



Universiteit Utrecht

BLIJVEN GEMEENTEN HET FIETSWIEL OPNIEUW UITVINDEN?

Een onderzoek naar het bevorderen van horizontale kennisoverdracht
over het gemeentelijk fietsbeleid



Masterscriptie

Daphne Bouman
4019636

Master Spatial Planning
Universiteit Utrecht
Augustus 2018

“Een verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen en we kunnen die voordelen nog veel meer uitbuiten. [...] Het is nu tijd voor een volgende stap: het bundelen en samen richting geven aan lopende en nieuw op te starten acties van alle organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij fietsbeleid in Nederland.”

- Tour de Force, 2017

Afbeelding voorpagina: Eigen tekening ‘het wiel opnieuw uitvinden’

Voorwoord

Beste lezer,

De weg die leidde tot deze master scriptie begon vorig jaar in het voorjaar toen ik een onderzoekstage liep bij de Gemeente Amersfoort. Zij vroegen mij om op zoek te gaan naar ideeën om het gebruik van fietsenstallingen in de binnenstad te bevorderen. Voor deze opdracht ben ik op zoek gegaan naar manieren en middelen die ingezet zijn in andere gemeenten. Het viel mij daarbij op dat gemeenten vooral afzonderlijk van elkaar methoden aan het ontwikkelen waren waarop het gebruik kon worden bevorderd; de een probeert zo veel mogelijk voorzieningen aan te bieden in de fietsenstallingen, terwijl de ander zich vooral richtte op publiciteit en bekendheid van de fietsenstallingen. Het integreerde mij om te zien hoe iedere gemeente zo een verschillende aanpak kon hebben. Bovendien vroeg ik mij af of dit het geval was voor alle onderdelen van het fietsbeleid of enkel voor het fietsparkeren. Daarnaast is het natuurlijk interessant om te onderzoeken hoe de situatie verbeterd zou kunnen worden zodat gemeenten niet meer ieder het wiel opnieuw aan het uitvinden zijn.

Tijdens de interviews ging er een wereld voor mij open over hoeveel er komt kijken bij het opstellen van een fietsplan, waarover overigens de visies erg uiteen liepen. Behalve dat de interviews erg informatief en waardevol waren voor het schrijven dit onderzoek, hebben ze mij ook een kijkje gegeven in de wereld van een planoloog of verkeerskundige. Het was erg interessant en leerzaam om te horen hoe gemeenten in de praktijk uitdagingen aanpakken.

Ik zou graag mijn scriptiebegeleider Peter Pelzer willen bedanken voor de support en de begeleiding tijdens het proces. Daarnaast wil ik de Gemeente Amersfoort bedanken voor het onderzoek naar fietsparkeren wat ik mocht doen, en ik wil de respondenten die tijd hebben vrij gemaakt voor een interview bedanken voor hun bijdrage. Ook wil ik mijn vrienden, studiegenootjes, vriend en familie bedanken voor het bijstaan, motiveren en supporten op de momenten dat het nodig was.

Daphne Bouman

Amsterdam, augustus 2018

Samenvatting

Fietsen heeft vele maatschappelijke voordelen; zo zorgt het voor meer fysieke beweging van de bevolking, het is een vervoersmiddel zonder uitstootgassen en het kan als oplossing worden gezien voor het fileprobleem in het land. Er zijn dus genoeg redenen om te blijven inzetten en innoveren op het gebied van het fietsbeleid. In Nederland is het fietsbeleid gedecentraliseerd naar de lokale overheden. Iedere gemeente stelt zijn eigen fietsbeleid op. Naast dat gemeenten hun fietsbeleid opstellen zijn andere actoren zoals het CROW-Fietsberaad, De Fietsersbond en diverse adviesbureaus bezig met het verbeteren van het fietsbeleid door middel van handleidingen, advies en innovaties. Het is echter de vraag of gemeenten nu niet apart van elkaar ieder opnieuw het wiel aan het uitvinden zijn op het gebied van het fietsbeleid omdat ze elk afzonderlijk aan het werk gaan maar met dezelfde of vergelijkbare doelstellingen in het achterhoofd. Kennisoverdracht tussen de diverse actoren is dus van belang om ervoor te zorgen dat er geen dubbelwerk wordt gedaan en om ervoor te zorgen dat Nederland als fietsland blijft innoveren. Het is de vraag hoe dit systeem van horizontale kennisoverdracht bevorderd kan worden.

Om dit te onderzoeken zijn er twaalf interviews gedaan, 9 interviews met fietsambtenaren, een interview met het CROW-Fietsberaad, de Fietsersbond en met adviesbureau Royal Haskoning DHV. Het doel hiervan is om het systeem van horizontale kennisoverdracht over het gemeentelijk fietsbeleid in kaart te brengen en beter te begrijpen. De resultaten van de interviews beschrijven ten eerste hoe het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid in elkaar zit. Vervolgens is er gekeken naar wanneer en waarom gemeenten en stakeholders kennis met elkaar delen. Hiervoor zijn drie belangrijke aanleidingen gevonden: gemeentegrens-overschrijdende projecten, het hebben van overeenkomstige kenmerken en ontwikkelingen van gemeenten en ten derde geografische nabijheid. Aansluitend worden de belangrijkste gebreken in het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid vastgesteld en verklaard; een van de redenen blijkt onwetendheid van fietsambtenaren over wat zich afspeelt in andere fietsprojecten.

Ten slotte worden er twee suggesties gedaan voor het bevorderen van het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid. De eerste suggestie is het opzetten van een Nationale Fiets Eenheid. De NFE zal een platform zijn waarin iedereen die in Nederland iets te maken heeft met het fietsbeleid moet aangesloten zijn zodat er een duidelijk overzicht is van wie in de fietswereld betrokken is en welke kennis er beschikbaar is. Zo komt er een duidelijk overzicht van alle projecten en ontwikkelingen op het gebied van fietsbeleid. Bovendien zal er een financieel potje zijn waardoor de kennisoverdracht via het NFE wordt bevorderd. De tweede suggestie is het instellen van een *regional policy entrepreneur*. Dit is iemand die ervoor zorgt dat gemeenten en andere partijen bijeen worden gebracht wanneer dit nodig lijkt te zijn voor kennisoverdracht bij projecten. Het gaat hierbij voornamelijk om regionale en lokale kennisoverdracht. Ten slotte worden er in de conclusie nog suggesties gegeven voor vervolgonderzoek aansluitend op de bevindingen van deze scriptie.

Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting.....	4
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Probleemstelling.....	8
1.2.1 Doelstelling.....	8
1.2.2 Onderzoeksvraag.....	8
1.3 Relevantie.....	8
1.3.1 Maatschappelijke relevantie	8
1.3.2 Wetenschappelijke relevantie.....	9
1.3.3 Planologische relevantie.....	10
1.4 Leeswijzer	10
2. Theoretisch kader.....	11
2.1 Kennis in de planologie.....	11
2.1.1 Wat is kennis?.....	11
2.2 De overdraagbaarheid van kennis.....	12
2.3 Nabijheid en innovatie	15
2.4 Van een theoretisch kader naar het onderzoek.....	17
3. Context: het fietsbeleid in Nederlandse gemeenten	19
3.1 De geschiedenis van het Nederlandse fietsbeleid	19
3.2 Het fietsgebruik en de gemeenten.....	19
3.3 Kennisinstellingen.....	20
4. Methodologie	23
4.1 Onderzoeksmethoden.....	23
4.1.1 Secundaire data.....	23
4.1.2 Primaire data	23
4.2 Onderzoekseenheden	26
4.2.1. Selectie van gemeenten	26
4.2.2 Onderzoekseenheden	26
4.3 Interview structuur.....	28
5. Resultaten.....	30

5.1 Het systeem van horizontale kennisoverdracht van het gemeentelijk fietsbeleid	30
5.2 In hoeverre wordt er kennis gedeeld tussen gemeenten?	31
5.3 Wanneer wordt er horizontaal kennis overgedragen?	32
5.4 Gebreken in het systeem van horizontale kennisoverdracht	35
5.5 Hypothesen	37
6. Suggesties voor het bevorderen van de horizontale kennisoverdracht	39
7. Conclusie	41
7.1 Aanbevelingen vervolgonderzoek	42
8. Referenties	44
9. Appendix.....	47

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor onderzoek naar de fiets en het fietsbeleid. Overheden worden actiever op het gebied van fietsbeleid en de voordelen van de fiets worden als maar beter in beeld gebracht. Zo draagt fietsen bij aan het vestigingsklimaat van de gemeente, de gezondheid van de gebruikers, het zorgt voor minder geluidsoverlast en uitstootgassen in de gemeente. Daarnaast kan de fiets de oplossing zijn voor het fileprobleem in Nederland (Fietsberaad, 2009; Klunder et. al., 2017).

In de jaren negentig van de vorige eeuw stelde de Nederlandse overheid het Masterplan Fiets op. Tegenwoordig heeft de Rijksoverheid een wat afstandelijkere, faciliterende rol aangenomen. Er is minder sturing vanuit het rijk, maar er wordt nog wel intensief bijgedragen in de vorm van subsidies en budgetten. Er is gekozen voor een decentralisatie van het fietsbeleid vanuit de gedachte dat het fietsbeleid erg afhankelijk is van de lokale context waardoor het beter vanaf een lager overheidsniveau geregeld kan worden. Het Rijk is nog wel verantwoordelijk voor zaken die decentrale overheden niet zelf kunnen voorzien zoals kennisontwikkeling en kennisverspreiding. Hiervoor zijn bijvoorbeeld het CROW-Fietsberaad, Tour de Force en het programma Beter Benutten opgesteld; deze instanties zetten zich in voor het ontwikkelen en verspreiden van kennis over de praktische kant van het fietsbeleid zoals fietsparkeervoorzieningen en zaken zoals hoe breed een fietspad moet zijn. Hierbij gaat het dus vooral over generieke kennis dat op meerdere gemeenten toepasbaar is. Deze kennis valt voornamelijk onder *codified knowledge*; kennis die voor iedereen beschikbaar is ongeacht de plaats (Bathelt e.a., 2004; Fietsberaad, 2017).

Daarnaast hebben gemeenten veel lokale kennis over hun plaatselijke fietsverkeer, dit zijn onderwerpen zoals het fietsgedrag en de soort fietsers in hun gemeente. Deze kennis is voornamelijk overdraagbaar wanneer gemeenten en stakeholders bij een komen en hun ervaringen en kennis met elkaar delen. Door de decentralisatie van het fietsbeleid is iedere gemeente veel zelf bezig om lokale problemen op te lossen. Uit onderzoek van De Fietsersbond over het Fietsklimaat (Borgman e.a., 2010) blijkt dat gemeenten met vergelijkbare uitdagingen en problemen kampen. Maar door decentralisatie van het fietsbeleid bestaat er de kans dat gemeenten afzonderlijk van elkaar onderzoek aan het doen zijn naar dezelfde onderwerpen zonder het van elkaar te weten. Gemeenten en andere stakeholders zouden wellicht hun kennis over fietsbeleid kunnen delen om zo het Nederlands fietsbeleid een stapje verder te kunnen helpen.

Naast de decentralisatie van het fietsbeleid, is er recent een ontwikkeling in de beleidsvoering waarbij er een verschuiving is van *government* naar *governance*. Dit houdt in dat de overheid niet meer zelf alle beslissingen maakt, maar dat tegenwoordig ook andere actoren betrokken worden zoals bedrijven en bewoners. Hierdoor wordt er meer kennis uitgewisseld en staat de overheid dicht bij maatschappelijke ontwikkelingen zodat het beleid goed aansluit bij de wensen van de maatschappij. Governance is relevant voor het Nederlands fietsbeleid sinds het fietsbeleid is gedecentraliseerd; de verantwoordelijkheid ligt bij de gemeenten. Deze horizontale samenwerking zorgt voor andere kennisstromen dan bij de *government*-manier van beleidsvoering. Deze nieuwe kennisstromen blijken echter nog niet altijd even goed benut te worden doordat gemeenten veelal gefocust zijn op wat er binnen hun gemeente gebeurt. Op dit moment ontbreekt het aan een overkoepelend en objectief inzicht van alle fietsstrategieën en fietsmaatregelen. De decentralisatie van het fietsbeleid gecombineerd met de verschuiving van de focus op horizontale kennisoverdracht zal worden onderzocht in deze scriptie.

Deze thesis onderzoekt hoe de kennisstromen lopen tussen de verschillende decentrale overheden en stakeholders. Er wordt gekeken naar wanneer en met welke fietsonderwerpen gemeenten en

stakeholders elkaar wel of niet opzoeken. Bovendien wordt er onderzocht wat de ontbrekende schakels zijn in het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid en wat potentiële oplossingen zouden kunnen zijn voor het verbeteren van de benutting van elkaars kennis.

1.2 Probleemstelling

1.2.1 Doelstelling

Dit onderzoek heeft tot doel de horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid tussen gemeenten en stakeholders in kaart te brengen. Hierbij wordt bestudeerd hoe en wanneer deze kennis onderling aan elkaar wordt overgedragen. Bovendien is het doel om erachter te komen bij welke onderwerpen kennis wordt gedeeld. Er wordt onderzocht welke variabelen van invloed zijn op de kennisoverdracht tussen gemeenten. Bovendien wordt er geanalyseerd waar eventuele ontbrekende schakels liggen in het systeem van kennisoverdracht, en waardoor dit zou kunnen ontstaan zijn. Daarnaast wordt er gekeken naar hoe de horizontale kennisoverdracht kan worden bevorderd. Dit onderzoek biedt daarmee handvatten voor gemeenten die meer horizontaal willen leren van andere gemeenten en organisaties. Uiteindelijk heeft dit onderzoek tot doel op zoek te gaan naar een manier of manieren waarop het systeem van horizontale kennisoverdracht over het gemeentelijk fietsbeleid kan worden bevorderd.

1.2.2 Onderzoeksvraag

Om de doelstelling van het onderzoek te behalen is de volgende centrale vraag opgesteld:

Hoe kan het systeem van horizontale kennisoverdracht over het gemeentelijk fietsbeleid worden bevorderd?

Om de centrale vraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen opgesteld:

- 1 Op welke manieren wordt kennis over het fietsbeleid tussen Nederlandse gemeenten en stakeholders overgedragen?
- 2 Welke kennis over fietsbeleid wordt er overgedragen tussen Nederlandse gemeenten en stakeholders?
- 3 In welke situaties wordt er kennis over het fietsbeleid overgedragen tussen Nederlandse gemeenten en stakeholders?
- 4 Hoe heeft de aard van de kennis invloed op de horizontale kennisoverdracht?
- 5 Welke kennis over fietsbeleid is nuttig om over te dragen tussen Nederlandse gemeenten en stakeholders?
- 6 Wat zijn de gebreken in het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid?
- 7 Hoe kan nuttige kennis over fietsbeleid beter worden overgedragen tussen Nederlandse gemeenten en stakeholders?

1.3 Relevantie

1.3.1 Maatschappelijke relevantie

Dit onderzoek draagt bij aan gemeentelijke efficiëntie en effectiviteit bij het stimuleren van het fietsgebruik. Wanneer gemeenten kennis van elkaar kunnen gebruiken, hoeft niet telkens het wiel opnieuw uitgevonden worden. Gemeenten tonen ambities om op zoek te gaan naar innovatieve manieren om de kwaliteit van hun dienstverlening op peil te kunnen houden of te verbeteren (Korsten e.a., 2006). Aangezien veel van de problemen en uitdagingen volgens Borgman (2010) overeenkomen tussen steden, kunnen de processen en uitwerkingen van de ene stad eventueel bruikbaar zijn voor een andere stad. Het is van maatschappelijk belang dat het fietsbeleid blijft innoveren. Deze innovatie kan bevorderd worden wanneer er kennis gedeeld wordt. Tour de Force

heeft vastgesteld dat de kennis over de fiets niet altijd even goed beschikbaar of vindbaar is voor belanghebbenden (Tour de Force, 2017). Er is daarom vraag naar onderzoek naar het systeem van kennisoverdracht over het fietsbeleid.

Hieronder worden een aantal maatschappelijke voordelen van fietsgebruik in Nederland uiteengezet. De maatschappelijke voordelen van fietsen zijn de achterliggende reden waarom kennisoverdracht over het fietsbeleid van belang is.

In totaal fietsen Nederlanders ongeveer 15 miljard kilometer per jaar (De Fietsersbond, 2017). Per persoon is dat bijna 900 kilometer dat verdeeld wordt over ongeveer 300 fietsritten per jaar. Dit komt neer op dat de gemiddelde Nederlander een kwart van zijn of haar ruimtelijke verplaatsingen per fiets doet (De Fietsersbond, 2017). Voor zoveel fietsverkeer is het belangrijk dat er een goed fietsbeleid is dat zich mee ontwikkelt met de veranderingen in onder andere de technologie. Een belangrijke verandering in het fietsgebruik is bijvoorbeeld de potentie van de elektrische fiets, deze kan voor andere doelgroepen een aanjager van meer fietsgebruik zijn (Klinkenberg & Bertolini, 2014; Borgman, 2007). Daarnaast zorgt fietsgebruik voor fysieke beweging. In het rapport van TNO (2015) wordt benadrukt dat lichamelijke beweging van belang is voor de volksgezondheid. Te weinig beweging veroorzaakt 10 procent van de dodelijke ziektes (TNO, 2015).

Ten tweede is meer fietsgebruik beter voor het milieu omdat meer fietsen een substituut is voor het gebruik van gemotoriseerd verkeer zoals auto's (Klunder e.a., 2017). *“Het toenemende autoverkeer veroorzaakt luchtwegproblemen door uitstoot van fijne stofdeeltjes, de ontwikkeling van kinderen komt in gevaar door gebrek aan uitdagende speelruimte buitenshuis, en geluidhinder en sociale desintegratie veroorzaken stress”* (Klunder e.a., 2017, p.15). Door het autogebruik te vervangen door de fiets zal de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden dus verbeteren. Ook op hoger niveau wordt er gepleit voor het verduurzamen van de samenleving. Zo is op de klimaatconferentie in Parijs in november 2015 besloten dat er op mondiaal niveau inspanning moet komen voor de duurzaamheid van de aarde (PBL, 2016). Daarnaast meldt het PBL (2016) dat de elektrische fiets sterk in opkomst is, met de elektrische fiets worden ook langere afstanden afgelegd dan het gemiddelde van 7.5 kilometer van een 'gewone' fiets. Daarnaast is de ov-fiets ook in opkomst. Het gebruik van de ov-fiets is van 100.000 ritten in 2004 naar 1,9 miljoen ritten in 2015 gestegen. Desalniettemin is dit minder dan één procent van alle transportmiddelen dat na of voor een treinrit wordt gebruikt (PBL, 2016). De fiets zorgt dus voor een schoon stedelijk verkeer, en met de komst van nieuwe ontwikkelingen zoals de elektrische fiets liggen er nog kansen om het fietsgebruik verder te laten groeien (Borgman, 2007).

