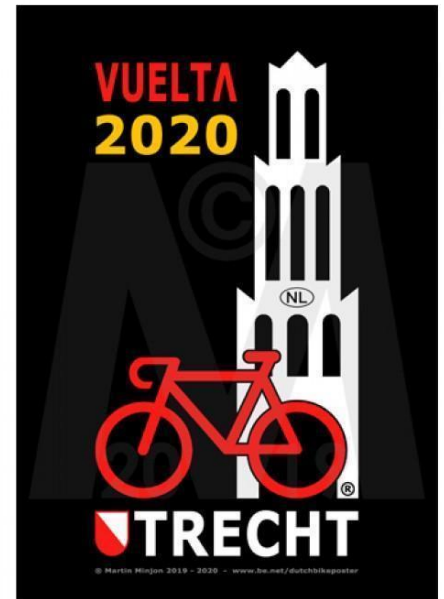


De samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerevenementen en het fietsbeleid in de gemeente Utrecht



**Utrecht
fietst!**



Student: Maud Eriks

Studentnummer: 6321909

Onderzoek seminar Sportbeleid en Sportmanagement

Scriptiebegeleider: Maarten van Bottenburg

Tweede lezer: Jan-Willem van der Roest

Stagebegeleider: Paul Hover

Datum: 3 juli 2020



Voorwoord

Voor u ligt het resultaat van een half jaar hard werken. Deze scriptie vormt het slot van de master Sportbeleid en Sportmanagement en tevens het einde van mijn studententijd. Tijdens de tweejarige master heb ik veel geleerd over verschillende aspecten van sport. Door de kleine groep studenten kon iedereen zich tijdens de master goed ontwikkelen. Er werd tijdens de master ingezet op persoonlijke ontwikkelingen om je goed voor te bereiden op je professionele leven.

Tijdens de master heb ik twee jaar stagegelopen bij het Mulier Instituut. Vanaf het begin heb ik mij hier thuis gevoeld. Door de open bedrijfscultuur en geïnteresseerde collega's voelde ik mij op mijn gemak. Bij het Mulier Instituut heb ik veel geleerd over onderzoek doen en de verschillende onderzoeksmethodes. Daarnaast heb ik van veel verschillende thema's binnen de sport een kijkje kunnen nemen. Het enige wat ik misschien niet ga missen, is het bellen naar zwembaden. Ken ondertussen wel veel zwembaden door het hele land door. Het einde van de stage liep even wat anders door het Covid-19 virus maar daardoor nam de interesse van collega's naar mij en mijn scriptie niet af, bedankt hiervoor. Speciale dank voor mijn begeleider Paul Hover die met al zijn kennis mij elke keer kon helpen als ik vastliep.

Het aansluiten bij het evaluatieonderzoek naar de Vuelta van het USBO advies heeft dit onderzoek naar een hoger niveau kunnen tillen, door mij in contact te brengen met alle interessante respondenten die ik heb gesproken. Ineke Deelen bedankt voor al je tips over het schrijven van een onderzoek en voor de interviews die je mogelijk hebt gemaakt. Ook mijn scriptiebegeleider Maarten van Bottenburg heel erg bedankt voor alle sparsessies, feedback en bijeenkomsten als ik zelf even niet meer wist hoe ik verder moest.

Ten slotte wil ik alle respondenten bedanken voor het meewerken aan mijn onderzoek. Jullie passie voor wielerevenementen was aanstekelijk.

Ik wens u veel leesplezier.

Maud Eriks



Samenvatting

Utrecht is de eerste stad in de wereld die alle drie de grote wielerrondes, de Tour de France, de Giro en de Vuelta, mag organiseren. Daarnaast heeft Utrecht een fietsbeleid met vanaf 2015 de ambitie om wereldfietsstad te worden. Sportevenementen worden steeds vaker ingezet voor het creëren van maatschappelijke doelstellingen. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt dan ook: *Wat is de samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerrondes ter wereld in Utrecht over een periode van tien jaar en het beleid van deze gemeente om wereldfietsstad te worden?* In de theorie wordt het creëren van legacy toegelicht. Langdurige legacy kan ontstaan als sportevenementen aansluiten bij de lange termijnplannen van de organiserende stad. Daarnaast is onderzocht welk beleidsproces ten grondslag lag om alle drie de wielerevenementen binnen te halen. Om een compleet beeld te krijgen is het beleidsproces vanuit een rationele, politieke en constructieve benadering geanalyseerd. Om dit te doen zijn er interviews afgenomen met betrokkenen bij de drie wielerevenementen. Daarnaast is er een secundaire data-analyse gebruikt voor het achterhalen van lange termijn-effecten van de Giro en de Tour de France. Uit de resultaten komt naar voren dat er geen duurzame effecten te meten zijn van de Giro en de Tour de France in Utrecht. Het effect van de wielerevenementen op het fietsbeleid is dat programma's en netwerken die gecreëerd zijn voor of door middel van de evenementen, nu onderdeel uitmaken van het fietsbeleid. Het fietsbeleid is hierdoor completer geworden. Alle drie de beleidsbenaderingen zijn terug te vinden in het beleidsproces van de drie wielerevenementen. De doelen, het politieke landschap, de lobby en de ideeën en normen van de beleidsmakers hebben allemaal bijgedragen aan het uiteindelijk tot stand komen van de drie wielerevenementen in Utrecht. De samenhang tussen de drie wielerevenementen en het fietsbeleid, ligt in het feit dat door het sterke fietsbeleid van Utrecht, het binnenhalen van de evenementen mogelijk werd. Dat Utrecht een fietsstad is, heeft bijgedragen aan het mogelijk maken van de drie wielerevenementen.



Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting.....	3
1. Inleiding.....	7
1.1 Doel en vraagstelling	7
1.2 Wetenschappelijke relevantie	9
1.3 Maatschappelijke relevantie	10
1.4 Organisatorische context.....	10
1.5 Leeswijzer	11
2. Theoretisch kader	12
2.1 Legacy theorie van Preuss.....	12
2.1.1 Bottum-up benadering.....	13
2.2 Beleidstheorie.....	16
2.2.1 Rationele benadering.....	17
2.2.2 Politieke benadering	18
2.2.3. Constructivistische benadering.....	20
2.3 Koppeling beleidstheorie en legacy theorie	21
3. Literatuurstudie	22
3.1 Sportbeleid in Nederland.....	22
3.2 Sportevenementen beleid in Nederland	22
3.4 Fietscultuur.....	23
3.5 Wereldfietsstad.....	24
3.6 Giro d'Italia, de Tour de France, en de Vuelta d'España	25
4. Methode.....	26
4.1 Type onderzoek.....	26
4.1.1 Mixed methods	26
4.1.2 Combinatie van positivistische en interpretatieve benadering	26
4.2 Onderzoeksmethoden.....	27
4.2.1 Kwantitatieve data.....	27



4.2.2 Documentenanalyse.....	27
4.2.3 Interviews.....	28
4.2.4 Selectie respondenten	28
4.2.5 Analyse - Coderen.....	29
4.3 Onderzoeksethiek en datamanagement.....	29
4.4 Betrouwbaarheid en validiteit	30
5. Resultaten	31
5.1 Rationele benadering	32
5.1.1 Doelstellingen wielerevenementen en fietsbeleid Utrecht	32
5.1.2 Beleidscyclus	35
5.2 Politieke benadering.....	39
5.2.1 Weerstand	39
5.2.2 Kernstandpunten politieke partijen.....	41
5.2.3 Lobby	42
5.3 Constructivistische benadering.....	43
5.3.1 Positioneren Utrecht als fietsstad	46
5.3.2 Kritiek.....	46
5.4 Fietscultuur Utrecht.....	47
5.4.1 Giro	47
5.4.2 Tour	49
5.5 Gerealiseerde effecten	53
6. Analyse.....	57
6.1 Effecten wielerevenementen op het fietsbeleid.....	57
6.2 De drie grootste wielerevenementen zijn georganiseerd met het oog om wereldfietsstad te worden.....	59
6.3 Uiteenlopende politieke visies	60
6.4 Er is geen sprake van vooraf gestelde triade van wielerevenementen met daaraan gekoppelde doelen op het gebied van het fietsbeleid.....	61
6.5 Verschil veronderstelde effecten en gerealiseerde effecten.	63



7. Conclusie	64
7.1 Legacy drie wielerevenementen.....	64
7.2 Invloed beleid op sportevenementen en andersom.....	65
7.3 Verschillende beleidstheorieën	65
7.4 Samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerevenementen in een periode van tien jaar in een stad en het lokale fietsbeleid.	67
8. Discussie.....	69
9. Aanbevelingen.....	70
10. Referenties.....	71
11. Bijlages	76
Bijlage 1 Topiclijst interviews.....	76
Bijlage 2 Kwantitatieve data.....	78
Bijlage 3 Kenmerken respondenten	82



1. Inleiding

'De Tour fungeert nadrukkelijk als investeringsimpuls voor 'Utrecht Fietsstad', onder meer door het verbinden van programma's aan het evenement (legacy).' Commissie Dienst Maatschappelijke ontwikkeling Gemeente Utrecht, 29 januari 2013, p. 14.

