダーモードとして自転車^{キャッチメントエリア}がもたらす集客地域の拡大

鉄道の駅に近い人ほど、電車を利用する傾向が強い。鉄道の乗客が出発地や目的地とする駅周辺の地域を「キャッチメントエリア（集客地域）」と呼ぶ。集客地域に住む人が多く、関連する目的地が多ければ多いほど、鉄道システムはより多くの潜在顧客を獲得することができる。オランダの鉄道システム利用者の約75%は、アクセスとイグレスの移動に約15分以上かけていない。徒歩から自転車へシフトすれば、同じ時間で4~5倍の距離を移動できるため、鉄道駅の集客エリアは一気に拡大する！

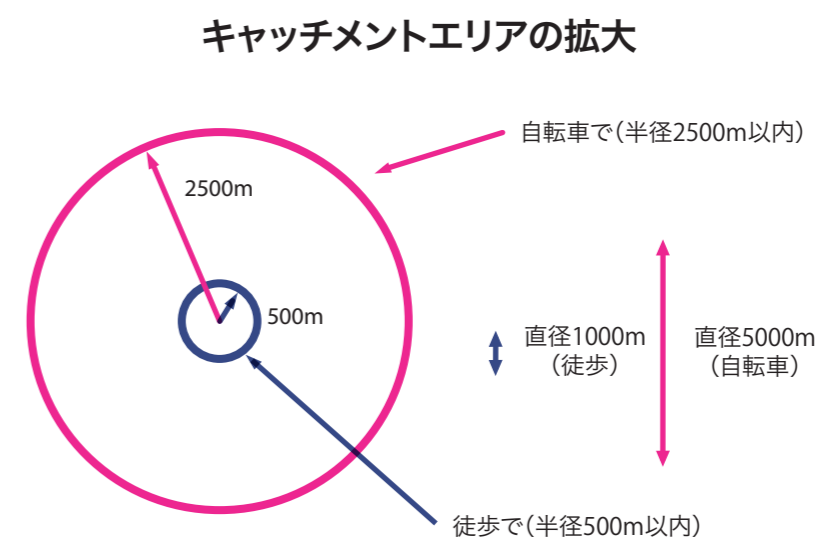




Photo 1: Entrance of guarded bicycle parking at the station square 's-Hertogenbosch

transport network This could be achieved by providing e.g. a (rather inefficient) feeder bus system to open up the entire urban area. The combination of bicycle and train is so strong because both sub-systems components are utilised for their strengths: the train for covering long distances, and the bicycle for opening up the urban area.

By optimizing the bicycle route network (more direct routes e.g. by offering short cuts) and by minimizing delay on station bound cycle routes one can further enlarge the catchment area of a railway station for both access and egress trips. Interventions closer to the railway station will have a larger impact, as more cyclists will profit from those interventions.

Improving the smooth transfer between feeder modes and public transport

Station square layout

Also, the layout of the station square requires special attention. Here, all cycle routes are involved, as well as other feeder modes. It is the venue for making the transfer from feeder trip to the train system (and vice versa). Provisions like bicycle parking, taxi stands, bus stops, city maps, a drop off area, park and ride facilities and convenience shops, all these functions have to be accommodated.

From a cyclists' point of view it is important to get to the right spot to park the bicycle safely and as close as possible to the train platforms.

Bicycle parking

Ideally, the location of bicycle parking facilities is well connected to the local cycle route network, and close to the train platforms. Dutch railway stations usually offer two options

■写真1 スヘルトーヘンボス広場駅駐輪場入口

自転車がフィーダーモードとして利用できなければ、公共交通は徒歩客に依存することになり、結果として、より一層きめの細かな公共交通ネットワークが必要となる。例えば、市街地全体を網羅する(かなり非効率な)フィーダーバスシステムが必要になるだろう。自転車と電車の組み合わせは、電車が長距離をカバーし、自転車が都市部を開放するという、それぞれのサブシステムの長所を生かしているため、非常に強力である。

自転車ルートネットワークを最適化すること(より直接的なルート、例・ショートカットによる直進性の向上)、駅前自転車ルートの遅延の最小化により、アクセス・イグレス両面で集客エリアをさらに拡大できる。鉄道駅に近い自転車の介入はより多くの自転車利用者にとっても多くの利益をもたらし、大きな影響力を与えるだろう。

フィーダーモードと公共交通機関のスムーズな乗り換えの向上

駅前広場のレイアウト

駅前広場のレイアウトには特別な注意が必要である。駅前広場には、全ての自転車ルートと他のフィーダモードのルートが関係している。駅前広場はフィーダー交通から鉄道(またはその逆)へ乗り換える場である。駐輪場、タクシー乗り場、バス停、案内所、乗降場所、パーク&ライド設備、コンビニエンスストアなどの全ての機能を提供する必要がある。

自転車利用者の観点からすると、自転車を安全に止めるためにできるだけ鉄道の乗降場所に近い場所に自転車が止められるということが重要になる。

駐輪場

駐輪場は、地域のサイクリングルートネットワークにつながり、鉄道の乗降場に近い場所に設置するのが理想的である。オランダの鉄道駅には通常2種類の駐輪場がある。有料の警備付き駐輪場(警備員付きまたはラック付き)と、無料の警備員なし駐輪場である。

for bicycle parking: secured bicycle parking (either guarded or in lockers) at a certain cost, and unsecured parking for free.