Ten derde draagt een hoog fietsgebruik bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven in de gemeenten. Het vestigingsklimaat hangt samen met de bereikbaarheid en de manier waarop mensen zich kunnen verplaatsen (Interview 7). Een snelle en gezonde manier van voortbewegen is fietsen. Fietsen draagt bij aan de leefbaarheid en economische ontwikkeling van de stad (Interview 7; Gemeente Rotterdam, 2016).

1.3.2 Wetenschappelijke relevantie

De reeds bestaande wetenschappelijke onderzoeken naar dit onderwerp zijn voornamelijk gefocust op verticale kennisoverdracht tussen de centrale overheid, de provincies of regio's en de gemeenten, zoals in het onderzoek van Campbell (2009), Stone (2005) en McCann (2010). Lange tijd is de coördinatiestructuur van de ruimtelijke ordening in Nederland een verticale coördinatie geweest (Spit & Zoete, 2009). In deze scriptie wordt er echter gekeken naar horizontale coördinatie. Dit houdt in dat gemeenten en stakeholders onderling met elkaar samenwerken en kennis over beleid delen en van elkaar leren.

Governance is een relatief nieuwe stroming in de organisatie van het ontwikkelen van beleid (Jessop, 1998; Rhodes, 2007; Nuijss & Heinrichs, 2011). Governance wordt gezien als een oplossing voor het falen van de markt en de staat (Jessop, 1998). Het voordeel van governance is dat er per specifieke problematiek een interventieniveau kan worden aangewezen, met mogelijke rollen voor verschillen partijen (Hermy e.a., 2014). Deze horizontale samenwerkingen van governance vertalen zich in deze scriptie in de vorm van horizontale kennisoverdracht over het gemeentelijk fietsbeleid.

De huidige literatuur van *policy transfer processes* focust zich vooral op internationale *policy transfer processes* (Benson and Jordan, 2011; Dolowitz and Marsh, 1996; Stone, 2004; Jakola, 2016; Wolman and Page, 2002). Bovendien gaat ook veel academische literatuur over de kennisdracht binnen een stad, dit gaat dan vaak over *organizational learning*, *learning economies* en sociale en geografische netwerken (Campbell, 2009).

1.3.3 Planologische relevantie

De planologische relevantie van deze scriptie is dat dit onderzoek bijdraagt aan de kennis over het beleid in de ruimtelijke ordening. Het draagt bij aan de efficiëntie en effectiviteit van het gemeentelijk fietsbeleid in Nederland. De kennisstromingen binnen de planologie worden met behulp van dit onderzoek in kaart gebracht. Horizontale kennisoverdracht in Nederland is niet scherp geconceptualiseerd in de planologie, vaak lag de focus op verticale kennisoverdracht tussen de verschillende overheidslagen. Deze scriptie draagt bij om meer grip te krijgen op de kennisstromen tussen lokale overheden en stakeholders.

Ten tweede is dit een belangrijk onderwerp voor duurzame planning, aangezien het van belang is dat gemeenten zich inzetten voor duurzaamheid. Het stimuleren van het gebruik van de fiets is hierbij een manier om minder uitstootgassen en geluidsoverlast in de binnenstad te krijgen. Dit onderzoek draagt bij aan 'sustainable cities'.

Ten derde draagt dit onderzoek bij aan de kennis over governance omdat er wordt gekeken naar samenwerkingen tussen gemeenten en andere private organisaties (Jessop, 1998). Deze manier van overheidsbeleid is de laatste jaren erg vernieuwend. Voor een lange tijd, tot in de jaren 90, was het fietsbeleid decentraal geregeld. Sinds de decentralisatie werd er een bottom-up perspectief gehanteerd. Zoals Jessop (1998) beschrijft, zijn er ook nadelen of dilemma's aan deze manier van beleid, dit maakt dit onderzoek relevant voor de huidige situatie in Nederland. Dit onderzoek draagt bij aan de rol van de gemeenten in de horizontale governance processen omdat er wordt gekeken naar de mogelijkheden voor verbetering van de kennisoverdracht.

1.4 Leeswijzer

Deze scriptie is als volgt opgebouwd. In het eerstvolgende hoofdstuk wordt de onderzoeksvraag theoretisch ingekaderd met behulp van literatuur dat betrekking heeft tot kennisoverdracht. Vervolgens is er een contextueel hoofdstuk over de algemene ontwikkeling en regulering van het Nederlands fietsbeleid. Het volgende hoofdstuk is het methodologische hoofdstuk waarin wordt beschreven waarom er is gekozen voor het houden van interviews en hoe deze interviews vervolgens geanalyseerd worden. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de bevindingen van de experts-interviews uiteengezet. Vervolgens is er een hoofdstuk toegewijd aan suggesties voor het bevorderen van de horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid. Met behulp van deze suggesties zal de hoofdvraag compleet beantwoord kunnen worden in de conclusie in hoofdstuk 7. Tevens worden er aanbevelingen gegeven voor vervolgonderzoek.

2. Theoretisch kader

In dit theoretisch kader worden de belangrijke bestaande theorieën en literatuur uiteengezet die van belang bij het onderzoek doen naar kennisoverdracht. Dit hoofdstuk dient ter inkadering van de hoofdvraag. De eerste paragraaf gaat over het begrip 'kennis' in de planologie. Hierin wordt beschreven wat kennis is en wat nuttige kennis is. Vervolgens wordt in de tweede paragraaf de overdraagbaarheid van kennis bestudeerd, hierbij wordt er ingegaan op de verplaatsing van kennis. De begrippen *tacit* en *codified knowledge* zijn hierbij van belang, dit gaat namelijk over de aard van de kennis en hoe de kennis vervolgens gedeeld kan worden. Ten derde wordt het belang van nabijheid voor de overdraagbaarheid van kennis toegelicht, hierbij worden de verschillende vormen van nabijheid bestudeerd. Ten slotte wordt de brug geslagen tussen het theoretisch kader en het vervolg van het onderzoek.

2.1 Kennis in de planologie

2.1.1 Wat is kennis?

Kennis wordt gedefinieerd als 'het geheel van wat iemand weet' (Van Dale, 2018), kennis is dus een breed begrip. Dit onderzoek richt zich op kennis dat betrekking heeft op planning van het fietsbeleid, dit is onderdeel van de planologie. In de studie naar kennis heeft een verschuiving plaatsgevonden van de modernistische benadering naar de hedendaagse postmoderne benadering (Rydin, 2007). Volgens de modernistische benadering werd kennis gezien als iets dat vast stond, kennis werd vergaard door objectieve experts die bij instanties werken. Kennis werd gezien als een spiegel van de natuur en van de samenleving. Vervolgens is er een nieuwe benadering ontstaan, deze houdt in dat kennis zich vormt door sociale processen. Bovendien genereren instituties niet enkel objectieve kennis (Rydin, 2007). Bij de hedendaagse postmoderne benadering wordt kennis niet langer meer als een object gezien maar als een samenstelling van relaties en situaties. Kennis is dus niet langer exclusief voor de expert. Kennis ontstaat uit verschillende bronnen en kan daarom ook verschillende vormen aannemen (Rydin, 2007). Het is steeds meer en meer geaccepteerd om het publiek te betrekken tijdens het proces van het vergaren van kennis. Kennis vormt zich door het doel waarvoor het gebruikt wordt. Dit betekent dat kennis geen reflectie is van de werkelijkheid, maar kennis is de werkelijkheid (Healey, 2008). In dit onderzoek wordt van de postmodernistische benadering uitgegaan omdat hierbij ook stakeholders invloed kunnen uitoefenen op het besluitvormingsproces.

Kennis kan bekritiseerd worden als onbetrouwbaar, kennis wordt getest op basis van kennis claims. (Habermas, 1984). De betrouwbaarheid van een uitspraak wordt bepaald door de betrouwbaarheid van kennis waar de uitspraak op gebaseerd is (Habermas, 1984). Een planner kan als mediator worden gezien tussen de verschillende kennis-perspectieven. Volgens Rydin (2007) is het van belang dat alle stemmen worden gehoord, dit betekent dat kenniswerkers zich moeten openstellen. Maar ook de validiteit van kennis van actoren wordt getest. Dit doet ze door vier types van kennisclaims (*knowledge claims*) te onderscheiden, namelijk; empirische claims, procesgerichte claims, voorspellende claims en normatieve claims. Empirische kennis claims zijn gebaseerd op een specifiek moment in de tijd waar een sociaaleconomische of milieu-specifieke situatie plaats vond. De proces gerichte kennis claims gaat over de interactie tussen planning en sociale gebeurtenissen in de ruimtelijke omgeving. De voorspellende kennis claims geven een verwachting van wat er in de toekomst zal gaan gebeuren, gebaseerd op hedendaagse trends. En ten slotte de normatieve kennis claims, dit gaat over de doelen die worden gebruikt waarvoor de specifieke kennis nodig is. Deze verdeling van kennis claims kunnen overlappend zijn. Bovendien is het ook geen hiërarchische verdeling. Volgens Rydin (2007) is het niet zo dat wetenschappelijke kennis meer waarde heeft dan empirische kennis.

Rydin en Healey zijn het er beide mee eens dat er interactie is tussen de sociale wereld en de academische wereld. Echter heeft Healey (2008) een andere indeling van kennis gemaakt. Healey noemt dit 'knowledge forms'. Ze creëerde een matrix waarin kennis geordend wordt op de mate van gesystematiseerde kennis tot experimentele kennis en van expliciete kennis tot impliciete kennis (Healey, 2008). De systematische kennis bevat de academische kennis. Experimentele kennis is gebaseerd op ervaringen en bevat vaak *tacit knowledge*. Daarnaast is kennis altijd een zekere mate impliciet of expliciet, waarbij er ruimte is voor interpretatie van kennis. Academici kunnen ook verschillende rollen innemen blijkt uit haar case studies (Healey, 2008), zo kunnen zij dienen als een teamleider met intellectuele autoriteit, of als kennisbron tijdens een interactief onderzoeksproces, of als een ontwikkelaar voor een bepaalde instelling. Daarbij stelt Healey (2008) dat kennis vaak 'lokale kennis' is, waarbij de geografie dus ook invloed heeft op de kennis. Tevens hebben actoren verschillende achtergronden die hun kennis beïnvloeden.

2.2 De overdraagbaarheid van kennis

De reeds bestaande wetenschappelijke onderzoeken naar dit onderwerp zijn voornamelijk gefocust op verticale kennisoverdracht tussen de centrale overheid, de provincies of regio's en de gemeenten, zoals in het onderzoek van Campbell (2009), Stone (2005) en McCann (2010). Hierin wordt beschreven hoe kennis wordt gedeeld tussen de verschillende overheidslagen. Er is hierbij minder focus op de samenwerking met stakeholders zoals in horizontale kennisoverdracht. Lange tijd is de coördinatiestructuur van de ruimtelijke ordening in Nederland een verticale coördinatie geweest (Spit & Zoete, 2009).

In dit onderzoek wordt er gekeken naar horizontale coördinatie. Dit houdt in dat gemeenten onderling met elkaar samenwerken en kennis over beleid delen en van elkaar leren. Een methode om onderling op gelijk niveau samen te werken is *governance*. Governance is een relatief nieuwe stroming in de organisatie van het ontwikkelen van beleid (Jessop, 1998; Rhodes, 2007; Nuisl & Heinrichs, 2011). De betrokkenheid van de planoloog met andere actoren heeft te maken met deze verschuiving van government naar governance (Holgensen, 2013; Arts et al., 2011). De verschuiving is veroorzaakt door verschillende processen: de Europeanisering, neoliberalisering, individualisatie en decentralisatie (Arts et al., 2011). Daarnaast is governance ook een antwoord op de complexe problemen waarvoor planners komen te staan.

Governance wordt gezien als een oplossing voor het falen van de markt en de staat (Jessop, 1998). Het voordeel van governance is dat er per specifieke problematiek een interventieniveau kan worden aangewezen, met mogelijke rollen voor verschillen partijen (Hermy e.a., 2014). Er zitten echter ook een aantal dilemma's verbonden aan governance (Jessop, 1998). Ten eerste is er het dilemma 'samenwerken versus concurrentie', aan de ene kant is er vertrouwen nodig om samen te werken om zo gezamenlijk tot nieuwe inzichten te komen, daarentegen kan competitief gedrag leiden tot het stuk lopen van de samenwerking. Tegelijkertijd kan te weinig concurrentie zorgen voor stagnatie van innovatie doordat er dan in die situatie weinig urgentie is om met nieuwe ideeën te komen om de concurrent voor te blijven. Dit staat in verbinding met het tweede dilemma namelijk 'openheid versus geslotenheid'. Aan de ene kant kan geslotenheid leiden tot een *lock-in* van deelnemers die overbodig zijn, en aan de andere kant kan geslotenheid nieuwe interessante bevindingen of werknemers, of partners blokkeren. Bovendien creëert openheid meer complexiteit en minder focus op wat er beschikbaar is binnen de organisatie. Het derde dilemma is 'bestuurbaarheid versus flexibiliteit'. Het dilemma ligt hier in hoeverre iets bepaald moet worden volgens strategische beleidsplannen, tegenover in hoeverre de organisatie flexibel moet zijn en open moet staan voor nieuwe ontwikkelingen. Meer flexibiliteit brengt meer onzekerheid met zich mee. Ten vierde is het dilemma van 'verantwoordelijkheid versus efficiëntie'. Sommige publiek-private samenwerkingen moeten zowel de publieke belangen tegemoet komen als private voordelen opleveren. Deze twee doelen kunnen tegen elkaar werken, maar dit ligt ook in hoeverre de samenwerking commercieel is

en in hoeverre het bijdraagt aan maatschappelijke problemen. Een oplossing die Jessop (1998) hiervoor ziet is *meta-governance*. Meta-governance houdt in dat er een overkoepelend orgaan is dat er voor zorgt dat de governance is goede banen verloopt. De meta-governance “*promotes the development of shared visions which might encourage new institutional arrangements and/or new activities to be pursued to supplement and/or complement existing patterns of governance*” (Jessop, 1998, 42). Hij beargumenteert dat dit zal leiden tot institutionele en innovatie om zo groei en vooruitgang te kunnen bevorderen.

2.2.1 Policy transfer processes

Policy transfer processes is de overdracht van kennis over beleid. *Policy transfer processes* worden al tijden onderzocht, er is een toenemende academische interesse in onderzoek naar hoe gemeenten van elkaars ervaringen kunnen leren (Dolowitz & Marsh, 1996; Wolman & Page, 2002). Zoals Rose (2001, in Dolowitz & Marsh, 1996, p.343) argumenteert: “*Every country has problems, and each thinks that its problems are unique... However, problems that are unique to one country... are abnormal... confronted with a common problem, policy makers in cities, regional governments and nations can learn from how their counterparts elsewhere responded*”. Bovendien zorgde de groeiende technieken in de communicatie ervoor dat de *policy transfer processes* in de lift kwamen (Benson & Jordan, 2011).

De term *policy transfer processes* komt origineel van de term *lesson drawing* (Benson & Jordan, 2011). Met *lesson drawing* wordt bedoeld dat het ene land of beleidsmaker letterlijk het beleid van het andere land overneemt en toepast in de eigen situatie (Dolowitz & Marsh, 1996). *Lesson drawing* is dus vooral gefocust op de vrijwillige overname van beleid van beleidsmakers (Benson & Jordan, 2011). Echter, *lesson drawing* werd bekritiseerd voor impliciete veronderstellingen (Benson & Jordan, 2011). Dit is waarom Dolowitz en Marsh (1996) met de term *policy transfer processes* introduceerde. Het grootste verschil tussen de twee begrippen is dat *policy transfer processes* ook kunnen voorkomen als een instituut gedwongen wordt om een beleid over te nemen (Benson & Jordan, 2011).

Gebaseerd op de uitspraken van Dolowitz en Marsh (1996), formuleert Stone (2004, p.2) de volgende definitie van *policy transfer processes*: “*Policy transfer is understood as a process by which 'knowledge about how policies, administrative arrangements, institutions and ideas in one political setting (past or present) is used in the development of policies, administrative arrangements, institutions and ideas in another setting'*”. Dit betekent dat *policy transfer processes* verwijst naar hoe het beleid wordt opgevangen, hoe het wordt geïmplementeerd en hoe er wordt omgegaan met verschillende contexten van het beleid (Jakola, 2016). De afgelopen jaren verschoof de benadering van *policy transfer processes* van een overheids-gerichte benadering naar een benadering die meer actoren in acht neemt (Benson & Jordan, 2011). De overdrachten kunnen plaats nemen tussen landen, binnen landen en over een bepaalde hoeveelheid tijd (Stone, 2004). Jakola (2016) beargumenteert tevens het belang van transnationale instituten zoals de Europese Unie, die *policy transfer processes* bevorderen. Gurran e.a. (2014) stellen dat *policy transfer processes* het meest waarschijnlijk voorkomen wanneer er een gelijkenis is in cultuur, taal, wetgeving, connecties of gedeelde geschiedenis.

Policy transfer processes kunnen vele vormen innemen, zoals; kennis, instellingen, ideologie, verantwoordingen, ideeën en ook negatieve ervaringen. Er zijn meerdere niveaus van overdracht (Stone, 2004), enkele voorbeelden zijn; het letterlijk kopiëren van beleid, of het kopiëren van wetgeving of technieken. Ook op het niveau van inspiratie en verbindingen leggen zijn *policy transfer processes* bruikbaar.

2.2.2 De context dependency van beleid

Naess en Strand (2015) beargumenteren dat beleidsstukken van de ruimtelijke ordening erg afhankelijk zijn van hun context en locatie; *“Due to the context-dependency of each particular planning situation, it is also hardly possible to make exact, quantitative predictions about the impact of implementing a specific infrastructure project, compared to doing nothing”* (Naess & Strand, 2015, p.41).

Beleid is vaak geïntegreerd in de sociale omstandigheden van de specifieke context. Jakola zegt hier over het volgende; *“Dominant development discourses, which are institutionalized and legitimized in social practices, are often relatively long-lasting, yet always in flux and constantly contested by actual interactions and power relations”* (Jakola, 2016, p.1809). Ook crises zoals een financiële of een politieke crisis hebben invloed op het beleid dat gevoerd wordt in een bepaalde context. Bijvoorbeeld, toen de Europese landen lid werden van de Europese Unie en hun grenzen openden, was er behoefte aan nieuwe vormen van beleid om de huidige ontwikkelingen te kunnen faciliteren (Jakola, 2016). Jakola (2016, p.1807) is van mening dat de *path dependency* van belang is bij het onderzoeken van beleid; *“In order to better understand the development possibilities of border regions, it is important to identify the path-dependent development trajectories”*.

