

Adaptiviteit in het fietsparkeerbeleid

Een onderzoek naar de belemmeringen en de kansen van de toepassing van adaptiviteit in het fietsparkeerbeleid van steden



Auteur:
Studentnummer:
Studierichting:
Scriptiebegeleider:

Els Dijkstra
S3185710
Technische Planologie
Prof. Dr. G. De Roo

Colofon

| | |
|------------------|--|
| Titel: | Adaptiviteit in het fietsparkeerbeleid |
| Ondertitel: | Een onderzoek naar de belemmeringen en de kansen van de toepassing van adaptiviteit in het fietsparkeerbeleid van steden |
| Auteur: | Els Dijkstra |
| Studienummer: | s3185710 |
| Contactgegevens: | e.t.a.dijkstra@student.rug.nl |
| Opleiding: | BSc Technische Planologie, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen |
| Instituut: | Rijksuniversiteit Groningen |
| Begeleider: | prof. dr. Gert de Roo |
| Inleverdatum: | 13 januari 2019 |
| Versie: | Definitief |

Samenvatting

Verschillende steden in Nederland kampen met problemen rondom fietsparkeren door beperkte ruimte in binnensteden. Wild geparkeerde fietsen in steden zorgen voor verminderde leefbaarheid en bereikbaarheid. Het probleem is moeilijk te controleren doordat het gedrag van mensen onvoorspelbaar is en doordat de fietsmarkt zich snel ontwikkelt. Adaptieve planning is een opkomend begrip in de wetenschap. Adaptieve planning neemt onzekerheid over de toekomst van ontwikkelingen als uitgangspunt. Het doel van het hier beschreven onderzoek is het in kaart brengen hoe het adaptief vermogen van steden vergroot zou kunnen worden, om op een adaptieve manier een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de fietsparkeerproblematiek. Om dit in de praktijk te toetsen is de volgende vraag geformuleerd: *'Wat zijn de kansen en de belemmeringen om het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid van binnensteden te vergroten?'*

Om deze vraag te beantwoorden is voor een casestudy benadering gekozen. Hierbij is de adaptiviteit van het fietsparkeerbeleid en het proces van beleidsvorming van Amsterdam, Groningen en Utrecht geanalyseerd. De analyse is gedaan met behulp van een documentenanalyse en interviews met experts. Hieruit is gebleken dat adaptiviteit in de praktijk in enige mate aanwezig is, in de vorm van experimenten en pilots. Daarnaast zijn de instrumenten voor een groter adaptief vermogen al aanwezig in de praktijk. Echter, een beperkende factor is dat een deel van de experts nog een traditionele *mindset* heeft. Concluderend, er is een aantal duidelijke belemmeringen bij het vergroten van het adaptief vermogen, daartegenover staat dat er kansen en mogelijkheden zijn om het fietsparkeerbeleid adaptiever te maken.

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding..... | 5 |
| 1.1 Achtergrond | 5 |
| 1.2 Maatschappelijke relevantie | 5 |
| 1.3 Wetenschappelijke relevantie | 5 |
| 1.4 Onderzoeksvraag..... | 6 |
| 1.5 Leeswijzer | 6 |
| 2. Theoretisch Kader | 7 |
| 2.1 Adaptiviteit..... | 7 |
| 2.1.1 Adaptieve planning en adaptief vermogen..... | 7 |
| 2.1.2 Positionering van de fietsparkeerproblematiek | 7 |
| 2.2 Conceptueel model | 10 |
| 3. Methodologie..... | 11 |
| 3.1 Case studie methode..... | 11 |
| 3.2 Onderzoeksmethoden | 11 |
| 4. Resultaten | 13 |
| 4.1 Het type adaptiviteit en het adaptief proces..... | 13 |
| 4.1.1 Fietsparkeerproblematiek in de verschillende steden..... | 13 |
| 4.1.2 Traditioneel beleid..... | 13 |
| 4.1.3 Adaptief beleid | 14 |
| 4.1.4 Analyse van het beleidsproces | 15 |
| 4.2 Vergroten van het adaptief vermogen | 17 |
| 4.2.1 Belemmeringen | 17 |
| 4.2.2 Kansen | 17 |
| 4.2.3 Aanbevelingen..... | 18 |
| 5. Conclusie en reflectie | 19 |
| 5.1 Conclusie | 19 |
| 5.2 Reflectie | 19 |
| Literatuurlijst..... | 21 |
| Bijlage..... | 23 |
| Bijlage 1: Interview vragen | 23 |
| Bijlage 2: Informatie interview en toestemming | 24 |
| Bijlage 3: Geïnterviewde experts..... | 25 |
| Bijlage 4: Ethische kwesties | 26 |

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Binnensteden zijn van groot cultureel, historisch en maatschappelijk belang. Ze transformeren door de tijd heen als gevolg van nieuwe ideeën, denkwijzen en paradigma's (Gülersoy & Gürler, 2010). Een voortdurend veranderend aspect van binnensteden is mobiliteit. Waar de binnenstad sinds de komst van de auto getransformeerd was tot autoparadijs, wordt er tegenwoordig alles aan gedaan om binnensteden autoluw te krijgen. Als gevolg worden *slow-modes of transport*, zoals fietsen en wandelen, gestimuleerd (Van der Spek & Scheltema, 2015). In Nederland zijn bovenstaande maatregelen succesvol geweest en wordt de fiets intensief gebruikt als vervoermiddel. Deze ontwikkeling heeft echter ook een keerzijde: wanneer er te veel fietsers worden aangetrokken ontstaan er opnieuw congestie- en parkeerproblemen (Larsen, 2017). Als gevolg hiervan hebben binnensteden problemen met een nadelig effect van de inmiddels alom aanwezige fiets: de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen (Van der Spek & Scheltema, 2015).

Fietsparkeren is grotendeels een zelforganiserend proces. Fietsers parkeren, evenals automobilisten, hun vervoersmiddel het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. In binnensteden leidt dit tot overvolle en onbegaanbare trottoirs. Het inzetten van alleen traditionele maatregelen, zoals meer fietsenstallingen, voldoet niet meer (Pucher & Buehler, 2008). Dit komt doordat de complexiteit van het probleem toeneemt, onder andere doordat de fietsmarkt snel ontwikkelt (IenM, 2015). Een voorbeeld hiervan is de toename van verschillende soorten fietsen zoals e-bikes, bakfietsen, leasefietsen en deelfietsen. De eigenaren van deze verschillende soorten fietsen hebben uiteenlopende belangen. De beschreven ontwikkelingen zijn in een korte tijd tot stand gekomen en worden voort gezet. Hierdoor wordt het voor gemeentes moeilijker om met een kant en klare oplossing te komen. Adaptiviteit zou hier een oplossing voor kunnen zijn. Adaptieve planning neemt onzekerheid over de toekomst van ontwikkelingen als uitgangspunt. Een kenmerk van adaptiviteit is het meebewegen met ontwikkelingen (Loorbach, 2018). Dit kan in de praktijk zorgen voor innovatieve en experimentele oplossingen.

1.2 Maatschappelijke relevantie

Binnensteden als Groningen, Utrecht en Amsterdam worden overspoeld met willekeurig geparkeerde fietsen, ook wel wildparkeren genoemd. Dit zorgt voor verschillende problemen. Allereerst kunnen geparkeerde fietsen voetpaden en doorgangen belemmeren, waardoor deze lastig begaanbaar worden (Pucher & Buehler, 2008). Dit heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid van binnensteden. Daarnaast komt de veiligheid in gedrang, gezien hulpdiensten moeilijker door de binnenstad kunnen bewegen. Ook zorgen de vele willekeurig geparkeerde fietsen voor een rommelig straatbeeld, waardoor de binnenstad minder aantrekkelijk oogt (Pucher & Buehler, 2008). Ten slotte ervaren winkeliers overlast van wildparkeren (Van der Spek & Scheltema, 2015). Het is daarom van belang inzicht te krijgen hoe het adaptief vermogen van binnensteden vergroot kan worden, om zo de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de binnenstad te handhaven.

1.3 Wetenschappelijke relevantie

Het overgrote deel van de wetenschappelijke literatuur over fietsen is gefocust op fiets infrastructuur en de beweging van fietsers. Infrastructuur voor het parkeren van fietsen krijgt minder aandacht. Dit terwijl fietsen ongeveer 23 uur per dag stil staan (Heinen & Buehler, 2019). Daarnaast is adaptiviteit een opkomend concept in de wetenschap. In de huidige literatuur worden vooral de abstracties van het begrip en de toepassing van adaptiviteit in planning en bestuur behandeld. Echter, de huidige literatuur bevat nog maar summier empirisch onderzoek naar de toegepaste vorm van adaptiviteit in beleid. In het hier beschreven onderzoek zal er worden ingegaan op de aanwezigheid van en het type

adaptiviteit in de praktijk. Eveneens zal er worden onderzocht hoe het adaptief vermogen van gemeentes kan worden vergroot, om zo wildparkeren tegen te gaan.