In 2010 was Utrecht het decor van de finish van de twee etappe in de Giro d'Italia. De beleving werd hoog gewaardeerd door de inwoners van de stad Utrecht (Briene, Meurs en Wienhoven, 2010). Vijf jaar later, in 2015, was de Tourstart in Utrecht. De fietsers onder de Dom door leverde prachtige plaatjes op. Het evenement was een feest voor de hele stad. In de toekomst staat de Vuelta ook nog op het programma om in Utrecht te starten. Er klinken geluiden om de Vuelta in 2022 naar Utrecht te halen (sportredactie AD, 2020). Met de Vuelta erbij, is Utrecht de eerste stad in de wereld die alle drie de grote wielerrondes heeft georganiseerd (Hover & Brandsema, 2018). Daarnaast heeft Utrecht een fietsbeleid liggen met de ambitie om wereldfietsstad te worden (Gemeente Utrecht, 2015). Dit maakt Utrecht een interessante stad om te kijken naar de samenhang van het organiseren van grote sportevenementen en het beleid van de stad.

In dit onderzoek worden verschillende doelen vergeleken vanuit de organisatie van de topsportevenementen en de doelstellingen in het beleid vanuit de gemeente. In dit onderzoek ligt de nadruk op de drie grootste wielerrondes en het fietsbeleid in Utrecht. Zit hier samenhang in, om op deze manier een legacy te creëren? Of liggen de doelen verder van elkaar. Is er sprake van een causale relatie tussen de wielerevenementen en het fietsbeleid van de gemeente? Utrecht is een interessante casus omdat het de drie grote wielerevenementen heeft georganiseerd of wil gaan organiseren en een fietsbeleid heeft liggen met de ambitie om wereldfietsstad te worden.

In dit hoofdstuk wordt eerst het doel van het onderzoek en de vraagstelling toegelicht. Daarna wordt de relevantie en de aanleiding van het onderzoek verder uitgewerkt. Er wordt ingegaan op het begrip legacy en waarom dit een belangrijk doel is voor sportevenementen. Vervolgens zal de organisatorische context verder uitgewerkt worden. Ten slotte volgt een leeswijzer voor de rest van het onderzoek.

1.1 Doel en vraagstelling

Utrecht maakt de perfecte case om aan de ene kant te kijken naar de langetermijneffecten van grote sportevenementen en aan de andere kant om te kijken naar het beleidsproces bij het binnenhalen van de drie grootste wielerrondes. Bij de Giro en de Tour de France is onderzoek gedaan naar de effecten van de evenementen maar direct na de evenementen zelf. Dit terwijl de lange termijn legacy vaak niet wordt onderzocht maar wel wordt verondersteld (Solberg en Preuss, 2007).

Daarnaast heeft Utrecht een fietsbeleid dat aansluit bij de sportevenementen, de wielerrondes, die Utrecht binnenhaalt. Hierdoor kan onderzocht worden of de sportevenementen zijn binnengehaald met het oog om het fietsbeleid te kunnen stimuleren en daardoor bij te dragen aan het behalen van lange



termijn doelen. Hier komt direct de tweede vraag bij kijken, is het van tevoren rationeel bedacht door de gemeente Utrecht om de wielerevenementen binnen te halen of is het achteraf gebruikt om het binnen halen van de wielerevenementen te legitimeren?

Het doel van het onderzoek is om de samenhang tussen de grote wielerevenementen, de Giro, de Tour de France en de Vuelta en het beleid van Utrecht om wereldfietsstad te worden te onderzoeken. In dit onderzoek wordt onderzocht of de wielerevenementen hebben bijgedragen aan de doelstellingen van het beleid. Andersom wordt er geanalyseerd of het fietsbeleid om wereldfietsstad te worden ervoor heeft gezorgd dat de drie wielerevenementen zijn georganiseerd.

Daarnaast wordt aandacht gegeven aan de ervaren effecten van de drie wielerevenementen op het fietsbeleid. Wat waren de ervaren effecten volgens de stakeholders van de evenementen? Hoe wijken deze effecten af van de gerealiseerde effecten? Waarbij dus niet alleen wordt gelet op de lange termijneffecten van de evenementen maar ook of de ervaren effecten afwijken van de gerealiseerde effecten.

De effecten en de totstandkoming van de organisatie van de drie grote wielerrondes leidt tot de volgende onderzoeksvraag:

Onderzoeksvraag

Wat is de samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerrondes ter wereld in Utrecht over een periode van tien jaar en het beleid van deze gemeente om wereldfietsstad te worden?

Deelvragen

- Wat wordt verstaan onder legacy van de drie wielerevenementen door stakeholders?
- Hebben sportevenementen bijgedragen aan het beleid van de gemeente om van Utrecht een fietsstad te maken, en andersom?
- Welke beleidstheorieën liggen ten grondslag aan het beleid rondom de drie wielervedstrijden?

De resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor het sportevenementen beleid van de Gemeente Utrecht en voor het fietsbeleid van de Gemeente Utrecht. Daarnaast is het onderzoek ook interessant voor het Business Peloton Utrecht, sponsors en andere betrokken partijen bij de drie grote wielerevenementen. Het geeft een beeld hoe de drie wielerevenementen mogelijk hebben bijgedragen aan het fietsbeleid van de gemeente Utrecht of juist andersom. Daarnaast is het interessant voor het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) omdat het onderzoek meer inzicht geeft in de beleidsprocessen van een gemeente bij het binnenhalen van grote sportevenementen.



1.2 Wetenschappelijke relevantie

Sportevenementen zijn er in verschillende soorten en maten. In dit onderzoek zal de focus liggen op topsportevenementen en specifiek op de drie grootste wielerevenementen; de Giro, de Tour de France en de Vuelta. Steeds meer steden willen grote sportevenementen binnenhalen door de groei van maatschappelijke betekenis van sportevenementen. Sportevenementen worden gezien als een middel om maatschappelijke doelen te behalen (Hover, Straatmeijer, Breedveld, & Cevaal, 2014).

Sportevenementen kunnen invloed hebben op de internationale media-aandacht voor de stad, de lokale gemeenschap in de zin van het verbeteren en creëren van een positief beeld van de organiserende stad. Daarnaast kan het organiseren van sportevenementen ook samengaan met voordelen voor de lokale inwoners van de gemeenschap. Bij sportevenementen moet ermee rekening gehouden worden dat naast positieve ook negatieve legacy kan ontstaan na een evenement (Pruess, 2007). Een positieve legacy voor de lokale inwoners kan een negatief effect hebben op de toeristische legacy. Tegenwoordig zijn er naast de economische voordelen van het organiseren van sportevenementen steeds meer sociale voordelen voor de organiserende stad (Chalip, 2006). Overheden proberen een zo gunstig mogelijk sportklimaat te creëren om sportevenementen binnen te halen (Hover, Dijk, Breedveld & Van Eekeren, 2016). Legacy creëren is een van de genoemde voordelen en doelen van sportevenementen organiseren (Getz, 1997).

De beste manier om legacy meetbaar te maken is om een bottom-up benadering te hanteren (Preuss, 2007). Dit houdt in dat je een legacy nooit los kan zien van het lange termijnbeleid van de organiserende stad. Het is bijna onmogelijk om de effecten van een sportevenement geïsoleerd te meten, los van alle andere maatschappelijke effecten die van invloed zijn (Preuss, 2007). Het is belangrijk dat sportevenementen die georganiseerd worden, passen binnen het langetermijnbeleid van de stad. Het is interessant om te onderzoeken of het bij de case in Utrecht gebruik is gemaakt van de bottom-up benadering.

In literatuur over de legacy van sportevenementen wordt over lange termijn legacy gesproken die wel vijftien tot twintig jaar na het evenement nog merkbaar kan zijn (Solberg & Preuss, 2007). Er vindt veel onderzoek naar de legacy van sportevenementen rondom het evenement plaats (Thomson et al, 2019). Veel onderzoeksprojecten lopen tot twee jaar na het evenement waardoor lange termijneffecten nog niet zichtbaar zijn (Gratton & Preuss, 2008). Doordat er weinig onderzoek is gedaan naar de lange termijneffecten van sportevenementen is het interessant om in dit onderzoek de lange termijneffecten van de Giro en de Tour de France op de stad Utrecht te analyseren. Verder zijn er nog niet veel onderzoeken gedaan naar het herhaaldelijk organiseren van een niet jaarlijkse evenementen in één stad. De onderzoeken die er zijn, gaan vaak over de economische impact zoals de studie van Socher en Tschurtschenthaler (1987).