2.2.3 Tacit knowledge en codified knowledge

De aard van kennis kan opgedeeld worden in *codified knowledge* en *tacit knowledge*. *Codified knowledge* is kennis dat is vastgelegd (Bathelt e.a., 2004). Deze kennis is mondiaal bereikbaar onafhankelijk van de locatie van de gebruiker. Daarentegen is er *tacit knowledge*, dit is de kennis dat niet is vastgelegd, deze kennis kan enkel vergaard worden wanneer je op de plek aanwezig is waar die kennis is. *Tacit knowledge* is dus lokale kennis (Bathelt e.a., 2004).

Bathelt e.a. (2004) beschrijven hoe bedrijven aan kennis komen. Zij maken een onderscheid tussen kennis creatie binnen het bedrijf, kenniscreatie tussen departementen binnen een bedrijf en tussen bedrijven. Binnen een bedrijf zijn er verschillende *knowledge pools*, elke werknemer kan wel iets van een andere werknemer leren. Deze kennis uitwisseling kan dus op verschillende niveaus plaatsvinden (Bathelt e.a., 2004).

Ook de locatie van het bedrijf of de organisatie is van belang. Bathelt e.a. (2004, p.37) zeggen hierover het volgende: *“A location within an industrial cluster brings further advantages that are not available to firms situated elsewhere”*. Hiermee wordt bedoeld dat de ‘kennis in de lucht’ hangt op bepaalde locaties. Dit is de *tacit knowledge*, *tacit knowledge* is locatie-gebonden kennis. Wanneer mensen elkaar ontmoeten kan de kennis pas aan elkaar overgedragen worden. De kans is groter dat mensen elkaar ontmoeten wanneer zij bij elkaar in de buurt zitten. De lokale kennis wordt ook wel de *‘local buzz’* genoemd. Om te participeren in de *local buzz* hoeven er geen grote investeringen gedaan te worden, er moet vooral gefocust worden op communicatie met andere partijen in de buurt of andere afdelingen binnen de organisatie (Bathelt e.a., 2004).

2.2.4 Nadelen van het delen van kennis

Het delen van kennis brengt niet alleen maar voordelen met zich mee, er kunnen ook nadelige gevolgen zijn van kennisoverdracht. Ten eerste, in organisaties moet een balans gevonden worden tussen een naar buiten gerichte of naar binnen gerichte organisatie structuur. Organisaties die zich te veel richten op externe kennis kunnen de nieuwe kennis allemaal goed binnen halen en begrijpen, echter falen deze organisaties er dan vaak in om de kennis bij de goede afdeling te krijgen. Daarentegen, organisaties die zich te veel richten op interne kennis, lopen de kans dat er cruciale externe kennis wordt misgelopen (Bathelt e.a., 2004).

Ten tweede kan het delen van kennis nadelig zijn voor de innovativiteit van de gemeenten. Dit heeft te maken met dat beleid soms makkelijk van andere gemeenten kan worden overgenomen, zonder

zelf te hoeven nadenken over oplossingen waaruit innovatieve ideeën zouden kunnen ontstaan (Bathelt e.a, 2004).

2.3 Nabijheid en innovatie

Er zijn verschillende soorten nabijheid die van belang zijn bij interactieve leerprocessen en innovaties. Deze paragraaf bespreekt de volgende vormen van nabijheid. De verschillende vormen van nabijheid vergemakkelijken de coördinatie tussen de actoren en reduceren onzekerheden. De verschillende soorten nabijheid zijn als volgt: geografische nabijheid, cognitieve nabijheid, organisatorische nabijheid, sociale nabijheid en institutionele nabijheid (Boschma, 2010). Nabijheid in verschillende vormen heeft invloed op de *knowledge spillovers*. Dit is een extern effect dat bedrijven of organisaties hebben van elkaars nabijheid.

2.3.1 Geografische nabijheid

Geografische nabijheid draait om de ruimtelijke afstand tussen de actoren, zowel in absolute als relatieve zin. Het voordeel van een korte afstand tussen actoren is dat het mensen bij elkaar brengt, wanneer er geografische nabijheid is, zoeken actoren elkaar eerder op. Geografische nabijheid bevordert daardoor de uitwisseling van *tacit knowledge* (Boschma, 2010). Het is gebleken dat bedrijven die gevestigd zijn nabij kenniscentra, innovatievere prestaties leveren dan bedrijven die dat niet zijn. Echter door nieuwe technologieën hoeft geografische nabijheid niet meer altijd van belang te zijn. Face-to-face contacten die nodig zijn voor het verspreiden van *tacit knowledge* kan door middel van geplande tripjes en bijeenkomsten.

Geografische nabijheid kan leiden tot clusters en agglomeraties. Een cluster is een geografische concentratie van verbonden bedrijven, leveranciers, providers en instituties zoals universiteiten. Er ontstaat dan een lokaal kennisnetwerk. Deze organisaties zitten in dezelfde sector, en zijn zowel elkaars concurrenten als partners (Porter, 2000). Binnen clusters kunnen *knowledge-spillovers* ontstaan in de vorm van technologieën, vaardigheden, informatie, marketing en de vraagzijde. Deze externe effecten van geografische nabijheid creëren een mogelijkheid voor gezamenlijke acties. Voordelen van clusters zijn onder andere dat het kan leiden tot betere producten en processen door de lokale concurrentie en kennisuitwisseling. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van gespecialiseerde leveranciers en arbeiders krachten ervoor dat transactiekosten verlaagd worden waardoor gespecialiseerde kennis makkelijker gedeeld wordt en er innovatieprojecten mogelijk worden. Ook collectieve innovatieprojecten worden hierdoor mogelijk gemaakt (Caniëls & Romijn, 2005).

Daarentegen kan te veel geografische nabijheid leiden tot een ruimtelijke *lock-in*. Dit betekent dat de organisaties binnen de regio te veel op de regio gefocust zijn waardoor ze niet meer de kennis van buiten de regio implementeren. Dit kan echter voorkomen worden door meer contacten aan te gaan met niet-lokale relaties. Simmie (2004) geeft aan dat lang niet altijd de regionale connecties van belang zijn, nationale en internationale connecties blijken van groot belang voor de leidende innovatieve bedrijven. Een mix van lokale en niet-lokale actoren is van essentieel voor interactief leren (Boschma, 2010).

2.3.2 Cognitieve nabijheid

In de zoektocht naar kennis en informatie wordt er vaak dicht bij eigen huis gezocht om zo onzekerheid te reduceren. Organisaties zoeken vaak zelfs enkel binnen het eigen bedrijf naar kennis en innovaties. Dit leidt tot grote verschillen tussen de vaardigheid van absorptie van verschillende actoren. Deze absorptie is de mate waarin een bedrijf of organisatie nieuwe kennis tot zich kan nemen (Boschma, 2010). Het is van belang dat het absorptie vermogen van de actoren opstaat voor nieuwe ideeën zodat er een interactief leerproces kan ontstaan. Verschillende kennis zit dus verdeeld over verschillende actoren. Wanneer deze kennis samen komt is er een kans op innovaties. Om dit te kunnen faciliteren moeten bedrijven de capaciteit hebben om nieuwe kennis te herkennen,

interpreteren en te exploiteren. Actoren hebben een zekere mate van cognitieve nabijheid nodig om met elkaar te kunnen communiceren. Wanneer er een te grote cognitieve afstand tussen twee actoren bij het doen van een kennisuitwisseling dan wegen de baten niet op tegen de kosten omdat de kennis dan niet overgebracht kan worden (Boschma, 2010).

Echter kan te veel cognitieve nabijheid averechts werken. Dit kan drie oorzaken hebben. Ten eerste omdat er alleen nieuwe kennis kan worden opgebouwd wanneer er enig verschil in kennisniveau zit tussen de actoren. Ten tweede is er het gevaar van een cognitieve lock-in, dit is wanneer bedrijven te vast in hun eigen routines. Om dit voorkomen zouden bedrijven of organisaties de toegangspoorten tot informatiebronnen moeten veiligstellen, met een open blik naar de ontwikkelingen in de wereld. Ten slotte kan te veel cognitieve nabijheid het risico op onvrijwillige spillovers verhogen, dit zou kunnen betekenen dat concurrenten de kennis wel kunnen exploiteren (Boschma, 2010).

2.3.3 Organisatorische nabijheid

Kirat en Lung (1999) refereren organisatorische nabijheid als een set van onderling afhankelijkheden zowel binnen als tussen organisaties, die met elkaar verbonden zijn vanwege economische en financiële relaties. Organisatorische nabijheid is dus de mate waarin relaties gedeeld worden in een netwerk of tussen organisaties. Organisatorische nabijheid draagt bij aan zekerheid en vertrouwen, dit is van belang voor kennisverspreiding.

Daarentegen is te veel organisatorische nabijheid niet goed voor het leren en innovaties. Er bestaat een risico van een lock-in in specifieke uitwisselingsrelaties. Bijvoorbeeld een hiërarchisch bestuur kan leiden tot weinig feedback waardoor nieuwe ideeën in deze bureaucratische systemen niet genoeg gewaardeerd worden en het interactief leren niet wordt gestimuleerd (Kirat & Lung, 1999). Daarnaast moet een organisatie flexibel zijn om innovaties te kunnen implementeren. Hoe strakker de relaties geregeld zijn hoe minder ruimte er is voor innovatie initiatieven. Echter te veel flexibiliteit kan leiden tot te weinig organisatie en tot opportunistisch gedrag. De organisatorische middenweg tussen de twee uitersten, wordt '*loose coupling*' genoemd. In deze situatie is er een bepaalde mate van organisatorische afstand, het biedt flexibiliteit en het levert tegelijkertijd toegang tot verschillende informatiebronnen (Boschma, 2010).

2.3.4 Sociale nabijheid

Sociale nabijheid wordt omschreven als de mate waarin relaties sociaal ingebed zijn. Hierbij draait het erom dat actoren vertrouwen in elkaar hebben op basis van vriendschap, verwantschap en ervaringen (Boschma, 2010). Sociale relaties van een organisatie zorgen voor meer interactief leren en het is beter voor zijn innovatieve acties. Daarnaast bevorderen sociale relaties die gebaseerd zijn op vertrouwen de kans op uitwisseling van *tacit knowledge*. Bovendien reduceert sociale nabijheid de kans op opportunistisch gedrag (Boschma, 2010).

Er kan ook te veel sociale nabijheid ontstaan wat impact heeft op het leren en innoveren. Langdurige relaties kunnen zorgen voor een 'lock-in' waardoor er niet meer wordt gekeken naar andere potentiële samenwerkingspartners. Dit kan vervolgens ten koste gaan van hen eigen innovatievermogen. Door sociale nabijheid kan ook de cognitieve nabijheid toenemen, wanneer dit te veel gebeurd kan er een verminderd vermogen ontstaan om te innoveren omdat nieuwe kennisbronnen niet worden betrokken. Bovendien stimuleert geografische nabijheid vaak de sociale nabijheid doordat er meer interactie plaatsvindt. Daarentegen echt sterke relaties worden vaak buiten de gebieden van agglomeratie-voordelen opgebouwd. Binnen deze gebieden gaat het vaak over lucratieve samenwerkingsverbanden tussen organisaties waardoor er meer druk achter staat (Boschma, 2010).

2.3.5 Institutionele nabijheid

Institutionele nabijheid gaat over het institutionele kader op macroniveau. Edquist en Johnson (1997) definiëren instituties als de gewoonten, routines, gevestigde praktijken en regels en wetten die de relaties en interacties tussen actoren reguleren. Institutionele nabijheid kan onzekerheden reduceren en lagere transactiekosten opleveren. Dit komt door dat gedeelde instituties vertrouwen oplevert waardoor het de kennisuitwisseling en het innovatieproces stimuleert. Er zijn formele instituties, dit is de wet- en regelgeving. En er zijn informele instituties, dit zijn de culturele normen en waarden en gewoonten (Boschma, 2010). Een nadeel van instituties is dat ze zijn ingeburgerd en dat er weinig verandering bij plaats vindt. Innovaties hebben echter soms institutionele verandering nodig.

Om een goede balans te vinden en een effectieve institutionele structuur te hebben om te leren, moet de structuur ten eerste stabiliteit bieden om zo onzekerheden en opportunisme te verminderen. Ten tweede moet het openheid bieden zodat nieuwkomers ook kansen krijgen. En ten derde moet het flexibel zijn zodat er geëxperimenteerd kan worden met andere instituties. Dit kan echter alleen plaatsvinden wanneer er ruimte voor is in het politieke klimaat (Edquist & Johnson, 1997).

2.4 Van een theoretisch kader naar het onderzoek

De in het theoretisch kader genoemde theorieën en factoren vormen de basis om te onderzoeken hoe de kennisoverdracht van het fietsbeleid tussen de Nederlandse gemeenten en stakeholders plaats vindt. Dit onderzoek zal de theorieën gebruiken om te analyseren hoe het systeem van horizontale kennisoverdracht in elkaar zit.

Ten eerste, de theorie over *policy transfer processes* suggereert dat beleidskennisoverdracht diverse vormen kan innemen zoals via instituties, ideologie, ideeën, verantwoordingen of ervaringen. Er wordt verwacht dat *policy transfer processes* het meest waarschijnlijk voorkomen wanneer er een gelijkenis is tussen de partijen op het gebied van cultuur, taal, wetgeving, connecties of gedeelde geschiedenis.

Dit sluit aan bij de aanname dat context dependency van invloed is op de kennisoverdracht. De tweede stelling is dat kennisoverdracht enkel plaats vindt wanneer het waardevol is, of van nut is voor de ontvangende partij. Bij een fietsbeleid dat erg afhankelijk is van de locatie, is de kans klein dat het waardevol is voor een andere gemeente waardoor de kans kleiner is dat er kennis gedeeld zal worden.

De volgende verwachting is dat de aard van de kennis van invloed is op de mate van een waardevolle kennisoverdracht. Codified knowledge zal waarschijnlijk op een andere manier en voor andere redenen worden overgedragen dan tacit knowledge. Dit heeft waarschijnlijk te maken met hoe de kennis wordt vergaard, codified knowledge is vastgelegde kennis en is verkrijgbaar onafhankelijk van de locatie van de gebruiker. Voor tacit knowledge moet meer moeite gedaan worden, hiervoor moeten de actoren bij elkaar komen om de kennis te kunnen overdragen

Ten slotte kunnen de diverse vormen van nabijheid zoals beschreven door Boschma (2010) invloed hebben op de kennisoverdracht. Dit onderzoek zal nagaan welke vormen van nabijheid van invloed kunnen zijn op de horizontale kennisoverdracht van het fietsbeleid.

Er kan dus geconcludeerd worden dat er verschillende factoren zijn die van invloed kunnen zijn op de horizontale kennisoverdracht over het gemeentelijk fietsbeleid. Dit onderzoek zal de relaties tussen

de factoren en de manier waarop kennisoverdracht plaatsvindt analyseren. Omdat het onderzoek specifiek gaat over het fietsbeleid biedt het volgende hoofdstuk een overzicht van het Nederlands fietsbeleid. Met behulp van de theoretische en contextuele kennis worden de interviews opgesteld.

3. Context: het fietsbeleid in Nederlandse gemeenten

In dit hoofdstuk wordt er aandacht besteed aan de context van dit onderzoek, namelijk het fietsbeleid. De Fietsersbond en CROW-Fietsberaad spelen een grote rol in de onderzoeken naar dit soort onderwerpen (Fietsersbond, 2017). Hieronder wordt de literatuur uiteengezet dat relevant is voor het fietsbeleid van Nederlandse gemeenten.

3.1 De geschiedenis van het Nederlandse fietsbeleid

Nederland staat bekend als een fietsland, Nederland is daarbij een koploper op het gebied van fietsbeleid (van Goeverden & Godefrooij, 2010). In de jaren 50 van de vorige eeuw daalde het fietsgebruik plots fors door de opkomst van de auto. Vanaf de jaren 70 werd het gebruik langzaam weer meer omdat de fiets gelijk stond aan de vrijheidsgedachte van die tijd. Tegelijkertijd werden de eerste subsidies aan gemeenten verleend voor fietsprojecten. In de jaren 90 ontstond het Masterplan Fiets (Directoraat-Generaal Personenvervoer, 1998), hierbij werd het fietsgebruik gestimuleerd en werd vastgelegd dat het gemeentelijk fietsbeleid integraler en ambitieuzer moest worden (van Goeverden & Godefrooij, 2010). Vanaf toen kwam het fietsvriendelijke beleid van gemeenten steeds meer op gang. In de jaren 2005 tot en met 2008 werden de Fietsbalansen uitgevoerd door de Fietsersbond. Dit hield in dat er werd onderzocht in hoeverre het fietsklimaat in de gemeente ontwikkeld was. Deze fietsbalans werd gezien als een evaluatie zodat gemeenten zich weer konden verbeteren op het gebied van verkeer en vervoer. De fiets wordt gezien als oplossing voor files, verkeersproblemen en voor gezondheidsproblemen van inwoners van de stad (De Fietsersbond, 2017). De laatste jaren is gebleken dat de fiets een oplossing of een middel is voor meerdere problemen in de stad zoals het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid in de stad en de gezondheid van de inwoners doordat fietsen niet bijdraagt aan de luchtvervuiling en geluidsoverlast. Bovendien voor extra fysieke beweging bij de inwoners. Omdat de fiets dus een oplossing blijkt te zijn voor grotere stedelijke problemen, is het Rijk weer actiever geworden met het heft in handen nemen op het gebied van het fietsbeleid. Dit is gedaan in de vorm van de programma's Beter Benutten, Beter Benutten 2 en de Tour de Force. Ook in het buitenland wordt fietsen steeds populairder, vaak zien zij Nederland, en Denemarken, als voorbeelden van hun fietsbeleid. Echter kunnen zij ook nog andere wegen inslaan dan die Nederland en Denemarken een aantal jaar terug anders hebben gekozen. Hierdoor zijn de ontwikkelingen in het buitenland ook interessant voor Nederland.