1.4 Onderzoeksvraag

Het doel van het hier beschreven onderzoek is om te kijken hoe het adaptief vermogen van steden vergroot zou kunnen worden, om een bijdrage te kunnen leveren aan het terugdringen van de fietsparkeerproblematiek. Daarvoor is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

Wat zijn de kansen en de belemmeringen om het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid van binnensteden te vergroten?

En de daaruit resulterende deelvragen:

1. Wat houdt het concept 'adaptief vermogen' in?
2. Welke typen adaptiviteit zijn relevant voor het fietsparkeerbeleid?
3. Wordt adaptiviteit in de praktijk toegepast in de steden Groningen, Utrecht en Amsterdam en op welke manier?
4. Wat kan het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid van de steden Amsterdam, Groningen en Utrecht vergroten?

1.5 Leeswijzer

Het hier beschreven onderzoek bestaat uit vijf hoofdstukken. In hoofdstuk twee wordt de theoretische basis van deze studie beschreven: adaptiviteit en de verschillende typen van planning. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met het conceptueel model. In hoofdstuk drie wordt de gebruikte methodologie toegelicht. De verkregen resultaten worden gepresenteerd in hoofdstuk vier. In het laatste hoofdstuk zal er antwoord worden gegeven op de hoofdvraag in de vorm van een conclusie en zal er worden gereflecteerd op het onderzoek.

2. Theoretisch Kader

2.1 Adaptiviteit

2.1.1 Adaptieve planning en adaptief vermogen

Adaptieve planning ziet onzekerheden als kansen. Volgens Wildschut (2018) zorgt adaptiviteit voor meer flexibiliteit van het systeem, waardoor beter kan worden gereageerd op veranderingen in de omgeving. Het adaptief vermogen is het vermogen van een systeem om zich te voegen naar veranderingen en te reageren op verstoringen (Armitage, 2005). Dit betekent dat er minder vanuit vaste regels en procedures wordt gehandeld. In tegenstelling tot traditioneel plannen, is het bij adaptieve planning niet het doel om naar een vast toekomstbeeld toe te werken. Dan zou er namelijk worden verondersteld dat ontwikkelingen volledig kunnen worden begrepen. In de praktijk zijn ontwikkelingen hiervoor vaak te complex. In plaats daarvan wordt er bij adaptieve planning met veranderingen en ontwikkelingen meebewogen. Er worden meerdere mogelijke toekomstbeelden ondersteund (Rauws & De Roo, 2016). Essentieel daarbij is het stellen van condities voor ontwikkelingen, waardoor minder vaste regels nodig zijn. Deze condities zorgen ervoor dat bepaalde spontane ontwikkelingen worden geremd of juist gestimuleerd (Rauws, Zuidema & De Roo, 2019). Tevens scheppen deze condities 'possibility spaces' voor ontwikkelingen, waarin ruimte is voor zelforganisatie (Rauws & De Roo, 2016). Hierin kunnen experimentele ontwikkelingen plaatsvinden en is ruimte voor 'learn-by-doing' (Ahern, 2011). Door te experimenteren kan er worden bepaald wat wel en niet werkt, hierbij is monitoring essentieel (Ahern, 2011). Deze ruimte voor experimenteren kan zorgen voor innovatieve en veerkrachtige oplossingen.

2.1.2 Positionering van de fietsparkeerproblematiek

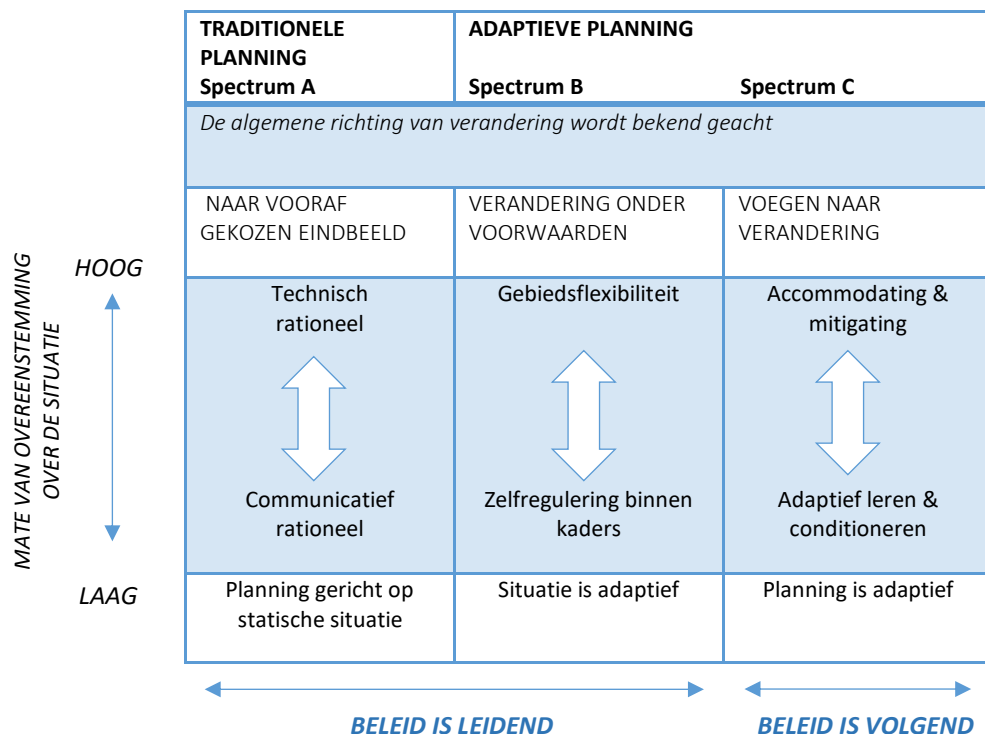
Er zijn veel verschillende soorten ontwikkelingen die invloed hebben op de verandering van de omgeving. De ene ontwikkeling is complexer dan de ander. Voorbeelden van complexe veranderingen met een grote onzekerheid zijn de gevolgen van klimaatverandering, minder complex is het fietsparkeerprobleem. Om inzicht te krijgen in de mogelijke ingrepen die relevant zijn voor het adaptiever maken van het fietsparkeerbeleid, is het van belang om de fietsparkeerproblematiek te positioneren binnen adaptieve planning.

De Roo, Rauws & Zuidema (2020) hebben een raamwerk voor positionering van adaptieve planning ontwikkeld, deze is te zien in figuur 1. Er wordt onderscheid gemaakt tussen traditionele planning en adaptieve planning. Er is gekozen om een deel van het schema weg te laten, omdat dit niet van toepassing is op het fietsparkeerprobleem. Dit deel van het schema gaat in op onzekerheden die veel groter zijn dan de onzekerheden van het fietsparkeerprobleem. Bij de positionering van een vraagstuk zijn drie aspecten van belang (De Roo et al., 2020).

Allereerst is de mate van voorspelbaarheid van de ontwikkelingen rondom fietsen van belang. Het is daarbij van belang in welke mate het voorspellen van de verandering reëel is (Rauws et al., 2019). Als de ontwikkeling makkelijk is te voorspellen, is het in te delen aan de linker kant van het schema. Wanneer de ontwikkeling moeilijker is te voorspellen verschuift het naar de rechterkant van het schema (zie figuur 1).

Ten tweede is het van belang of er sprake is van leidend of volgend beleid. Wordt het beleid leidend in het omgaan met de ontwikkeling of laat het beleid de ontwikkeling volgend zijn. Dit is deels afhankelijk van de kennis die de actoren hebben over de ontwikkeling en de voorspelbaarheid van de ontwikkeling. Daarnaast is het deels afhankelijk van de invloed die de actoren uit kunnen oefenen op de ontwikkeling, bijvoorbeeld door middel van wet- en regelgeving, kennis en geld (Rauws et al., 2019).