1.3 Maatschappelijke relevantie

Er zijn veel verschillende motieven om een sportevenement te organiseren naast het evenement zelf (Preuss, 2015). De overheid ziet steeds meer het maatschappelijk belang van sportevenementen, wat terug te zien is in de toegenomen investeringen. De legacy van sportevenementen wordt door de overheid vaak gebruikt als legitimering van (financiële) steun aan sportevenementen (Hover, et al., 2014). Het is daarom interessant om te onderzoeken hoe de drie grote wielerevenementen en het fietsbeleid in Utrecht samenhangen en of de legacy van de evenementen van tevoren is meegenomen in het beleid of alleen is gebruikt als legitimatie achteraf.

In de beleidswetenschappen zijn er twee centrale vraagstukken. Ten eerste is het bij de beleidsanalyse niet alleen belangrijk om te kijken naar de effectiviteit van het beleid, dus de output, maar ook naar de legitimiteit. Welke normen en waarden liggen ten grondslag van het beleid? Het tweede probleem is dat het lastig is om te bepalen of beleid tot stand komt door een toevallige samenkomst van personen, problemen en procedures of dat er een rationeel vraagstuk aan ten grondslag ligt (Hemerijck, 2003). Bij de rationele benadering van beleid wordt uitgegaan van doelrationaliteit. Beleid staat in het teken van het realiseren van doelen (Bekkers, 2012). Daartegenover staat de constructivistische benadering, die uitgaat van een minder rationeel verloop via een kosten- en batenanalyse en meer via de ideeën, normen en machtsrelaties van de betrokken actoren (Saurugger, 2013). Bij de politieke benadering bepalen machtsrelaties hoe het beleidsproces verloopt. In deze studie wordt aan de hand van de drie beleidsbenaderingen een analyse gemaakt over het beleidsproces betreffende de organisatie van de drie grootste wielerrondes in de wereld. De samenhang tussen de doelstellingen van het fietsbeleid in de stad Utrecht en het organiseren van de wielerevenementen worden onderzocht. Hierbij wordt nader ingegaan op hoe het proces tot stand is gekomen en welke effecten van de drie evenementen er zijn ervaren door de stakeholders.

1.4 Organisatorische context

De organisatorische context van dit onderzoek is de Gemeente Utrecht. Er wordt onderzocht wat de wisselwerking van de drie grootste wielerevenementen georganiseerd in Utrecht en het fietsbeleid van Utrecht is. Het huidige fietsbeleid van de gemeente Utrecht zet zich in op de ambitie om wereldfietsstad te worden (Gemeente Utrecht, 2015). Binnen de gemeente zijn er verschillende partijen die invloed hebben op het fietsbeleid en het sportevenementen beleid. Dit zijn onder andere de burgemeester en de wethouders. Door verkiezingen kan de samenstelling binnen het college van burgemeesters en wethouders (B&W) verschillen. Het college van B&W is het dagelijks bestuur van een gemeente in Nederland. Daarnaast is er de gemeenteraad, die het dagelijks bestuur controleert. De gemeenteraadsleden zijn volksvertegenwoordigers en worden verkozen. Het kan sterk verschillen per verkiezing hoe de gemeenteraad eruitziet qua politieke partijen en de verdeling van zetels.



Naast de gemeente Utrecht wordt de ambitie, wereldfietsstad te worden, ook ondersteund door het Business Peloton Utrecht (BPU). Deze organisatie is ontstaan om ervoor te zorgen de Tourstart in 2015 naar Utrecht te halen. Het BPU was ook betrokken bij de Giro Finish in 2010. Nu ondersteunt het BPU de gemeente Utrecht bij het organiseren van de Vuelta. BPU heeft een achterban die bestaat uit verschillende grote, midden en kleine bedrijven uit de regio Utrecht. Verschillende overheidsorganisaties zijn lid van het BPU. Het BPU wil een netwerkorganisatie binnen regio Utrecht zijn die wielervliefhebbers met elkaar verbindt (Business Peloton Utrecht, z.d.). Het BPU ondersteunt de ambitie om wereldfietsstad te worden en wil hierin meehelpen, vooral op het gebied van (grote) wielerevenementen. Het BPU kan als verbindende factor worden gezien tussen verschillende actoren die willen bijdragen aan de wielerevenementen in de regio Utrecht.

Ten behoeve van de organisatie van alle drie de wielerrondes is een onafhankelijke stichting opgericht. In de stichting zitten externen, bijvoorbeeld uit het bedrijfsleven. De stichting is de opdrachtnemer van de wielerrondes. Private partijen sluiten een overeenkomst af met de stichting. De stichting staat los van de gemeente. Dit om dubbelbelangen te voorkomen. Binnen het BPU wordt ook op dubbel belangen gelet, en mogen mensen vanuit de stichting niet ook in het bestuur zitten van het BPU. Onder de stichting hangt de projectorganisatie die de daadwerkelijke organisatie van het wielerevenement op zich neemt. De projectorganisatie bestaat uit mensen die actief zijn vanuit de publieke partijen, vanuit externe organisaties (voor specifieke expertise) en mensen vanuit private partners (Business Peloton Utrecht, 2017).

1.5 Leeswijzer

In dit onderzoek wordt eerst het theoretisch kader uitgewerkt. Hierin wordt de legacy theorie van Preuss toegelicht, hoe legacy van sportevenementen gemaximaliseerd kan worden. Vervolgens worden de theorieën rondom het beleidsproces uitgewerkt, namelijk de rationele, politieke en constructivistische benadering. Uit de theorie komen de hypothesen naar voren die verder in het onderzoek geanalyseerd worden. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie ingegaan op de ontwikkelingen van het sportevenementenbeleid in Nederland en op de drie wielerevenementen, de Giro, de Tour de France en de Vuelta. In hoofdstuk vier wordt de methode van het onderzoek toegelicht. In hoofdstuk vijf worden vervolgens de onderzoeksresultaten en de data uit de secundaire data-analyse weergegeven. In hoofdstuk zes worden de uitkomsten geanalyseerd aan de hand van de gestelde hypothesen. Daarna wordt in hoofdstuk zeven door middel van het beantwoorden van de deelvragen het antwoord op de hoofdvraag weergegeven waarna er kritisch wordt teruggeblikt op het onderzoek en ten slotte aanbevelingen gedaan worden voor vervolgonderzoek.



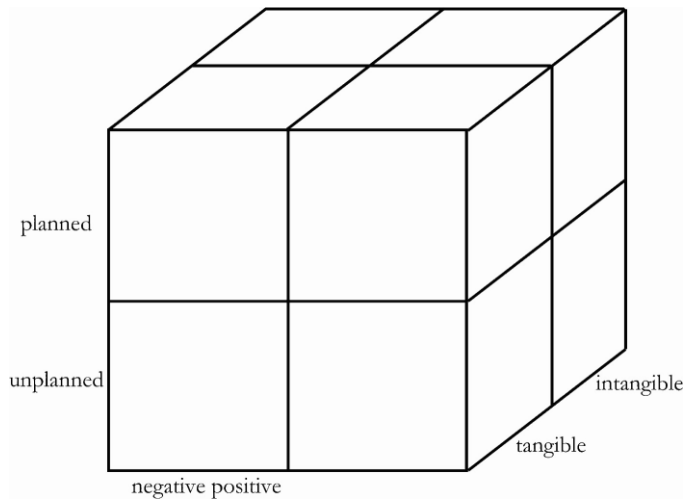
2. Theoretisch kader

In het theoretische kader wordt eerst een uitleg gegeven van de legacy theorie van Preuss (2007). Hier wordt de samenhang tussen de lange termijndoelen en hoe evenementen hier invloed op kunnen hebben, beschreven. Vervolgens worden drie beleidsbenaderingen uitgewerkt. Ten slotte wordt de legacy theorie gekoppeld aan de beleidsbenaderingen.

2.1 Legacy theorie van Preuss

Ondanks de grote investeringen in en de hoeveelheid literatuur over mega sportevenementen was er nog geen duidelijke definitie van legacy bekend. Daarnaast was er nog veel discussie over de verschillende concepten van legacy, dit maakte legacy moeilijk meetbaar. Dat was de reden waarom Preuss (2007) als een van de eerste heeft geprobeerd legacy meetbaar te maken. Dit heeft Preuss gedaan door het definiëren van het concept legacy en het vaststellen van de verschillende concepten. Preuss (2007) komt uiteindelijk met de volgende definitie voor legacy van sportevenementen: 'Irrespective of the time of production and space, legacy is all planned and unplanned, positive and negative, tangible and intangible structures created for and by a sport event that remain longer than the event itself' (p. 221). Hiermee bedoelt Preuss dat legacy zowel positieve als negatieve, geplande en ongeplande, tastbare en ontastbare effecten kan hebben.

