

FIETSCOMMUNITY 3.0

AGENDA

CONTACT

CYCLING COMMUNITY

FIETSCOMMUNITY

Het kennisdomein van actieve mobiliteit verder uitdiepen
Cycling Community



HOME

BIJDRAGEN

BLOGS

NIEUWS

ARCHIEF

COMMUNITY

KENNISBANKEN

KENNISPLATTEGROND

NIEUWS TICKER >

[2024-08-20] Geen fiets, geen werk:

SEARCH ...

HOME > ARCHIEF > Zo gaan we het doen!

Zo gaan we het doen!

MEREL ROZIER

© 2019-04-26  Arjen Klinkenberg  Archief

Domeinen: **(E1) Effectieve mobiliteit**, **(E2) Efficiënte stad** Kringen:
(C1) Bovenbouw Onderzoekstypen: **(R1) Wetenschappelijk**
Projectnaam

UITGELICHT



**Verhuizen /
Moving**

© 2024-12-19



**Cycling
professor
appointed at
Ghent
University**

© 2024-01-30



**8th Annual
Meeting of the
Cycling research
board**

© 2023-12-21



**7th Annual
Meeting of the
Cycling research
board**

© 2023-10-30

Zo gaan we het doen! – Publieksparticipatie & gedragsbeïnvloeding binnen de provinciale trajectaanpak fiets

Projecteigenaar, of -opdrachtgever

Hogeschool Utrecht

Projectomgeving

Provincie Utrecht

Projectonderzoeker of -uitvoerder

Merel Rozier

Trekker Fietscommunity

Merel Rozier

Tweede contact

Hans Kraaij, Provincie Utrecht

Trigger

Door de infrastructuur zo optimaal mogelijk in te richten wordt getracht de fietswegen zo vlot, veilig en comfortabel mogelijk in te richten. Daarnaast wordt gekeken naar het gedrag van de gebruikers op het traject. Door te sturen op 'goed' gedrag wordt ook getracht het gebruik van het traject zo veilig mogelijk te laten verlopen.
gekomen.

Domeinen

(E1) Effectieve mobiliteit

(E2) Efficiënte stad

Kringen

(C1) Bovenbouw

Onderzoekstypen

(R1) Wetenschappelijk



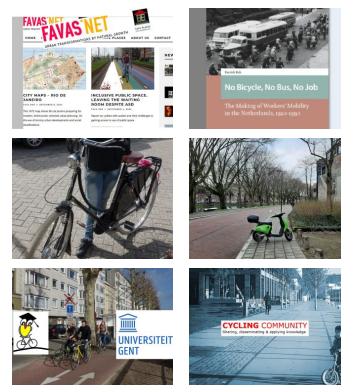
Summer Update Cycling Community

🕒 2023-07-26



10 jaar Fietscommunity

🕒 2023-06-12



REDACTEUREN



FC RED.

published 68 articles



BELLA BLUEMINK

published 65 articles



ARJEN KLINKENBERG

published 46 articles



ROBVDBIJL

published 6 articles

Zo gaan we het doen!

Onderzoekstypen	R	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Domeinen	E	1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kringen		C 1	Bovenbouw				C 2	Middenveld				C 3	Basis			

Samenvatting

De Provincie Utrecht pakt mobiliteitsprojecten integraal op in de zogenoemde trajectaanpak. De ambitie om ook participatie en gedragsbeïnvloeding deel uit te laten maken van deze manier van projectvorming heeft tot op heden nog geen vorm gekregen en is om die reden onderwerp van dit onderzoek. Participeren kan leiden tot acceptatie, acceptatie kan leiden tot draagvlak. Wanneer gebruikers op een goede manier worden betrokken bij mobiliteitsprojecten zal dit eerder leiden tot acceptatie van het eindresultaat dan wanneer gebruikers niet worden betrokken in het proces. Participatie kan de mogelijkheid bieden aan gebruikers om in dialoog te gaan met de initiator, in dit onderzoek de Provincie Utrecht. Op deze manier is er de mogelijkheid om klachten en/of ideeën te delen en kan gezamenlijk naar oplossingen gezocht worden. Door als regisseur van het project beslissingen te motiveren bestaat tevens de kans dat er vanuit gebruikers meer begrip is voor deze keuzes. Al met al leidt dit tot meer draagvlak voor het project en uiteindelijk minder weerstand tegen de plannen.