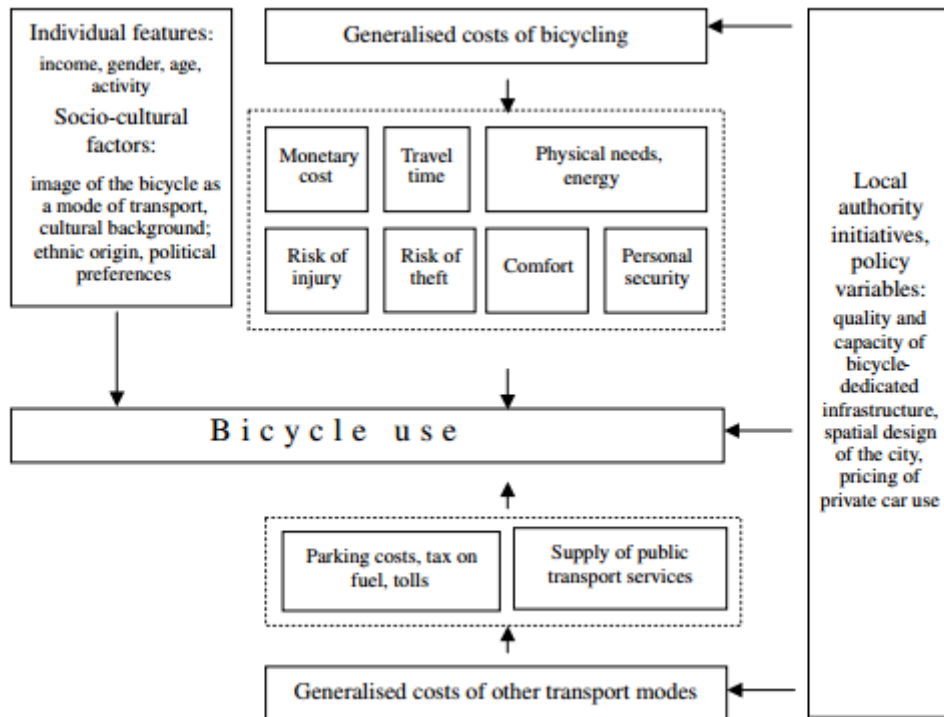
3.2 Het fietsgebruik en de gemeenten

Veel gemeenten willen het fietsgebruik in hun gemeenten stimuleren om te kunnen profiteren van de voordelen van fietsen (De Fietsersbond, 2017). Rietveld en Daniel (2004) beargumenteren dat de overheid invloed kan uitoefenen op het fietsgebruik. Dit kan door middel van beleid op het gebied van de kwaliteit en kwantiteit van de fietsinfrastructuur en -voorzieningen, de ruimtelijke kwaliteit en het beïnvloeden van alternatieven (Rietveld & Daniel, 2004). De uitdaging die bij mobiliteitstoename van fietsers komt kijken is dat de faciliteiten voor de fietsers verbeterd moeten worden om de grotere hoeveelheden aan te kunnen. Dit houdt in dat zowel de fietsroutes als de fietsparkeerplekken aan moeten sluiten aan de wensen van de gebruikers.

Volgens Rietveld en Daniel (2004) wordt het gebruik van de fiets door verschillende manieren gestimuleerd. Dit is te zien in figuur 1. Een van de invloeden is de lokale overheid en het beleid. Dit houdt in dat door de wensen van de fietsers tegemoet te komen, het fietsgebruik verhoogd kan worden. De wensen waar de gemeente invloed op kan uitoefenen door middel van beleid zijn: de kwaliteit en kwantiteit van de fietsinfrastructuur en -voorzieningen, de ruimtelijke kwaliteit en het beïnvloeden van alternatieve keuzes van vervoersmiddelen (Rietveld & Daniel, 2004). De

onderwerpen en factoren uit figuur 1 zijn de factoren die gemeenten gemeenschappelijk kunnen hebben. Voor deze factoren kan het dus ook van waarde zijn dat gemeenten en stakeholders de handen ineenslaan en samen op zoek gaan naar hoe deze factoren het beste in het fietsbeleid verwerkt zou kunnen worden. Bij samenwerkingen vindt er kennisuitwisseling plaats, hoe deze kennisuitwisseling over de factoren van het fietsgebruik tot stand komt en onder welke voorwaarden dit gebeurt, zal verder worden onderzocht in het verloop van dit onderzoek.

Figuur 1: Framework van factoren die het fietsgebruik beïnvloeden.



Bron: Rietveld & Daniel, 2004, p.533

Naar aanleiding van het rapport ‘Meer fietsen met minder risico (Borgman et al, 2010) heeft de Fietsersbond de belangrijkste thema’s voor gemeenten opgesteld, waaruit blijkt dat *“vooral fietsparkeren en een veilige weginrichting voor fietsers de komende periode veel aandacht vergen”* (Borgman et al., 2010, p.3). Met betrekking tot fietsparkeren stelt de Fietsersbond (Borgman et al., 2010) dat fietsers behoefte hebben om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren.

Uit bovenstaand tabel (figuur 1) blijkt dat de rol en uitdagingen van lokale overheden generaliseerbaar zijn en ook tegelijkertijd dat sociaal-culturele factoren een rol spelen. Dit laatste betekent dat de context ook een rol speelt en invloed heeft op het fietsgebruik, echter kunnen gemeenten wel van elkaar leren door dat in elke gemeente ze dezelfde rol hebben in het beïnvloeden van het fietsgebruik.

3.3 Kennisinstellingen

In deze paragraaf worden de belangrijkste instellingen besproken die informatie voor gemeenten hebben over fietsen. Naast andere gemeenten, provincies en het Rijk, kunnen gemeenten ook leren van bedrijven, instellingen en maatschappelijke organisaties. Er wordt gekeken naar Nederlandse

instanties, kennisinstellingen en universiteiten die van belang kunnen zijn voor de informatievoorziening van de gemeenten. Deze lijst is van belang ter voorbereiding van de interviews en om een volledig beeld te krijgen van de mogelijkheden van kennisvoorziening die gemeenten hebben bij het opstellen van het fietsbeleid. De partijen hebben ieder een eigen in steek en belangen rondom het thema fiets. Deze lijst is opgesteld op basis van samenwerkingen met organisaties en instanties die genoemd werden in de fietsbeleidsdocumenten van een de onderzoeksgemeenten.

De Fietsersbond: De Fietsersbond is een belangenvereniging voor de Nederlandse fietsers. De Fietsersbond zet zich in voor betere fietspaden, fietsroutes en fietsvoorzieningen voor zowel recreatieve fietsers als bijvoorbeeld woon-werkverkeer (De Fietsersbond, 2017). De Fietsersbond roept jaarlijks de Fietsstad van het jaar uit. Dit is een titel die Nederlandse steden kunnen winnen. De winnende stad wordt op basis van elf criteria gekozen. Daarnaast is er op de website een overzicht van de meest recente fiets gerelateerde onderzoeken te vinden. De taken van De Fietsersbond zijn onder andere: het behartigen van de belangen van de fietsers, signaleren van ontwikkelingen, advies geven aan de overheid en innoveren.

CROW: CROW is een kennisplatform dat gespecialiseerd is op het gebied van infrastructuur, verkeer en vervoer, openbare ruimte en werk en veiligheid. Het is een non-profit organisatie. Het CROW-Fietsberaad is een onafhankelijke instantie maar creëert ook zelf kennis; onderzoek hiervoor wordt vaak uitbesteed aan adviesbureaus. Overheden, aannemers en adviesbureaus kunnen bij CROW terecht voor praktische kennis. CROW organiseert bijeenkomsten tussen de overheid en het bedrijfsleven om zo kennisuitwisseling te stimuleren. Deze werkgroepen worden ondersteund en begeleid door CROW (CROW, 2017).

CROW-Fietsberaad: Het Fietsberaad bestaat sinds 2001 en is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van de vereniging is de ontwikkeling, uitwisseling en verspreiding van praktijkgerichte kennis over fietsbeleid. Het Fietsberaad is onderdeel van CROW. Het Fietsberaad doet zelf ook onderzoeken om nieuwe kennis te ontwikkelen, daarnaast participeren ze in andere onderzoeken en organiseren ze evenementen en bijeenkomsten voor uitwisseling van kennis. Het hoofddoel van het Fietsberaad is het stimuleren van het fietsgebruik als hoofdvervoersmiddel, daarnaast willen ze fietsendiefstal en het aantal verkeersslachtoffers reduceren. (Fietsberaad, 2017).

Dutch Cycling Institute: Het Dutch Cycling Institute is een mediator tussen de experts op het gebied van kennis over fietsbeleid en de Nederlandse partijen die meer praktijkgericht zijn. Het instituut representeert kennis, ervaring en experts van private bedrijven, Ngo's, onderzoeksinstituten en de lokale en nationale overheden. Het instituut wil de Nederlandse kennis over fietsen delen met de rest van de wereld zodat er meer van de voordelen van fietsen geprofiteerd kan worden (Dutchcycling, 2017)

Urban Cycling Institute: Het Urban Cycling Institute bevordert de kennisuitwisseling tussen de praktijk en de wetenschap. Het instituut wil de onderzoeken naar fietsen in de stad structureren. Het Urban Cycling Institute maakt deel uit van de Urban Studies van de Universiteit van Amsterdam (Urbancyclinginstitute, 2017).

Tour de Force: Het initiatief Tour de Force uit 2015 heeft de Agenda Fiets opgesteld voor gezamenlijke overheden in Nederland waaronder de VNG, IPO, vervoerregio's en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het initiatief is mede ontstaan door de CROW-Fietsberaad. Tour de Force heeft als doel om voor gezamenlijke doelen en een samenhangend overzicht van acties te zorgen. Ook worden nieuwe acties georganiseerd en gestimuleerd. Ook wordt er gezocht naar manieren om extra budget te maken voor fietsbeleid (Tour de Force, 2017).

Beter Benutten: Beter Benutten is een initiatief opgezet vanuit het Rijk door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Beter Benutten brengt het Rijk, regio en bedrijfsleven samen om innovatieve maatregelen te bedenken om de bereikbaarheid in de drukste regio's van Nederland te verbeteren. De komende jaren ligt daarom de nadruk vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen. De maatregelen zijn opgesteld aan de hand van de volgende thema's: ITS, Fiets, Gedrag, Logistiek, Samenwerken met werkgevers, onderwijs, (regionaal) openbaar vervoer, P+R en Parkeren, de spits mijden, infrastructurele aanpassingen en duurzaamheid. Veel gemeenten zijn hierbij betrokken (Beter Benutten,2017).

Fietscommunity 2.0: Fietscommunity 2.0 is een initiatief dat de ontwikkelingen rondom wetenschappelijk fietsonderzoek bij houdt. Naast op de hoogte blijven van ontwikkelingen zijn ze ook betrokken bij onderzoek rondom fietsprojecten. Ze houden zich bezig met nieuwe innovatieve ontwikkelingen zoals de Solar Bike en Speed Pedelec. Daarnaast organiseren ze ook bijeenkomsten (Fiets Community 2.0, 2017).

Velo-City: Velo-City is een jaarlijks internationaal fietscongres. In 2017, het jaar van dit onderzoek, werd het gehouden in Nederland, in Arnhem-Nijmegen. Op dit congres komen internationale sprekers en zijn er verschillende fietsbeleid-gerelateerde workshops. Nederland hoopt zich zo nog beter te kunnen profileren als fietsland en de kennis die hier beschikbaar is te kunnen delen met internationale partners (Velo-city, 2017).

4. Methodologie

In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk wordt beargumenteerd welke methode voor de datavergaring worden gebruikt en waarom deze methode noodzakelijk is. Vervolgens worden in de tweede paragraaf de keuzes verantwoord die betrekking hebben op de onderzoekseenheden, het onderzoeksgebied en selectie van de gemeenten. Ten slotte omvat de laatste paragraaf de structuur en hoofdlijnen van de interviews.

4.1 Onderzoeksmethoden

Om antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag en deelvragen zijn data nodig. Dit kan aan de hand van verschillende methoden zoals interviews, observaties of enquêtes. Wanneer de onderzoeker zelf data vergaart op bijvoorbeeld een van deze manieren, wordt er gesproken van primaire data ('t Hart e.a., 2009). Daarnaast zijn er secundaire data, dat zijn data die reeds bestaan ('t Hart e.a., 2009). In deze paragraaf wordt besproken welke vorm van dataverzameling in dit onderzoek wordt uitgevoerd.

4.1.1 Secundaire data

In het verleden zijn er onderzoeken met betrekking op hetzelfde onderwerp uitgevoerd. Door deze literatuur te verzamelen wordt het veld van het onderzoek duidelijk. Door gebruik te maken van bestaande data is het mogelijk om zo gericht mogelijke vragen te stellen tijdens de interviews, zonder dat er relevante factoren worden overgeslagen ('t Hart e.a., 2009). De secundaire data die in dit onderzoek gebruikt worden zijn wetenschappelijke artikelen met betrekking tot kennisoverdracht, deze zijn gebruikt om de hoofdvraag theoretisch in te kaderen. Daarnaast bestaat de secundaire data uit beleidsstukken van verschillende gemeenten. Dit is gebruikt voor de contextualisering van het onderzoek. Deze informatie wordt vooral gebruikt als basis voor het vervolg van het onderzoek om zo het verzamelen van de primaire data te vergemakkelijken.

4.1.2 Primaire data

Voor het empirische deel van dit onderzoek om primaire data te verzamelen, is er gekozen voor een kwalitatieve onderzoeksmethode in de vorm van expertinterviews. Kwalitatief onderzoek is een flexibele methode waarbij naast de van te voren bedachte onderwerpen, er ook de mogelijkheid is dat de respondenten zelf onderwerpen aandraagt ('t Hart e.a., 2009). Er is gekozen voor kwalitatief onderzoek omdat er zo nieuwe verbanden en/of patronen gevonden kunnen worden over kennisuitwisseling tussen Nederlandse gemeenten. Met behulp van kwalitatief onderzoek kunnen nieuwe inzichten gevonden worden die nog niet bekend waren in de bestaande literatuur ('t Hart e.a., 2009).

In dit onderzoek wordt gezocht naar hoe kennis over het fietsbeleid wordt vergaard en overgedragen tussen Nederlandse gemeenten. Doordat er nog maar weinig onderzoek is gedaan naar horizontale kennisoverdracht, leent het houden van diepte interviews met experts van gemeenten en instanties zich goed om grip te krijgen op hoe het systeem van kennisoverdracht in elkaar zit. Hierdoor wordt er een compleet overzicht verkregen van hoe de kennisstromingen lopen bij het opstellen van een fietsbeleid.

Een vereiste aan deze onderzoeksmethode is dat van te voren moet worden vastgesteld welke gegevens en informatie nodig zijn om de interviews goed te laten verlopen. De interviews zullen semigestructureerd van aard zijn. Dit betekent dat de interviews van te voren zijn voorbereid, en dat er van te voren vragen zijn opgesteld. Er is echter tijdens de interviews ruimte over voor het afwijken van de vragen, bijvoorbeeld om door te vragen op een antwoord. Bovendien mag er afgeweken

worden van de volgorde van de vragenlijst om zo een natuurlijker gesprek te krijgen. Op deze manier is er ruimte voor inbreng van de respondent waarop de interviewer kan inspringen; wanneer de respondent een toevoeging heeft op een vraag, dan kan hier ruimte voor gemaakt worden tijdens het interview ('t Hart e.a., 2009).

De interviewvragen zijn opgesteld naar aanleiding van de literatuur over kennisoverdracht en de gemeentelijke beleidsstukken over hun fietsbeleid. Om te controleren of de vragen die opgesteld zijn tot interessante antwoorden leiden, worden er eerst helikopter interviews gehouden met twee gemeenten: de gemeente Nijmegen en Den Haag. Er is voor deze twee steden gekozen als helikopterinterviews omdat beide een actief fietsbeleid hebben dat ontstaan is door samenwerkingen met andere gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties zoals De Fietzersbond. Bovendien verschillen de steden van elkaar; de gemeenten liggen in verschillende provincies, daarnaast is Den Haag geen echt studentenstad en Nijmegen wel, dus hiervan kan de informatie elkaar ook aanvullen. Ten slotte is Sjors van Duren van Nijmegen ook betrokken bij de regionale samenwerking tussen de Gelderse gemeenten en hij werkt momenteel bij de Provincie Gelderland waardoor hij ervaring heeft met kennisuitwisseling tussen de verschillende lagen van de overheid en tussen de gemeenten vanuit regionale samenwerking.

Naar aanleiding van deze interviews en resultaten, kunnen de interviewvragen mogelijk worden aangepast voor de andere interviews. Uit de twee helikopteronderzoeken is gebleken dat bewoners een grote rol spelen als kennisinput voor de gemeenten. Dit onderzoek richt zich echter op kennisuitwisseling tussen gemeenten, daarom wordt in de volgende interviews de invloed van bewoners zo veel mogelijk buiten beschouwing gehouden. Daarnaast is er besloten om een vraag toe te voegen of gemeenten vooral bij elkaar langs elkaar of eerder elkaar bellen of mailen, dus of het fysieke ontmoetingen zijn of minder face-to-face contacten om zo meer te weten te komen over wanneer gemeenten bepaalde onderwerpen zien als *codified* of als *tacit*. Bovendien is er besloten om ook interviews te houden met het CROW-Fietsberaad, de Fietzersbond en het adviesbureau Royal Haskoning DHV. Zij hebben het overzicht van de kennis voor gemeenten en spelen een belangrijke rol bij de kennis en kennisuitwisseling over fietsbeleid. De interviews worden apart per gemeente en organisatie gehouden in week 19, 20, 21 en 22 in 2017.

Vervolgens worden de interviews getranscribeerd. De gesprekken worden hierbij letterlijk uitgetypt. Alle transcripties van de interviews zijn te vinden in de bijlagen. Vervolgens begint het proces van coderen. Ten eerste is er het 'open coderen' hierbij worden er labels (codes) gehangen aan tekstfragmenten. Deze codes geven het hoofdthema van dat tekstfragment aan (Hay, 2010). Dit open coderen wordt gedaan met behulp van het programma NVIVO. Deze codes hangen samen met de begrippen uit het theoretisch kader. Een voorbeeld is bijvoorbeeld tacit knowledge, dit wordt in de tekst bijvoorbeeld gecodeerd als fysieke ontmoetingen. Kennisoverdracht van tacit knowledge kan op verschillende manieren uitgedrukt worden, bijvoorbeeld in de vorm van kennisverspreiding op vergaderingen of bijeenkomsten of bijvoorbeeld door vrijwilligers van de fietzersbond die hun lokale kennis delen met de fietsambtenaren. Op deze manier is zijn de verschillende termen uit het theoretisch kader gelinkt aan de antwoorden van de respondenten.

Vervolgens worden codes met elkaar vergeleken, dit is 'axiaal coderen'. Codes die bij elkaar horen worden samengevoegd binnen een overkoepelende code. Sommige codes kunnen onder meerdere overkoepelende codes vallen. Uiteindelijk zijn de 140 codes verkleind naar een totaal van 27 overkoepelende codes, deze zijn te vinden in onderstaande afbeeldingen. Ten slotte wordt er naar de informatie onder de hoofdcategorieën gekeken, hier in wordt er gezocht naar bepaalde patronen, verschillen en overeenkomsten tussen uitspraken. Dit wordt gedaan door binnen de categorieën alle gevonden data en codes bij elkaar te brengen en vervolgens op basis daarvan verbanden en relaties te leggen tussen de data. Dit is een inductieve methode van onderzoek doen. Dit betekent dat er op basis van nieuwe informatie, theorieën kunnen ontstaan (Hay, 2010). Binnen de codes zijn

de antwoorden vergeleken om zo patronen te kunnen ontdekken. Hierbij is ook rekening gehouden met wie de uitspraak doet want dit zou ook van invloed kunnen zijn op waarom die uitspraak wordt gedaan. In de afbeeldingen (Figuur 2 en 3) hier onder zijn de verschillende codes te vinden.