In de legacy kubus van Preuss (2007) komen drie dimensies uit de definitie van legacy terug; gepland versus ongepland, negatief versus positief en tastbaar versus ontastbaar. De kubus bestaat hierdoor uit acht kleinere kubussen. Onderzoek naar de gehele legacy van een sportevenement moet met alle acht de kubussen rekening houden. Er wordt nu in onderzoek vaak aandacht gegeven aan één van de kubussen of de positieve legacy wordt alleen uitgelicht omdat dit ten voordele is van het evenement (Preuss, 2007). Ten slotte kan de kubus alleen op een bepaald moment en tijd worden onderzocht.



Afbeelding 1: Legacy kubus. Bron: Preuss (2007, p. 211).

Er dient rekening mee gehouden te worden dat een evenement nooit los staat van de omgeving en de ontwikkelingen die daarin plaatsvinden. Het is mogelijk dat een stad waar het toerisme is toegenomen door een sportevenement, zonder het evenement ook had geïnvesteerd in de toeristische sector. Het is belangrijk om dit mee te nemen in de berekeningen van legacy.

2.1.1 Bottum-up benadering

Om ervoor te zorgen dat het sportevenement legacy genereert, is het belangrijk dat een of meerdere structuren: infrastructuur, kennis, beleid, emoties en netwerken, van de organiserende stad blijvend veranderen. Het is belangrijk om in te spelen op leveraging (Chalip, 2004). Bij leveraging moeten ambtenaren mega evenementen gebruiken om structurele veranderingen te kunnen doorvoeren, bijvoorbeeld het verbeteren van de lokale vestigingsplaatsfactoren (Preuss, 2007).

In de literatuur wordt legacy vaak via de 'benchmark' of de top-down benadering gemeten. De benchmark benadering houdt in dat legacy van verschillende evenementen met elkaar wordt vergeleken. Dit is lastig met legacy omdat legacy een dynamisch begrip is wat afhankelijk is van lokale factoren. Het is bijna niet mogelijk om de legacy uitkomsten van een evenement te gebruiken bij het voorspellen van de legacy van een ander evenement. Dit geldt zelfs als het om hetzelfde evenement gaat in dezelfde stad. Dit door de snel veranderende wereld en de snelgroeiende mega evenementen (Preuss, 2007).

De tweede benadering die wordt gebruikt bij het meten van legacy is de top-down benadering. Bij evenementen is de impact vele malen hoger dan de legacy. Dit komt omdat legacy de effecten op de lange termijn weergeeft, hierbij moet rekening gehouden worden met andere factoren die van invloed zijn. Het isoleren van legacy effecten van andere maatschappelijke veranderingen is lastig. Dit kan alleen gemeten worden als er achterhaald kan worden wat de effecten waren geweest als het evenement niet was georganiseerd. Er zijn twee methodes gebruikt in de theorie om dit te bewerkstelligen. De eerste methode is om een vergelijkbare stad (controle stad) te gebruiken en bijvoorbeeld de economische groei in die stad



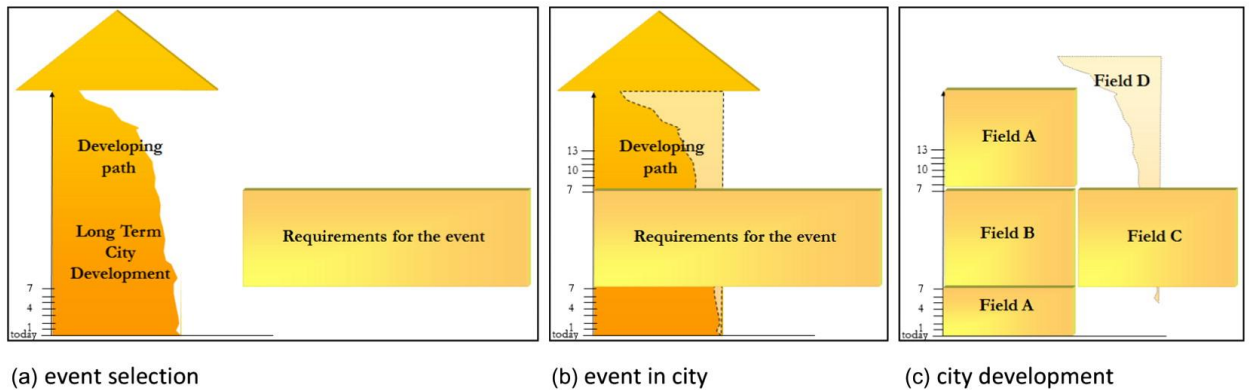
te vergelijken met de stad waar het sportevenement is georganiseerd. Het is alleen bijna niet mogelijk om een soortgelijke stad te vinden (Preuss, 2007). De tweede methode is om naar de lange termijnontwikkeling van een stad te kijken en die te vergelijken met het scenario met en zonder sportevenement. Het gevaar hierbij is dat externe factoren zoals bijvoorbeeld het COVID-19 virus, niet van tevoren meegenomen kunnen worden in de scenario's.

Zowel de benchmark als de top-down benadering zijn niet volledig. Een meer omvattende methode is de bottom-up benadering. De benadering is gebaseerd op de lange termijn ontwikkeling van de stad. De plannen die er al liggen voor toekomstige ontwikkelingen vormen de controle stad. Dit zijn namelijk de ontwikkelingen die zonder evenement plaats zouden vinden. Het organiseren van een sportevenement brengt grote kansen met zich mee. Bij de organisatie van mega sportevenementen zijn verschillende harde en zachte structuren nodig. Harde structuren zijn bijvoorbeeld, de stadions, slaapplekken voor atleten en beveiliging. De zachte structuren zijn kennis, netwerken en de cultuur.

In de bottom-up benadering zijn twee zachte structuren die door een mega sportevenement ontstaan die worden meegenomen. Dit zijn emotie en imago. Deze factoren hebben namelijk invloed op de locatiefactoren (Preuss, 2007).

Het creëren van legacy van sportevenementen begint al in de fase dat er besloten wordt een bod uit te brengen op een sportevenement. Legacy moet al meegenomen worden in de planningsfase van een sportevenement (Gratton & Preuss, 2008). Het sportevenement moet opgenomen worden in de lange termijnplannen van de stad om ervoor te zorgen dat er legacy ontstaat (Ritchie in: (Gratton & Preuss, 2008) Elk evenement heeft andere structuren nodig en elke stad heeft weer andere structuren beschikbaar. Er moet strategisch nagedacht worden over welke structuren er extra nodig zijn voor de organisatie van het sportevenement en hoe deze passen binnen het lange termijnplan van de organiserende stad.

Preuss (2015) komt uiteindelijk tot de volgende vijf structuren infrastructuur, kennis, beleid, emoties en netwerken. Op al deze gebieden kunnen structurele aanpassing ontstaan door de organisatie van het evenement, die langer duren dan het evenement zelf. Alle structuren, met uitzondering op emoties, worden al ontwikkeld vóór het sportevenement plaatsvindt.



Afbeelding 2 Ontwikkelingen die ontstaan door organiseren van een evenement. Bron: Preuss (2015).

In afbeelding 2 wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkelingen die ontstaan door het organiseren van het evenement en de ontwikkelingen die zonder het evenement ook hadden plaatsgevonden (Preuss, 2015).