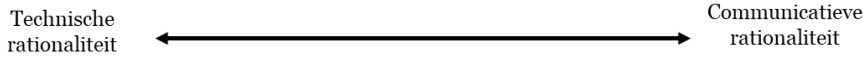
Ten slotte is de mate van overeenstemming tussen actoren belangrijk. Daarbij gaat het om de verschillende perspectieven die de actoren op de ontwikkeling hebben (Suskind, McKearnen & Thomas-Lamar, 1999). Daarnaast kan onenigheid een gevolg zijn van onzekerheid. Wanneer een ontwikkeling minder goed te begrijpen is, nemen verschillen in zienswijze van de ontwikkeling toe en neemt de mate van overeenstemming tussen actoren af (Rauws et al., 2019).



Figuur 1: Raamwerk voor positionering adaptieve planning. Aangepast overgenomen uit *The Rationality of Adaptivity* (p 31) door De Roo et al. (2020).

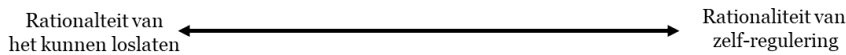
In figuur 1 wordt onderscheid gemaakt tussen traditionele planning (spectrum A) en adaptieve planning (spectrum B en C) op basis van de drie bovenstaande kenmerken.

Spectrum A refereert naar traditionele planning. Hierbij is het beleid leidend en wordt zowel de algemene richting van de verandering als de aard van de verandering bekend geacht. Het beheersen en afdwingen van de verandering is hierbij het doel (De Roo et al., 2020). In spectrum A staan twee planningsbenaderingen tegenover elkaar: technisch rationeel en communicatief rationeel (zie figuur 2). Bij technische rationaliteit wordt feitelijke informatie als uitgangspunt genomen. Hierbij wordt verondersteld dat feitelijke informatie en kennis van experts leiden tot de meeste efficiënte ingrepen, om op deze manier controle te krijgen over de ontwikkeling (De Roo & Voogd, 2004). De planner is in deze situatie de expert die de beslissingen maakt. Overheden zijn hierbij leidend en maken top-down beslissingen. Deze manier van planning werkt goed bij eenvoudige vraagstukken. Communicatieve rationaliteit gaat er echter van uit dat feitelijke kennis niet genoeg is om vraagstukken op te lossen (De Roo et al., 2020). Vaak zijn deze vraagstukken complexer waardoor een andere benadering nodig is. Belanghebbende partijen hebben verschillende perspectieven op het vraagstuk. Het doel is om tot consensus te komen over de manier waarop het vraagstuk wordt gezien, om vervolgens gezamenlijk naar oplossingen toe te werken (De Roo & Voogd, 2004). Overheden hebben een faciliterende rol, waarbij er bottom-up wordt gewerkt.



Figuur 2: Het rationeel raamwerk voor planologisch handelen (De Roo et al., 2020, p24)

Spectrum B valt onder adaptieve planning. Het beleid is leidend en de precieze aard van de verandering wordt niet alleen bekend geacht, maar wordt toegestaan, en de ruimte gegeven. Echter, de omvang en gevolgen van de verandering zijn minder bekend. Het gaat in dit spectrum om verandering onder voorwaarden, waarbij autonome en spontane processen worden toegelaten. Door voorwaarden te stellen kan er meer vrijheid en ruimte voor zelforganisatie ontstaan (Rauws et al., 2019). Overheden nemen hierbij een stapje terug, maar zijn wel verantwoordelijk voor het (bij)stellen van kaders waarbinnen zelforganisatie plaats kan vinden. In dit spectrum staan twee rationaliteiten tegenover elkaar: de rationaliteit van het kunnen loslaten en de rationaliteit van zelfregulering (zie figuur 3). Bij de rationaliteit van het kunnen loslaten gaat het om gebiedsflexibiliteit. Regels worden deels weggenomen en er worden voorwaarden gesteld die meer ruimte bieden voor autonome verandering (De Roo et al., 2020). De rationaliteit van zelfregulering is daarentegen gericht op actoren die hun verantwoordelijkheid nemen en met innovatieve initiatieven komen. Om te zorgen dat actoren daadwerkelijk adaptief gedrag tonen, is het van belang dat er 'spelregels' worden opgesteld die actoren vertrouwen bieden om met initiatieven te komen (De Roo et al., 2020).



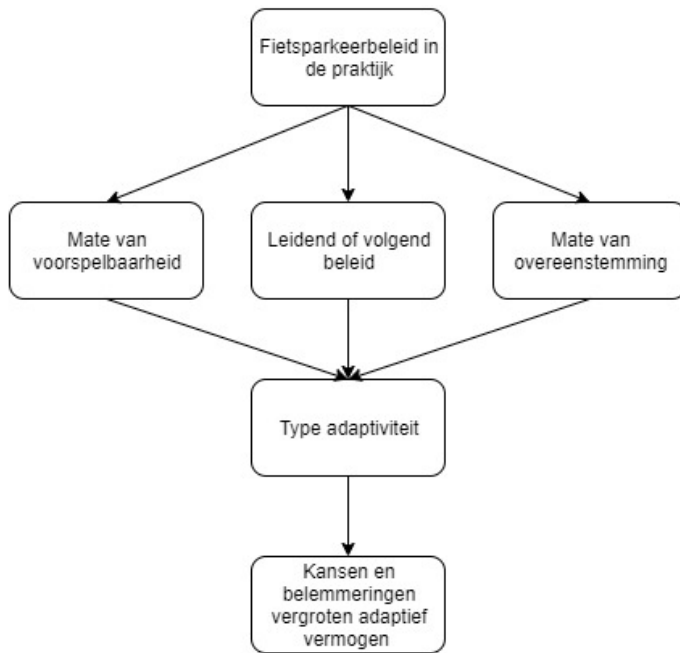
Figuur 3: Spectrum B (De Roo et al., 2020, p24)

Spectrum C valt tevens onder adaptieve planning. De precieze aard van de verandering wordt bekend geacht, maar de omvang en gevolgen van de verandering zijn minder bekend. In tegenstelling tot de vorige spectra is bij spectrum C het beleid volgend. De verandering is complex en moeilijk te voorspellen. Controle hebben over de verandering wordt niet meer reëel geacht. Om die reden wordt er in spectrum C meebewogen met de verandering (De Roo et al., 2020). Er staan twee rationaliteiten tegenover elkaar: de anticiperende rationaliteit en de rationaliteit van adaptief leren (zie figuur 4). Aan de linker kant van het spectrum, de anticiperende rationaliteit, wordt er geprobeerd de effecten van de verandering te beïnvloeden (De Roo et al., 2020). Positieve effecten worden waar mogelijk geaccommodeerd en negatieve effecten gemitigeerd. Er is enige overeenstemming tussen actoren. Aan de rechterkant van het spectrum, de rationaliteit van adaptief leren, is er minder overeenstemming over de effecten van de verandering (De Roo et al., 2020). Het doel is dan gezamenlijk een beter beeld te krijgen van de verandering, door adaptief te leren. Adaptief leren houdt in dat er aan de hand van experimenten in de leefomgeving en monitoring van die experimenten, een beter beeld van de verandering kan worden verkregen (Kato & Ahern, 2008). Op deze manier kan er makkelijker worden meebewogen met de ontwikkeling.



Figuur 4: Spectrum C (De Roo et al., 2020, p26)

2.2 Conceptueel model



Figuur 5: Conceptueel model (bron: auteur)

Bij het bepalen van het type adaptiviteit dat bij het fietsparkeerbeleid past, zijn drie relaties van belang: de mate van voorspelbaarheid van de ontwikkeling, de mate waarin het beleid leidend of volgend is en de mate van overeenstemming tussen actoren (Rauws et al., 2019). Binnen dit onderzoek wordt gefocust op de positionering van de ontwikkelingen rondom het fietsparkeren met behulp van het schema van De Roo et al. (2020). Aan de hand van de positionering van het vraagstuk kan worden bepaald welke belemmeringen en kansen er in de praktijk zijn voor het vergroten van het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid.

3. Methodologie

3.1 Case studie methode

De methode die in dit onderzoek wordt toegepast is de case studie methode. Hierbij wordt diepgaande en integrale informatie verkregen over een object of processen in de praktijk (Doorewaard & Verschuren, 2015). Voor deze studie zijn de steden Amsterdam, Groningen en Utrecht geselecteerd. De keuze voor deze steden wordt hieronder nader toegelicht. In deze steden is data verzameld en vervolgens met elkaar vergeleken. Door deze cases nauwkeurig te bestuderen kan er per stad specifieke informatie worden ingewonnen over het ontstaan van en de gedachtegangen achter het beleid (Clifford, Cope, Gillespie & French, 2016). Een kenmerk van de case studie is dat er meerdere onderzoeksmethoden worden gebruikt. Clifford et al. (2016) stelt dat triangulatie zorgt voor een hogere validiteit van de uitkomsten. Daarom wordt er in het hier beschreven onderzoek datatriangulatie gebruikt, er is gekozen voor literatuuronderzoek, documentanalyse en semigestructureerde interviews. De onderzoeksmethoden en deelvragen zijn schematisch weergegeven in figuur 6.