Figuur 2: Lijst met codes, deel 1

Name	Sources	References	Created By	Created On	Modified By	Modified On
Bijeenkomsten bijwonen	6	11	DB	12-6-2017 15:07	DB	19-6-2017 10:12
Contacten met andere gemeenten	4	5	DB	12-6-2017 17:04	DB	22-6-2017 10:04
Dutch Cycling Embassy	8	13	DB	4-6-2017 20:04	DB	19-6-2017 10:45
Geschiedenis van het fietsbleid in NL	1	3	DB	14-6-2017 14:11	DB	14-6-2017 14:45
Hoe presenter je je informatie	2	2	DB	12-6-2017 17:43	DB	14-6-2017 14:45
Innovatieve ideeën	5	14	DB	12-6-2017 21:00	DB	19-6-2017 10:22
Internationale contacten	3	4	DB	12-6-2017 20:33	DB	26-6-2017 23:02
Interne samenwerking tussen beleidsvelden	4	4	DB	12-6-2017 18:14	DB	14-6-2017 14:45
Invloed politiek	8	16	DB	3-6-2017 22:32	DB	19-6-2017 10:36
Invloed van het Rijk	4	6	DB	12-6-2017 21:33	DB	14-6-2017 14:45
kennis verzamelen	1	1	DB	19-6-2017 10:11	DB	19-6-2017 10:11
Met belanghebbenden praten	1	1	DB	13-6-2017 11:58	DB	13-6-2017 11:58
Nederland Fietshuis	1	3	DB	14-6-2017 14:55	DB	14-6-2017 15:01
Netwerken	5	9	DB	12-6-2017 22:00	DB	19-6-2017 10:43
Ontwikkelingen rondom de fiets	1	4	DB	14-6-2017 14:18	DB	14-6-2017 14:49
Policy entrepreneur	1	7	DB	12-6-2017 23:19	DB	13-6-2017 11:43
regionale samenwerking	4	7	DB	12-6-2017 20:44	DB	13-6-2017 12:15
rol van CROW	8	16	DB	4-6-2017 14:21	DB	14-6-2017 14:44
Rol van de Fietsersbond	1	13	DB	19-6-2017 10:01	DB	19-6-2017 10:53
Samenwerking met adviesbureaus	9	18	DB	4-6-2017 20:06	DB	19-6-2017 10:04
Samenwerking met de provincie	6	18	DB	12-6-2017 21:34	DB	19-6-2017 10:24

Bron: NVIVO eigen onderzoek, 2017-2018

Figuur 3: Lijst met codes, deel 2

Name	Sources	References	Created By	Created On	Modified By	Modified On
Invloed van het Rijk	4	6	DB	12-6-2017 21:33	DB	14-6-2017 14:45
kennis verzamelen	1	1	DB	19-6-2017 10:11	DB	19-6-2017 10:11
Met belanghebbenden praten	1	1	DB	13-6-2017 11:58	DB	13-6-2017 11:58
Nederland Fietshuis	1	3	DB	14-6-2017 14:55	DB	14-6-2017 15:01
Netwerken	5	9	DB	12-6-2017 22:00	DB	19-6-2017 10:43
Ontwikkelingen rondom de fiets	1	4	DB	14-6-2017 14:18	DB	14-6-2017 14:49
Policy entrepreneur	1	7	DB	12-6-2017 23:19	DB	13-6-2017 11:43
regionale samenwerking	4	7	DB	12-6-2017 20:44	DB	13-6-2017 12:15
rol van CROW	8	16	DB	4-6-2017 14:21	DB	14-6-2017 14:44
Rol van de Fietsersbond	1	13	DB	19-6-2017 10:01	DB	19-6-2017 10:53
Samenwerking met adviesbureaus	9	18	DB	4-6-2017 20:06	DB	19-6-2017 10:04
Samenwerking met de provincie	6	18	DB	12-6-2017 21:34	DB	19-6-2017 10:24
Samenwerking met NHTV	2	3	DB	12-6-2017 15:37	DB	12-6-2017 22:22
Samenwerking met universiteiten	8	17	DB	12-6-2017 18:09	DB	14-6-2017 14:55
Samenwerking op de drie overheidsniveaus	3	8	DB	12-6-2017 23:14	DB	14-6-2017 14:17
Verklaring waarom weinig kennis wordt gedeeld bij de fiets	1	1	DB	14-6-2017 14:28	DB	14-6-2017 14:28
Voetgangers	1	2	DB	19-6-2017 10:53	DB	19-6-2017 10:54
Voordelen van de fiets	1	1	DB	14-6-2017 14:50	DB	14-6-2017 14:50

Bron: NVIVO, eigen onderzoek, 2017-2018

De deelvragen en theoretische termen uit de literatuur vormden de leidraad bij het opstellen van de codes en het vinden van de patronen. Onder deze codes zijn verschillende uitspraken verzameld die die code ondersteunen. De rode draad van de verschillende antwoorden zijn met elkaar vergeleken en op basis daarvan zijn de resultaten beschreven in het volgende hoofdstuk. Zo is er gelet op antwoorden die met elkaar overeenkomen of responsen die elkaar juist tegenspreken.

4.2 Onderzoekseenheden

4.2.1. Selectie van gemeenten

In deze paragraaf wordt beschreven op welke kenmerken de gemeenten zijn geselecteerd. Het belangrijkste selectiepunt is dat de geselecteerde Nederlandse gemeenten een actief fietsbeleid hebben. Wel zit er verschil in hoe groot het fietsbeleid is per gemeente, dit maakt het interessant om te kijken hoe de verschillende kenmerken van de gemeenten en hun beleid zich verhoudt tot de mate en de manier van kennisoverdracht. De steden zijn middelgrote tot grote steden met een historische binnenstad in Nederland. Er is gekozen voor Nederlandse steden zodat er bij kennisoverdracht geen beperking is door verschil in nationale wetgeving of taalbarrières wat invloed kan hebben op het uitwisselen van informatie. Daarnaast is er voor zowel studentensteden als niet-studentensteden gekozen omdat er in studentensteden over het algemeen meer problemen zijn met de hoeveelheid fietsers, waardoor de behoefte aan kennisuitwisseling misschien groter is. Vandaar dat het interessant is om ook te kijken naar niet-studentensteden. Ook liggen de onderzoekssteden verspreid in het land om zo een zo volledig mogelijk beeld te kunnen vormen.

4.2.2 Onderzoekseenheden

In deze paragraaf worden de respondenten van de verschillende gemeenten en organisaties besproken. Er wordt een korte uitleg gegeven waarom deze contactpersonen een interessante bijdrage leveren aan het onderzoek. Omdat de focus in dit onderzoek op Nederlandse gemeenten ligt zijn er negen Nederlandse gemeenten geïnterviewd. Na deze negen interviews werd het duidelijk dat het beeld van de kennisuitwisseling rond gemeenten compleet begon te raken. Daarentegen bleek dat de rol van de Fietsersbond, het CROW-Fietsberaad en de adviesbureaus nog wel extra belicht kon worden. Vandaar is er gekozen om met deze partijen apart nog interviews te houden.

Helikopter interviews:

- Sjors van Duren – Betrokken bij fietsbeleid Gemeente Nijmegen en Program Director van Velo-City 2017. Er is gekozen voor een interview met Sjors van Duren omdat hij voor de regio Arnhem-Nijmegen heeft gewerkt en tegenwoordig bij de Provincie Gelderland werkt. Daardoor is hij actief betrokken bij fietsprojecten in verschillende plaatsen waardoor zijn kennis en inzichten voor meerdere plaatsen van belang zou kunnen zijn. Daarnaast is hij nu Program Director van Velo-City 2017 dat plaatsvindt in Nederland, waardoor hij ook betrokken is bij internationale kennisuitwisseling.
- Frans Botma – Dienst Stedelijke Ontwikkeling bij gemeente Den Haag. De gemeente Den Haag heeft een nieuw fietsbeleid opgesteld in 2015 (Gemeente Den Haag, 2015). Daarnaast hebben zij een samenwerkingsverband met de gemeente Rotterdam en de omliggende plaatsen, dit kan interessante inzichten geven in het belang van de nabijheid en samenwerkingen.

Overige interviews:

- Jaap Valkema – Beleidsadviseur Verkeer en Vervoer & Fietsbeleid, bij gemeente Groningen. De gemeente Groningen wordt gezien als een echte fietsstad. Er zijn hier innovatieve fietssituaties zoals kruispunten waarbij alle verkeerslichten voor fietsers tegelijkertijd op groen gaan. Dit maakt Groningen een interessant interview omdat zo naar meer inzichten wordt gezocht over hoe een stad tot innovatieve ideeën komt.

- Martijn Geervliet – Verkeersplanoloog bij de gemeente Breda, gespecialiseerd in fiets- en verkeersveiligheid. Gemeente Breda is de laatste jaren actief bezig met het fietsbeleid. Zij zijn naar eigen zeggen, een van de weinige gemeenten die een geïntegreerd fietsbeleid in de structuurvisie hebben. Daarnaast is er veel samenwerking met de vijf grootste steden van Brabant, de B5. Dit maakt het interessant om uit te vinden welke rol de B5 speelt bij kennisuitwisseling tussen gemeenten.
- Christien Rodenburg – Senior Adviseur Mobiliteitsbeleid bij de gemeente Utrecht. Utrecht wordt ook gezien als een echte fietsstad. Veel innovaties worden ingezet als pilot in Utrecht, zoals de Flo, waarbij wordt beoogd doorstroming bij verkeerslichten te verbeteren. Dus innovativiteit is in Utrecht aanwezig, het is daarom interessant om te onderzoeken hoe Utrecht aan die innovaties komt.
- Arnold Bongers – Verkeerskundige bij Gemeente Den Bosch. Den Bosch is in 2011 fietsstad geworden na een enorme inhaalslag op het gebied van fiets. Het is interessant om te onderzoeken hoe en met welke kennis deze inhaalslag heeft plaatsgevonden.
- Susan Martens – Adviseur verkeersveiligheid bij de gemeente Apeldoorn. Naast de specialisatie in verkeersveiligheid is Susan Martens verantwoordelijk voor het fietsbeleid. De gemeente Apeldoorn was de eerste gemeente in Nederland met gratis bewaakte inpandige fietsenstallingen, een innovatief idee destijds. Nu is het echter de vraag hoe deze lijn van innovatie doorgezet wordt.
- Gerran Spaan – Beleidsadviseur bereikbaarheid en mobiliteit bij de gemeente Enschede. Hij heeft zich bezig gehouden met het opstellen van de fietsvisie van de gemeente. Daarnaast heeft de gemeente Enschede een actieve samenwerking met andere gemeenten uit Twente en met de Universiteit Twente.
- Mark Stemerding – Adviseur verkeer en coördinator Fiets bij de gemeente Amersfoort. Amersfoort heeft in 2016 een nieuw fietsbeleid gepresenteerd, daarom is het interessant om te onderzoeken hoe en met welke kennis dit fietsbeleid is opgesteld.
- Robert Hulshof – CROW-Fietsberaad. Het CROW-Fietsberaad is een kennisplatform voor alle kennis dat met fiets en fietsbeleid te maken heeft. Ze zijn als een spin in het web tussen de verschillende overheden, adviesbureaus, onderzoeksbureaus en andere organisaties gerelateerd aan de fiets.
- Wim Bot – medewerker beleidsbeïnvloeding bij de nationale De Fietsersbond. Wim Bot is lobbyist bij de Fietsersbond en onderhoudt alle contacten met de verschillende overheden. De Fietsersbond zet zich in alle gemeenten in voor meer aandacht voor de fiets, vandaar dat het een belangrijke speler is bij kennis over het fietsbeleid.
- Aletta Koster – senior consultant bij adviesgroep transport bij Royal Haskoning DHV. Royal Haskoning DHV is een adviesbureau dat advies geeft op veel onderwerpen, waaronder over transport en vervoer. Een onderdeel hiervan is fiets. Aletta Koster geeft gemeenten advies over het opstellen van fietsbeleid en de uitvoering ervan. Daarnaast is zij een aantal jaar directrice geweest van de Dutch Cycling Embassy. Hierdoor heeft zij veel kennis over zowel de binnenlandse als de buitenlandse kennisstromen over het fietsbeleid.

4.3 Interview structuur

In deze paragraaf wordt de opzet voor de interviews besproken. De interviews zijn semigestructureerd van aard ('t Hart e.a., 2009). De interviews zijn opgebouwd volgens het idee van eerst het definiëren van de situatie; hoe lopen de kennisstromen, wanneer, met wie en hoe vindt er horizontale kennisoverdracht plaats. Waarna vervolgens er wordt gekeken naar de verklaring van deze kennisoverdracht, over welke onderwerpen gaat het vooral en waarom vindt de kennisoverdracht op deze manier plaats. Deze structuur is omgezet in de onderstaande interviewopzetten. Deze vragen zijn de aangepaste vragen naar aanleiding van de twee helikopter interviews.

- **Hoe** zijn de ambities met betrekking tot het fietsbeleid van de stad tot stand gekomen? (*wat voor vooronderzoek is er gedaan?*)
- **Hoe** worden deze ambities vertaald naar de praktijk?
- **Welke kennis** is nodig voor deze vertaling naar de praktijk en hoe komt de gemeente aan deze kennis?
- **Welke** (innovatieve) **oplossingen** heeft de gemeente gevonden voor in het fietsbeleid?
- **Hoe** is de gemeente tot deze (innovatieve) oplossingen gekomen?
- Maakt de gemeente gebruik van de **kennis of beleidsdocumenten van andere gemeenten** of is er vooral direct contact met de gemeenten, per mail of face-to-face?
- Zijn er vergaderingen met **andere gemeenten** om te sparren over uitdagingen (in het fietsbeleid)? Zo ja, hoe regelmatig en wat wordt daar dan bijvoorbeeld besproken? (is het vooral probleem- of oplossingsgericht? En hoe komt zo een vergadering tot stand? En komen er samenwerkingen uit voort? Zo nee, zou daar wel behoefte aan zijn?)
- Maakt de gemeente gebruik van (**onafhankelijke**) **instanties** die kennis hebben over fietsbeleid? (zoals wetenschappelijke artikelen/onderzoeken, informatie van de Fietsersbond, CROW of Dutch Cycling Institute, Urban Cycling Institute, Tour de Force) Zo ja, op welke manier? En wat zijn de voordelen van deze instanties? Zo nee, waarom niet? En is er wel behoefte aan?
- Van **welke methoden** maakt de gemeente gebruik om informatie op te doen? (wetenschappelijke artikelen, congressen, vergaderingen, adviesbureaus.) en waarom, wat is het voordeel van die manier?
- Is er iets wat er achteraf anders gedaan zou zijn met betrekking tot het opstellen fietsbeleid/kennis vergaren?

Hieronder staan de vragen voor het CROW-Fietsberaad, Royal Haskoning DHV en de Fietsersbond:

- Korte uitleg over wat wordt er precies gedaan binnen de **organisatie**? En wat is de functie?
- Hoe is de **communicatie** met de gemeenten? (persoonlijk of uitwisseling documenten) Hoe verloopt de kennis uitwisseling?
- Op welk **schaalniveau** vindt de kennisuitwisseling plaats? Met gemeenten, provincie, rijk, of andere organisaties?
- **Wanneer** ontstaat er een samenwerking of kennisuitwisseling?
- **Welke kennis** wordt uitgewisseld met welke methode?
- Wat is de **invloed** van jullie op het beleid van gemeenten?
- Worden er gemeenten door jullie **samengebracht**?
- Helpen jullie vooral bij het **theoretische** gedeelte bij het opstellen van het beleid of meer bij de vertaling van de **praktijk**?

- **Hoe** komen jullie aan kennis? Wat zijn jullie kennisbronnen? Doen jullie zelf onderzoek?
- **Hoe** komen jullie aan (innovatieve) oplossingen? (via universiteiten, adviesbureaus, eigen onderzoek, praktijkervaringen?)

- Hoe belangrijk zijn **face-to-face** contacten?
- Wordt er samengewerkt met andere **initiatieven** zoals de Tour de Force, Dutch Cycling Institute, Urban Cycling Institute, Dutch Cycling Embassy? Zo ja, op welke manier? En wat zijn de voordelen van deze instanties? Zo nee, waarom niet? En is er wel behoefte aan?
- Worden er ook **congressen** gehouden? Waarover? Met welke functie? Ontstaan er nieuwe samenwerkingen?

5. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews geanalyseerd. In het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid van gemeenten zijn verschillende kennisstromen te herkennen. Het is belangrijk om te begrijpen dat kennis niet wordt uitgewisseld enkel met als doel van kennisdeling, er zitten andere redenen achter. Deze redenen verschillen per onderwerp, per vorm van kennisoverdracht en tussen de betrokken actoren. Sommige onderwerpen zoals kennis over fietsverkeersgedrag van een bepaalde doelgroep (bijvoorbeeld studenten) lenen zich beter voor het delen dan andere onderwerpen die erg locatie-afhankelijk zijn, zoals de overweging voor het aanleggen van een fietsstraat. Hieronder wordt dit verder uiteengezet. Dit hoofdstuk beschrijft hoe het systeem van horizontale kennisoverdracht van het fietsbeleid in elkaar zit door na te gaan hoe de netwerken zijn vorm gegeven, welke kennis er wordt overgedragen en door te onderzoeken hoe en onder welke voorwaarden deze kennisoverdracht plaats vindt. Ten slotte wordt er gekeken welke schakels er ontbreken in het netwerk en hoe de kennisoverdracht bevorderd kan worden.

5.1 Het systeem van horizontale kennisoverdracht van het gemeentelijk fietsbeleid

Het systeem van horizontale kennisoverdracht van het gemeentelijk fietsbeleid blijkt vrij complex; bij iedere gemeente speelt kennisoverdracht een verschillende rol, meerdere actoren en factoren beïnvloeden elkaar, bewust en onbewust. Desondanks deze verschillen, kunnen er ook patronen herkend worden. De actoren die betrokken zijn bij de horizontale kennisstromen zijn de lokale overheden, maatschappelijke instanties zoals CROW-Fietsberaad en De Fietsersbond, bewoners, het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zoals universiteiten en hoge scholen. Allemaal proberen ze op hun eigen manier een steentje bij te dragen aan de ontwikkeling van het Nederlands fietsbeleid.

