

Lessen uit een living lab: de ontwikkeling van de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle

Marcus Popkema – Hogeschool Windesheim – MR.Popkema@windesheim.nl

Hugo Kampen – Hogeschool Windesheim – H.Kampen@windesheim.nl

Friso de Vor – Hogeschool Windesheim – F.de.Vor@windesheim.nl¹

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2018, Amersfoort**

Samenvatting

Lessen uit een living lab: de ontwikkeling van de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle

De fiets als middel om stad en regio aantrekkelijker te maken is bezig aan een opmars. Bevordering van fietsen draagt bij aan filebestrijding en bereikbaarheid van steden en regio's. Verder biedt het voordelen ten aanzien van gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Bij de aanpak en oplossing van stedelijke en regionale vraagstukken wordt in toenemende mate samengewerkt in zogeheten living labs. Een living lab kenmerkt zich door de nadruk op het leren met elkaar. Overheden, stakeholders, belangengroepen, gebruikers én onderzoekers gaan daarbij op zoek naar de manier waarop vorm kan worden gegeven aan een innovatie in een bestaande omgeving. Onderzoekers hebben daarbij een actieve rol. Als onderdeel van het onderzoeksproject Smart Cycling Futures (SCF) hebben de provincie Overijssel en de gemeenten Dalfsen en Zwolle het living lab als werkwijze omarmd om de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle te ontwikkelen. Dit paper beschrijft en reflecteert op onze ervaringen als onderzoekers met transdisciplinair onderzoek in het living lab, waarbij de aandacht vooral is gericht op leerprocessen. Het gaat over wat wij als onderzoekers tegenkomen en zien in de praktijk van het werken volgens de living lab methodiek. Hierbij wordt ingegaan op de rolvulling van de betrokken overheden en de rol van onderzoek. Welke dynamiek is gaande in het living lab en hoe kan die worden verklaard? Aan de hand van bestaande wetenschappelijke typologieën over wie in het netwerk van samenwerkende partijen de drijvende kracht is, ontstaat inzicht in de manier waarop de partijen zich tot elkaar verhouden. Dat leidt tot een aantal lessen. Het op de agenda houden van het leren vergt inspanning. Onderzoekers moeten goed voorbereiden wat ze kunnen bieden in zo'n proces. Tevens moeten ze gevoel hebben - of ontwikkelen - voor de eigenaardigheden van de processen die gaan lopen en voor de belangen van de betrokken partijen. Het vergt dan ook een actieve rol en een lange adem om echt deel uit te maken van het lab en succesvol te kunnen interveniëren. Verder concluderen we dat het werken in een living lab kan bijdragen aan de ontwikkeling van een regionale fietsroute. Geen van de partijen kan macht uitoefenen over de andere betrokkenen. Het is de interactie en samenwerking die de voortgang bepaalt, hetgeen als een gunstig kenmerk van de kwaliteit van het proces in het living lab kan worden gezien. De kunst voor onderzoekers is om die interactie zo nu en dan een zetje te geven.

¹ Wij bedanken Arnoud van Waes (Universiteit Utrecht) voor zijn waardevolle input en commentaar op eerdere versies van dit paper.

1. Inleiding

1.1 *Leren in een living lab*

De fiets is bezig aan een opmars in steden en regio's. Niet alleen komt dit tot uitdrukking in de groeiende gebruikscijfers van de fiets (zie o.a. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2018), ook in de ambities en plannen van de overheden en andere instellingen is dit zichtbaar. Zo heeft het kabinet voor deze kabinetsperiode 100 miljoen euro uitgetrokken voor het versnellen van de aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij stations (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2018). De opmars is tevens zichtbaar in de inspanningen van de Tour de Force. Dat is een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstututen, die zich sinds 2015 inspannen voor een stevige plek van de fiets op de agenda's van diverse beleidsdomeinen, zoals mobiliteit, ruimte en gezondheid (Tour de Force 2020, 2018).

Steden en regio's beschouwen de fiets steeds meer als een middel om diverse vraagstukken aan te pakken. Bevordering van fietsen draagt bij aan filebestrijding en bereikbaarheid van steden en regio's (Van Esch et al., 2013). Verder biedt de fiets waarde voor gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Het bevorderen van het fietsgebruik heeft niet alleen de aandacht van overheden. Ook steeds meer bedrijven stimuleren hun werknemers om vaker te fietsen. Er zijn aanwijzingen dat ziekteverzuim afneemt als werknemers regelmatig op de fiets naar hun werk komen en dat zij minder stress ervaren dan mensen die met de auto naar het werk komen (Hendriksen, 2009; Decisio, 2012). De fiets kan dus een relatief simpele oplossing zijn voor allerlei knelpunten op stedelijk en regionaal niveau.

Tegelijkertijd met de opmars van de fiets is het living lab in opkomst als methodiek om stedelijke en regionale vraagstukken aan te pakken (Maas et al., 2017). In een living lab experimenteren betrokken partijen met het vinden van oplossingen voor stedelijke en regionale opgaven. Hierbij ligt de nadruk op het leren met elkaar en wordt samen met stakeholders als overheden, marktpartijen, belangengroepen, gebruikers maar ook kennisinstellingen, bezien op welke wijze vorm kan worden gegeven aan een innovatie in een bestaande omgeving.