Om legacy te creëren moeten er investeringen gedaan worden in het evenement zelf maar ook om de lange termijn legacy van een evenement te bewerkstelligen (Chalip, 2004). Situatie a in afbeelding 2 laat de lange termijnplannen zien van een stad zonder dat het evenement wordt georganiseerd. Door het organiseren van het evenement kan de langetermijnvisie sneller behaald worden. Structuren die al gepland stonden maar nu nodig zijn voor het evenement worden eerder aangepast, dan zonder de organisatie van het evenement. Het kan voorkomen dat de structuren die nodig zijn voor het evenement niet geheel overeenkomen met de lange termijnplannen van de stad. Dit wordt aangegeven door 'field c' in situatie c in afbeelding 2. Als de structuren van het evenement niet of nauwelijks overeenkomen met de langetermijnvisie van de stad is 'field c' groter (Preuss, 2015). 'Field a' geeft de ontwikkelingen aan die zonder het organiseren van het evenement ook plaatsvinden. Er kan negatieve legacy ontstaan in 'field a' als er geld wat eerst in 'field a' geïnvesteerd zou worden nu naar 'field b' gaat. 'Field b' geeft de ontwikkelingen aan die ook op de planning stonden als het evenement niet werd georganiseerd maar door de organisatie van het evenement sneller worden ontwikkeld. De legacy in b zit vooral in het sneller ontwikkelen en anderzijds in het restaureren van al bestaande structuren die aan verbetering toe zijn. 'Field c' zijn, zoals hierboven al aangegeven, ontwikkelingen die puur voor het evenement nodig zijn. In deze ontwikkelingen moet zo min mogelijk geïnvesteerd worden. 'Field d' geeft aan dat de ontwikkelingsplannen van de stad mogelijke tekortkomingen heeft voor het uiteindelijk te bereiken lang termijnplannen. Het is handig om field b en d zoveel mogelijk te laten overlappen zodat investeringen in het evenement na het evenement kunnen worden gebruikt voor andere doeleinden (Preuss, 2015). Om legacy van een evenement aan te tonen moet er geanalyseerd worden of de structuren voor het sportevenement, al gepland waren (field a), sneller ontwikkeld zijn (field b), nog niet gepland was maar



nu beschikbaar (field c) of door de organisatie van het evenement nu binnen het lange termijnplan van de stad past (field d) (Preuss, 2015).

Volgens (Dickson, Benson, & Blackman, 2011) schiet de bottom-up benadering tekort als het gaat om onderzoek naar de wensen en behoeften van de leidende organisaties zoals het IOC. Dit doordat er te weinig rekening wordt gehouden met door deze organisaties gestelde legacy, zoals toegankelijke infrastructuur, attitudeverandering en meer kansen voor mensen met een beperking. De leidende organisatie in dit onderzoek is de ASO, de organisatie van de Tour de France en de Vuelta. De organisatie van de Giro is RCS Sport. Er wordt in dit onderzoek alleen onderzoek gedaan naar de legacy van de drie wielerevenementen voor de gemeente Utrecht.

Om de legacy van de wielerevenementen te kunnen meten is het belangrijk om te kijken welke structuren op het gebied van het fietsbeleid zijn beïnvloed. In dit onderzoek wordt de verwachting onderzocht dat structuren rondom het fietsbeleid zich sneller ontwikkelen door de organisatie van de drie wielerevenementen. Dit leidt tot de eerste hypothese:

H1: DE DRIE WIELEREVENEMENTEN HEBBEN POSITIEF BIJGEDRAGEN AAN HET FIETSBELEID, DOOR HET SNELLER REALISEREN VAN DE GESTELDE DOELSTELLINGEN VAN HET FIETSBELEID.

2.2 Beleidstheorie

Eerst wordt behandeld wat beleid inhoudt. 'Beleid is het 'willens en wetens' handelen (Hoogerwerf & Herweijer, 1998). Het weten bevat kennis uit de bestuurlijke en maatschappelijke praktijk en daarnaast ook uit de wetenschap. De beleidsinhoud wordt door Hoogerwerf en Herweijer (1998) omschreven als het streven naar bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzen. De beleidswetenschap houdt zich bezig met de inhoud, processen en effecten van beleid in hun politieke en maatschappelijke omgeving (Hoogerwerf & Herweijer, 1998). Beleid geeft aan welke keuzes zijn gemaakt en waarom. In beleid worden (politieke) afwegingen gemaakt en uiteengezet hoe deze worden gerealiseerd (Bekkers, 2012). Beleid geeft aan op welke wijze de overheid gewenste of ongewenste ontwikkelingen in de samenleving probeert te beïnvloeden.

Bij het maken van beleid wordt uitgegaan van veronderstellingen. Deze veronderstellingen kunnen de relaties tussen doeleinden en middelen, oorzaken en gevolgen van een probleem, en normen en waarden betreffen. De veronderstellingen komen voor in het beleid zelf maar ook in het beleidsproces, de beleidsorganisatie en de doelgroep waar het beleid zich op richt. Dit geheel van veronderstellingen wordt de beleidstheorie genoemd (Hoogerwerf & Herweijer, 1998). De beleidstheorie bestaat uit het geheel van argumentaties en kennis waarop een beleid berust.

Hoogerwerf en Herweijer (1998) komen met een stappenplan om een bestaande beleidstheorie en de onderliggende veronderstellingen op te sporen. De beleidstheorie die werkelijk uitgevoerd wordt



kan afwijken van de geschreven beleidstheorie. Dit door gebruik van bepaalde begrippen die niet duidelijk zijn of onduidelijke uitleg van de veronderstellingen.

In de beleidstheorie komen de rationele, politieke en constructivistische benadering het meeste terug. Drie benaderingen die anders vormgeven aan hoe een beleidsproces tot stand komt. Eerst wordt de rationele benadering verder uitgewerkt, vervolgens wordt de politieke benadering besproken. Ten slotte wordt de derde benadering behandeld, de constructivistische benadering.

2.2.1 Rationele benadering

Bij de rationele benadering zijn de verschillende beleidsprocessen onderdeel van een beleidscyclus. Het begint met een maatschappelijk probleem dat vertaald wordt naar een politiek probleem, agendavorming. Vervolgens worden er oplossingen gezocht voor het probleem, beleidsontwikkeling, waar vervolgens besluitvorming over plaats vindt. Deze plannen worden uitgevoerd om daarna geëvalueerd te worden. De evaluatie kan leiden tot een aanpassing van het beleid of nieuw beleid, waarmee de cyclus opnieuw begint (Bekkers, 2012). Gebruik van de beleidscyclus kan vooral aantonen hoe bepaalde problemen op de agenda komen maar schiet te kort in het in kaart brengen van de interactie tussen het beleidsproces en de context waarbinnen het plaatsvindt (Houlihan, 2005).

Bij de rationale benadering vormt naast de beleidscyclus, doelrationaliteit een belangrijks verklaringsmodel van beleid. Doeleinden en middelen vormen de grondstructuur van beleid (Bekkers, 2012). Er wordt uit gegaan van egoïsme en zelfinteresse. Er wordt bij de rationele benadering niet een uitleg gezocht voor waar de verschillende interesses vandaan komen. In plaats daarvan wordt uitgegaan van de homo economicus. Kenmerkend voor de homo economicus is dat doelstellingen in hiërarchische relatie met elkaar staan, dus duidelijke hoofd- en subdoelen. Daarnaast is het bij een homo economicus dat ervan uit wordt gegaan dat bepaalde middelen helpen bij het realiseren van het doel. Er kan een heldere inschatting gemaakt worden van de verwachte effecten. Hierbij worden de kosten en baten vergeleken die bij de inzet van een bepaald middel samenvallen. Als vierde kenmerkt een homo economicus zich doordat keuzes worden gemaakt op heldere criteria en prioriteiten. Ten slotte is de keuze gericht op doelmaximalisatie. Hierbij wordt een afweging gemaakt tussen of een combinatie van middelen die kan zorgen dat doelmaximalisatie wordt behaald (Bekkers, 2012).

Ten slotte gaat de rationale benadering ervanuit dat de doelstellingen uit het beleid een gewenste ontwikkeling laat plaatsvinden in de maatschappij (Bekkers, 2012). De rationele benadering gaat er dus van uit dat de maatschappij maakbaar is en de processen en ontwikkelingen beheersbaar zijn. Dit betekent dat beleidsinstrumenten maximaal kunnen worden ingezet om doelen te halen. Dit wordt gedaan door waarde te hechten aan de programmering van beleid. Dit programma wordt geconcretiseerd door subdoelen aan doelstellingen te verbinden. Daarnaast wordt veel aandacht geschonken aan het inzetten van instrumenten. Beleidsinstrumenten worden gezien als neutraal en kunnen ingezet worden door de



overheid om doelstellingen te behalen. Beleidsinstrumenten zijn bijvoorbeeld subsidies of wet- en regelgeving. De instrumenten kunnen door de beleidsmakers vrij gekozen worden en kunnen worden ingezet om uitkomsten te manipuleren. Om de juiste beleidsinstrumenten te kiezen worden voor- en nadelen per instrument afgewogen.

Bij de rationale benadering wordt het beleid beoordeeld op drie punten, efficiency, samenhang en effectiviteit. Het beleid moet namelijk wel het beoogde resultaat behalen. Het moet samenhangen met interne en externe beleidsprogramma's. Dit zodat ingezette beleidsinstrumenten elkaar niet in de weg lopen. Bij efficiency gaat het om de kosten-baten verdeling. Bij de rationele benadering is het doel om het maximale resultaat te behalen met minimale kosten (Bekkers, 2012). De rol van kennis en informatie is hier belangrijk in omdat er vanuit de rationale benadering het liefst wordt gehandeld aan de hand van wetenschappelijke kennis. De kennis en informatie wordt gezien als cruciaal om de meest efficiënte beleidsvoering te realiseren. Daarnaast is kennis en informatie ook belangrijk in de evaluatiefase om te controleren of het uitgevoerde beleid wel tot doelmaximalisatie heeft geleid.

