



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Mechanismes achter routekeuzes fietser

Boekhoudt, C.; te Brömmelstroet, M.; Thüsh, M.

Publication date

2017

Document Version

Other version

Published in

Verkeerskunde

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Boekhoudt, C., te Brömmelstroet, M., & Thüsh, M. (2017). Mechanismes achter routekeuzes fietser. *Verkeerskunde*, 68(5), 14-15.
<http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/mechanismes-achter-routekeuzes-fietser.51225.lynkx>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Deze website maakt gebruik van [cookies](#).[Deze melding verbergen](#)

• [Nieuwsbrief](#) • [Abonneren](#) • [Publiceren](#) • [Adverteren](#) • [Archief](#) • [Contact](#) • [RSS](#) • [Twitter](#) • [Colofon](#)

Zoeken



Mechanismes achter routekeuzes fietser

Tijd lijkt een flexibeler fenomeen dan lang werd aangenomen

donderdag 26 oktober 2017 Chris Boekhoudt, Marco te Brömmelstroet, Universiteit van Amsterdam / Miranda Thüsh, Thuisraad RO 2 reacties 643x gelezen

Een lezing die een eeuwigheid lijkt te duren, terwijl de tijd die vliegt als je opgaat in een hobby. De perceptie van tijd kan per persoon en situatie sterk verschillen. Nieuw onderzoek gaat na in hoeverre de perceptie van tijd het routekeuzegedrag van fietsers beïnvloedt. Lees hier het originele paper en hieronder een samenvatting.

De behoefte om routekeuze van fietsers te modelleren en zo grip te krijgen op fietsgedrag, groeit onder andere vanwege de toename van de beschikbaarheid van data. De aanname achter deze modelstudies is vaak dat fietsers routes op een rationale manier kiezen.

Bijvoorbeeld op basis van karakteristieken als vrijliggende fietspaden en aantal verkeerslichten. Daarentegen kiezen fietsers soms ook voor mooie, maar langere routes, straten zonder lekker glad asfalt. Soms fietsen fietsers met grote drommen medefietsers, soms juist liever alleen.

De rationeel-economische verklaring dat fietsers de route kiezen die de minste energie, tijd of geld kost lijkt te simplistisch. Er zijn steeds meer aanwijzingen dat tijd een flexibeler fenomeen is dan lang werd aangenomen. In de totale mobiliteit lijken vooral fietsers gevoelig te zijn voor deze flexibiliteit van tijd. De vraag die deze verkenning beoogt te beantwoorden, is hoe de perceptie van tijd de routevoorkeur van fietsers beïnvloedt.

Theorie

Het startpunt voor de verkenning is de theoretische relatie tussen gemoedstoestanden en de perceptie van tijd. We maken onderscheid tussen objectieve tijdperceptie en subjectieve tijdperceptie - voor de meeste mensen duurt 10 minuten in de stoel van de tandarts langer dan 10 minuten in een bioscoopstoel. Omdat ons gedrag met name ontstaat op basis van onze, al dan niet onbewuste, ervaringen en ons gevoel, is vooral de subjectieve tijdperceptie bepalend voor ons gedrag.



De perceptie van tijd kan per persoon en situatie sterk verschillen. Nieuw onderzoek gaat na in hoeverre de perceptie van tijd het routekeuzegedrag van fietsers beïnvloedt. (Copyright: Shutterstock)

vakartikelen

Artikelen 1 tot 20 van 56

Nieuwe Smart-Mobility-experts begrijpen het spel

Vier iVRI-afname-experts, waarvan drie al een vaste baan hebben gevonden en 11 nieuwe Smart Mobility-experts met een specialisatie iVRI-techniek. Dat is de opbrengst van de...

Smart Mobility loopt warm naast huidige systeem

Smart mobility is een begrip dat nu iets minder dan 10 jaar aanwezig is in de wereld van verkeer en vervoer. Op de academische zoekmachine Scopus is de opkomst van dit begrip in...

Niet-westerse migrantenvrouwen pakken zelf de fiets

Mobiliteitsarmoede was in de jaren zeventig al aan de orde, maar kreeg lange tijd zeer beperkte beleidsaandacht en kende zeker nog geen doelgroepaanpak. Toch wezen de eerste...

Vervoersarmoede in de grote stad ontrafeld

Op verzoek van de G4 is verkennend 'etnografisch' onderzoek gedaan naar vervoersarmoede. Gevraagd is om een definitie van vervoersarmoede en het specificeren van de...

Met pre-suasion sorteert gedragsbeïnvloeding effect

Traditioneel wordt weggedragsbeïnvloeding toegepast door de vorm en functie van een weg goed af te stemmen op het beoogde gebruik ervan. In veel gevallen volstaat die...

Stoppen met roken lukte toch ook?