Guarded (indoor) bicycle parking facilities can be found at larger railway stations, often in the basement of the station building. Bicycles can be parked in two layers so as to make the most efficient use of scarce and expensive space. New types of two tier bicycle parking are being introduced with integrated gas springs which help the cyclist to lift the bicycle to the upper storage level and back. This makes storing one's bicycle on the upper level a lot easier.

On smaller stations secured bicycle parking is offered by means of lockers or by means of automated entrance systems combined with camera supervision.

Everyday experience has taught us that a substantial proportion of cycling train passengers are not prepared to pay for secured bicycle parking. That is why each railway station has also free bicycle parking facilities available.

Investment programme 'Space for the bicycle'

Good bicycle parking around railway stations is at the heart of the combined use of bicycles and trains. From 1999 to 2012, there has been a comprehensive investment programme to expand the number of bicycle parking facilities available, and to improve

Photo 2: Bicycle parking in the basement of the railway station in 's-Hertogenbosch



Photo 3: Two tier bicycle parking facility with integrated gas springs



大きな駅では駅ビルの地下にガード付き（屋内）駐輪場が設置されていることが多い。駐輪場は2段式（上下2層式のラック）になっており、少ないスペースと高価なスペースを有効に使うことができる。最近では、自転車を上部のラックへ出し入れするのを補助する一体型のガススプリングが内蔵された2段式駐輪場も登場し、自転車を上段まで持ち上げて戻すことがより簡単になった。

規模な駅での駐輪場では、ラックとカメラの監視を組み合わせた自動開錠システムによって安全性を保っている。

しかしこれまでの経験から、自転車を利用する乗客の中には、安全な駐輪場にお金を払うのが嫌だという人も少なくないことが分かっている。そのため、各駅には無料の駐輪場も用意されている。

投資プログラム「自転車のためのスペース」

鉄道駅周辺の良い駐輪場は、自転車と電車の複合利用の中心になる。1999年から2012年にかけて、駐輪場を増やし、既存の駐輪場の質も向上させる包括的な投資プログラムが実施されている。このプログラムの実現には、総務省、鉄道会社、地方自治体、その他さまざまな関係者が関与している。最終的に40万台分駐輪場を確保する必要がある。

■写真2 スヘルトーヘンボス駅の地下駐輪場

■写真3 ガススプリングでタイヤを持ち上げられる駐輪場



Photo 4: Typical bicycle parking facilities at minor railway stations (Eindhoven)

the quality of the existing facilities. The ministry, the railways, municipalities and various other stakeholders are involved in the implementation of this programme. At the end, 400,000 bicycle parking places need to be available.

An important concern is the most efficient use of the limited space available. More and more the two tier bicycle parking facilities are also on offer for free bicycle parking, at some railway stations in multi store constructions, like the 'bicycle flat' at the Amsterdam central station or the facility in Nijmegen as shown on photo 5. Thus the distinction between secured and unsecured parking is getting smaller, also because a number of municipalities have started to offer secured parking for free.

Availability of bicycles for egress trips

Virtually all Dutch people own a bicycle that they can use for the 'home side' feeder trips. But for egress ('destination side') trips the availability of a bicycle is less obvious. Therefore

■写真4 マイナーな鉄道駅の典型的な駐輪場（アイントホーフェン）

重要な懸念事項は、利用可能な限られたスペースを最も効率的に使用することだ。アムステルダム中央駅の「バイシクルフラット (bicycle flat)」や写真5のナイメーヘンの施設のように、幾つかの駅では2層式の駐車を兼ね備えた幾つもの階の構造を持った駐輪場が無料で提供されているケースも増えている。こうして安全と安全でない駐輪場との区別は狭まりつつある。それは多くの自治体が安全な駐車を無料で提供し始めているからである。

イギリス交通のための自転車の有効性

実際、全てのオランダ人は、自転車を所有しており「自宅側、からのフィーダー交通」として利用している。しかしイギリス交通（到着地側）で自転車利用はそれほど明確ではない。従ってイギリスリンクは従来のトリップチェーンの中で最も弱い路線とされてきた。イギリス交通で自転車が利用できるようすれば、鉄道駅の集客エリアでの潜在的な到着地への利用を高めることだろう。自転車をイギリス交通で利用できるようにするには幾つかのオプションがある。