In het onderzoeksproject Smart Cycling Futures (SCF) hebben de provincie Overijssel en de gemeenten Dalfsen en Zwolle samen met een aantal kennisinstellingen waaronder Hogeschool Windesheim, het living lab als werkwijze omarmd voor de ontwikkeling van een regionale fietsroute. Als vertrekpunt is gekozen dat de wensen en verwachtingen van de potentiële gebruikers bepalend zijn voor de ontwikkeling van de fietsroute. De vraag die centraal staat in het living lab is *hoe* de fietsroute tussen Dalfsen en Zwolle zo aantrekkelijk en uniform mogelijk gemaakt kan worden, waarmee beoogd wordt de doelgroepen te motiveren om de route daadwerkelijk te gebruiken. Oftewel, wat is er nodig om een route te ontwikkelen die uitnodigt tot fietsen?

In mei 2017 is het living lab fietsroute Dalfsen-Zwolle gestart. In dit paper doen we als onderzoekers van Windesheim verslag van en reflecteren we op onze eerste (leer)ervaringen in het living lab. Het gaat over wat wij als onderzoekers tegenkomen en

zien in de praktijk van het werken volgens de living lab methodiek. Hierbij wordt ingegaan op de rolvervulling van de betrokken overheden en de rol van onderzoek. Maar ook: welke dynamiek is gaande en hoe is dat verklarend voor de ontwikkelingen in het living lab? Hierbij maken we onder meer gebruik van bestaande wetenschappelijke typologieën over wie in het netwerk van samenwerkende partijen de drijvende kracht is of zijn. Met onze observaties en bevindingen willen we bijdragen aan het begrijpen van *hoe living labs kunnen leiden tot nieuwe manieren van werken tussen en bij verschillende partijen: wat werkt wel en wat werkt niet?*

We doen dit op basis van beleidsstukken, verslagen van en observaties tijdens overleggen en andere bijeenkomsten en (interveniërende) werksessies. Doordat we als onderzoekers niet alleen observeren, maar ook actief interveniëren, is ons onderzoek transdisciplinair van aard. Vanuit verschillende organisaties wordt gewerkt aan gezamenlijke ontwikkeling van kennis ('kennis-cocreatie'). Niet alleen kennisinstellingen, zoals universiteiten en hogescholen, maar ook burgers, bedrijfsleven, overheid en andere organisaties dragen bij aan deze vorm van kennisontwikkeling. In het proces zijn derhalve verschillende vormen van interactie aan de orde (Regeer en Bunders, 2007).

1.2 Regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle

Op basis van het Koersdocument Fiets van de provincie Overijssel (Provincie Overijssel, 2016) is de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle aangemerkt als een belangrijke ader in het 'regionale kernnet fiets'. De opgave is om een kwalitatief hoogwaardige en uniforme route te ontwikkelen, dusdanig dat de (toekomstige) doelgroepen worden gemotiveerd om deze route te gebruiken.

In de uitwerking van de route tussen Dalfsen en Zwolle zijn twee tracés aangewezen om tot regionale fietsroute ontwikkeld te worden (zie figuur 1). De gemeenten hebben het voornemen om beide tracés te verbeteren en op te waarderen naar regionale fietsroute. Afhankelijk van de herkomst en bestemming, kiest de fietser voor de Hessenweg/N340 (route 1) of de route langs de zuidzijde van de Vecht (route 2).



Figuur 1: Fietsroutes Dalftsen – Zwolle (bron: Goudappel Coffeng, 2018)

Wat mede heeft bijgedragen aan het besluit om deze route van het kernnet te gaan ontwikkelen is de geplande upgrade van de N340 tussen Dalftsen en Zwolle (route 1, zie figuur 1). Met de verbetering van deze provinciale weg deed zich de mogelijkheid voor om tegelijkertijd de zuidelijke parallelweg aan te pakken, een belangrijke schakel in de beoogde regionale fietsroute. De werkzaamheden aan de N340 en de zuidelijke parallelweg zijn gepland in de periode 2019-2020.

1.3 *Smart Cycling Futures*

Het living lab rondom de fietsroute Dalftsen-Zwolle is onderdeel van het onderzoeksproject Smart Cycling Futures (SCF)² waarin onder andere Hogeschool Windesheim, gemeente Zwolle en provincie Overijssel samenwerken. Andere kennisinstellingen binnen het consortium zijn de Universiteit van Amsterdam, Universiteit Utrecht en de Technische Universiteit Eindhoven.

In het kader van SCF worden fietsinnovaties onder de loep genomen, zoals slimme fietsparkeeroplossingen, gezondheidscoalities om mensen op de fiets te krijgen, nieuwe samenwerkingen om een fietsroute vorm te geven en deelfietsystemen. Onderzocht wordt hoe deze sociale en technische innovaties in de praktijk werken en wat de invloed van deze innovaties is op de vitaliteit van steden en regio's. Denk bij deze vitaliteit aan de verbeteringen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en economie. SCF is onderdeel van het door het NWO (Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek) gefinancierde programma Smart Urban Regions of the Future (SURF). Het onderzoek is gesitueerd in de regio's Amsterdam, Eindhoven, Utrecht en Zwolle. In elk van de vier regio's worden één of meerdere zogenoemde living labs ingericht, waar verschillende fietsinnovaties worden uitgetoetst en geëvalueerd. De in de desbetreffende regio gevestigde kennisinstelling is betrokken bij het living lab en richt

² www.smartcyclingfutures.nl

zich in belangrijke mate op de ontwikkeling van kennis voortkomend uit de living labs. SCF is op 1 september 2016 van start gegaan en heeft een looptijd van vier jaar.