Boven alle losse Nederlandse gemeenten lijken twee belangrijke spelers te staan voor het verspreiden van kennis; het CROW-Fietsberaad en De Fietsersbond. Het CROW-Fietsberaad ziet zichzelf als de spin in het web van alle kennis over de fiets. Zij focussen voornamelijk op generieke kennis, kennis dat op meerdere plekken toepasbaar zou kunnen zijn (Interview 6). Deze generieke kennis omvat onder andere beleidsaanbevelingen en richtlijnen, gericht op onderwerpen zoals; hoe moet je een fietspad ontwerpen en waar moet je rekening mee houden op het gebied van wet- en regelgeving. Het CROW is dan ook het kenniscentrum voor decentrale overheden met als hoofddoel het verspreiden van kennis. De belangrijkste onderwerpen op het gebied van 'fiets' zijn fietsveiligheid en fietsparkeren. De kennis wordt verspreid via een online nieuwsbrief, via de website, via boekjes over aanbevelingen en richtlijnen en via congressen en bijeenkomsten die zij organiseren. Over het delen van deze CROW-kennis wordt gezegd dat iedereen elkaar wel weet te vinden, "*het is een redelijk ons-kent-ons-wereldje*" (Interview 6). Wanneer gemeenten kennis nodig hebben lijken zij ervoor naar het CROW te komen om te vragen wat er over bekend is. Maar niet alle kennis lijkt aan te komen, nieuwsbrieven worden vaak niet gelezen en informatieve documenten worden pas opgezocht wanneer gemeenten het nodig denken te hebben in plaats van dat de documenten worden gelezen om altijd op de hoogte te zijn van de recente ontwikkelingen. Tegelijkertijd organiseert het CROW bijeenkomsten en workshops om ambtenaren zo nu en dan op de hoogte te stellen van nieuwe informatie en trends op het gebied van fiets. Op dit soort momenten worden gemeenten bijgepraat over ontwikkelingen die zij wellicht hebben gemist, of die toegelicht moeten worden.

Waar het CROW-Fietsberaad vooral toegespitst is op generieke praktijkingrepen, richt De Fietsersbond zich meer op het delen van lokale kennis dat van invloed is voor het gemeentelijk en landelijk fietsbeleid. De onderwerpen waar zij zich mee bezighouden variëren van het attenderen op scheve tegels op lokale fietspaden tot het invullen van ontbrekende schakels in een regionaal

fietsnetwerk. De kennis die zij opdoen is voornamelijk afkomstig uit krantenartikelen, nota's, onderzoeken en uit ervaringen van de lokale vrijwilligers van De Fietsersbond. Deze kennis wordt vervolgens overgedragen via deze lokale vrijwilligers en via media zoals Twitter en Facebook naar de gemeenten. Ook is er een tijdschrift dat eens in de zo veel tijd uitkomt, over recente ontwikkelingen in het fietsbeleid.

Behalve via organisaties zoals het CROW-Fietsberaad en De Fietsersbond kunnen gemeenten ook direct van elkaars kennis gebruik maken. De vraag hierbij is wanneer zoeken gemeenten elkaar op, bij welke onderwerpen kunnen zij kennis delen en onder welke voorwaarden vindt deze kennisoverdracht vervolgens plaats.

5.2 In hoeverre wordt er kennis gedeeld tussen gemeenten?

Kennisoverdracht tussen gemeenten gebeurt niet zomaar. Het wordt regelmatig gesignaleerd dat een bepaalde gemeente ergens mee bezig is zonder dat de buurgemeenten daarvan op de hoogte zijn. Gemeenten lijken elkaar pas op te zoeken wanneer zij zeker weten dat er in de andere gemeente de juiste kennis te vinden is. Dit betekent dat het onderling bij gemeenten bekend moet zijn waar ze mee bezig zijn op het gebied van het fietsbeleid, om zo te weten wanneer ze elkaars hulp kunnen inschakelen. Een voorbeeld hiervan is dat Utrecht aan geeft dat zij een tijd terug op zoek waren naar informatie over fietsstraten (Interview 9). Omdat ze bekend waren met het feit dat de gemeente Den Haag hier recentelijk goede ervaringen mee had, werd er contact met die gemeente opgenomen. Gemeenten nemen vaak via de telefoon contact met elkaar op. Er wordt echter wel aangegeven dat ze pas gaan bellen als ze van te voren er zeker van zijn dat de ander de informatie heeft. Deze specifieke kennis die de gemeente bezit, wordt dus enkel door de telefonische nabijheid van de gemeenten overgedragen. De kennis die op deze manier wordt overgedragen kan als *tacit knowledge* worden beschouwd omdat deze kennis alleen verkrijgbaar is wanneer twee actoren elkaar ontmoeten; in dit geval via de telefoon.

Anderzijds, geeft de gemeente Utrecht aan dat zij vaak ook willekeurig worden gebeld met vragen over hun fietsbeleid. Dit is waarschijnlijk af te leiden uit dat Utrecht bekend staat als een voorloper op het gebied van fietsbeleid (Interview 9). Het verschilt dus per onderdeel van het fietsbeleid met welke gemeente er contact wordt opgezocht. Dit contact gaat voornamelijk telefonisch omdat deze manier het minst tijd kost. Gemeenten geven aan zo min mogelijk tijd te willen kwijt zijn aan overleg met andere gemeenten, er is weinig tijd beschikbaar voor de fietsambtenaren om andere gemeenten te bezoeken en te bekijken hoe anderen het in de praktijk hebben aangepakt. Partijen zoals De Fietsersbond, het CROW-Fietsberaad en adviesbureaus spelen hier een belangrijke rol in sinds zij contact hebben met de lokale overheden.

Behalve door tijdgebrek binnen de gemeenten, wordt de kennisoverdracht van het gemeentelijk fietsbeleid ook beperkt door dat het vaak is 'opgeëist' door één gepassioneerde fietsambtenaar per gemeente, blijft de informatie vaak binnen de gemeentelijke afdeling en binnen de gemeentelijke grenzen. Wanneer de fiets een centralere rol speelt in het gemeentelijk beleid, dan blijkt de kans ook groter te zijn dat er ideeën worden gedeeld. In dit laatste geval worden er voornamelijk kennis en ideeën besproken over hoe de fiets kan bijdragen aan een betere stad. Dit kan in een breed scala van onderwerpen gebeuren; van meer sneeuwschuivers voor fietspaden tijdens de wintermaanden (Interview 1) tot het organiseren van een fietsfestival (Interview 5).

Het lijkt er op dat gemeenten de *codified knowledge* wel weten te vinden via de grote spelers zoals het CROW-Fietsberaad, De Fietsersbond en verschillende adviesbureaus. Ook gemeenten die een hoge mate van cognitieve nabijheid hebben zoals de gemeente Utrecht en Groningen, die beiden bekend staan als vooruitstrevende gemeenten op het gebied van fiets, weten elkaar te vinden. Dit contact vindt voornamelijk telefonisch plaats, door de grote fysieke afstand tussen de gemeenten.

Gemeenten die organisatorische nabijheid hebben, bijvoorbeeld doordat ze beiden betrokken zijn in een project of programma zoals Beter Benutten, lijken ook beter op de hoogte van elkaars ontwikkelingen te zijn.

Tacit knowledge lijkt lastiger overdraagbaar te zijn omdat gemeenten vaak niet op de hoogte zijn van elkaars projecten. Dit geldt vooral op landelijk niveau. Op regionaal niveau zijn gemeenten meer van elkaars bezigheden op de hoogte doordat ze vaak onder dezelfde paraplu vallen van bijvoorbeeld Beter Benutten. Een voorbeeld hiervan is dat de gemeente Amersfoort en Utrecht elkaar wel weten te vinden doordat ze ook met andere projecten al samenwerken. De fietsambtenaren zitten met regelmaat om de tafel om gezamenlijke projecten te bespreken en op deze manier blijven ze ook op de hoogte van elkaars ontwikkelingen. Verder wordt *tacit knowledge* voornamelijk gedeeld op evenementen zoals vergaderingen of congressen. Hier worden vaak de nieuwste ontwikkelingen en vernieuwingen op het gebied van fietsbeleid besproken, waarbij gemeenten zelf ook aanvullingen kunnen geven. Op deze manier kunnen er ervaringen worden gedeeld die niet gedeeld zouden worden wanneer de gemeenten niet bijeen waren gekomen. Onderwerpen die bij *tacit knowledge*-overdracht worden besproken zijn bijvoorbeeld hoe er omgegaan moet worden met de grote hoeveelheden fietsen bij stations. Hiervoor gingen een aantal studentensteden waaronder Utrecht en Delft met elkaar om de tafel zitten. De bijeenkomst was eens in de twee maanden, waarbij ze bij elkaar op bezoek gingen en ook afspraken maakten met de NS en ProRail. Op deze manier kon er strategisch overlegd worden over hoe de uitdaging het beste aangepakt kon worden (Interview 9). *Tacit knowledge* wordt ook opgedaan bij bewonersgesprekken, dit gaat dus vooral om lokale kennis dat wordt opgedaan door middel van ervaringen. Gemeenten geven aan regelmatig stadsgesprekken te hebben om zo op de hoogte te blijven van de lokale ervaringen. De Fietsersbond speelt hierbij ook een belangrijke rol omdat zij ook veel lokale deskundigen hebben per gemeente.

Wanneer er echt iets uitgezocht moet worden wordt er al snel een marktconsulaat uitgeschreven of er wordt adviesbureau of onderzoeksbureau ingezet. Verkeerskundige ontwerpen worden vaak uitbesteed aan ingenieursbureaus. Vooral kleinere gemeenten besteden dit uit omdat zij minder mensen in dienst hebben. Adviesbureaus en ingenieursbureaus bezitten kennis over verkeersmodellen, dit kan worden gezien als *codified knowledge*, omdat deze generieke kennis toegepast kan worden op verschillende verkeerssituaties. In grotere gemeenten met een grotere afdeling fietsverkeer wordt er soms nog wel zelf onderzoek uitgevoerd over minder verkeerstechnische onderwerpen, maar bij gemeenten waar de fiets maar een klein onderdeel is van de gemeentelijke infrastructuur wordt onderzoek eerder uitbesteed.

5.3 Wanneer wordt er horizontaal kennis overgedragen?

Wanneer er nieuwe ontwikkelingen in het gemeentelijk fietsbeleid wordt er vaak gezocht naar gemeenten die al door dezelfde ontwikkeling zijn gegaan. Een onderwerp dat regelmatig als voorbeeld werd aangehaald is de fietsstraat. Gemeenten geven aan niet precies te weten hoe dit geïmplementeerd moet worden in de praktijk, een aantal gemeenten hebben daarover contact opgenomen met gemeenten die er al meer ervaring mee hebben. Het CROW-Fietsberaad heeft de trend van de fietsstraten ook opgemerkt en gaf aan bezig te zijn met een handleiding over fietsstraten.

Gemeenten delen hun kennis niet zomaar, ze moeten er zelf baat bij hebben. Gemeenten zullen niet zomaar gaan samenwerken; hiervoor zijn redenen voor verandering nodig. Er blijken verschillende voorwaarden of aanleidingen te kunnen gelden om tot een kennisoverdracht te komen:

1. Regionale projecten: samenwerking verplicht voor bovengemeentelijke projecten. Dit heeft te maken met dat er de laatste jaren een opkomst is van bovenregionale snelfietsroutes. Dit heeft tot gevolg dat gemeenten verplicht worden om samen te werken

zodat het fietsnetwerk compleet wordt. Ten tweede wordt er recentelijk steeds meer gefietst. Onder andere door de komst van de e-bike en de speedpedelec wordt er meer gefietst en over langere afstanden. Dit komt mede door de trends van duurzaamheid en beweging. Inwoners van gemeenten worden er regelmatig op geattendeerd dat het belangrijk is voor ieders gezondheid om meer te bewegen. Bovendien komt er steeds meer bewustwording over milieu- en luchtvervuiling waardoor er gekozen kan worden door gemeentebewoners om de fiets te pakken. Deze verandering van meer en langer fietsen zorgt voor een grotere urgentie van fietsroutes die verder gaan dan de gemeentelijke grenzen. Gemeenten moeten gaan samenwerken met elkaar en met de provincie om het regionale fietsnetwerk compleet te maken. Hierdoor ontstaan samenwerkingen en als gevolg daarvan wordt er kennis overgedragen over fietsnetwerken en fietsverkeersmodellen waar mee bijvoorbeeld wordt bijgehouden hoe druk sommige routes zijn en op welke manier ervan gebruik wordt gemaakt.

2. Overeenkomstige kenmerken of ontwikkelingen van gemeenten

Gemeenten zoeken contact op met andere gemeenten met wie ze zich identificeren of wie zij zelf als vergelijkbare gemeenten zien. Het blijkt dat gemeenten met overeenkomstige kenmerken elkaar eerder zullen contacten. De context van de vraag wordt dus vergeleken met de context in andere gemeenten. Kenmerken van gemeenten kunnen zijn; de hoeveelheid inwoners, de samenstelling van de inwoners, politieke kleur van de gemeenteraad en in hoeverre het fietsbeleid van de gemeente is ontwikkeld en zich richt op innoveren.

Een voorbeeld hiervan is dat Groningen en Utrecht elkaar regelmatig bellen met vragen over ontwikkelingen of verkeersproblemen in de stad omdat zij tegen dezelfde uitdagingen aanlopen omdat ze beide een grote studentenstad zijn met veel fietsende studenten.

“[...]toevallig werd ik afgelopen donderdag nog door Utrecht gebeld, want wij zijn eigenlijk al vanaf 2013 bezig met twee slimme routes bezig naar de universiteit. Dus fietsers verleiden om twee alternatieve routes te gebruiken, nou ja Utrecht is daar ook mee bezig richting de Uithof. En nou ja die zit ook een beetje hoe hebben jullie dat gedaan. Anders moeten ze het wiel weer opnieuw gaan uitvinden.” (Jaap Valkema, interview 12).

En

“[...] Ja nee ik had laatst wel een beleidsadviseur van Groningen opgebeld. Omdat ik van iemand anders van die City-Deal had gehoord dat ze een succesvolle omleiding hadden, dat ze studenten ook via een andere route hebben laten rijden. Want hoe doe je dat dan. Want wij willen ook iets vergelijkbaars doen.” (Christien Rodenburg, interview 9).

Er wordt dus niet enkel gekeken naar het probleem maar ook naar de context. In het voorbeeld van Utrecht en Groningen blijkt het om een specifiek studentenprobleem te zijn waarbij studenten moeten worden omgeleid naar hun campus. Omdat Utrecht weet dat Groningen een dezelfde uitdaging had met de hoeveelheid studenten door de stad, werd er contact opgenomen.

Een ander voorbeeld is dat er in gemeenten zoals Voorburg veel zzp'ers wonen die allemaal een eigen auto hebben, daar moet ook rekening mee gehouden worden bij het opstellen van een fietsbeleid. Er kan bijvoorbeeld in het fietsbeleid ingezet worden op het promoten van de (elektrische) fiets voor langere afstanden, of er kan juist worden gekozen voor dat de auto niet minder ruimte krijgt in de straat wanneer er nieuwe fietspaden aangelegd worden. In zo'n geval zijn er andere behoeften aan fietsvoorzieningen dan in studentensteden. Dit soort

overwegingen worden tevens beïnvloed door de politieke kleur van de gemeente op dat moment. Dit betekent dat sommige beleidsvoorstellen ook tactisch beter wel of niet gedaan kunnen worden overgedragen onder verschillende gemeentebesturen.

Gemeenten worden al snel met elkaar vergeleken op basis van grootte, maar daar moet je voorzichtig mee zijn. In het voorbeeld van Apeldoorn wordt aangegeven dat de stad regelmatig wordt vergeleken met Arnhem of Nijmegen vanwege het aantal inwoners. Maar deze vergelijking is eigenlijk niet zo vanzelfsprekend op het gebied van fiets omdat Arnhem en Nijmegen veel meer onderwijsinstellingen hebben waardoor de demografie van die steden verschilt van die van Apeldoorn. Dit maakt dat de kennisuitwisseling die kan ontstaan tussen de gemeenten niet altijd even waardevol is wanneer die gemeenten te veel van elkaar verschillen. Bovendien heeft Arnhem veel hoogteverschil in de stad, dat is niet het geval in Apeldoorn. Daarbij is de politiek ook nog eens anders gekleurd in Apeldoorn dan in Arnhem en Nijmegen, Apeldoorn kan naar eigen zeggen, beter vergeleken worden met Ede, Wageningen of Veenendaal (Interview 8). Veel factoren binnen een gemeente kunnen dus meespelen bij een totstandkoming van een waardevolle kennisoverdracht tussen gemeenten.

3. Geografische nabijheid

Behalve interne kenmerken van gemeenten, blijkt ook geografische nabijheid van belang te zijn voor het ontstaan van kennisoverdracht. Bij verschillende gemeente lijkt de regio een belangrijke rol te spelen voor partners met wie kennis uitgewisseld wordt, of met wie wordt samengewerkt. Lokale kennis blijkt dus vaak *tacit knowledge* te zijn; lokale kennis dat wordt gedeeld van persoon op persoon door middel van ontmoeting.

Een van deze samenwerkingen is de B5, een regionale samenwerking tussen vijf Brabantse steden. De steden zitten eens in de zes weken samen om ontwikkelingen te bespreken en gemeentegrensoverschrijdende plannen vast te stellen zoals plannen voor snelfietsroutes. Deze gemeenten zitten in een gezamenlijke provincie waardoor er vaak ook vertegenwoordigers van de Provincie Noord Brabant aanwezig zijn. De provincie kan dan de gemeenten financieel bijstaan bij het plannen en uitvoeren van de snelfietsroutes.

Een andere samenwerking vindt bijvoorbeeld plaats tussen de stedendriehoek van Apeldoorn, Deventer en Zwolle. Apeldoorn geeft daarbij aan dat deze samenwerking niet alleen over fiets gaat maar over het gehele stadsbeleid waaronder de fiets. Apeldoorn heeft net zoals die steden een oude binnenstad. Echter, Apeldoorn geeft aan ook veel contact te hebben met de omliggende dorpen. Apeldoorn voelt zich vaak ook een uit de kluiten gewassen dorp qua structuur en opbouw van de stad, vandaar dat ze vaak ook met andere dorpen zich vergelijken.

Soms uitten regionale samenwerkingen zich in officieel samenwerkingscoalities zoals in de regio van Rotterdam en Den Haag. Dit wordt de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag genoemd. In deze Metropoolregio zit ook geld om te investeren in de fiets. De fiets is onderdeel van het verkeersplan voor het hele gebied dat deze instelling opstelt; dit worden de metropolitaanse fietsroutes genoemd. Aangezien er in dit samenwerkingsverband ook kleinere gemeenten zijn aangesloten, kunnen ook zij profiteren van de investeringen in de regionale fietsroutes.

5.4 Gebreken in het systeem van horizontale kennisoverdracht

Ondanks de voordelen van kennisoverdracht en de verschillende aanwijzingen dat gemeenten gebruik maken van elkaars kennis blijken er ook nog gebreken en ruimte voor verbeteringen te zijn. Er zijn een aantal verklaringen voor gebreken in het systeem van kennisoverdracht. Deze gebreken, misverstanden en verklaringen worden in deze paragraaf besproken.