Vanuit de rationele benadering kan er geconcludeerd worden dat de drie wielerevenementen georganiseerd zijn met het oog op het fietsbeleid om wereldfietsstad te worden. Hieruit is de tweede hypothese geformuleerd:

H2: DE DRIE GROOTSTE WIELERRONDES VAN DE WERELD ZIJN GEORGANISEERD DOOR DE GEMEENTE UTRECHT OM WERELDFIETSSTAD TE WORDEN.

2.2.2 Politieke benadering

De tweede benadering is de politieke benadering. Bij de politieke beleidsvorming moet rekening gehouden worden met de politieke belangen (Stone, 1997). Bij de benadering van Stone vindt er verandering plaats door middel van ideeën en allianties. Gelijksnamige standpunten in de politiek vormen samen politieke allianties tussen politieke partijen. Bij Stone gaat het niet om de middelen van macht zoals geld, maar om hoe bepaalde standpunten voor politieke steun kunnen zorgen en dat van de tegenpartij juist verzwakken met als doel een standpunt erdoorheen te krijgen. Kernstandpunten zijn waar de politiek om draait. De passie van de politici ligt in het verdedigen van sommige ideeën en hiermee gerechtigheid, eerlijkheid of goedheid bereiken. Problemen in de politiek zijn nooit opgelost; dit zorgt voor een interactie-effect tussen de ideeën en allianties die nooit stopt (Stone, 1997). De rationele benadering mist volgens Stone het punt van politiek. Bij rationele beslissingen is er geen ruimte voor de chaos wat vaak bij de politiek komt kijken. Beleid is politiek en dat is juist goed (Stone, 1997). Er moet bij de politieke belangen wel rekening gehouden worden met het publieke belang; hierdoor moeten er afwegingen gemaakt worden tussen het eigen en het publieke belang. Beleid moet wel legitiem blijven (Bekkers, 2012).



Naast de politieke belangen moet er bij de politieke benadering rekening gehouden worden met macht. Hoe macht wordt gebruikt om bepaalde belangen en posities te beschermen en beleid er 'door te drukken' (Bekkers, 2012). Het is de machtsstrijd die vormgeeft aan beleid en de inhoud ervan. Dit komt terug in de verdere verloop en uitvoering van het beleid. Macht is wel een rationeel begrip omdat het ervan uitgaat dat iemand iets anders kan laten doen (Bekkers, 2012).

Ten derde is er bij de politieke benadering spraken van incrementalisme. Hierdoor is de visie op het verloop van het beleidsproces anders bij de politieke dan bij de rationele benadering. De lineaire en voorspelbare beleidscyclus wordt volgens Bekkers (2012) in de politieke benadering op losse schroeven gezet. Dit doordat beleid als incrementeel proces wordt gezien. Bij incrementalisme wordt uitgegaan van drie stellingen (Hayes, 2002). De eerste is dat beleid gemaakt wordt met veel onderhandelen en compromissen tussen allemaal verschillende actoren met verschillende ideeën en verschillende kennis. Ten tweede wordt er alleen doorgebouwd op al bestaand beleid. Er wordt alleen gefocust op kleine veranderingen. Er wordt zelden lange termijnbeleid gemaakt die grote veranderingen toevoegt (Bekkers, 2012). Ten derde zijn de opties die openliggen meestal incrementele veranderingen. Zelfs binnen de kleine opties die er liggen moet er onderhandeld worden tussen partijen. Waardoor politieke uitkomsten vaak incrementeel van aard zijn en lang doormodderen.

Aan het incrementalisme liggen twee overwegingen ten grondslag (Bekkers, 2012). De eerste is dat beleidsmakers beleid willen maken dat bevredigend is. Hierbij worden maar weinig probleemdefinities, oplossingsrichtingen en kosten en baten in acht genomen. Daarnaast wordt bij incrementalisme gesteld dat beleid naast rationeel complex ook normatief complex is. Het gaat om politieke belangen met daaraan gekoppelde normen en waarden. Het is onvermijdelijk dat er compromissen moeten worden gesloten en dat er winnaars en verliezers zijn. Dit komt overeen met Stone (1997) waarbij continu allianties gevormd worden om bepaalde standpunten erdoor te kunnen krijgen. Bij deze allianties moeten ook compromissen gesloten worden. Door instituties en gekoppelde waarden en normen kan dit proces relatief vreedig plaatsvinden. Hierdoor ontstaat dat het beleidsproces een incrementeel karakter krijgt, door de wensen en belangen die aan elkaar moeten worden aangepast (Bekkers, 2012).

Vanuit de politieke benadering kan als verwachting worden opgesteld dat de drie wielerevenementen in Utrecht georganiseerd zijn ondanks de verschillende politieke visies:

H3: DE WIELEREVENEMENTEN ZIJN GEORGANISEERD ONDANKS UITEENLOPENDE POLITIEKE VISIES BINNEN DE GEMEENTE UTRECHT.



2.2.3. Constructivistische benadering

In de theorie wordt tegenover het 'rational choice model' het constructivistische model gezet. Met het 'rational choice model' wordt bedoeld dat ervan uit wordt gegaan dat alle acties van mensen een rationeel karakter hebben en dat vooraf een kosten-baten analyse wordt gemaakt voordat wordt overgegaan in actie. Er zijn ook irrationele elementen die invloed hebben op acties van mensen (Scott, 2000). De constructivistische benadering geeft de sociale interacties en institutionele omgeving weer die invloed hebben op het beleid.

Met de constructivistische benadering wordt geprobeerd meer duidelijkheid te krijgen over het complexe en dubbelzinnige proces van beleid maken (Saurugger, 2013). Om hier meer grip op te krijgen is het belangrijk om het cognitieve kader waar de actoren in acteren mee te nemen. Beleid maken wordt gedaan langs de regels van 'the logic of appropriateness'. Hiermee worden de regels bedoeld die als natuurlijk, rechtmatig, verwacht en als legitiem worden gezien (March en Olsen, 2004). Dit komt overeen met de institutionele benadering waarbij interacties begrensd worden door institutionele grenzen. Beleid en het beleidsproces zijn ingebed binnen van oudsher gevormde normen, regels en praktijken. Beleid is pad-afhankelijk, in een afgebakend pad dat door historische praktijken vorm is gegeven. Hierdoor ligt beleid voor een groot gedeelte al vast (Bekkers, 2012). De instituties waar beleid in plaatsvindt heeft dus invloed op wat door de beleidsmakers als rechtmatig en legitiem wordt gezien.

Het is niet alleen belangrijk om beleidsbeslissingen te onderzoeken maar ook waarom sommige actoren anders reageren dan verwacht (Saurugger, 2013). De rationaliteit van beleidsmakers ligt in een cognitief kader wat begrepen moet worden voor er duidelijkheid gemaakt kan worden over het complexe en dubbelzinnige karakter van beleid maken. Dit wordt dus niet alleen bepaald door instituties waarbinnen beleidsmakers werken maar ook door sociale interacties (Bekkers, 2012).

Naast het uitleggen van het complexe beleidsproces wat beïnvloed wordt door de cognitieve en sociale context geeft de constructivistische benadering ook uitleg over de legitimering van beleid. Het is hierbij belangrijk om rekening te houden met de verschillende ideeën en wereldbeelden van mensen. Bij het publieke beleid is er geen sprake van een rationele kosten-baten berekening, maar er moet rekening gehouden worden met de verschillende ideeën en normen van degene die het beleid maken. Constructivisme geeft duidelijkheid over het feit dat het ene beleid meer wordt gelegitimeerd dan het andere. Het is belangrijk om te realiseren dat politici werken binnen een bepaald politiek discours wat leeft op dat moment (Hall (1993) in Saurugger, 2013). De discours die dan heerst, bepaalt wat als legitiem wordt gezien. Legitimiteit is constant onderhevig aan verschillende ideeën en normen.

Vanuit de constructivistische benadering kan worden onderzocht hoe het beleid is geconstrueerd rondom de drie wielerevenementen. Misschien is het beleid niet via een rationele kosten-baten analyse geconstrueerd maar zijn de evenementen ontstaan door de normen en waarden van actoren. Om het beleid



om de drie wielerevenementen te organiseren, en het publieke geld wat erin geïnvesteerd is te legitimeren, zijn doelstellingen achteraf geconstrueerd. Daaruit komt de vierde en vijfde hypothese:

H4: ER IS GEEN SPRAKE VAN VOORAF, OP HET GEBIED VAN HET FIETSBELEID, GESTELDE DOELSTELLINGEN AAN DE ORGANISATIE VAN DE DRIE WIELEREVENEMENTEN.