Van een intensieve en integrale langetermijnaanpak ten aanzien van smartphonegebruik in het verkeer is nog geen sprake. Terwijl zo'n aanpak juist tot succes kan leiden. Denk...

Betere voetpaden voor een kwalitatieve stadsopbouw

Deze website maakt gebruik van [cookies](#).

[Deze melding verbergen](#)

weinig prikkels ervaart, zich uiteindelijk zal gaan verliezen. Als je over een saaie monotone route rijdt, lijkt de reis langer te duren. Aan de andere kant stelt de stress managementtheorie dat de ervaring van veel prikkels, bijvoorbeeld door langs een drukke, chaotische weg te fietsen, leidt tot stress en overschatting van de tijd. Tussen deze twee extremen, bijvoorbeeld op een fietsroute die uitdagend genoeg is zonder dat de fietser overprikkeld raakt, ervaart de fietser een positieve state of mind, een flow. Bij zo'n state of mind lijkt de tijd sneller te gaan.

Het effect van prikkels op subjectieve reistijd is vooral bij fietsers van belang. Op de fiets staan immers al onze zintuigen open voor prikkels, bedenk maar eens hoe eenzelfde route in de winter voelt of in de zomer.

Onderzoek reistijdbeleving

Voor het onderzoek naar reistijdbeleving zijn twee studies uitgevoerd. In de eerste studie stond de vraag centraal hoe verschillende mindstates de relatie tussen de perceptie van tijd en de routekeuze van fietsers beïnvloeden. In een enquête kregen respondenten videobeelden van twee routes in Amsterdam te zien: één door het Vondelpark en één over de Overtoom, een drukke stedelijke omgeving. De video's toonden de routes vanuit het perspectief van een fietser, duurden beide 96 seconden, en verschilden op karakteristieke punten zoals omgeving en andere weggebruikers. De respondenten moesten aangeven welke route het kortst was, hoe ze de reistijden van de routes inschatten en de mate van positieve en negatieve mindstates die ze met de routes associeerden.

In totaal zijn er 176 reacties verzameld; dit is niet representatief maar voldoende voor een indicatie. Uit de enquête blijkt dat de route over de Overtoom het meest gelinkt wordt aan negatieve mindstates als boos, saai, angstig en gestrest. Het Vondelpark wordt door de deelnemers gelinkt aan de positieve mindstates blij en ontspannen. De reistijd op de route door het Vondelpark schatten de respondenten gemiddeld lager in dan over de Overtoom.

Een tweede studie bestond uit persoonlijke interviews met fietsers, een combinatie van bike-along interviews en semigestructureerde diepte-interviews. De bedoeling van deze interviews was om inzicht te krijgen in de mechanismes achter de relatie tussen perceptie van tijd en routekeuze. In de bike-along interviews fietste de onderzoeker met zes deelnemers mee over beide routes. Omdat hierin de 'experiencing self' wordt onderzocht – een begrip geïntroduceerd door Daniel Kahnemann in Thinking Fast and Slow - zijn vrije uitdrukkingen van gevoelens en gedachten verzameld. Die zijn samengevat in een positieve voorkeur voor een van de routes. De deelnemers moesten tevens hun reistijd schatten op verschillende momenten.

De semigestructureerde diepte-interviews, die net als de survey, de 'experiencing self' analyseren, brachten het fietsgedrag van twaalf

gezien. In het verkeers- en mobiliteitsbeleid krijgt deze groep naar verhouding de minste aandacht...

Keuze-uitdagingen om mensen vaker op de fiets te krijgen

Maandelijkse keuze-uitdagingen kunnen een effectieve manier zijn om fietsen te stimuleren. De uitdagingen zelf lijken het meest effectief als ze gemakkelijk te...

Hans Jeekel: 'Wetenschap en praktijk moeten elkaar vragen stellen'

In een serie gesprekken verkent Verkeerskunde het wetenschappelijk kennisveld. Hoe houden wetenschappers hun kennis op peil en hoe brengen zij hun kennis naar de praktijk? Waar...

Meer data, minder schade

Van brandstof tot grondtransport en van pakketdistributie tot bouwmaterialen: jaarlijks wordt 82 procent van het binnenlands transport (in tonnen) vervoerd over de weg....

Zijn 'kijken en zien' wel zo vanzelfsprekend?

Kern van de bekende discussies over 'grijze wegen' en worstelingen ermee in de praktijk, is volgens mij: hoe 'vertellen' we de weggebruiker met de inrichting van wegen en...

Zo houd je het fietspad veilig

Door het toenemende fietsgebruik wordt het steeds drukker op fietspaden. Wanneer het te druk wordt, kan dit leiden tot onveilige situaties, een verminderde doorstroming en...

Twee opties voor veilige berm

Om het aantal verkeersdoden op rijkswegen te verminderen wil Rijkswaterstaat de veiligheid van de bermen langs autosnelwegen verbeteren. De Richtlijnen voor het Ontwerp van...