Ten eerste geven gemeenten en instanties enerzijds aan dat de fietswereld een ons-kent-ons-wereldje is, anderzijds wordt er gezegd dat ze niet op de hoogte zijn van elkaars projecten. Voornamelijk De Fietsersbond en het CROW-Fietsberaad geven aan iedereen wel te weten te bereiken, echter blijkt dat de gemeenten vaak niet weten wie, hoe en wanneer ze een andere gemeente willen contacten. De voornaamste reden die hiervoor wordt gegeven is gebrek aan geld en tijd. Gemeenten geven aan geen tijd te hebben om alle vergaderingen bij te wonen en op de hoogte te blijven van alle ontwikkelingen op het gebied van fiets (i3). Bovendien is de werkdruk regelmatig erg hoog en omdat gemeenten niet bekend zijn met elkaars fietsplannen, weten ze van te voren niet wat ze eruit kunnen krijgen wanneer ze contact zoeken met een andere gemeente. Door deze onzekerheid wordt het vaak vermeden om zomaar een andere gemeente te contacten (i4). Gemeenten die al via andere onderwerpen of samenwerkingsverbanden contact hebben neigen elkaar eerder op te zoeken dan gemeenten die nog niet eerder contact hebben gehad.

Andere verklaringen voor het ontbreken van kennisuitwisseling zijn, ten eerste dat Nederland al een hele goede algemene basis heeft op het gebied. Dit heeft te maken met dat de Nederlandse overheid sinds de jaren '70 al bezig is met het fietsbeleid. Vervolgens is er het 'Masterplan Fiets' opgesteld waarbij de basis is gelegd met doelstellingen en voorwaarden waar het Nederlands fietsbeleid over moet gaan. Vervolgens is het fietsbeleid gedecentraliseerd en hebben gemeenten ieder een eigen interpretatie gemaakt van deze doelstellingen. Dit verklaart mede waarom de rol van de fiets per gemeente verschilt in Nederland. In kleinere gemeenten is de fiets vaak onderdeel van het takenpakket van de ambtenaar van infrastructuur en verkeer, terwijl bij grotere gemeenten ambtenaren zich exclusief focussen op de fiets waardoor de fiets een centralere rol kan spelen. Dit kan echter ook met tegenwerkende kracht werken voor de kennisoverdracht van het fietsbeleid omdat de fietsambtenaren de fiets toe-eigenen, kan de kennis soms te veel op een plek blijven. Daarnaast wordt er niet altijd samengewerkt en kennis overgedragen omdat de partijen, voornamelijk adviesbureaus het gevoel hebben dat ze moeten concurreren met andere partijen. Hierdoor kan er worden gekozen om sommige kennis 'geheim' te houden. Ze willen vaak voornamelijk zo veel mogelijk geld verdienen of juist besparen met hun nieuwe beleidsideeën. Het zou beter zijn als we met zijn allen zouden denken 'hoe kunnen we Nederland een stapje verder brengen'.

Een andere reden voor weinig horizontale kennisoverdracht is dat veel gemeenten al denken dat ze voorop lopen in de kennisontwikkeling op het gebied van fiets. Gemeenten zoals Groningen, Utrecht, Breda en Den Haag geven aan dat ze op bijeenkomsten en workshops weinig nieuws horen. Ook hebben ze het gevoel dat ze er vooral zijn om hun kennis te delen zonder dat ze er zelf veel voor terug krijgen. Dit is opvallend omdat de aanpak en de opzet van ieders fietsenplan erg verschillend is. Niet alleen op gemeentelijk niveau heerst dit gevoel, ook in internationaal opzicht hebben Nederlandse gemeenten regelmatig het gevoel voorop te lopen en weinig te kunnen leren van het buitenland. Zo nu en dan worden er tripjes naar het buitenland georganiseerd, voornamelijk naar landen zoals Denemarken en Duitsland. Daarentegen wordt er ook aangegeven dat er nog genoeg te leren valt van het buitenland, voornamelijk op het gebied van communicatie; hoe krijg je meer mensen aan het fietsen? Landen die ongeveer vanaf nul moesten beginnen met het fietsbeleid hebben veel nieuwe en innovatieve onderzoeken gedaan die ook interessant zouden kunnen zijn voor Nederlandse gemeenten. De Dutch Cycling Embassy is de partij die de kennis van het Nederlands Fietsbeleid beschikbaar stelt, echter geven de Nederlandse gemeenten zelf aan hier

weinig contact mee te hebben waardoor zij ook weinig input vanuit het buitenland krijgen. Hier liggen nog onaangeraakte kansen aldus de gemeenten. Internationale samenwerkingen zal vooral interessant zijn voor grotere gemeenten omdat zij vaak meer geld hebben om te investeren in de fiets en omdat zij vaak degene zijn die het meest vooruitstrevend zijn op het gebied van fietsbeleid. Kleinere gemeenten zullen zich in eerst instantie voornamelijk richten op regionale kennisoverdracht. Regionale kennisoverdracht zou echter ook buiten de landsgrenzen kunnen plaatsvinden zoals samenwerkingen met Duitse en Belgische grensgemeenten.

Er zijn al eerder pogingen gedaan om de kennisoverdracht over het fietsbeleid te bevorderen. Behalve verschillende op zichzelf staande platforms en initiatieven, zoals het wetenschappelijke platform Fietscommunity 2.0, heeft de nationale overheid getracht om de kennisoverdracht te bevorderen door middel van het opstellen van Tour de Force. Maar ook hiervoor geven gemeenten aan er te weinig tijd voor over te hebben. Dit heeft mede te maken met dat er financieel weinig uit Tour de Force te halen is, waardoor gemeenten minder geneigd zijn om er veel tijd in te investeren (Interview 3). Bovendien zien gemeenten door de bomen het bos niet meer, er bestaan heel veel losse platforms, ieder met andere doelen en samenwerkingen. Het kan voor gemeenten lastig zijn om te beslissen waarbij ze zouden moeten aansluiten.

Niet alleen de beleidsmakers en plannen hebben invloed op de mankementen van het systeem van kennisoverdracht over het fietsbeleid, dit heeft ook te maken met de kern van het onderwerp; namelijk de fietsinfrastructuur. Infrastructurele opgaven kunnen erg afhankelijk zijn van de locatie en situatie. *Deze context dependency* zorgt ervoor dat iedere opgave weer anders kan zijn doordat er andere verkeersstromen, omgevingsfactoren en zelfs regels kunnen zijn. De onderwerpen die wel generaliseerbaar zijn, zijn vaak opgepakt door het CROW-Fietsberaad door middel van handleidingen en boeken over hoe deze situaties het beste zouden kunnen worden aangepakt. De niet-generaliseerde onderwerpen zijn vaak dan ook lastig toepasbaar op verschillende gemeenten doordat er verschillende contexten zijn. Daarentegen zouden gemeenten niet alleen van elkaars oplossingen kunnen leren maar ook van elkaars methoden en technieken die zij hebben gebruikt om tot een oplossing te komen. Dit sluit aan bij het voorbeeld van BikePRINT (zie Box 1). Bikeprint is een methode dat gebruikt kan worden om te zien waar en hoeveel fietsgebruik er is en waar de potentie ligt (Bussche e.a., 2014). BikePRINT is *codified* knowledge, want het is kennis dat voor iedereen verkrijgbaar is. Daarentegen blijkt uit Box 1 dat het niet altijd zo vanzelfsprekend is dat gemeenten weten wat ze met deze kennis aan moeten. Dit zou kunnen worden opgelost door middel van *tacit knowledge*, wanneer gemeenten samen komen om te sparren over de toepassingen van BikePRINT. Sommige gemeenten zijn al verder in het toepassen van deze tool dan andere gemeenten. Hier liggen nog kansen voor het verbeteren van de het netwerk van kennis over het fietsbeleid.

Box 1: BikePRINT

Gemeenten geven aan gebruik te maken van BikePRINT; een innovatief programma wat weergeeft wat, waar en hoe groot de fietsstromen plaatsvinden in de gemeenten. Deze informatie is een enorme hoeveelheid aan data dat voor verschillende doeleinden zou kunnen worden ingezet. Bijvoorbeeld de Gemeente Utrecht geeft aan dat zij nog niet heel bekend zijn met hoe deze data kan worden toegepast. Dit gebeurt terwijl BikePRINT in andere gemeenten wel al wordt ingezet. Gemeenten die hier nog niet zo ver in zijn zouden eigenlijk van deze methoden gebruik moeten kunnen maken. Een platform waar methoden, toepassingen en ervaringen worden gedeeld zou een oplossing kunnen zijn om ervoor te zorgen dat niet iedere gemeente het wiel opnieuw hoeft uit te vinden. Terwijl harde cijfers en feiten van groot belang kunnen zijn voor het aantrekken van nieuwe investeerders en het helder krijgen van potentiële voordelen van veranderingen in het fietsnetwerk (Interview 5, interview 9).

Ten slotte speelt de politieke kleur van de gemeente op dat moment een belangrijke rol in de besluiten. De gemeenteraad op dat moment heeft uiteindelijk de doorslaggevende stem of een plan

wel of niet wordt uitgevoerd. De politieke kleur en de achterliggende passie van de fietsambtenaar speelt hierbij een belangrijke rol. Hij of zij bepaalt waar de gemeente zich op gaat richten. Bij een meer sociaal-georiënteerde ambtenaar zal de focus meer liggen op het toegankelijk maken van fietsen voor iedereen, en bij een milieubewuste fietsambtenaar zal de focus meer liggen op het aansporen van meer fietsgebruik in plaats van andere vervoersmiddelen. Zo kan een plan wat in Utrecht werkt waar bijvoorbeeld een GroenLinks wethouder zit, anders gewaardeerd worden door een PvdA of CDA- gemeenteraad in een andere gemeente. Hierdoor kunnen beleidsplannen van de ene gemeente ook niet altijd worden overgenomen door een andere gemeente. Interessant is dat bijwijken sommige fietsambtenaren, fietsambtenaren van een andere gemeente met dezelfde ideeën inzetten om zo een plan goed te kunnen verkondigen (Interview 8). Op deze manier wordt er gebruik gemaakt van elkaars kennis en vaardigheden om het fietsbeleid van een gemeente te verbeteren.

Al met al, blijken er veel haken en ogen te zijn in het systeem van kennisoverdracht over het fietsbeleid. De voornaamste redenen voor het ontbreken van kennisoverdracht blijken geld en tijd te zijn. Gemeenten lijken te weinig tijd te hebben om op de hoogte te blijven van andere lokale of internationale projecten. De oplossing voor het verbeteren van het systeem van horizontale kennisoverdracht zal gezocht moeten worden met het oog op een efficiëntere besteding van tijd en geld. In de volgende paragraaf worden een aantal mogelijke oplossingen en verbeteringen besproken.

5.5 Hypothesen

Op basis van bovenstaande bevindingen kunnen er een aantal hypothesen worden opgesteld. De hypothesen reflecteren de verbanden die zijn gevonden in bovenstaande paragrafen. Deze hypothesen zouden eventueel getoetst kunnen worden in vervolg onderzoek dat bijvoorbeeld kwantitatief van aard is. Hierover staat meer geschreven in het tweede deel van het conclusiehoofdstuk. Voor deze suggesties van het vervolgonderzoek kunnen onderstaande hypothesen gebruikt worden.

- *Hypothese: Kennisoverdracht over het fietsbeleid vindt vooral plaats wanneer er sprake is van cognitieve nabijheid.*

Gemeenten (en stakeholders) zoeken elkaar op wanneer ze weten dat er kennis te vergaren valt. Cognitieve nabijheid houdt in dat de actoren in een zekere mate op het zelfde niveau van kennis zitten. Zo zoeken vooruitstrevende gemeenten elkaar op omdat ze van elkaar weten dat ze een hoog niveau van kennis en innovatie hebben. Een gemeente die aan kop loopt op het gebied van fietsbeleid zal minder snel kennis gaan delen met een gemeente die nog in de startvakken staat omdat er dan minder nieuwe kennis te vinden zal zijn. Andersom zal de gemeente met minder kennis ook niet meteen gaan kijken naar een koploper op het gebied van fietsbeleid omdat het verschil tussen de gemeenten te groot is. Er zouden dan te veel stappen ondernomen moeten worden om in een keer tot dat level te komen. Zij gaan eerder kennis delen met gemeenten die met vergelijkbare uitdagingen kampen in dezelfde fase van de ontwikkeling van het fietsbeleid.

- *Hypothese: Horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid op regionaal niveau is vooral van belang voor kleinere gemeenten.*

Over het algemeen hebben kleinere gemeenten minder financiële middelen voor het fietsbeleid. Kleinere gemeenten hebben hierdoor minder tijd en geld om zelf onderzoek te

doen waardoor ze het meer dan grotere gemeenten, moeten uitbesteden. Ze kunnen de hulp van andere gemeenten inschakelen of ze kunnen ingenieurs- en adviesbureaus vragen. Bovendien kan er met behulp van regionale samenwerkingen via andere organen meer geld besteedt worden aan het fietsbeleid. Vandaar dat het interessant is voor kleinere gemeenten om zich aan te sluiten bij samenwerkingsverbanden waarbij ze niet alleen van de kennisoverdracht kunnen profiteren maar ook financiële middelen kunnen delen.

- *Hypothese: De kennisoverdracht van tacit knowledge vindt vooral plaats via reeds bestaande samenwerkingsverbanden.*

De kennisoverdracht van *tacit knowledge* vindt niet zomaar plaats, er moet een ontmoeting voor aan de pas komen. Deze ontmoeting met kennisoverdracht vindt in dit onderzoek plaats bij congressen en evenementen over ontwikkelingen in het fietsbeleid en bij (regionale) samenwerkingen wanneer zij onder dezelfde paraplu vallen. Er wordt vrijwel geen contact opgenomen met gemeenten of stakeholders waarvan nog niet bekend is welke kennis ze zouden kunnen bijdragen.

- *Hypothese: Overeenkomstige politieke kleur van gemeenten leidt tot kennisuitwisseling over het gemeentelijk fietsbeleid*

Uit de resultaten bleek dat politieke voorkeur ertoe kan leiden dat niet alle kennis nuttig is om uit te wisselen omdat elke politieke kleur andere prioriteiten heeft. Het was echter niet duidelijk of gemeenten die kennis met elkaar uitwisselen ook rekening houden met elkaars politieke kleur. De verwachting is dat overeenkomstige politieke kleur van gemeenten leidt tot meer kennisuitwisseling van het gemeentelijk fietsbeleid omdat de kans dan groot is dat de gemeenteraad ook akkoord zal gaan met het plan.

6. Suggesties voor het bevorderen van de horizontale kennisoverdracht

Er is ruimte voor verbetering op het gebied van fietskennisoverdracht tussen gemeenten. Zoals Nederland zich tegenover het buitenland positioneert als een fietsland via de Dutch Cycling Embassy, zo zou Nederland ook intern georganiseerd moeten zijn. Momenteel bestaan er heel wat instanties, platforms en initiatieven die kennis over fietsbeleid proberen te verzamelen. Daarnaast geven gemeenten aan te weinig tijd en geld te hebben om alle lezingen, conferenties en bijeenkomsten bij te wonen. Ook hebben enkele gemeenten het gevoel dat ze er niet genoeg kunnen opsteken. Het lijkt van belang te zijn dat de fietsambtenaren elkaar beter leren kennen en op de hoogte blijven van ontwikkelingen in andere gemeenten.

Om te kunnen blijven innoveren is het van belang om de ontwikkelingen van fietskennis in het buitenland in de gaten te houden. Internationaal is er ook nog winst te behalen op het gebied van kennisoverdracht. Nederlandse gemeenten lijken het gevoel te hebben voorop te lopen en weinig te kunnen leren van het buitenland. Zo kan er in Denemarken geleerd worden van hoe de fiets verkocht kan worden als een gezond vervoersmiddel, en uit Engeland kan er kennis opgedaan worden over hoe informatie over de voordelen van de fiets goed gecommuniceerd kan worden naar de maatschappij. In het buitenland wordt er ook veel onderzoek gedaan naar dit soort onderwerpen dat van waarde kan zijn voor Nederlandse gemeenten.

Er liggen dus nog een aantal kansen voor de bevordering van de kennisoverdracht. Een overkoepelend orgaan dat de verschillende ontwikkelingen in de gaten houdt lijkt de oplossing te zijn. Hieronder worden twee mogelijke uitwerkingen van uiteengezet voor het bevorderen van de horizontale kennisoverdracht. De eerste oplossing richt zich meer op een holistisch overzicht van de uitwisseling van kennis over het fietsbeleid in Nederland, inclusief buitenlandse kennis waar mogelijk. De tweede suggestie richt zich meer op het regionale niveau, het niveau waarin veel kansen liggen voor bovenlokale samenwerkingen die nodig zijn voor de hedendaagse ontwikkeling van bijvoorbeeld snelfietsroutes.

De Nationale Fiets Eenheid

Een eerste potentiële oplossing voor het bevorderen van de horizontale kennisoverdracht is een overkoepelend fiets-platform wat een overzicht biedt over alle verschillende instanties, organisaties, bedrijven en andere platforms die iets te maken hebben met het fietsbeleid. Dit nationale fiets-platform zou bijvoorbeeld de *Nationale Fiets Eenheid* genoemd kunnen worden; een plek waar alle betrokkenen van het fietsbeleid bij elkaar komen. Het platform zal een eigen organisatie hebben dat ervoor zorgt dat iedereen die zich bezighoudt met de fiets geregistreerd staat. Stakeholders kunnen per onderwerp dat betrekking heeft tot het fietsbeleid kennis zoeken en bijdragen. Hierdoor ontstaat er een compleet overzicht van de ontwikkelingen en innovaties van het gedecentraliseerde Nederlandse fietsbeleid. Bij deze fietseenheid kan ook samengewerkt worden met de Dutch Cycling Embassy waardoor informatie over internationale projecten die wellicht interessant kunnen zijn voor Nederlandse gemeenten ook worden meegenomen. De Nationale Fiets Eenheid zal net zoals de Dutch Cycling Embassy een onafhankelijk publiek-privaat orgaan zijn dat zowel wordt gesubsidieerd door de overheid als dat bedrijven en organisaties sponsoren, donaties doen of samenwerkingen aan gaan.

Deelname aan de Nationale Fiets Eenheid is verplicht wanneer iemand of een bedrijf of instantie iets op het gebied van fietsbeleid wil gaan doen. Zo kan de Nationale Fiets Eenheid (voor het gemak afgekort als NFE) op de hoogte blijven van belangrijke ontwikkelingen. De NFE zal niet enkel als tussenpersoon genereren maar zal ook actief zijn in het ontwikkelen en bij elkaar brengen van

kennis. Het zal ook dienen als regulator van de kennisstromen tussen de verschillende partijen. Op deze manier zal alle kennis gebundeld zijn en kunnen beleidsmakers. Bovendien kan het door middel van samenwerking met de Dutch Cycling Embassy, de kennisoverdracht met buitenlandse gemeenten en stakeholders bevorderen zodat er op een grotere schaal geïnnoveerd wordt.

Regionale beleidsondernemer of regional policy entrepreneur

Een tweede mogelijke oplossing voor het bevorderen van de kennisoverdracht is het opstellen van regionale beleidsondernemer. Dit is iemand of een orgaan dat verschillende gemeenten en partijen bij elkaar kan brengen wanneer zij een project aan het plannen zijn. Deze beleidsondernemer houdt ontwikkelingen in de gaten, vangt vragen op en gaat op zoek naar plekken waar nog plaats is voor ontwikkeling. Dat houdt ook in dat de *regional policy entrepreneur* de opvattingen en ideeën van gemeenten proactief moet samenbrengen. Op deze manier kan kennis worden gebruikt van verschillende gemeenten om zo het fietsbeleid verder te kunnen ontwikkelen.