Introductie van de cases

De onderzoeksvragen worden beantwoord aan de hand van vergelijking van het fietsparkeerbeleid van drie steden: Amsterdam, Groningen en Utrecht. De genoemde steden zijn gekozen op basis van de volgende kenmerken: het inwonersaantal, aanwezigheid van studenten, compactheid van het centrum en het fietsbeleid.

Allereerst hebben de steden een inwonersaantal van boven de 200.000. In steden is de gemiddelde verplaatsing per fiets van 36% tot 60% (Gemeente Groningen, 2015; Gemeente Utrecht, 2015; Gemeente Amsterdam, 2017). Deze fietsen moeten allemaal geparkeerd worden, wat in de binnenstad regelmatig gebeurt op plekken die hier niet geschikt voor zijn. Dit leidt tot overlast. Ten tweede zijn in alle drie de steden universiteiten en hogescholen gevestigd. Studenten gebruiken voornamelijk de fiets als vervoermiddel, aangezien dat de goedkoopste, snelste en makkelijkste manier van reizen is.

Daarnaast hebben alle drie de steden een historische stadskern die gekenmerkt wordt door een compact centrum, ruimte is daardoor beperkt. Er is voldoende ruimte voor de beweging van fietsers. Echter, er is minder ruimte voor faciliteiten zoals fietsparkeerplekken.

Ten slotte beschikken de drie steden over een uitgebreid fietsbeleid (Gemeente Groningen, 2015; Gemeente Utrecht, 2015; Gemeente Amsterdam, 2017).

3.2 Onderzoeksmethoden

Literatuuronderzoek

Allereerst is er literatuuronderzoek gedaan naar de relevante concepten die in deze studie centraal staan. Dit literatuuronderzoek is de basis voor de beantwoording van deelvraag 1 en 2. Met behulp van de verschillende zoekmachines zoals Google Scholar en Smartcat is de benodigde informatie verkregen. Hierbij is zowel naar de Nederlandse als de internationale wetenschappelijke literatuur gekeken om een brede en diverse visie over de concepten adaptiviteit en adaptief vermogen te krijgen.

Documentanalyse

Verder is er gekozen voor het analyseren van beleidsdocumenten van de steden. Op deze manier wordt er een beter beeld gevormd van het fietsparkeerbeleid van de steden en de doelen die daarin gesteld worden. Zo kan er een antwoord gegeven worden op deelvraag 3. De documentanalyse draagt eveneens bij aan de voorbereiding op de interviews. De documenten die in deze

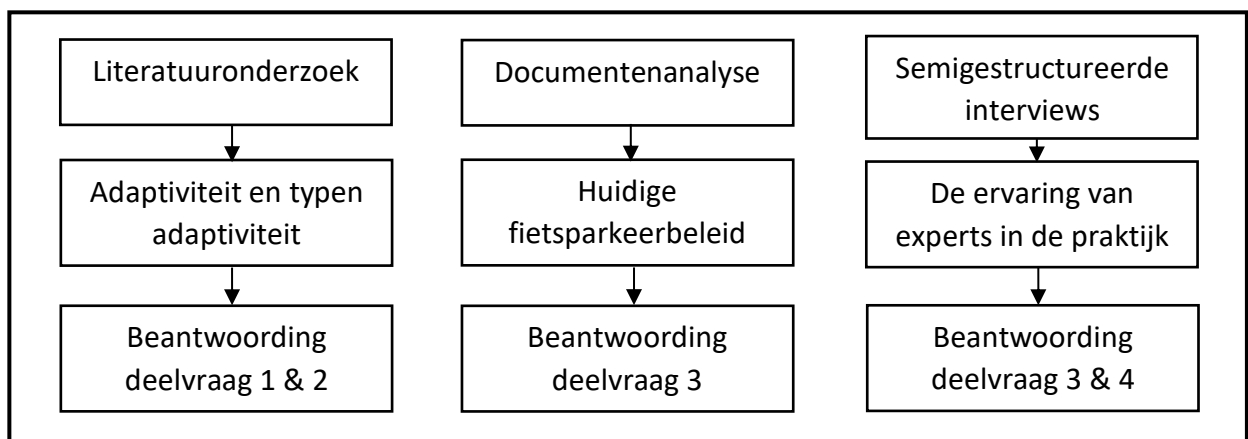
documentanalyse worden meegenomen zijn beschikbaar op de sites van de drie gemeenten. Het gaat om de volgende documenten:

- Amsterdam:
 - o Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (Gemeente Amsterdam, 2017)
 - o Kader Fietsparkeren (Gemeente Amsterdam, 2015)
- Groningen:
 - o Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (Gemeente Groningen, 2015)
 - o Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 (Gemeente Groningen, 2019)
- Utrecht:
 - o Actieplan Wereldfietsstad (Gemeente Utrecht, 2015)
 - o Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht (Gemeente Utrecht, 2006)

Semigestructureerde interviews

Semigestructureerde interviews zijn een van de weinige methoden waarbij uitgebreide informatie van experts kan worden verkregen, naast bestaande literatuur en documenten (Rabionet, 2011). Deze interviews zijn voor een deel statisch, er worden vragen van te voren voorbereid. Echter, er wordt ruimte vrijgelaten voor flexibiliteit, zodat de expert uitgebreid in kan gaan op de vragen en er door de interviewer doorgevraagd kan worden (Clifford et al., 2016). Met de data van de interviews wordt er een antwoord gegeven op de onderzoeksvragen 3 en 4. Voor de verwerking van de data zijn de afgenomen interviews getranscribeerd en gecodeerd in het programma Atlas.ti.

Het is van belang dat de gekozen personen voor het interview expertise hebben op het gebied van het fietsbeleid. Er wordt bij het selecteren van deelnemers gebruik gemaakt van 'snowballing'. Bij deze methode wordt er gebruik gemaakt van een contactpersoon die kan helpen een andere expert te werven, die op zijn beurt weer andere contacten kan helpen te werven (Valentine, 2005). Daarnaast zijn deelnemers rechtstreeks benaderd. De vragen die gesteld zijn tijdens de interviews zijn te vinden in Bijlage 1. Het bijbehorende toestemmingsformulier is te vinden in Bijlage 2. De geïnterviewde experts en hun functies zijn weergegeven in Bijlage 3. Daarnaast zijn de ethische kwesties met betrekking tot het interviewen te vinden in Bijlage 4. Tevens kunnen de transcripten worden opgevraagd bij de onderzoeker.



Figuur 6: Schematisch overzicht gebruikte onderzoeksmethodes (bron: auteur)

4. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het hier beschreven onderzoek uitgewerkt en toegelicht. Op deze manier wordt er een antwoord gegeven op de deelvragen 3 en 4, gesteld in hoofdstuk 1.

4.1 Het type adaptiviteit en het adaptief proces

In deze paragraaf worden de verschillen en overeenkomsten tussen de steden Amsterdam, Groningen en Utrecht besproken. Er wordt gekeken naar de mate van adaptiviteit in het beleid. Hiermee wordt deelvraag 3 beantwoord.

4.1.1 Fietsparkeerproblematiek in de verschillende steden

Amsterdam, Groningen en Utrecht kampen alle drie met het fietsparkeerprobleem. Het inwonersaantal van de steden blijft doorgroeien, daarmee groeit ook het aantal fietsers en de vraag naar parkeerplekken (Gemeente Amsterdam, 2017; Gemeente Groningen, 2015; Gemeente Utrecht 2015). Op drukke locaties in de binnensteden is er een tekort aan parkeervoorzieningen. De experts bevestigen dit. Tiemens, beleidsmedewerker bij de gemeente Utrecht, vertelt hierover: 'het stallen van fietsen is een soort waterbed. We zijn heel erg blij dat er héél veel mensen met de fiets naar de binnenstad komen en naar het station komen. Maar het is ook wel een uitdaging om dat een beetje georganiseerd te houden'. De gemeentes van de steden stellen als doel om fietsparkeren te verbeteren (Gemeente Amsterdam, 2017; Gemeente Groningen, 2015; Gemeente Utrecht 2015).