Laaghangend fruit voor fietsveiligheid

Fietspadmarkering is laaghangend en rijp fruit voor fietsveiligheid. Wegmarkering op fietspaden kan namelijk een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van het grote...

Hoe brengen we data en mobiliteit samen?

Deze website maakt gebruik van [cookies](#).

[Deze melding verbergen](#)

algemeen, routekeuze en verschillende mindstates. Hieruit blijkt dat de meerderheid naar de route zoekt die naar verwachting het kortst is. Respondenten geven aan dat het weer en verkeerssituaties (gecreëerd door anderen) invloed hebben op hun state of mind. Verder zijn er onderlinge verschillen tussen de situatie waarin iemand flow ervaart - in het donker, tijdens het naar huis fietsen, op een bochtige weg of juist op een lange rechte weg.

Conclusie

De resultaten bevestigen voorzichtig dat de perceptie van tijd en de routekeuze van fietsers aan elkaar gerelateerd zijn door de mindstate van de fietser. Deze mindstate wordt sterk beïnvloed door de wijze waarop de route en haar omgeving zijn ingericht en gebruikt worden en de hoeveelheid prikkels die dit oplevert. Er bestaat een grote variëteit in waarom en hoe fietsers deze verschillende mindstates en tijd ervaren en waarom iedereen verschillende route keuzes maakt. Sommige fietsers ervaren positieve mindstates op rustige en lege wegen, terwijl anderen deze ervaren wanneer ze op drukke, bochtige en luidruchtige wegen fietsen. De condities voor het vinden van de 'flow state' zijn verschillend per persoon, en kunnen zelfs voor één individu veranderen aan de hand van humeur of van externe prikkels. In routekeuzemodellen die rekenen met gemiddelden, zou deze belangrijke informatie verloren gaan.

Info

Dit onderzoek is onderdeel van een groter project dat in kaart probeert te brengen hoe subjectieve reistijd van fietsers wordt veroorzaakt en wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. Dit project wordt geleid door Goudappel Coffeng.

Reacties

Reacties

Marco te Brömmelstroet 01/11/2017 16:42

Beste Alex,

boeiende vraag! Het project over Perceptie van Reistijd en de invloed op mind states en routekeuze gaat komende tijd in volle vaart. Er wordt een grootschalige dataverzameling uitgevoerd en we verwachten in het voorjaar de resultaten (met ws. een stevige debatafsluiting hierover in de zomer). Het project wordt getrokken door Goudappel Coffeng en is mede gefinancierd door een waaier aan gemeentes die hiermee worstelen. Zie dit filmpje voor meer info:

<https://youtu.be/5jQ2RCYnuZ0>

Alex van der Leest 31/10/2017 22:54

Beste mensen,

Is er meer info over dit onderzoek. Ik vraag me namelijk af waarom leerlingen niet de kortste route, met de kortste wachttijd kiezen, maar een route waar ze bovendien het meeste last hebben van auto's. Zie ons onderzoekje:

<https://castricum.fietsersbond.nl/fietsen-in-castricum/grote-scholen->

collectieve netwerk? Op het Nationaal verkeerskundecongres spreken topexperts over data en mobiliteit: Bas...

Henk Meurs: "We mogen meer doen met buitenlandse praktijkkennis"

In een serie gesprekken verkent Verkeerskunde het wetenschappelijk kennisveld. Hoe houden wetenschappers hun kennis op peil en hoe brengen zij hun kennis naar de praktijk? Waar...

Ov-verstoringen oplossen vanuit perspectief reiziger

Verstoringen in het openbaar vervoer kunnen effect hebben op de reistijd en de reistijdbeleving van reizigers. Onderzoek van Anne Durand (TU Delft) presenteert een raamwerk om...

E-auto eerder concurrerend bij frequent gebruik

Elektrische auto's kunnen bijdragen aan de reductie van broeikasgassen en luchtvervuiling, maar zijn nog altijd duurder en hebben een kleinere range dan conventionele auto's....

Naar een klimaatbestendig hoofdwegennet

Het was niet te missen afgelopen zomer: zwart geblakerde bermen door de ene na de andere bermbrand. Terwijl op andere dagen de snelwegen overliepen door stevige onweersbuien....

Geen project zonder architect

Het ontwerp van ingenieurs voldoet lang niet altijd en dat ligt meestal aan het ontbreken van een integraal en creatief ontwerpproces. Daar zijn architecten of creatieve...

Artikelen 1 tot 20 van 56

Deze website maakt gebruik van [cookies](#).

[Deze melding verbergen](#)

groet, Alex

Reageren

Uw naam



E-mailadres



Uw reactie



Tik de
beveiligingscode
over:

Verzenden

Verkeerskunde is een uitgave van ANWB.
© 2019 www.verkeerskunde.nl - alle rechten voorbehouden.