In het living lab regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle vervult Hogeschool Windesheim, als regionale kennisinstelling, een rol die uit te splitsen is langs twee lijnen. De eerste lijn is gericht op monitoring en evaluatie van de impact van de nieuwe fietsroute, met als doel te leren van wat de implementatie van een fietsinnovatie - een regionale fietsroute - teweegbrengt. We doen onderzoek naar de effectiviteit van de fietsroute, waarbij het streven is om gedurende - en aan het einde - van het project, uitspraken te doen over de verbetering van de vitaliteit van stad en regio als gevolg van de aanleg van route. In dit paper staat de tweede lijn centraal. Deze lijn is gericht op het identificeren van wat er geleerd kan worden van het in gezamenlijkheid ontwikkelen van een regionale fietsroute, met als achterliggend doel te leren van living labs als methode voor innovatie. De samenwerking van twee lokale overheden (gemeenten Dalfsen en Zwolle) om samen - en met hulp van de provincie Overijssel - een regionale fietsverbinding tot stand te brengen is relatief nieuw. Daarbij zijn de partijen voornemens gericht de vraag te stellen aan (toekomstige) gebruikers wat hun wensen en verwachtingen zijn bij de regionale fietsroute. De vorm, frequentie, werkwijze van consultaties en participaties is nog onbekend en onzeker. Er vindt dus een leerproces plaats bij de planvorming van de regionale route. Daarnaast is er een leerproces omtrent het inrichten van het living lab zelf, dus hoe de partijen samenkomen en met elkaar omgaan. Bij deze casus zijn immers verschillende overheidslagen betrokken - gemeenten en provincie - die elk hun eigen rol (toebedeeld) hebben, en daarnaast Windesheim als kennisinstelling. Bij dit alles zijn de onderzoekers niet enkel de observerende vlieg op de muur, maar zijn we ook actief betrokken door onder andere relevante kennis in te brengen en werksessies te organiseren met de living lab deelnemers.

2. Typologie living labs

Centraal in SCF, en zodoende ook in de casus fietsroute Dalfsen-Zwolle, staat het living lab. Het living lab kan beschouwd worden als een verschijningsvorm van een *Test and Experimentation Platform (TEP)*, een open innovatienetwerk. Ballon et al. (2005) hebben een uitgebreide inventarisatie gemaakt van verschillende TEP's. Daarin omschrijven zij een living lab als een experimenteerruimte waarin techniek wordt ontwikkeld en waarin gebruikers medeontwikkelaars zijn. Uitgangspunt van een living lab is dat de deelnemers een heterogene groep vormen en dat de middelen en acties gericht zijn op de ontwikkeling van de innovatie in alle fasen van het proces. Vanuit SCF-invalshoek voegen we hier een dimensie aan toe. In living labs wordt geëxperimenteerd met de ontwikkeling en implementatie van innovaties ten behoeve van urgente uitdagingen waar steden en regio's en de betrokken belanghebbenden voor staan.

Een living lab is een open netwerk. Echter, het open karakter van een living lab concept zorgt ook voor een grote verscheidenheid aan typen living labs. Leminen et al. (2012) maken op basis van hun onderzoek, waarin zij 26 living labs hebben bestudeerd, onderscheid naar vier typen living labs. Anders dan bijvoorbeeld Maas et al. (2017), die een indeling maken van 'living lab-achtige' samenwerkingsvormen, stellen Leminen et al.

een indeling voor aan het hand van het type actor dat in de initiatiefase het meeste belang heeft bij het project of die de actiefste rol heeft in het proces.

De typologie van Leminen et al. bestaat uit vier types: *utilizer-driven*, *enabler-driven*, *provider-driven* en *user-driven*. Om de karakteriserende omschrijving van de vier begrippen niet te verliezen, hebben we ervoor gekozen om de Engelstalige begrippen aan te houden. Hieronder volgt een beschrijving van de termen.

Utilizer-driven

Utilizer-driven living labs worden in de eerste fase opgestart door organisaties die het lab gebruiken om hun bedrijfsactiviteiten verder te ontwikkelen. Hierbij zijn deze organisaties gericht op het verder ontwikkelen en testen van hun producten of diensten, met als doel om data te genereren afkomstig van gebruikers of gemeenschappen. Denk hierbij aan een deelfietsexploitant die zijn systeem op kleine schaal test in een woonwijk.

Enabler-driven

Bij het enabler-driven living lab staan bij de start verscheidene actoren uit het publieke domein aan de lat. Denk hierbij met name aan overheden. Ze streven naar maatschappelijke verbeteringen en zijn in het living lab op zoek naar verreichende resultaten. Het samenwerken van de verschillende partijen kan al een doel op zich zijn. Door de inbreng van onderwijsorganisaties kan de focus veelal meer op de gebruikers en hun dagelijkse leven gaan liggen. De inbreng van het bedrijfsleven is bij deze vorm laag, omdat de voordelen van deelname aan het living lab nog weinig tastbaar zijn. Een voorbeeld van een dergelijke structuur is die waarin een gemeente inwoners actief betreft bij de verduurzaming van hun woningen.