Photo 5: Free bicycle parking in the city of Nijmegen

■写真5 ネイメーヘンの無料駐輪場

the egress link is traditionally the weakest link in the trip chain. Making bicycles available for the egress trips would bring many more potential destinations within the catchment area of the railway stations. There are a few options for making bicycles available for egress trips as well:

- One can take one's bicycle onto the train. Folding bicycles can be taken on for free. Ordinary bicycles are allowed outside peak hours with payment.
- Commuters may have a second bicycle at their destination station to cycle to their job.
- The third option is a rental or a public bicycle. The traditional rental service at railway stations was relatively expensive and procedures to get one were time consuming: filling out forms and paying a deposit. So the use of this rental system was low, and mainly for irregular trips. In 2002 the OV-fiets (i.e. PT-bicycle, or public transport bicycle) was introduced. This is a public bicycle system that requires a subscription, and allows subscribers to get a bicycle very quickly and easily. Subscribers have a pass with a bar code that can be read by a scanner to get a bicycle. The costs for renting are deducted from your account once a month. This system turned out to be an enormous success. By now (2012) it has 100,000 subscribers, and in 2011 over one million rides were made, thus being the largest public bicycle system in the world. The OV-fiets is used both by daily commuters and for irregular trips, and has proven to be a big improvement in the weakest link of the trip chain.

- 自転車を電車に乗せること。折りたたみ自転車は無料で利用できる。通常の自転車は、有料でピーク時間外の利用ができる。
- 通勤者が、自宅から乗車駅と降車駅から目的地用に2台の自転車を用意して通勤すること。
- 3番目のオプションはレンタル自転車または公共自転車である。旧来の鉄道駅のレンタルサービスは料金が割高で、入手するための手続き、書類記入や保証金の支払いなど、手続きに時間がかかった。従って、利用者は少なく、主に不規則な移動が中心であった。2002年、OV-fiets（オーフェイフィーツ、すなわち、PT自転車＝公共交通機関用自転車）が導入された。これは、加入が必要な公共自転車システムで、加入者は非常に迅速かつ簡単に自転車を利用することができる。加入者は、バーコード付きのパスを持ち、それをスキャナーで読み取ることで自転車を借りることができる。レンタル料は月に1度、口座から引き落とされる。このシステムは大成功を収めた。現在（2012年）は10万人が加入者となり、2011年には100万台以上の利用があり、世界で最大の公共自転車システムとなった。OV-fietsは毎日の通勤と不規則な移動の両者に利用され、トリップチェーンの最も弱い路線を大きく改善したことが証明されている。



Conclusion

The Dutch experience shows that investments in the integration of cycling and public transport are worthwhile. A systematic approach, addressing all the links of the trip chain door to door is resulting in an increased use of the Dutch railway system.

Tom Godefrooij
tom.godefrooij@dutchcycling.nl

CV - Tom Godefrooij
Tom Godefrooij studied architecture at the Technical University of Eindhoven and graduated in 1975. Through his work, he has developed into a sustainable urban transport expert. He started his career in the transport profession at the Dutch Cyclists' Union, dealing with virtually all aspects of cycling. Between 1996 and 1999 he was also president of the ECF and in 2000, he organised the Velo Mondial conference in Amsterdam. From 2001 to 2006 he worked at the Province of Noord-Brabant where he was in charge of the drafting of the Provincial Traffic and Transport Plan. He then moved to Interface for Cycling Expertise (I-CE) as executive officer for the Bicycle Partnership Programme, responsible for capacity building activities for partner cities in Asia, Africa and Latin America. He is now working as senior policy adviser at the Dutch Cycling Embassy.
tom.godefrooij@dutchcycling.nl

結び

オランダの経験は、自転車と公共交通の統合への投資が有意義であることを示している。ドア・ツー・ドアまでの全ての路線に対処したトリップチェーンの体系的なアプローチはオランダの鉄道システムの利用者を増加させる結果につながっている。

トム・ゴドフロイ
tom.godefrooij@dutchcycling.nl

トム・ゴドフロイ
持続可能な都市交通の専門家。アイントホーフェン工科大学で建築を学び、1975年の卒業後、オランダサイクリスト連合（DCU）で交通の専門家として歩み始め、自転車利用のあらゆる面に関わってきた。1996年に欧州サイクリスト連盟（ECF）理事長となる。1999年までこの職にあった。2000年にはアムステルダムでベロモンドリアル会議を開催。現在はダッチ・サイクリング・エンバシーで上級政策顧問を務める。