4.1.2 Traditioneel beleid

Het traditionele beleid voor fietsparkeren gaat om het vergroten van de capaciteit door het bijbouwen of optimaliseren van parkeervoorzieningen en de handhaving van parkeerverboden. De gemeente Utrecht focust in het beleid grotendeels op traditionele maatregelen. Sinds kort is daar de grootste fietsenstalling ter wereld geopend. Tevens heeft de gemeente Utrecht P-routes aangelegd, fietsers worden daarbij via digitale borden op vrije plekken in fietsenstallingen gewezen (Gemeente Utrecht, 2015). Groningen en Amsterdam zijn eveneens parkeerplekken aan het bijbouwen. Groningen heeft zijn capaciteit vergroot door een fietsenstalling bij het Forum en onder het oude pand van de V&D te realiseren (Gemeente Groningen, 2019). Ook Amsterdam bouwt meer stallingen. Dit is onvermijdelijk vertelt Adema (projectmanager fietsparkeren bij de gemeente Amsterdam): 'op de echt drukke plekken gaan we allemaal de grond in of de gebouwen in. Links of rechtsom, het blijft natuurlijk gewoon parkeerplekken bijbouwen.'

Ook richten de steden zich op parkeerverboden en handhaving daarvan. In Utrecht is het in bepaalde delen van de binnenstad verboden om fietsen te parkeren. Daarnaast zijn ze bezig handhaving in fietsenstallingen te verbeteren door gebruik te maken van nieuwe technologieën. Amsterdam heeft in de algemene plaatselijke verordening (APV) een parkeerdurbeperking van zes weken binnen de ring A10 vastgelegd (Gemeente Amsterdam, 2017). Dit houdt in dat fietsen niet langer dan zes weken zonder onderbreking op dezelfde plek mogen worden geparkeerd. Daarnaast verplicht de APV tot fietsparkeren in de daarvoor bestemde rekken in delen van het centrum. In Groningen wordt er minder gefocust op parkeerverboden en de daarbij behorende handhaving. Wel worden er fietsstewards in de stad ingezet op drukke plekken om het fietsparkeren in goede banen te leiden.

Het is essentieel om voldoende fietsvoorzieningen op de juiste plekken te hebben. Toch lost alleen traditioneel beleid het probleem niet op, dit wordt beaamt door verschillende experts. De Jager (verkeerskundige bij de gemeente Groningen) geeft aan dat het probleem complexer is dan dat, fietsenstallingen op zichzelf werken niet altijd. Een factor die daaraan bijdraagt is dat het gedrag van fietsers onvoorspelbaar is. Tiemens vertelt: 'er zijn nog steeds mensen die niet het gene doen dat wij in 2012 bedacht hebben'. Daarnaast geeft hij aan dat de gemeente Utrecht moeite heeft met het

inspelen op de wisselende vraag en het gedrag van fietsers. Het is van belang deze mate van onvoorspelbaarheid mee te nemen bij het maken van beleid.

4.1.3 Adaptief beleid

De onderzochte steden gebruiken niet alleen traditionele maatregelen. Ze proberen steeds meer in te spelen op de onzekerheid van het probleem en het gedragscomponent. In het onderstaande deel wordt dit per stad toegelicht.

De gemeente Utrecht probeert adaptief beleid te voeren, vooral met betrekking tot kortparkeerders. Een voorbeeld hiervan is pop-up parkeren. Bij pop-up parkeren wordt er flexibel met de ruimte omgegaan. Er worden fietsenparkeerplaatsen in gebieden gerealiseerd wanneer de druk hoog is, bijvoorbeeld tijdens de avond- en nachturen voor het uitgaanspubliek (Gemeente Utrecht, 2015). Dit gebeurt tevens in de vorm van laad en los vakken, die voor een deel van de dag zijn ingericht als fietsparkeervakken (Gemeente Utrecht, 2015). Waar Utrecht verder mee wil experimenteren is nudging, waarbij mensen door psychologische motivatietechnieken worden beïnvloed. Echter, adaptiviteit is niet iets waar de gemeente veel ervaring mee heeft. Tiemens geeft aan dat Utrecht daar tot nu toe weinig traditie in heeft.

Daarnaast laat Groningen eveneens adaptiviteit zien. In het beleid wordt genoemd dat de gemeente gebruik gaat maken van het zelf organiserend en lerend vermogen van fietsers. Op welke manier dat gaat gebeuren wordt echter niet genoemd. Daarnaast wordt er gesteld dat experimenteren een onderdeel wordt van de fietsstrategie. 'Zo leren we wat werkt en wat niet werkt. Belangrijk is dat we hierbij niets afdwingen.' Dit komt overeen met de literatuur, waarin gesteld wordt dat er gebruik kan worden gemaakt van het zelf organiserend proces van een ontwikkeling. Dit kan beïnvloed worden, positieve effecten kunnen waar mogelijk worden geaccommodeerd en negatieve effecten gemitigeerd (De Roo et al., 2020; Rauws et al., 2019). Daarnaast kan de openbare ruimte flexibel worden ingezet. De Jager stelt: 'de openbare ruimte zeker in oude steden is gewoon beperkt. Maar elke dag, elk uur van de dag, is die openbare ruimte anders in te delen. Als je zo denkt kom je best wel aan nieuwe oplossingen.' Groningen heeft in zijn beleid geëxperimenteerd met pop-up parkeerplekken en vormen van nudging, zoals rode lopers. Daarnaast gaat Groningen experimenteren met maatregelen in de Astraat en Brugstraat, met als doel de succesvolle maatregelen breder toe te passen in het beleid (Gemeente Groningen, 2019).

In het beleid van de gemeente Amsterdam wordt er ingegaan op een ruime verscheidenheid aan pilots en experimenten omtrent fietsparkeren. In totaal staan er negen pilots voor fietsparkeren in het beleid (Gemeente Amsterdam, 2017). Amsterdam heeft, uitgebreider dan Groningen en Utrecht, in het beleid toegelicht op welke punten er geëxperimenteerd gaat worden. Zowel Adema als Hilhorst (beleidsmaker bij de gemeente Amsterdam) geven aan dat er ruimte binnen de gemeente is om innovatieve maatregelen te testen. 'Als er draagvlak voor is om een proef te organiseren dan is die ruimte er zeker wel. Zo ervaar ik het wel ... Als er aanleiding is om te veranderen en er ligt een goed verhaal of argumenten dan zien wij onszelf wel als aanjager daarvoor om dat te bewerkstelligen.' Het doel daarbij is volgens Adema en Hilhorst om geslaagde proeven breder en structureler op te nemen in het beleid. Voorbeelden van pilots zijn Bike+Walk, Pop-up parkeren en flexparkeren. Een andere interessante pilot is het experimenteren met deelfietsen. Hierin krijgen twee marktpartijen de ruimte om een meerjarige proef te doen. Een van de doelen hiervan is meerdere mensen gebruik te laten maken van één fiets, waardoor er minder parkeerplekken nodig zijn.

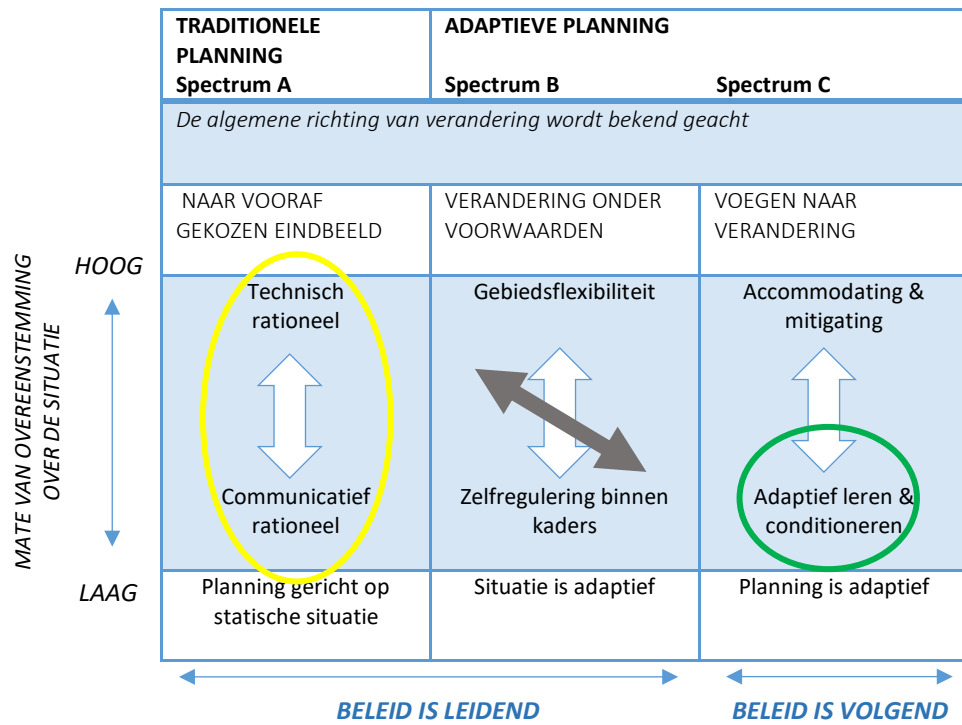
4.1.4 Analyse van het beleidsproces

Het is opvallend dat alle drie de steden bezig zijn met innoveren door experimenten op te zetten en uit te voeren, dit kan worden gezien als 'learn-by-doing' (Ahern, 2011). Amsterdam loopt hierin voorop, zij laten in hun beleid ruimte en geld vrij voor experimenten.