Hogere mate van participatie zoals co-creatie of meebeslissen zijn niet per definitie beter dan lagere vormen van participatie zoals informeren of raadplegen (deze staan in zogenoemde participatieladders). Het inrichten van een goed participatieproces kost in eerste instantie veel tijd en daar komen uiteraard ook kosten bij kijken. Financiële ruimte, tijd en spelingsruimte m.b.t. tot politieke en wettelijke kaders zijn leidend in welke mate van participatie het meest bijdraagt aan het eindresultaat.

Om participatie succesvol toe te passen dient voorafgaand aan de samenwerking gecommuniceerd te worden wat de verwachtingen zijn van elkaar (verwachtingsmanagement). Hieronder wordt ook verstaan te weten waar de verantwoordelijkheden en vrijheden liggen binnen de samenwerking en dit naleven. De gesprekpartners een trede terug te zetten op de participatieladder zal resulteren in

meer weerstand en minder draagvlak en is dus in feite funest voor het project.

Net als participatie vormt gedragsbeïnvloeding een belangrijk onderdeel van de trajectaanpak. Gedragsbeïnvloeding kan nog zijn ten behoeve van veilig verkeersgedrag. Een voorbeeld van gedrag dat invloed heeft op de verkeersveiligheid is het gebruik van draagbare media-apparatuur. Zo zijn omgevingsgeluiden minder goed waar te nemen als fietsers luisteren naar muziek tijdens het fietsen. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) stelt dat fietsers die zeggen elke rit gebruik te maken van draagbare media-apparatuur 1,4 keer meer risico lopen betrokken te raken bij een ongeval.

Ook de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch fietsen hebben invloed op het gedrag van fietsers. Ouderen (de grootste groep bezitters van elektrische fietsen) rijden op de elektrische fiets even hard als jongeren op een gewone fiets. Verwacht wordt dat de elektrische fiets ook onder jongere fietsers populairder wordt in de toekomst. Doordat met deze verwachting snelheidsverschillen toenemen nemen en dus ook het aantal inhaalbewegingen vergroot dit de kans op een ongeval.

Eén van de mogelijkheden om gedragsverandering te bewerkstelligen is interveniëren. Het opzetten van interventies heeft alleen zin als er sprake is van onveilig verkeersgedrag en een doel wat bewerkstelligd kan worden d.m.v. de interventies.

Weerstand dient vooraf beperkt te worden; de groep waar de interventie van op toepassing is dient bereid te zijn te veranderen en dient bewust te zijn van eigen gedrag.

Tot slot zijn er gesprekken gevoerd met betrokken partijen c.q. gebruikers van de Utrechtseweg (tussen Utrecht en Zeist). Dit traject is recent gereconstrueerd maar blijkt niet geheel aan te sluiten op de wensen/verwachtingen van de gebruikers. Daarnaast zijn ook observaties gedaan en zijn verschillende enquête onderzoeken uitgevoerd.

Het hele onderzoek tezamen heeft geresulteerd in inspiraties en ideeën voor de ambtenaren bij de Provincie Utrecht (en andere belangstellenden) om zelf aan de slag te gaan met participatie en gedragsbeïnvloeding.

Uw tags

Participatie, gedragsbeïnvloeding, Provincie Utrecht, Fietsverkeer, Fietswegen, Elektrische fietsen, Participatie, Enkelvoudige

ongevallen

Beschrijving

Doel en opzet

Het onderzoek heeft als doelstelling projectleiders inspiratie- en ideeën te bieden om publieksparticipatie en gedragsbeïnvloeding een plek te geven binnen de trajectstudies ten behoeve van veiligheid en comfort van fietswegen.