Het regionale niveau van deze policy entrepreneur is van belang omdat regionale samenwerking tussen gemeenten van steeds groter belang zijn. Door per regio of groep van gemeenten een policy entrepreneur in te zetten kan er zo optimaal mogelijk de kennis worden benut binnen de regio. Deze regionale organisatie kan of gesteund worden door de overheid, bijvoorbeeld vanuit de provincie, of vanuit het rijk. Ook zouden regionale bedrijven die innoveren op het gebied van fietsverkeer of – beleid samenwerkingen kunnen aan gaan met de policy entrepreneur.

Een ander voordeel van de policy entrepreneur kan zijn dat hij niet alleen verschillende actoren van diverse gemeenten, instanties en bedrijven samenbrengt maar ook dat hij ervoor zorgt dat binnen een gemeente de fiets een centralere rol kan gaan spelen. Door de fiets meer te integreren in het gemeentelijk fietsbeleid kan er bijvoorbeeld meer financiële middelen ingezet worden vanuit verschillende afdelingen waardoor er meer kansen komen voor de voordelen van fietsen.

7. Conclusie

Het doel van deze scriptie was om het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid in kaart te brengen en beter te begrijpen. Om dit te onderzoeken is de volgende centrale vraag opgesteld: 'Hoe kan het systeem van horizontale kennisoverdracht over het gemeentelijk fietsbeleid worden bevorderd?'. Met deze hoofdvraag probeert dit onderzoek bij te kunnen dragen aan een efficiëntere kennisoverdracht tussen gemeenten en stakeholders in de toekomst.

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden is in het eerste hoofdstuk een theoretisch kader opgesteld. Uit de literatuur bleek dat kennis in de planologie verschillende vormen kan aannemen, de verschillende vormen van kennis kan ook van invloed zijn op de manier waarop ze worden overgedragen naar andere actoren. Daarnaast blijkt kennis afhankelijk te zijn van de omgeving en de situatie waarin het is vergaard; dit wordt *context dependency* genoemd. Bovendien zijn er nog een aantal andere factoren behandeld die van invloed kunnen zijn op de kennisoverdracht, een van deze factoren zijn de diverse vormen van nabijheid. Over het algemeen gezien geldt de regel hoe groter de nabijheid, hoe groter de kans op kennisoverdracht. Daarentegen kan te veel nabijheid zorgen voor een lock-in, dit is een situatie waarbij er bij een bepaalde hoeveelheid nabijheid het geen nut meer heeft om kennis te delen. In de daaropvolgende sectie is de context van waar de theorieën en literatuur in zal worden toegepast uitgelicht om zo beter grip te hebben op de ontwikkelingen van het fietsbeleid in Nederland. Deze context is meegenomen tijdens de interviews zodat de contextuele kennis over het fietsbeleid kan worden aangevuld met lokale inzichten van de respondenten. Er zijn twaalf interviews gedaan waarvan negen interviews met ambtenaren die betrokken zijn bij het fietsbeleid, en een interview met het CROW-Fietsberaad, De Fietsersbond en adviesbureau DHV Royal Haskoning.

In het vijfde hoofdstuk van dit onderzoek zijn de resultaten van de interviews geanalyseerd. Ten eerste is beschreven hoe het systeem van horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid in elkaar zit. Gemeenten en stakeholders komen op allerlei manieren met elkaar in contact; via de telefoon, en mail, via congressen en bijeenkomsten en via overkoepelende organisaties zoals het programma Beter Benutten of regionale samenwerkingen zoals de B5 of de Metropoolregio Den Haag-Rotterdam.

Vervolgens is er gekeken naar wanneer gemeenten wel kennis delen en waarom; de belangrijkste reden hierbij blijkt te zijn dat gemeenten kennis delen bij projecten die verder gaan dan de gemeentelijke grenzen. Dit zijn momenten waarop gemeenten hun kennis samenvoegen om op zoek te gaan naar de meest efficiënte oplossing. Deze manier van kennis delen kan in de toekomst beter benut worden door de organisatie van de kennisoverdracht meer te richten op projectniveau. Een ander moment waarop gemeenten voornamelijk lijken samen te werken is wanneer zij een hoge mate van cognitieve nabijheid hebben. Bijvoorbeeld de studentensteden Groningen en Utrecht lopen allebei relatief voorop op het gebied van het fietsbeleid, wanneer zij op zoek zijn naar innovatieve oplossingen kloppen ze vaak bij elkaar aan. Dit heeft ook te maken met dat ze tegen vergelijkbare uitdagingen aan lopen omdat ze beiden met grote hoeveelheden studentenfietsers kampen. Ook geografische nabijheid lijkt een belangrijke rol te spelen, maar dit gaat vooral in combinatie met institutionele nabijheid waarbij nabij elkaar gelegen gemeenten al samenwerken in verschillende instituties of projecten waardoor ze al van te voren weten waar de ander zich mee bezig houdt. Deze drie aanleidingen gelden voornamelijk voor de kennisoverdracht bij *tacit knowledge*. *Codified knowledge* weten de gemeenten over het algemeen wel te vinden, daarvoor is het duidelijk bij wie ze moeten zijn, voor regels en handleidingen vallen ze vooral terug op de documenten van het CROW-Fietsberaad.

Vervolgens zijn de belangrijkste *missing links* in het systeem van horizontale kennisoverdracht vastgesteld en verklaard, onder andere door de onwetendheid van fietsambtenaren over wat zich afspeelt in andere gemeenten wordt er vaak eigen onderzoek gedaan. Bovendien bestaan er veel losse platforms en initiatieven waar fietskennis wordt verzameld waardoor er eigenlijk heel veel verschillende plekken zijn waar kennis vandaan zou kunnen komen. Ook hebben veel van deze initiatieven geen financieel potje waarmee ze kennisoverdracht zouden kunnen bevorderen, waardoor de deelname aan zo'n platform als minder aantrekkelijk wordt beschouwd. Daarnaast spelen factoren een rol zoals de *context dependency*, de politieke kleur en voorkeuren van de fietsambtenaar en de gemeenteraad.

Ten slotte zijn er twee suggesties gedaan voor het overkomen van de tekortkomingen van het huidige systeem van horizontale kennisoverdracht. Deze suggesties zijn voornamelijk gebaseerd op het bij elkaar brengen van kennis zodat het voor de actoren duidelijk is waar ze naar kennis kunnen zoeken. De eerste suggestie is het opstellen van de Nationale Fiets Eenheid (NFE). Dit is een publiek-privaat platform waarbij iedere actor die betrokken is bij het opstellen van fietsbeleid; van fietsambtenaar tot ontwikkelaar van fietsinnovaties. Op deze manier wordt alle kennis gebundeld en geordend zodat beleidsmakers gemakkelijk kunnen aankloppen wanneer zij benieuwd zijn naar de bestaande kennis en onderzoeken over een bepaald onderwerp. Niet alleen generieke kennis maar ook lokale kennis over het fietsbeleid zal hier worden opgeslagen en gedeeld zodat stakeholders en gemeenten ook van elkaars casussen gebruik kunnen maken. Het is vooral belangrijk dat er over alle onderwerpen met betrekking tot het fietsbeleid informatie beschikbaar is. Bovendien zal dit orgaan financiële middelen hebben om zo de kennis zo goed mogelijk te verspreiden naar de plekken waar het nodig is. Ook zullen de financiële middelen ingezet worden bij het bevorderen van de kennisoverdracht tussen gemeenten. De tweede suggestie is het aannemen van *regional policy entrepreneurs*, om zo per regio een orgaan te hebben dat in de gaten houdt waar de mogelijkheden liggen voor het delen van kennis. Dit orgaan is dus op kleinere schaal dan de NFE wat als voordeel heeft dat hij of zij de regionale kennis over het lokale fietsbeleid goed beheert zodat de *regional policy entrepreneur* kan sturen in welke kennis wel of niet van waarde kan zijn voor een gemeente. Deze twee manieren bieden een manier tot het bevorderen van de horizontale kennisoverdracht over het fietsbeleid.

7.1 Aanbevelingen vervolgonderzoek

Met dit onderzoek is er een begin gemaakt met het in kaart brengen en het beter begrijpen van de kennisuitwisselingsstromen tussen Nederlandse gemeenten en stakeholders. Ondanks de relatieve kleinschaligheid van het onderzoek zijn er wel degelijk interessante resultaten naar voren gekomen. Dit onderzoek kan daarom fungeren als basis voor nader te uit voeren onderzoek. Voortbordurend op de discussiepunten van hierboven, volgen hier een aantal suggesties voor vervolgonderzoek:

- Tijdens dit onderzoek zijn er negen gemeenten onderzocht. De keuze van deze gemeenten kunnen van invloed zijn geweest op de resultaten van dit onderzoek. Ondanks dat er bewust is gekozen voor deze gemeenten, zullen de respondenten van invloed zijn geweest op de uitkomsten van het onderzoek. De uitkomsten kunnen locatie gebonden zijn, waardoor de uitkomsten misschien niet toepasbaar zijn voor andere gemeenten. Wanneer er andere gemeenten of meer gemeenten worden onderzocht kunnen er eventueel andere resultaten uitkomen. Wanneer er meer gemeenten en stakeholders worden onderzocht, kan de betrouwbaarheid van de uitkomsten worden verbeterd of verslechterd, afhankelijk van de responsen van de andere onderzoeksgemeenten. Met een groter referentiekader van meer interviews zouden er betrouwbare verbanden gelegd kunnen worden tussen bepaalde onderwerpen en de manier waarop die kennis wordt gedeeld.
- De resultaten van dit onderzoek zijn gebaseerd op kwalitatief onderzoek. Om de resultaten beter te kunnen onderbouwen kan er worden gekozen om kwantitatief onderzoek te doen

waarbij gemeenten worden gevraagd bijvoorbeeld een enquête in te vullen om zo te kijken in hoeverre de resultaten van dit onderzoek gelden voor meerdere gemeenten. Om dan vervolgens de kennisstromen over een breder netwerk van gemeenten vast te kunnen leggen. Kwantitatief onderzoek over dit onderwerp zal bovenstaande resultaten kunnen ondersteunen wanneer er voor een representatieve onderzoeksgroep is gekozen.

- Respondenten gaven aan dat dit onderzoek over het benutten van elkaars kennis over het fietsbeleid erg actueel is. Daarnaast werd duidelijk dat er wordt voorspeld dat lopen het nieuwe fietsen wordt (Interview Wim Bot, 2017; Interview Aletta Koster, 2017). Op dit moment kan er nog op tijd worden ingespeeld op deze ontwikkeling door bijvoorbeeld ook een overkoepelend orgaan op te stellen voor het verkeersbeleid voor voetgangers.
- Een ander interessant vervolgonderzoek over dit onderwerp kan gaan over hoe gemeenten met het buitenland van elkaar leren. Hierbij kan er op dezelfde manier worden gekeken naar manieren waarop kennis wordt gewisseld en welke onderwerpen daarbij voornamelijk worden gebruikt. Daarnaast kan het interessant zijn om de wisselwerking van kennisuitwisseling tussen Nederlandse gemeenten en buitenlandse spelers in kaart te brengen. Dit kan een interessante bijdrage leveren aan het complete beeld van kennisstromen rondom het fietsbeleid.

8. Referenties

Bathelt, H., Malmberg, A., Maskell, P. (2004) Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography* 28, 1 (2004), pp. 31-56

Benson, D., and Jordan, A. (2011). What Have We Learned from Policy Transfer Research? Dolowitz and Marsh Revisited. *Political Studies Review*, 9(3), 366-378.

Beter Benutten (2017) over ons
<http://www.beterbenutten.nl/overons>
Geraadpleegd op: 13 mei 2017

Borgman, F. (2007) Fietsen schept lucht, *Tijdschrift Lucht*, juni 2007, jaargang 3, nummer 3

Borgman, F. (2010) Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken. Fietsersbond, maart 2010.

Borgman, F., Kamminga, J. & Zeegers, T. (2010) Meer fietsen met minder risico. De belangrijkste thema's voor het lokale fietsbeleid in de komende jaren. Fietsersbond, Utrecht, September 2010

Boschma, R. (2010) Proximity and Innovation: A critical Assessment, *Regional Studies*, 39(1), 2006, 61-74

Bussche, D., Coevering, P. van de, Kruijf, J. de (2014) Bike PRINT, Policy Renewal and Innovation by means of Tracking Technology, een innovatieve schakel tussen onderzoek en fietsbeleid. *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 20 en 21 november 2014, Eindhoven*

Campbell, T. (2009). Learning cities: Knowledge, capacity and competitiveness. *Habitat International*, 33(2), 195-201.

Caniëls, M. C., & Romijn, H. A. (2005). What drives innovativeness in industrial clusters? Transcending the debate. *Cambridge Journal of Economics*.

CROW (2017) Over-CROW
<https://www.crow.nl/over-crow>
Geraadpleegd op: 3 mei 2017

De Fietsersbond (2011) Fietsparkeren in het nieuwe stationsgebied van Utrecht. Randvoorwaarden, flexibiliteit en optimale benutting. De Fietsersbond, 2011

De Fietsersbond (2017) home pagina
<https://www.fietsersbond.nl/>
Geraadpleegd op: 31 maart 2017

Dolowitz, D., & Marsh, D. (1996). Who learns what from whom: a review of the policy transfer literature. *Political studies*, 44(2), 343-357.

Directoraat-Generaal Personenvervoer (1998), 'Eindrapport Masterplan Fiets', Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Den Haag*

Dutchcycling (2017) Dutch Cycling Institute
<http://www.dutchcycling.nl/organization/organization-2>
Geraadpleegd op: 3 mei 2017

Edquist, C. & Johnson, B. (1997) Institutions and organizations in systems of innovation, in Edquist C. *System of Innovation, Technologies, Insitutions and Organizations*, 41-63, Pinter, London.

Fietsberaad (2009) Nemen we de fiets of gaan we met de auto? Rapportage kwalitatief onderzoek marktgericht fietsbeleid. Blauw Research, maart 2009

Fietsberaad (2017) Fietsberaad – CROW
<http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl>
Geraadpleegd op: 3 mei 2017

Fietscommunity 2.0 (2017) Het domein van fietsen in kaart brengen
<http://www.fietscommunity.nl/over-fc-2-0/>
Geraadpleegd op: 10 juni 2017

Gemeente Rotterdam (2016) Fietsen heeft voorrang. Fietsplan Rotterdam 2016-2018.

Goeverden, C. D. van & Godefrooij, T. (2010) Ontwikkeling van het fietsbeleid en –gebruik in Nederland. In 37th *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Roermond*.

Habermas, J. (1984). The theory of communicative action, volume I. *Boston: Beacon*

Hay, I. (2010) *Qualitative Research Methods in Human Geography*. Oxford University Press, Third Edition

Jakola, F. (2016) Borders, planning and policy transfer: historical transformation of development discourses in the Finnish Torne Valley. *European Planning Studies*, 2016, vol. 24, no. 10, 1806-1824.

Jessop, B. (1998) The rise of governance and the risk of failure: the case of economic development. *International Social Science Journal* 50 (155), pp. 29-45

Kirat, T. & Lung, Y. (1999) Innovation and Proximity. Territories as loci of collective learning processes, *European Urban and Regional Studies*, 6, 27-38

Klinkenberg, J., & Bertolini, L. (2014). Fietsland Nederland, er liggen nog kansen. *Rooilijn*, 47(3), 164-171.

Klunder, G., Beerepoot, W. M. C., & Hasselaar, E. (2017). Duurzaam wonen in de bestaande stad: gezond, energiezuinig en milieuvriendelijk. *Inspiratiepapers Woonwijken van de toekomst, deel 4*.

Korsten, A. F. A., Becker, B. L., & Van Kraaij, T. (2006). Samenwerking beproefd. *Innovatieve organisatievormen bij samenwerking tussen gemeenten*. Sdu Uitgevers bv: Heerlen/Arnhem.
PBL (2016) Balans van de leefomgeving 2016. Richting geven – Ruimte maken. Planbureau voor de Leefomgeving, september 2016

Mccann, E. J. (2010). Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: Toward a research agenda. In: *Annals Association of American Geographers* (forthcoming).

Naess, & Strand (2015) Traffic Forecasting at 'Strategic', 'Tactical' and 'Operational' Level. A differentiated methodology is necessary. *DisP- The Planning Review*, 2015. Vol.15 (2) 41-48.

Nuissl, H. & Heinrichs, D. (2011) Fresh wind or hot air – Does the governance discourse have something to offer to spatial planning? *Journal of Planning Education and Research* 31 (1), pp. 47-59

Porter, M. E. (2000) Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly*, Vol. 14, No. 1, February 2000, 15-34

Rhodes, R. A. W. (2007) Understanding governance: Ten years on. *Organization Studies* 28 (8), pp. 1243-1264

Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531-550.

Simmie, J. (2004) Innovation and Clustering in the Globalised International Economy. *Urban Studies*, Vol. 41, Nos 5/6, May 2004, 1095-1112

Royal Haskoning DHV (2017) Fietsmobiliteit infographic

Spit, T. & Zoete, P. (2009) Ruimtelijke ordening in Nederland. Een wetenschappelijke introductie in het vakgebied. Sdu Uitgevers bv, Herziende editie, Den Haag, 2009

Stone, D. (2004). Transfer agents and global networks in the 'transnationalization' of policy. *Journal of European public policy*, 11(3), 545-566. Verweij, S., & Gerrits, L. (2012). Systematische kwalitatieve vergelijkende analyse. *KWALON. Tijdschrift voor Kwalitatief Onderzoek in Nederland*, 17(3), 25-33.

TNO (2015) Trendrapport. Bewegen en Gezondheid 2000/2014

Tour de Force (2017) Tour de Force

<http://tourdeforce2020.nl/>

Geraadpleegd op: 7 mei 2017

Urbancyclinginstitute (2017) Urban Cycling Institute

<http://www.urbancyclinginstitute.com/>

Geraadpleegd op: 3 mei 2017

Van Dale (2018) zoekterm: kennis

<https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/nederlands/betekenis/kennis#.W28vI9IzbIU>

Geraadpleegd op: 5 augustus 2018

Velo-City (2017) Velo City 2017, The Freedom of Cycling, Arnhem-Nijmegen, June 13-16

<https://www.velo-city2017.com/>

Geraadpleegd op: 6 mei 2017

Willemsen, J. (2009). *Fietsbeleid: een onderzoek naar verbeterpunten in het opstellen van fietsbeleid* (Bachelor's thesis, University of Twente).

Wolman, H., & Page, E. (2002). Policy transfer among local governments: An information–theory approach. *Governance*, 15(4), 577-501.

9. Appendix