Provider-driven

Het derde type is die van het provider-driven living lab. Deze wordt opgezet als een gevolg van verschillende acties van bijvoorbeeld onderwijsorganisaties. Ze streven naar het promoten van onderzoek en steken in op kennisontwikkeling en het zoeken naar oplossingen voor specifieke problemen. Dit is veelal gericht op het dagelijkse leven van de gebruikers, waarbij de gedachte is dat iedereen voordeel kan ondervinden bij de uitvoering van het living lab. Er wordt namelijk nieuwe kennis geproduceerd en tegelijkertijd worden (verbeterde) oplossingen vormgegeven. De in het living lab gecreëerde kennis en inzichten kunnen, bij goede vastlegging van het proces, worden toegepast in toekomstige living labs. Denk als voorbeeld van een dergelijk living lab aan een universiteit die als onderdeel van een onderzoeksproject studenten inzet om te onderzoeken hoe huishoudens hun mobiliteitspatroon verduurzamen.

User-driven

Het laatste type is het user-driven living lab. De gebruiker is hierbij de opstarter van het project. Deze gebruikers zijn meestal vergaderd in een gemeenschap of groep. Ze zijn gericht op het oplossen van tastbare, dagelijkse problemen die ze als individu of als groep ondervinden. De waarde die in het living lab wordt gecreëerd is met name gericht op het verbeteren van hun eigen situatie, maar de gemeenschap en het bedrijfsleven kunnen indirect profiteren. De organisatie van het living lab is informeel en wordt vaak gefaciliteerd door bijvoorbeeld een (semi-)overheidsinstantie. Hierdoor kan laatstgenoemde enige invloed uitoefenen op de gebruikers en hun activiteiten. Een

voorbeeld van een user-driven living lab zijn de inwoners van een dorp die gezamenlijk een buurtbus in het leven roepen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Deze manier van kijken naar living labs biedt ons voordelen omdat het ingaat op de beginfase van het proces en de daarmee gepaard gaande rolvervulling van de betrokken partijen. Het helpt ons om grip te krijgen op de ontstaansgeschiedenis van een living lab, op basis waarvan we de verdere ontwikkeling van en dynamiek in een living lab kunnen begrijpen.

3. Casus regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle

3.1 Beleidskaders

De wens om tussen Dalfsen en Zwolle een regionale fietsroute te ontwikkelen komt voort uit de beleidsdocumenten van de betrokken overheden. Zo heeft de provincie Overijssel het Koersdocument Fiets (Provincie Overijssel, 2016) opgesteld. Hierin is opgenomen dat de provincie de fiets en de fietser vanuit een integrale benadering wil ondersteunen in hun behoefte, met aandacht voor: bereikbaarheid economische gebieden, verkeersveiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid, vrije tijd, economie, gezondheid. De integrale benadering richt zich naast de inhoud ook op de partners. De provincie onderscheidt vier aangrijpingspunten waarlangs het fietsgebruik ondersteund en bevorderd kan worden:

- De fiets en technische ontwikkelingen;
- De fietser;
- Netwerk en infrastructuur;
- Betere afstemming tussen fiets-gerelateerde programma's.

De gemeente Zwolle heeft de Agenda Fiets (Gemeente Zwolle, 2015) opgesteld. Dit is een agenda met concrete plannen en activiteiten om het fietsbeleid van de gemeente Zwolle voort te kunnen zetten en indien nodig te intensiveren door meer mensen en organisaties in de stad en de regio te betrekken. Er moeten resultaten geboekt worden op de volgende terreinen:

- Het imago en de bekendheid van Zwolle als fietsstad;
- Het benutten van kansen en het wegnemen van bedreigingen;
- De samenwerking met partners, bewoners en bezoekers (in de 'fietscommunity');
- De verbinding met regionale, provinciale, landelijke en Europese agenda's.

Uit deze twee belangrijkste beleidsplannen voor de fiets van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle lijkt een ingezette verschuiving zichtbaar van het realiseren van maatregelen op stedelijk niveau waarbij de betreffende overheid de leiding nam, naar het realiseren van maatregelen die zich uitstrekken over meerdere gemeenten en waarbij nadrukkelijker de samenwerking wordt gezocht met partners. De fiets wordt steeds meer gezien in een breder perspectief, waarbij de fiets niet enkel een vervoermiddel is, maar juist ook een instrument om bij te dragen aan doelen op andere beleidsvelden.

De geplande ontwikkeling van de regionale route Dalfsen-Zwolle vindt zijn oorsprong in het Koersdocument Fiets van de provincie Overijssel (Provincie Overijssel, 2016). Daarin

heeft de provincie Overijssel ingezet op een kernnet dat is ontworpen volgens het zogenaamde spaakwielmodel. Dit model heeft een spaakwiel van een fiets als uitgangspunt, waarbij de naaf een grote stad is en de spaken de routes zijn die vanaf omliggende steden, dorpen en kernen naar deze grote stad leiden. Een grotere stad is hierdoor veelal de verdelende factor van de fietsroutes. Het Koersdocument Fiets vormde de onderlegger voor de discussie tussen de Overijsselse gemeenten over welke routes de steden en gemeenten met elkaar moeten (gaan) verbinden. Naar aanleiding hiervan heeft de provincie Overijssel het traject Dalfsen-Zwolle aangewezen als één van de routes waarop de aandacht geïntensiveerd wordt en waar de komende jaren ingezet wordt op de ontwikkeling van een regionale fietsroute.