De basis van deze scriptie is gevormd door literatuurstudie naar de onderwerpen (publieks-)participatie en gedragsbeïnvloeding. De literatuurstudie heeft als uitgangspunt gediend voor verder onderzoek, gesprekken met betrokken partijen en veldonderzoek. Dit veldonderzoek heeft plaatsgevonden in de vorm van drie soorten enquêtes en observaties. Twee van deze enquêtes zijn uitgezet onder middelbare scholieren van het Herman Jordan Lyceum te Zeist. Eén van de enquêtes is in digitale vorm afgenomen, de andere enquête is afgenomen als papieren versie. Daarnaast is er op een nieuwe, ludieke manier gebruikersinformatie opgehaald onder fietsers op de Utrechtseweg. Vragen konden bij dit onderzoek beantwoord worden door over de antwoorden heen te rijden.

Organisatie en financiering

Dit onderzoek was een bachelorscriptie aan de Hogeschool Utrecht in combinatie met een opdracht vanuit de Provincie Utrecht.

Periode en beschikbaarstelling

Het onderzoek is afgerond van februari 2015 tot juli 2015, en het rapport gepubliceerd in juni 2015.

Werkpakketten

Er is gebruik gemaakt van een uitgebreide literatuurstudie, gesprekken met betrokken partijen en veldonderzoek door middel van enquêtes en observaties.

Toepassingen

Er is een scriptie geschreven waarin de doelstelling, werkwijze, uitwerkingen van het onderzoek en de uitkomsten zijn

gepubliceerd.

Ook is er een Inspiratie & Ideeënboek geschreven, voor publieksparticipatie en gedragsbeïnvloeding op provinciale fietswegen.

Overige

PM

Achtergronden

Aanvullingen

Het inspiratie en ideeënboek is een bijlage bij de scriptie met handige aanbevelingen voor beleidsmedewerkers en bestuurders. Het moet hen handvatten bieden om het proces van participatie te begrijpen en hun eigen proces in te kunnen richten. Omdat ook de gedragscomponent van grote invloed is op de verkeersveiligheid en dus het comfort van fietswegen, wordt ook beïnvloeding van gedrag in dit boek belicht. De compactheid van dit boek biedt de lezer een goed beeld welke voordelen het integraal oppakken van een project heeft en op welke manier participatie een eenvoudig – maar zeer waardevol – aspect kan zijn binnen uw project.

Publicaties en referenties

Publicatie: "Zo gaan we het doen!"& Ideeën en Inspiratieboek

Betrokken maatschappelijke partijen

Provincie Utrecht

Gerelateerde projecten

PM

Gerelateerde toepassingen

PM

Vervolgonderzoek

Het doel van dit onderzoek is het aanreiken van een inspiratie en ideeën aan ambtenaren binnen de Provincie Utrecht, om hen een

zetje in de goede richting te geven om vervolgens zelf aan de slag te gaan met publieksparticipatie. Een concreet vervolgonderzoek is er dus niet, maar dat wordt geïntegreerd, en de manier van aanzetten tot participatie doorontwikkeld, doordat beleidsmedewerkers met deze manier van werken aan de slag gaan. Hiermee kan op termijn een update worden gegeven aan dit handboek.

Links

https://hbo-kennisbank.nl/details/sharekit_hu:oai:surfsharekit.nl:47d47b2c-e6e0-4917-a65b-2bf4a98c0b89

Andere media

PM

Tekst- en beeldrechten

Hogeschool Utrecht

Contactgegevens

Merel Rozier
merel.rozier@stdent.hu.nl

Hans Kraaij
hans.kraaij@provincie-utrecht.nl



ENKELVOUDIGE ONGEVALLEN

FIETSVRKEER

FIETSWEGEN

GEDRAGSBËINVLOEDING

PARTICIPATIE



« **PREVIOUS**

Strijd over
mobiliteit

NEXT »

DCA – Is there such
a thing as a “fair”
distribution of road
space?



RELATED ARTICLES



**Bicycle Lessons,
Activity
Participation and
Empowerment**



**Breaking out by
bike: Cycling
courses as a
means of
integration and
emancipation**

[FIETSCOMMUNITY 3.0](#)

[AGENDA](#)

[CONTACT](#)

[CYCLING COMMUNITY](#)

© Fietscommunity 2013-2023