Het proces dat de gemeentes ondergaan met experimenten in het beleid, is niet vast te pinnen op één plek op een van de spectra genoemd in hoofdstuk 2.1.2. Het proces beweegt door het schema van de Roo et al. (2020). De manier waarop het fietsparkeerbeleid is opgesteld heeft veel weg van traditionele planning. Het beleid is leidend en er wordt tot op zeker hoogte uitgegaan van een hoge mate van voorspelbaarheid. Hierbij wordt informatie ingewonnen door bijvoorbeeld de fietstelweek, fietsparkeer tellingen en informatie van externe partijen, zoals het CROW en de fietsersbond. Deze informatie wordt meegenomen in de beleidsvorming. Hierbij kan het beleid aan de kant van technische rationaliteit worden geplaatst in het spectrum. Echter, er wordt op drukke gebieden in de binnensteden anders omgegaan met de problematiek. De mate van onenigheid is in deze gebieden groter. Daar wordt het probleem holistisch bekeken, worden belangen van de verschillende partijen overwogen en wordt er gezamenlijk naar een oplossing gezocht. Een voorbeeld hiervan is de Hotspotbenadering van Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2017). Ook Groningen past een soortgelijke methode toe. Esselink geeft aan dat de gemeente Groningen aan problematische straten een casemanager heeft toegewezen, die met winkeliers en betrokkenen in gesprek gaat. Daarbij functioneert de casemanager als een soort procesleider. Deze aanpak neigt meer richting de communicatieve rationaliteit. Al met al is het bovenstaande in spectrum A van het schema van de Roo et al. (2020) in te delen.

Het gedrag van mensen en de ontwikkelingen op de fietsmarkt zijn op sommige punten te onzeker om hier met traditioneel beleid op te reageren. De mate van voorspelbaarheid is dan beperkt. In deze gevallen experimenteren gemeentes met verscheidene maatregelen die mogelijk bijdragen aan het verminderen van het fietsparkeerprobleem. Op kleine schaal wordt er een experiment gedaan, vervolgens wordt deze geëvalueerd. Op die manier weet de gemeente wat er wel en niet werkt. Kijkend naar het schema van De Roo et al. (2020) is dit in te delen bij de rationaliteit van adaptief leren. Er wordt aan de hand van experimenten in de leefomgeving, en de monitoring daarvan, een beter beeld gevormd van de verandering (Kato & Ahern, 2008).

Indien een experiment succesvol is geweest is het doel dit breder en structureler toe te passen in het beleid. Hierdoor vindt er een verschuiving plaats. Vanuit het adaptief leren in spectrum C, verschuift het proces weer naar de technisch rationele kant in spectrum A. De gemeente heeft meer kennis vergaard over het probleem en mogelijke maatregelen. Deze kennis wordt weer verwerkt in het beleid, dat dan weer leidend is. Dit is weergegeven in figuur 7, het proces fluctueert dan tussen spectrum A (gele cirkel) en spectrum C (groene cirkel). Het beleid is hier niet statisch, het maakt een ontwikkeling door naar mate de kennis, ervaring en onzekerheid toe of afneemt.



Figuur 7: Het proces van beleid maken in het fietsparkeerproblematiek. Aangepast overgenomen van De Roo et al. (2020: 31).

4.2 Vergroten van het adaptief vermogen

In deze paragraaf wordt ingegaan op welke manier het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid vergroot kan worden. Eerst zullen de belemmeringen en de kansen worden besproken. Vervolgens worden er aanbevelingen opgesteld, om zo de vierde deelvraag te kunnen beantwoorden.

4.2.1 Belemmeringen

Allereerst is het concept adaptiviteit en de kenmerken daarvan grotendeels onbekend bij de experts. Zelfs na toelichting over wat het concept inhoudt werd het nog niet volledig begrepen. Ondanks dat de steden deels al adaptieve kenmerken vertonen in hun beleid, zijn de beleidsmakers zich hier niet van bewust. Het beperkte inzicht in het concept en de kenmerken zou het vergroten van het adaptief vermogen kunnen belemmeren. Weinig kennis over het concept en de kenmerken kan ervoor zorgen dat er beperkt inzicht is in mogelijke ingrepen om het adaptief vermogen van het beleid te vergroten.

Ten tweede is de *mindset* van sommige experts in de praktijk traditioneel. Een paar beleidsmakers denken bij het oplossen van het fietsparkeerprobleem vooral aan het bijbouwen van fietsenstallingen, stellen van parkeerverboden en de handhaving hiervan. Hoewel hier een deel van de oplossing ligt, zou het lastig kunnen worden om alleen met traditionele maatregelen het fietsparkeerprobleem op te lossen. Tiemens sprak veel over fietsenstallingen als het ging over toekomstige maatregelen en ingrepen. Daarnaast stelde Otto van Boggelen (programmamanager bij CROW-Fietsberaad): 'ik proef een beetje in je vraag van kun je creatief zijn om dat probleem op te lossen, maar ja dat kan eigenlijk niet, want je moet hem toch ergens kwijt je fiets'. Zij dachten eerder aan het beheersen van het probleem dan het beïnvloeden van gewenste en ongewenste gevolgen van het probleem.

De politiek is eveneens belemmerend bleek uit de interviews. Het fietsparkeerprobleem is urgent, waardoor er vanuit de politiek druk wordt gelegd op beleidsmakers en uitvoerders. Door politieke druk kan het zijn dat er voor een rechtlijnige oplossing gekozen wordt, verklaart Albers. Het fietsbeleid moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad. Dat betekent dat er zicht moet zijn op een concreet resultaat. Dit wringt met adaptiviteit, waarbij het niet langer gaat om 'zekere' resultaten. Volgens Rauws, universitair docent aan de RUG, moeten er momenteel nog teveel zekerheden worden afgedwongen over het renderen van een investering, 'waardoor we maar gaan doen alsof we realiteit naar onze handen kunnen zetten.'

Een andere belemmerende factor is de inflexibiliteit van de huidige regelgeving. Bij het maken en het uitvoeren van beleid moet er worden gelet op de regels die van kracht zijn in de openbare ruimte. Tiemens geeft aan dat voor de openbare ruimte van binnensteden veel regels gelden. 'Wat je waar kan doen ligt best wel heel erg vast'. Wanneer regels veranderd worden, moeten ze door een 'hele juridische molen' en daarnaast worden goedgekeurd door de gemeenteraad. Het is lastig zo op een flexibele manier om te gaan met de openbare ruimte.

Daarnaast zijn er meerdere partijen betrokken bij de fietsproblematiek. Voor partijen die samenwerken aan fietsvoorzieningen, bijvoorbeeld in stationsgebieden, kan het lastig zijn hun gezamenlijke werkwijze of beleid aan te passen. Adema geeft aan: 'Je houdt elkaars handjes juist vast bij die stations door op een bepaalde manier te werken. Als je daar van af gaat wijken dan moeten die andere twee/drie/vier partijen het daar ook wel weer mee eens zijn.' Wanneer gemeentes adaptief beleid willen gaan voeren zullen andere organisaties daarvoor moeten ontstaan.

4.2.2 Kansen

Steeds meer experts zien de noodzaak van experimenteel beleid. Er is een bewustzijn van de beperkte invloed en kennis over het probleem. Adema geeft aan: 'ik vind het wel fijn als je in je

beleidsstuk de ruimte biedt om adaptief te zijn of experimenten mogelijk te maken. Dan heb je het eigenlijk al in je beleid opgenomen, dan is je beleid niet heel rigide maar flexibel'. Deze vraag naar meer experimenteel beleid kan worden gebruikt om het adaptief vermogen te vergroten. Er kan tevens worden voortgebouwd op de experimenten die nu al worden uitgevoerd, om zo het adaptief vermogen te vergroten.