3.2 Regionale route in SCF

Bij de start van SCF in de regio Zwolle is in het najaar van 2016 het gesprek op gang gekomen tussen de onderzoekers in het project en de betrokken vertegenwoordigers van de regionale partners in het project over welke onderwerpen zouden worden gekozen om te onderzoeken in living labs. In iedere stad is een consortiumbijeenkomst belegd waar mogelijke onderwerpen zijn besproken. Medio maart 2017 is als vervolg hierop een bijeenkomst gehouden waar we als onderzoekers van Windesheim nader hebben kennis gemaakt met de afgevaardigden van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle. Tijdens dit overleg is een aantal projecten besproken die in potentie geschikt zouden zijn om opgenomen te worden in het SCF-onderzoeksproject. Overijssel droeg daarbij de ontwikkeling van de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle aan.

Bij alle aangedragen onderwerpen is de vraag gesteld in welke mate het geschikt zou zijn als onderzoeksobject in een living lab. Voor de regionale fietsroute spitste de discussie zich toe op de vraag op welke wijze het proces meer zou kunnen worden dan een variantenstudie waarbij verschillende regio's betrokken zijn. De betrokken persoon van de provincie meende dat het ontwikkelen van een dergelijke route, met de betrokkenheid van meerdere gemeenten en de provincie, toch wel een noviteit was. Hoe moet een plan- en ontwerpproces in dat geval worden vormgegeven? Gemeenten kijken traditioneel vooral naar de infrastructuur waarvoor ze zelf verantwoordelijk zijn. Nu zou het geheel van de route in ogenschouw moeten worden genomen, over de gemeentegrenzen heen. Daarbij zou kunnen worden geprobeerd om het ontwikkelingsproces zodanig in te richten dat het betrekken van burgers zou leiden tot een toenemend enthousiasme voor het mogelijke gebruik van de route, waarbij tevens de vormgeving van de route een rol zou kunnen gaan spelen. De fietsroute zou een volwaardig alternatief moeten gaan vormen voor het toenemende gebruik van de auto en het openbaar vervoer op de verbindingen tussen genoemde steden. De vraag zou dan worden hoe de betrokken partijen hun interactie vormgeven zodat kan worden gekomen tot een veelgebruikte regionale fietsroute die daadwerkelijk een alternatief vormt gemotoriseerd vervoer. Tenslotte wordt de verbredende blik bevorderd doordat stemmen opgaan voor een nog langere regionale fietsroute, van Ommen naar Zwolle. De route Dalfsen-Zwolle zou daarvan de eerste bouwsteen vormen. Op grond van deze vraagstukken kozen de betrokken partijen om de ontwikkeling van de route onderwerp van studie te maken in SCF.

4. Living lab Dalfsen-Zwolle in de praktijk

Hoe kunnen we als onderzoekers het leren in een living lab bevorderen? Dat is de vraag die leidend is voor onze inspanningen in het living lab regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle. We beschrijven hierna de belangrijkste ontwikkelingen in het lab en onze interventies daarbij.

In mei 2017 is een belangrijke eerste stap gezet in de ontwikkeling van de regionale fietsroute en de vorming van het living lab. De vertegenwoordiger van de provincie Overijssel belegde op dat moment een bijeenkomst waar naast personen van zijn eigen organisatie tevens ambtenaren van Dalfsen en Zwolle waren uitgenodigd. De aanleiding voor het samenkomen was een moment in de voorbereiding van de upgrade van de N340. Dit is relevant voor de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle omdat een deel van deze fietsroute langs het te herinrichten deel van de oude N340 ligt, op de plek van de huidige zuidelijke parallelweg. Met het oog op het maken van het voorlopige ontwerp van de N340 en de tot fietspad in te richten zuidelijke parallelweg, was het op dat moment nodig om gebruikers en stakeholders te consulteren. De vertegenwoordiger van de provincie greep deze aanleiding aan om de ontwikkeling van de regionale fietsroute en het living lab van een impuls te voorzien. Er was haast bij de voorbereiding van de N340. Dat zou enige druk genereren om aan de slag te gaan met de regionale fietsroute. Bij de bijeenkomst waren we als onderzoekers aanwezig en zijn we geïntroduceerd als deelnemers in het kader van de ontwikkeling van het living lab.



Figuur 2: Chronologische volgorde belangrijke acties en gebeurtenissen

Tijdens de bijeenkomst heeft de vertegenwoordiger van de provincie de gemeente Dalfsen gevraagd het projectleiderschap voor de ontwikkeling van de regionale snelfietsroute op zich te nemen. Zijn argument daarvoor was dat Dalfsen na de aanleg als wegbeheerder verantwoordelijk zou zijn voor het grootste deel van de route. Het type werk dat nodig is voor de ontwikkeling van de route staat bovendien dicht bij de werkpraktijk van de gemeente dan van de provincie.

Dalfsen ging akkoord met de rol van projectleider. Afgesproken werd dat Dalfsen een subsidieaanvraag zou gaan doen bij de provincie voor financiële ondersteuning bij het inrichten en uitvoeren van het planvormingsproces voor de regionale fietsroute.

Vanuit Dalfsen werd aanvankelijk nog niet de waarde gezien van de rol van Windesheim bij de ontwikkeling van de regionale fietsroute. Overijssel en Zwolle waren met Windesheim in SCF gestapt. Dalfsen vroeg zich af waarom en op welke manier zij zich ook daaraan zouden moeten committeren. Als onderzoekers hebben we ons tijdens een aantal bijeenkomsten ingespannen om de waarde van onze deelname ook voor Dalfsen toe te lichten.