H5: DE ERVAREN EFFECTEN VAN HET ORGANISEREN VAN DE GIRO, TOUR DE FRANCE EN DE VUELTA OP HET LOKALE FIETSBELEID VERSCHILLEN VAN DE GEREALISEERDE EFFECTEN.

2.3 Koppeling beleidstheorie en legacy theorie

In deze paragraaf worden de drie beleidsbenaderingen en de legacy theorie gekoppeld. De rationele benadering is het meest dominant terug te vinden in de legacy theorie. Dit komt op drie manieren terug. Ten eerste wordt erbij de legacy theorie van Preuss (2007) van uitgegaan dat legacy van tevoren gepland kan worden. Ten tweede wordt ervan uitgegaan dat de doelstellingen van het sportevenement passen binnen de lange termijnplannen van de stad. Ten slotte omschrijft Preuss een proces, wat overeenkomt met de doelmaximalisatie van de rationele benadering (Bekkers, 2012). Namelijk dat door het sportevenement aan te laten sluiten op de doelstellingen van de organiserende stad er maximale legacy behaalt kan worden.

Ondanks dat de politieke benadering niet terugkomt in de legacy theorie moet er rekening gehouden worden met de machtsrelaties, de verschillende coalities die gevormd worden en de politieke verkiezingen. Elke coalitie heeft andere lange termijn doelstellingen. De ideeën van verschillende partijen kunnen van invloed zijn op het beleidsproces (Stone, 1997). Hierdoor kan het lange termijnplan van de organiserende stad worden bijgesteld en is het lastiger om hierop in te spelen met de legacy van het sportevenement.

Ten slotte vanuit een constructivistische benadering is het belangrijk om rekening te houden met de ideeën en normen van de beleidsmakers zelf. Beleidsmakers die zich inzetten voor het binnenhalen van wielerevenementen zijn belangrijk. Om de keuze voor het organiseren van de wielerevenementen te legitimeren wordt legacy gebruikt. Legacy wordt vaak als legitimering genoemd voor investeringen in sportevenementen met publiek geld (Hover et al., 2014). Dit kan ervoor zorgen dat het beleid zo wordt geconstrueerd dat de legacy achteraf gevormd wordt. Dit gaat in tegen de theorie van Preuss waar de organiserende stad de legacy van tevoren moet uitwerken.

Ondanks dat er bij de legacy theorie uit wordt gegaan van een rationele benadering kunnen de andere twee benaderingen ook invloed hebben op de legacy van sportevenementen.



3. Literatuurstudie

In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op de ontwikkeling van het sport en evenementenbeleid in Nederland. De fietscultuur en wat dit precies inhoudt wordt besproken, ten slotte worden de drie wielerrondes kort toegelicht.

3.1 Sportbeleid in Nederland

Waar sport in Nederland ooit begon als vrijetijdsbesteding en individueel geregeld was, werd sport uiteindelijk onderdeel van het overheidsbeleid (Cobussen, Puyt, & Van de Ven, 2019). Waar voorheen vooral aandacht was voor de sportaccommodaties ging er ook steeds meer aandacht naar sport als middel. Sport wordt op verschillende beleidsterreinen ingezet. Meer dan twee derde van de gemeenten hebben tegenwoordig een lokaal sportbeleid. De gemeente vormt de derde bestuurlijke laag in Nederland. Er zijn bepaalde zaken waar de gemeente zelf over mag beslissen (Cobussen et al., 2019). Gemeenten moeten zich wel houden aan verschillende wetten en het landelijk beleid. In het visiedocument van de Vereniging Sport en Gemeenten (2018), wat als leidraad gebruikt kan worden door gemeenten voor hun lokale sport- en beweegbeleid, komen drie modellen naar voren. Het eerste model is het sport ontwikkelingsmodel. Dit is het basismodel waar een sportbeleid minimaal uit zou moeten bestaan en is gericht op sportstimuleringsbeleid. Het tweede model is het sociale-ontwikkelingsmodel. Dit model is een uitbreiding op het eerste model met externe sportdoelstellingen voor bijvoorbeeld het welzijnsbeleid. Het derde model is het economisch-ontwikkelingsmodel. In dit model wordt de sport ingezet om de lokale welvaart te verhogen. Sport kan zorgen voor een beter imago van de stad, positief vestigingsklimaat creëren, toerisme bevorderen en werkgelegenheid creëren (Vereniging Sport en Gemeenten, 2018). Sport kan als instrument worden ingezet voor economische doeleinden, zo ook sportevenementen. Sportevenementen kunnen bijvoorbeeld bijdragen aan toerisme door te laten zien dat een stad of regio een sterk aanbod heeft in een sport zoals bijvoorbeeld fietsen.

3.2 Sportevenementen beleid in Nederland

Ondanks dat sportbeleid al een tijd bestond in Nederland is sportevenementenbeleid pas in 2000 van de grond gekomen. Dit door de organisatie van het grote sportevenement Euro 2000 in Nederland en België en het succes op de Olympische Spelen in Sydney. Dit was het startsein om topsportevenementen op te nemen in de rijksbegroting van Nederland (Hover, et al., 2014). Na het jaar 2000 bleef de aandacht voor het evenementenbeleid groeien.

Sinds 2011 is de organisatie van sportevenementen en het uitblinken in sport een van de drie prioriteiten in het Nederlandse sportbeleid. Sinds 2013 is er beleid geschreven voor een sportevenementenkalender in Nederland (Hover et al., 2014). Dat sportevenementen steeds belangrijker werden gevonden blijkt ook uit de cijfers van de begrotingen, waarbij sportevenementen ongeveer vier



procent van het sportbudget beslaan. De toegenomen aandacht van sportevenementen komt door de economische en maatschappelijke spin-off die aan de sportevenementen wordt toegeschreven. Sportevenementen worden ingezet als beleidsinstrument voor verschillende doeleinden waaronder imago, cohesie en gezondheid (Hover et al., 2014)

In dit onderzoek wordt het beleid van de gemeente Utrecht geanalyseerd, het is daarom belangrijk om het evenementenbeleid op gemeenteniveau toe te lichten. Vaak is evenementenbeleid vaag en ad hoc bij gemeenten. Er is weinig onderzoek gedaan naar de effectiviteit van evenementenbeleid ondanks dat het veel wordt gebruikt op zowel macro als micro politiek niveau. Daardoor is er steeds meer behoefte aan effectief evenementenbeleid die ontwikkeld en geanalyseerd kan worden (Whitford, 2009). Daarnaast zijn sportevenementen kort van aard. Daarom is het belangrijk voor een stad om goed na te denken over een lange termijn evenementenkalender. Om de impact van een evenement te vergroten is het mogelijk hetzelfde soort evenementen elkaar te laten opvolgen. Bij een evenement dat maar één keer wordt georganiseerd is de kans op blijvende effecten kleiner dan bij een serie strategisch geplande evenementen (Clark & Misener, 2015)

3.4 Fietscultuur

In deze paragraaf wordt toegelicht wat een fietscultuur inhoudt. Alleen een grote groep fietsers hebben, maakt nog niet dat er sprake is van een fietscultuur. Voor een fietscultuur moeten er investeringen worden gedaan in de infrastructuur, fietsvoorzieningen en moet de fiets een prominente plek krijgen in het mobiliteitssysteem van de stad (Brömmelstroet, Hulster, & Crouse, 2012). Daarnaast moet de fiets worden gezien als een makkelijk, veilig en praktisch alternatief. Cultuur kan omschreven worden als een manier van leven, gedrag dat je niet meer ziet omdat het de manier van leven is (Aldred & Jungnickel, 2014). Cultuur is gekoppeld aan wat er in de praktijk gebeurt, als de culturele context is dat iedereen met de fiets naar werk komt, is het normaal dat iedereen dit doet. Neemt iemand de bus, dan wordt er voor een alternatief gekozen dat afwijkt van de norm. In Nederland is er duidelijk sprake van een fietscultuur; de fiets is niet meer uit het Nederlandse leven weg te denken (Boot, Kwanten, & van Ommeren, 2017). De fiets is in Nederland onderdeel van het transportsysteem en zichtbaar in instituties. Bij fietscultuur gaat het niet alleen om waarden en normen maar ook om de fietsinfrastructuur (Pelzer, 2010). Het belang van de fiets werd onderschat. Dit is de laatste jaren aan het veranderen, de politiek hecht veel belang aan de fiets. Er wordt tegenwoordig veel geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur (Boot et al., 2017).