Daarnaast zijn de instrumenten en rollen die nodig zijn voor een adaptiever fietsparkeerbeleid goeddeels al beschikbaar in de praktijk. Het is niet zo dat het hele beleid of systeem moet worden omgegooid, de basis is al aanwezig. Ook bij adaptief plannen zijn bijvoorbeeld beleidmakers, uitvoerders en beleidsstukken nodig. Volgens Rauws gaat het alleen om een ander perspectief bij het maken van het beleid. Bij de beleidsvorming kan er minder worden gefocust op het beheersen van het probleem. In plaats daarvan kan er worden gefocust op het beïnvloeden van gevolgen van het probleem.

4.2.3 Aanbevelingen

Om het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid van de steden in de toekomst te vergroten zijn er op basis van de verkregen resultaten aanbevelingen opgesteld. Deze aanbevelingen zijn niet alleen gericht op het beleid, maar ook op factoren die daar directe invloed op hebben.

Allereerst is er behoefte aan een heldere definitie van adaptiviteit in de praktijk. Als een organisatie adaptiever wil gaan werken en deze manier van werken breder en systematischer in het beleid wil implementeren, kan een heldere definitie een handvat bieden voor beleidmakers. Rauws stelt dat op die manier gemeentes elkaar beter kunnen begrijpen en zo hun acties beter kunnen onderbouwen. Misvattingen over de betekenis van adaptiviteit in de praktijk kunnen daardoor verminderen.

Een andere aanbeveling is het boeken van kleine successen om op deze manier politiek draagvlak te creëren. Zoals eerder is gesteld, is er ruimte nodig vanuit de politiek voor een adaptieve benadering, waarbij de focus minder wordt gelegd op de uitkomsten van het beleid en het renderen van investeringen. Toegespitst op het fietsparkeren kan dit gaan om ruimte voor pilots of experimenten in het beleid. Volgens Hilhorst is het van belang dat de experimenten kleinschalig en behapbaar zijn, daar gaan wethouders sneller mee akkoord. Als dit vervolgens positieve resultaten oplevert, zal er wellicht meer ruimte en geld worden gegeven aan deze manier van werken.

Verder geeft Rauws aan dat het voor steden belangrijk is om onderscheid te maken tussen de formulering van doelen en visies op strategisch niveau en de concrete uitvoering daarvan. Voor het fietsparkeren kunnen er op strategisch niveau toekomstbeelden en visies worden gesteld in het beleid. Daarbij is het van belang dat de weg ernaar toe, de concrete uitvoering, niet tot in detail wordt vastgelegd in het beleid. Dit om te voorkomen dat er geen ruimte is om flexibel met onzekerheden en onverwachte ontwikkelingen om te gaan.

Daarnaast kan worden geïnvesteerd in monitoring. Volgens Rauws kunnen verschuivingen in patronen op die manier eerder worden waargenomen, waardoor er sneller op gereageerd kan worden. Hierbij kan gebruikt gemaakt worden van zowel harde data als *tacit knowledge* van de uitvoerders, zoals fietsstewards. Tacit knowledge is moeilijk overdraagbare kennis die uitvoerders hebben verkregen door ervaring.

Wanneer de belemmeringen worden beperkt, de kansen worden benut en de opgestelde aanbevelingen praktisch kunnen worden toegepast, zou het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid van steden kunnen worden vergroot.

5. Conclusie en reflectie

5.1 Conclusie

In dit onderzoek is de volgende vraag beantwoord: *‘Wat zijn de kansen en de belemmeringen om het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid van binnensteden te vergroten?’*

Uit de resultaten, verkregen uit semigestructureerde interviews en een documentanalyse, blijkt dat het concept adaptiviteit en de kenmerken niet tot nauwelijks bekend is in de praktijk. Desondanks voeren de steden Groningen, Utrecht en Amsterdam deels al adaptief beleid. Dit wordt vooral gedaan in de vorm van experimenten en pilots. Amsterdam is hierin koploper.

In dit onderzoek is geprobeerd het fietsparkeerbeleid in het schema van de Roo et al. (2020) te plaatsen, om zo kansen en belemmeringen te formuleren. Echter, het proces van beleidsvorming blijkt niet statisch te zijn. Dit proces beweegt tussen traditionele planning en adaptieve planning. Over het algemeen neigt het fietsparkeerbeleid richting traditionele planning. Wanneer er echter onvoldoende bekend is over de uitvoerbaarheid of de gevolgen van voorgestelde fietsparkeermaatregelen, worden er experimenten in de praktijk uitgevoerd. Dit kan worden gezien als adaptief leren. Hierdoor verschuift het beleid richting adaptieve planning. Vervolgens is het doel van de steden de succesvolle experimenten weer breder en structureler in het beleid te verwerken, waardoor het beleid weer verschuift naar traditionele planning. Een mogelijke conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat deze steden de experimenten gebruiken om kennis te vergaren over het probleem en mogelijke oplossingen, om ze vervolgens generalistisch in het beleid vast te leggen. Daarnaast laat dit patroon van verschuivingen zien dat de verschuivingen van het beleid samengaan met een toename of afname van kennis, ervaring en onzekerheid.

Momenteel is er een aantal belemmeringen bij het vergroten van het adaptief vermogen van binnensteden: de onbekendheid van het concept adaptiviteit; de traditionele manier van denken van een deel van de experts; de politieke focus op resultaat en het renderen van investeringen; regelgeving rondom fietsparkeren en de openbare ruimte en de betrokkenheid van meerdere organisaties bij het probleem. Daarnaast zijn er kansen die kunnen helpen het adaptief vermogen te vergroten. Een deel van de experts staat open voor een flexibeler en meer experimenteel beleid. Daarnaast zijn verschillende instrumenten en rollen, die nodig zijn voor een adaptiever beleid, al in de praktijk aanwezig. Concluderend, er is een aantal duidelijke belemmeringen bij het vergroten van het adaptief vermogen. Daartegenover staat dat er kansen en mogelijkheden zijn om het fietsparkeerbeleid adaptiever te maken.

Om het adaptief vermogen van het fietsparkeerbeleid te vergroten kan er een aantal acties ondernomen worden. Allereerst is het van belang dat er een heldere definitie wordt opgesteld, die als handvat kan dienen voor beleidsmakers. Daarnaast kunnen kleine successen bijdragen aan het creëren van politiek draagvlak. Verder is het van belang dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen de doelen en visies op strategisch niveau en de concrete uitvoering daarvan. Tot slot kan er worden geïnvesteerd in monitoring om veranderingen eerder op te merken. Op deze manier zou het fietsparkeerbeleid een stap kunnen zetten richting een groter adaptief vermogen.

5.2 Reflectie

Over het algemeen is het onderzoeksproces goed verlopen. Er zijn een aantal dingen die anders kunnen worden gedaan in een volgend onderzoek. Een voorbeeld daarvan is dat enkele interviewvragen te theoretisch geformuleerd waren, waardoor deze niet altijd begrepen werden door de experts. Om onbegrip en mogelijke beïnvloeding hiervan op de resultaten te voorkomen, zullen de vragen voor een volgend onderzoek eenvoudiger opgesteld moeten worden.

Wat naast het beantwoorden van de onderzoeksvraag is opgevallen, is dat het spectrummodel van De Roo et al. (2020) dynamische kan worden toegepast. In eerste instantie lijkt het schema statisch. Echter, het beleid ontwikkelde zich naarmate de kennis en ervaring over het fietsparkeerprobleem groter of kleiner werd. Dit laat zien dat een dynamische toepassing van het model tevens relevant kan zijn. Hier zou nader onderzoek naar gedaan kunnen worden.