Tijdens de zomermaanden van 2017 hebben de onderzoekers de betrokken ambtenaren van de provincie, Dalfsen en Zwolle twee keer ontmoet. De eerste sessie was in juli en betrof een bijeenkomst om de afspraken van de bijeenkomst van mei uit te werken. Bij deze bijeenkomst is het beoogde proces met de betrokken partijen doorgenomen, waarbij we de rol van Windesheim hebben toegelicht. Tevens hebben we als onderzoekers aan de anderen gevraagd wat ze zouden willen leren van het proces in het kader van de deelname aan het living lab. Dit met het oog op het bevorderen van het leren in het onderzoek. De tweede keer was in september en moest een vervolg geven aan het gesprek over de leervragen. De vertegenwoordiger van Dalfsen gaf hierbij aan te willen leren over de rol van klankbordgroepen in het planproces. Wat zou de samenstelling en omvang daarvan moeten zijn en hoe vaak zouden die moeten worden geconsulteerd? Vanuit Zwolle kon geen concrete leervraag worden opgetekend.

Vanuit de gemeente Dalfsen is in september 2017 het project "planvorming Fietsroute Dalfsen – Zwolle" bij de provincie Overijssel aangemeld voor subsidie. De definitieve aanvraag is in april 2018 ingediend en deze aanvraag is door de provincie gehonoreerd. De planvorming waarvoor de subsidie is toegekend betreft zowel het Zwolse als het Dalfser deel van de fietsroute. De gemeente Dalfsen is het aanspreekpunt voor de subsidie richting de provincie en is trekker van de planvorming. De gemeente Dalfsen heeft in samenspraak met Zwolle in maart 2018 aan Bureau Goudappel Coffeng uit Deventer opdracht gegeven om als projectleider het (ontwerp-)proces tot aan de totstandkoming van het voorlopig ontwerp te begeleiden.

In de tussentijd werd in november 2017 binnen de gemeente Dalfsen een ander persoon aangesteld als projectleider. Dit betekende een nadeel voor ons als onderzoekers: we hadden net het vertrouwen van de vertegenwoordiger van Dalfsen gewonnen, nu moesten we de waarde van onze betrokkenheid opnieuw onder de aandacht brengen.

Om de neuzen van de betrokken partijen in dezelfde richting te krijgen hebben we in januari 2018 een werksessie georganiseerd. Hierbij waren de vertegenwoordigers van Overijssel, Dalfsen en Zwolle aanwezig, evenals de onderzoekers. De bedoeling van de sessie was om de werkwijze van het living lab toe te lichten zodat deze goed belegd zou kunnen worden. Tevens waren enkele potentiële gebruikers van de fietsroute dan wel representanten van mogelijke toekomstige fietsers aanwezig. Dit om de betrokkenheid van deze belangengroep in het proces van een impuls te voorzien.

Ondanks onze inspanning om de neuzen dezelfde kant op te richten en afspraken te maken over het proces, was onze ervaring dat we sinds de komst van de nieuwe projectleider op grotere afstand van het planproces kwamen te staan. Daarvoor zijn twee redenen aan te wijzen. Ten eerste kreeg het planvormingsproces daadwerkelijk gestalte doordat Goudappel Coffeng ermee aan de slag ging. Aangezien voor dit

planvormingsproject een bepaalde looptijd, ureninzet en budget was bepaald, had het zijn eigen onafhankelijke dynamiek. De onderzoekers mochten meekijken met wat er gebeurde maar inmenging was niet mogelijk. We moesten afstand nemen.

Een tweede reden waardoor we op grotere afstand kwamen te staan, was dat we in de sessie in januari niet echt zijn geslaagd in het centraal stellen van het living lab in het proces. De informatievoorziening vanuit de onderzoekers van Windesheim was wellicht van onvoldoende niveau, of van onvoldoende overtuiging, of van onvoldoende inlevingsvermogen in de belevingswereld van de betrokken overheden, om de verbinding tussen het planvormingsproject en het onderzoeksproject tot stand te kunnen brengen. Daarbij vonden we het lastig om de projectleider te overtuigen. Volgens deze was het planproces niet zo spannend en viel er niet zo veel te leren. Bij het maken van het schetsontwerp lag de nadruk op het controleren van het proces en ook het beheersen van de risico's. Het draagvlak voor het project moest zorgvuldig worden bewaakt. Een focus op leren via het living lab had bij het ontwerpproces niet de hoogste prioriteit. In de ogen van de projectleider was er sprake van twee processen: aan de ene kant het planproces, en aan de andere kant het onderzoek in het living lab.

De komst van de nieuwe projectleider en het inhuren van Goudappel Coffeng zorgde voor een flinke versnelling van de activiteiten in het proces. Om een voorlopig schetsontwerp voor de route te maken ging het adviesbureau bijeenkomsten organiseren met stakeholders en belangengroepen, om input te verzamelen voor het voorlopige ontwerp. Het ging om een drietal bijeenkomsten met betrokken partijen en een fietstocht, zodat ter plaatse informatie kon worden verzameld. Tevens zijn ontwerpateeliers door Goudappel Coffeng georganiseerd. In de ontwerpateeliers zijn concrete ontwerpvragestukken bediscussieerd over knelpunten langs de route.

Tijdens de nieuwe fase in de planvorming werden we regelmatig uitgenodigd voor bijeenkomsten, bijvoorbeeld tijdens een fietstocht over een deel van de beoogde route en de sessies met stakeholders. Ook bij de presentatie van het voorlopige ontwerp in mei 2018 zijn we uitgenodigd en waren we aanwezig. We zijn niet voor alle bijeenkomsten uitgenodigd en zagen dat als een gemiste kans. Bij de ontwerpateeliers waren we graag aanwezig geweest, om te kunnen waarnemen op welke wijze de opvattingen van belangengroepen een rol spelen in de ontwerpkeuzes die worden gemaakt.

Tijdens de eerste - niet helemaal geslaagde - bijeenkomst die we in januari 2018 hebben georganiseerd, is met de betrokken partijen afgesproken dat we een vervolgsessie zouden houden. Daarin zou aan bod moeten komen hoe 'het verhaal' van de regionale route zou kunnen worden vormgegeven. Daarmee zou verder kunnen worden ingevuld hoe de belangen van betrokken groepen en toekomstige fietsers een plek verkrijgen in het proces en het ontwerp. Deze vervolgbijeenkomst heeft in april 2018 plaatsgevonden. Onder leiding van een marketing-expert hebben we nagedacht over de kwaliteiten van de fietsroute. Aan de hand van de gesprekken tijdens de bijeenkomst heeft de marketing-expert een advies opgesteld over de manier waarop de kwaliteiten van de route verder zouden kunnen worden benadrukt.

Eind mei 2018 is het voorlopige ontwerp door Goudappel Coffeng gepresenteerd aan de personen die waren uitgenodigd voor de consultatiesessies en verder aan raadsleden van

de gemeente Dalfsen. Aan de hand van de reacties op het voorlopige ontwerp kon Goudappel Coffeng verder werken aan het ontwikkelen van een definitief voorlopig ontwerp. Na de zomer van 2018 zijn het voorlopig ontwerp en de kostenramingen aan Zwolle en Dalfsen aangeboden.

Bij de bijeenkomst waar het voorlopige ontwerp werd gepresenteerd bleek eveneens de marketing-expert aanwezig te zijn die ons had geholpen met het verhelderen van de kwaliteiten van de regionale fietsroute. Deze had inmiddels opdracht gekregen van de gemeente Dalfsen om de herkenbaarheid van de route te bevorderen en zo mogelijk een beeldmerk daarvoor te ontwikkelen. De resultaten van die inspanning waren inmiddels zichtbaar in het gepresenteerde schetsontwerp.

5. Reflectie en lessen

In dit paper doen we als onderzoekers van Windesheim verslag van onze eerste (leer)ervaringen in het living lab regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle. Met onze observaties en bevindingen willen we bijdragen aan kennis over hoe living labs kunnen leiden tot nieuwe manieren van werken tussen en bij verschillende partijen: wat werkt wel en wat werkt niet? Hieronder reflecteren we op onze ervaringen en formuleren we enkele lessen.

Eerder in dit paper is een typologie van living labs beschreven. Aan de hand hiervan willen we de dynamiek in het door ons beschreven proces nader duiden.

Voor ons staat buiten kijf dat het living lab Dalfsen-Zwolle is gestart als een enabler-driven lab. In het Koersdocument Fiets dat in 2016 is vastgesteld is het beleid beschreven dat de regionale fietsroutes moeten bijdragen aan de toegankelijkheid en leefbaarheid van Overijsselse steden. Het willen nastreven van beleidsdoelen door een overheid kenmerkt een enabler-driven living lab. Na de start van het lab zijn evenwel pogingen in het werk gesteld om de aard van het lab om te buigen naar een provider-driven living lab, waarbij de kennisontwikkeling en het belang daarvan voor de betrokken partijen voorop staat. Overijssel is geïnteresseerd in de lessen die geleerd kunnen worden van de ontwikkeling van deze regionale fietsroute. Ook op andere plaatsen in de provincie moeten nog dergelijke routes worden aangelegd. Voor Windesheim is het interessant om actuele expertise op te doen, zodat deze een plek kan krijgen in het onderwijs. De betrokken gemeenten kunnen eveneens voordeel halen van deelname aan een leerproces, omdat verbeteringen in de bestaande werkwijze altijd mogelijk zijn.

Aanvankelijk lukte het ons om het leren op de agenda te krijgen. Daarbij moet worden aangetekend dat de gemeente Zwolle zich niet heel helder heeft uitgesproken over haar leervraag. Vanaf de start van het planproces nam de aandacht voor het leren af. Het 'provider-driven' karakter van het living lab werd daardoor minder sterk herkenbaar. Op enig moment kwam zelfs het 'enabler-driven' karakter van het living lab op de achtergrond te staan, omdat in de ogen van de Dalfser projectleider het living lab naast het planproces stond. Was er op dat moment nog sprake van een living lab? Als gevolg van onze interventies is het leren weer hoger op de agenda gekomen. Door te agenderen wat 'het verhaal' van de regionale fietsroute zou moeten zijn, werd door betrokkenen

nagedacht over kenmerken van de route en de wijze waarop die in het vervolg een rol zouden kunnen spelen. De betrokken marketing-expert is vervolgens ingehuurd door de gemeenten Dalfsen en Zwolle om zijn expertise daadwerkelijk in te brengen. Wij interpreteren dit als winst en als het terugkeren van het living lab karakter van het proces.

De mate waarin het leren een plek heeft gekregen in het living lab kan worden afgezet tegen de keuze van de provincie Overijssel om de gemeente Dalfsen te vragen het projectleiderschap voor de ontwikkeling van de route op zich te nemen. Een deel van de dynamiek daaromtrent kan worden verklaard door die keuze. Wat zou zijn gebeurd als de provincie het projectleiderschap aan zich zou hebben gehouden? Vanuit het belang van de provincie om beleidsdoelen te realiseren en om te willen leren over de nieuwe manier van werken, zou een keuze in die richting te rechtvaardigen zijn. De provincie wil immers graag op meerdere plekken regionale fietsroutes ontwikkelen. De ervaringen die hier worden opgedaan kunnen dan elders nuttig worden ingezet.