Literatuurlijst

- Ahern, J. (2011). From fail-safe to safe-to-fail: Sustainability and resilience in the new urban world. *Landscape and urban Planning*, 100(4), 341-343.
- Armitage, D. (2005). Adaptive capacity and community-based natural resource management. *Environmental management*, 35(6), 703-715.
- Clifford, N., Cope, M., Gillespie, T., & French, S. (2016). Key methods in geography (Third ed.). London: SAGE.
- De Roo, G., Rauws, W. & Zuidema, C. (2020) The Rationality of Adaptivity – towards a planning framework addressing actions under various degrees of uncertainty. *Handbook on Planning and Complexity*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham (UK): forthcoming
- De Roo, G., & Voogd, J. H. (2004). *Methodologie van planning: over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving*. Coutinho.
- Doorewaard, H. & Verschuren, P. (2015) *Het ontwerpen van een onderzoek*. 5e editie. Boom Lemma Uitgevers.
- Gemeente Amsterdam (2015). *Kader Fietsparkeren*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via file:///C:/Users/Els/Downloads/kader_fietsparkeren.pdf
- Gemeente Amsterdam (2017). *Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via [file:///C:/Users/Els/Downloads/meerjarenplan_fiets_2017-2022%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Els/Downloads/meerjarenplan_fiets_2017-2022%20(2).pdf)
- Gemeente Groningen (2015). *Fietsstrategie Groningen 2015-2025*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via https://groningenfietsstad.nl/friksbeheer/wp-content/uploads/2016/03/Groningen_Fietsstad_Strategie_2015-2025.pdf
- Gemeente Groningen (2019). *Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/5a.-Uitvoeringsprogramma-Fiets-19-22-bijlage.pdf>
- Gemeente Utrecht (2006). *Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via [https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Utrecht%20\(Utr\)/51791/51791_1_3.html](https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Utrecht%20(Utr)/51791/51791_1_3.html)
- Gemeente Utrecht (2015). *Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/fiets/actieplan-utrecht-fietst-interactief.pdf>
- Gülersoy, N. Z., & Gürler, E. (2011). Conceptual challenges on urban transformation. *ITU A / Z*, 8(1), 10-24.
- Heinen, E., & Buehler, R. (2019). Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. *Transport Reviews*, 1-27.
- Kato, S., & Ahern, J. (2008). 'Learning by doing': adaptive planning as a strategy to address uncertainty in planning. *Journal of Environmental Planning and Management*, 51(4), 543-559.

Larsen, J. (2017). Bicycle parking and locking: Ethnography of designs and practices. *Mobilities*, 12(1), 53-75.

Loorbach, D.A. (2018) Adaptief sturen in transitie, In: E.J.A. van Doorne en T. Cordeweners (red) Adaptief Bestuur, Essays of Adaptiviteit en Openbaar Bestuur, Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016). Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Geraadpleegd van <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2016/01/28/toekomstbeelden-van-het-fietsgebruik-in-vijf-essays>

Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport reviews*, 28(4), 495-528.

Rabionet, S. E. (2011). How I Learned to Design and Conduct Semi-Structured Interviews: An Ongoing and Continuous Journey. *Qualitative Report*, 16(2), 563-566.

Rauws, W., & De Roo, G. (2016). Adaptive planning: Generating conditions for urban adaptability. Lessons from Dutch organic development strategies. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 43(6), 1052-1074.

Rauws, W., Zuidema, C., & de Roo, G. (2019). Adaptieve Planning in Perspectief: Over adaptieve sturingsbenaderingen voor het borgen en versterken van de kwaliteit van de leefomgeving in een veranderlijke wereld.

Stichting BOVAG-RAI mobiliteit (2018). *Mobiliteit in Cijfers Tweewielers*. Geraadpleegd op 20-10-2019 via <https://bovagrai.info/tweewieler/2018/media/Mobiliteit-in-Cijfers-Tweewielers-2018-voor-download.pdf>

Susskind, L. E., McKearnen, S., & Thomas-Lamar, J. (1999). *The consensus building handbook: A comprehensive guide to reaching agreement*. Sage Publications.

Valentine, G. (2005). Tell me about...: using interviews as a research methodology. *Methods in human geography: A guide for students doing a research project*. Edingburg Gate: Addison Wesley Lonman. Pp. 110-27.

Van der Spek, S. C., & Scheltema, N. (2015). The importance of bicycle parking management. *Research in Transportation Business & Management*, 15, 39-49.

Wildschut, M.G. (2018). Adaptief Bestuur - De evolutie van adaptief bestuur, No. 110379, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Den Haag

Bijlage

Bijlage 1: Interview vragen

- Adaptiviteit is een populair begrip aan het worden in beleid en planning om flexibel en responsief met verandering om te gaan. Is dit begrip en waar het voor staat ook van belang in uw praktijk?
- Wat doet uw stad naast traditionele maatregelen en gangbare, generieke maatregelen, om op een flexibele manier fiets parkeren zo goed mogelijk te begeleiden?
 - o *Doorvragen naar maatregelen die in huidig het beleid staan*
- Bent u voor meer adaptief (experimenteel/innovatief) beleid?
 - o Wanneer het antwoord ja is doorvragen: hoe zou dat meer kunnen worden toegepast in het huidig beleid?
- Voor welk deel van het beleid in het bijzonder denkt u dat adaptiviteit een bijdrage kan leveren aan het fietsparkeerprobleem?
- Sluit het gangbare generieke beleid en het flexibele specifieke beleid goed op elkaar aan? Waar versterken ze elkaar en waar zijn eventueel spanningen zichtbaar?
 - o Welke ideeën leven er om hiermee om te gaan?
- Wat zijn momenteel knelpunten in het beleid die adaptiviteit in de weg staan?
 - o Bijvoorbeeld fysieke knelpunten, organisatorisch of institutioneel
 - o Hoe zou dit kunnen worden opgelost zodat het beleid toch adaptiever kan worden?

Bijlage 2: Informatie interview en toestemming

Scriptieonderzoek: 'Adaptiviteit in het fietsparkeerbeleid'

Een onderzoek naar de belemmeringen en de kansen van de toepassing van adaptiviteit in het fietsparkeerbeleid van steden

Geachte meneer/mevrouw,

Bedankt dat u mij wilt helpen met mijn onderzoek naar adaptiviteit van het fietsparkeerbeleid van de steden Groningen, Utrecht en Amsterdam. Hierbij informeer ik u over het verloop van het interview.

De inhoud van het interview zal vooral gaan over het fietsbeleid van de desbetreffende stad, de flexibiliteit daarvan en het gebruik van flexibele, specifieke maatregelen naast traditionele, generieke maatregelen. Het interview zal ongeveer 30-45 minuten duren. U kunt op ieder moment tijdens het interview aangeven te willen stoppen of een vraag niet te willen beantwoorden. Daarnaast heeft u ook de mogelijkheid anoniem te blijven wanneer u dit wenst.

Verder zal het interview worden opgenomen. Het audiobestand zal verwijderd worden wanneer het onderzoek is afgerond. De gegevens die tijdens het interview worden verzameld zullen vertrouwelijk worden behandeld. De gegevens zullen, naast mij, worden gedeeld met mijn begeleider prof. dr. Gert de Roo. Daarnaast komt dit onderzoek in het archief van de Rijksuniversiteit Groningen terecht.

Voor verdere vragen of opmerkingen kunt u contact opnemen met:

Els Dijkstra (student)

of

Gert de Roo (begeleider)

e.t.a.dijkstra@student.rug.nl

g.de.roo@rug.nl

Wanneer u akkoord gaat met het de bovenstaande, graag invullen:

Ik geef toestemming tot het opnemen van het interview JA / NEE

Ik wens anoniem te blijven binnen dit onderzoek JA / NEE

Naam deelnemer interview: _____

Datum: _____

Handtekening: _____

Naam onderzoeker: _____

Datum: _____

Handtekening: _____

Bijlage 3: Geïnterviewde experts

| Experts | Functie | Organisatie | Datum |
|--------------------------------|--|--------------------------------|--------------|
| Herbert Tiemens | Senior Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer | Gemeente Utrecht | 01-11-2019 |
| Erwin de Jager | Verkeerkundig ontwerper | Gemeente Groningen | 06-11-2019 |
| Auke Adema | Projectmanager Fietsparkeren | Gemeente Amsterdam | |
| Jorrit Albers Koen Esselink | Projectleider Projectleider | Bureau Buitendienst | 13-11-2019 |
| Otto van Boggelen | Programmamanager CROW-Fietsberaad | CROW | 26-11-2019 |
| Ria Hilhorst | Beleidsadviseur Fiets | Gemeente Amsterdam | 27-11-2019 |
| Ward Rauws | Assistant Professor Spatial Planning | Rijksuniversiteit Groningen | 13-12-2019 |

Tabel 1: overzicht geïnterviewde experts (bron: auteur)

Bijlage 4: Ethische kwesties

Een belangrijke ethisch begrip is 'confidentiality', ook wel vertrouwen of geheimhouding. Het is essentieel bij semigestructureerde interviews dat deelnemers geheel vrijwillig aan het interview meedoen. Daarnaast moeten deelnemers verzekerd zijn dat de verzamelde data alleen voor onderzoeksdoelen gebruikt worden. Verder mag de verzamelde data niet met derde partijen worden gedeeld (Clifford et al., 2016). Dit wordt verzekerd door middel van een toestemmingsformulier (zie Bijlage 2). Eveneens hebben de deelnemers het recht zich op elk moment terug te trekken van het onderzoek (Clifford et al., 2016). Het is van belang dat deelnemers, wanneer gewenst, de mogelijkheid geboden wordt om anoniem te blijven.