Wat zijn onze lessen?

Ten eerste is het centraal stellen van leren geen uitgemaakte zaak. In de hier besproken casus is te zien dat het realiseren van de provinciale beleidsdoelen ook lijkt te kunnen plaatsvinden met een conventioneel planproces. Waarom zou je de vertrouwde werkwijze loslaten? We hebben de noodzaak daartoe als onderzoekers eigenlijk niet goed aannemelijk kunnen maken.

Een tweede les volgt hieruit. Het overtuigen van de waarde van een living lab is hard werken. Het vergt goede voorbereiding om duidelijk te maken wat het loslaten van de zekerheden in een onderzoeksomgeving zou kunnen betekenen. In het living lab van de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle bestaat spanning tussen planvorming en onderzoek. Het planvormingsproces is gericht op controle van het proces, het beheersen van risico's en het managen van draagvlak. Het opengooien van processen om nieuwe dingen te willen leren laat zich daarmee niet gemakkelijk verenigen.

Een derde les die hierop aanhaakt is dat onderzoekers gevoel zullen moeten hebben voor de belangen van de overheden op dit vlak. De moeilijkheden om de zekerheden achter te laten moeten bovendien gezamenlijk worden gedragen.

Een vierde les is dat onderzoekers zich actief moeten mengen in de dynamiek van het ontwikkelingsproces. Transdisciplinair onderzoek is niet mogelijk vanachter het bureau en vraagt fysieke aanwezigheid tijdens bijeenkomsten.

Een vijfde en laatste les is dat partijen veel tijd nodig hebben om elkaar te leren kennen. Bij de regionale fietsroute Dalfsen-Zwolle zijn we nu twee jaar met elkaar aan de slag. Nog steeds bestaan momenten dat de achtergronden van elkaars woorden en keuzes niet direct worden begrepen.

Is het een goed idee om de living lab methode te introduceren in de omgeving van een planproces ten behoeve van de ontwikkeling van een regionale fietsroute? Ondanks de vraagstukken waarmee we te maken hebben gekregen, antwoorden we positief op deze

vraag. Langzamerhand ontstaat toch ruimte voor het bevragen van 'het gewone'. Het wordt betrokkenen gaandeweg helder dat wel degelijk nieuwe aspecten bestaan aan de interactie tussen de gemeenten als wegbeheerder en de provincie als initiator en facilitator van de route. Hetzelfde geldt voor het ontwerp van de route. Richtlijnen voor een ontwerp van zo'n route bestaan niet. Evenmin is op voorhand helder hoe je met ontwerpaspecten kunt bijdragen aan de herkenbaarheid van de route en identificatie van toekomstige fietsers met de vormgeving van de route.

Resteert de vraag of we op de goede weg zijn. Ook hierover zijn we optimistisch. We hebben constructieve interactie met de betrokken partijen en samen komen we verder. Niemand controleert het proces volledig. Het is de interactie die definieert wat er gebeurt. En dat kan worden geduid als een kwaliteit van het proces. Voor onderzoekers is een mooie taak weggelegd om de interactie te bevorderen zodat de lijnen open blijven en het leren op de agenda blijft. Deel uitmaken van dat proces, proberen te begrijpen wat er gebeurt en te interveniëren ten behoeve van het proces, is voor ons als onderzoekers razend interessant. We werken daarom nog even rustig door.

Literatuur

Ballon, P., Pierson, J., & Delaere, S. (2005). *Test and Experimentation Platforms for Broadband Innovation: Examining European Practice*.

Decisio (2012). *Maatschappelijke kosten en baten van de fiets*. Amsterdam: Decisio.

Gemeente Zwolle (2015). *Zwolle fietst! Agenda Fiets 2015-2020*. Zwolle: Gemeente Zwolle.

Goudappel Coffeng (2018). *Snelfietsroute Zwolle-Dalfsen; samen komen tot een ontwerp*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Hendriksen, I. (2009). *Regelmatig fietsen naar het werk leidt tot lager ziekteverzuim*. Leiden: TNO.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). *Fietsfeiten*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Leminen, S., Westerlund, M., & Nyström, A.-G. (2012). *Living Labs as Open-Innovation Networks*. *Technology Innovation Management Review*, 2(9): 6-11.

Maas, T., Broek, J. van den, & Deuten, J. (2017). *Living labs in Nederland: van open testfaciliteit tot levend lab*. Den Haag: Rathenau Instituut.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018). *Staatssecretaris Van Veldhoven: 200.000 mensen uit de file op de fiets*. Nieuwsbericht, 18 juni 2018.

Provincie Overijssel (2016). *Koersdocument Fiets Overijssel*. Zwolle: Provincie Overijssel.

Regeer, B. J. & Bunders, J.F.G. (2007). *Kennisco creatie: samenspel tussen wetenschap & praktijk. Complexe, maatschappelijke vraagstukken transdisciplinair benaderd*. Den Haag: Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO).

Tour de Force 2020 (2018). *Tour de Force 2020*. Website, geraadpleegd op 3 september 2018, via <http://www.tourdeforce2020.nl/>.

Van Esch, M., Bot, W., Goedhart, W. & Scheres, E. (2013). Een toekomstagenda voor snelfietsroutes. Utrecht: Fietsersbond.