Naast de fietscultuur is er in dit onderzoek ook aandacht voor het fietsbeleid. Nederland wordt vaak aangewezen als fietsland. Er wordt vanuit gegaan dat het Nederlandse fietsbeleid kan worden gezien als de gouden standaard. Het is nog onduidelijk welk beleid omtrent fietsen wel en niet effectief is (Harms, Bertolini, & Brömmelstroet, 2016). Er is nog weinig onderzoek gedaan naar effectief fietsbeleid.



3.5 Wereldfietsstad

Er is nog geen wetenschappelijk onderzoek gedaan die het mogelijk maakt om te bepalen welke stad meer of minder fietsvriendelijk is. Wel hebben twee bedrijven die een index hebben ontwikkeld om steden te rangschikken naar de mate waarin zij fietsvriendelijk zijn, namelijk de Global Bicycle Cities index van technologisch verzekeringsbedrijf Coya en de Copenhagenize Index van Copenhagenize Design Co., een adviesbureau op het gebied van fietsvriendelijke steden.

Coya heeft in 2019 een index gepubliceerd van de Global Bicycle Cities 2019 (Coya, 2019). De index is gebaseerd op verschillende indicatoren, zoals de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, de veiligheid en het aantal gestolen fietsen. Verder analyseert Coya de plannen om de stad nog fietsvriendelijker te maken en de promotie om meer mensen aan het fietsen te krijgen. In de index wordt van zestien indicatoren gebruikt gemaakt onderverdeeld in zes categorieën: weer, percentage fietsgebruik, diefstal en veiligheid, infrastructuur, deelfietsen en fietsverhuur en evenementen zoals een autovrije dag. Naast Coya bestaat ook de Copenhagenize Index. Copenhagenize houdt sinds 2011 een index bij over de meest fietsvriendelijke stad ter wereld (Copenhagenize Design Co., 2019). In deze index wordt gebruik gemaakt van dertien indicatoren onderverdeeld in drie categorieën: straatbeeld parameters zoals infrastructuur en faciliteiten, cultuur parameters zoals gelijk gebruik van de fiets door mannen en vrouwen, imago van de fiets en veiligheid en als derde categorie zijn er de ambitie parameters zoals politieke ambitie, deelfiets mogelijkheden en de urban planning.

De gemeente Utrecht maakt in het Actieplan Utrecht fietst 2015-2020 met trots melding van de ambitie om wereldfietsstad te worden. Beide indices komen terug in de doelstellingen en het evalueren van het fietsbeleid. De gemeente heeft zelf geformuleerd wat zij onder een wereldfietsstad verstaat en welk beleid zij wil voeren om zich als wereldfietsstad te profileren. Volgens de gemeente Utrecht, kenmerkt een wereldfietsstad zich als een stad waar jong en oud veilig kan fietsen en waar de fiets prominent in het straatbeeld aanwezig is. Dit komt terug in de indicatoren percentage fietsgebruik van Coya en cultuur parameters van Copenhagenize. Om deze indicatoren te realiseren besteedt de gemeente Utrecht veel aandacht aan verbetering van de infrastructuur. Doel van dit beleid is om zoveel mogelijk ruimte te creëren voor de fiets (Gemeente Utrecht, 2015). Dit doel komt overeen met de indicatoren infrastructuur die bij beide indices van belang zijn.

Om zich tot wereldfietsstad te ontwikkelen, heeft de gemeente Utrecht onderzoek gedaan onder inwoners. Op basis van interviews met achthonderd inwoners zijn vier beleidsdoelstellingen opgesteld: fietsers faciliteren, fietsen leuker maken, fietsgebruik specifieke doelgroepen bevorderen en fietseconomie stimuleren. Deze doelen worden via verschillende strategieën nagestreefd. Er wordt een herkenbare fietsinfrastructuur gerealiseerd. Hiermee wordt bedoeld dat er gezorgd wordt voor een betere doorstroming bij stoplichten, kwalitatief goede routes, meer fietsparkeerplekken en het goede gebruik hiervan. Door voldoende rustige en veilige fietspaden aan te leggen, wil de gemeente fietsen voor alle



leeftijden mogelijk maken. Verkeersveilig gedrag moet gestimuleerd worden en de fietsbeleving verbeterd. Er moet voldoende aanbod zijn van verschillende fietsroutes. Ten slotte wil de gemeente de economische betekenis van het fietsen vergroten, onder andere door het stimuleren van fietstoerisme (Gemeente Utrecht, 2015).

3.6 Giro d'Italia, de Tour de France, en de Vuelta d'España

In dit onderzoek wordt gesproken over de drie grote wielerrondes namelijk de Giro, de Tour de France en de Vuelta. Om meer inzicht te geven in de evenementen worden ze alle drie kort toegelicht.

De Giro D'Italia is een Italiaanse wielervedstrijd die ieder jaar wordt georganiseerd. De Giro vindt als eerst van de drie wielerrondes plaats. Door de toegenomen populariteit van de ronde is de Giro een langere tour geworden dan in het begin. Vaak worden er naast de etappes in Italië ook etappes in het buitenland gereden. In 2010 was de Giro in Amsterdam. Amsterdam was namelijk de startplaats van de Giro. De Giro was opzoek naar twee andere steden in Nederland om een etappe te organiseren. Toen kwam Utrecht in beeld en werd Utrecht de finishstad van de etappe Amsterdam – Utrecht bij de Giro in 2010.

De grootste wielerronde van de drie: de Tour de France, is een Franse ronde die bestaat uit 21 dagen durende ronde, gereden over 23 dagen. De Tour vindt elk jaar in juli plaats. De Tour de France wordt omschreven als de meest prestigieuze en meest moeilijke wielerronde van de wereld en is dus de grootste ronde van de drie (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 2020). Net als bij de Giro vinden er soms ook etappes plaats in het buitenland. Het is Utrecht gelukt om, na een aantal jaren lobbyen, in 2015 de Tourstart binnen te halen.

De Vuelta vindt als laatste van de drie wielerrondes plaats, in augustus. Ook de Vuelta is een jaarlijks wielerevenement dat georganiseerd wordt in Spanje. De Vuelta is opgericht door de inspiratie op de Giro en de Tour de France, en is de jongste van de drie rondes (Bezembinder, z.d.). De Vuelta hoort samen met de Giro en de Tour de France tot de drieweekse wielerrondes. De Vuelta heeft ook af en toe etappes in het buitenland maar nog veel minder vaak dan de andere twee wielerrondes. Het is Utrecht gelukt deze wielerronde binnen te halen. Utrecht mag de Vuelta start samen met Noord-Brabant gaan organiseren in 2022. De start stond eerst gepland in 2020 maar kon door de pandemie COVID-19, geen doorgang vinden.



4. Methode

In dit hoofdstuk wordt de methodologie van dit onderzoek besproken. Als eerste wordt het soort onderzoek dat is gedaan behandeld, vervolgens worden de dataverzamelmethode besproken en de werving van respondenten. Daarna worden de onderzoeksethiek behandeld. Tot slot komen betrouwbaarheid en validiteit aan bod.

4.1 Type onderzoek

4.1.1 Mixed methods

In dit onderzoek wordt gebruikt gemaakt van een mixed methods methode. Met een mixed methods methode wordt bedoeld dat er zowel kwalitatieve als kwantitatieve benaderingen worden gebruikt binnen een studie (Van der Roest, Spaaij & Van Bottenburg, 2015). Dit om meer diepgang achter de 'harde' cijfers te kunnen geven maar ook andersom om kwalitatieve data te controleren met kwantitatieve data. Het integreren van zowel kwalitatieve als kwantitatieve data creëert extra informatie over het object dat onderzocht wordt (Ivankova & Wingo, 2018).

In dit onderzoek is een mixed methods methode het meest geschikt omdat er onderzoek gedaan wordt naar de samenhang tussen het fietsbeleid vanuit de gemeente Utrecht en de organisatie van de drie grote wielerrondes in Utrecht. Dit wordt onderzocht door een kwalitatieve methode. Er wordt ook onderzoek gedaan naar de ervaren effecten van de drie wielerrondes op de stad Utrecht, welke bij de kwalitatieve dataverzameling worden achterhaald. Deze ervaren effecten worden vergeleken met de gerealiseerde effecten, welke worden achterhaald met een secundaire data-analyse. Hierdoor kan de kwalitatieve data gecontroleerd worden met kwantitatieve data.

4.1.2 Combinatie van positivistische en interpretatieve benadering

Een onderzoek vanuit het positivisme kenmerkt zich door twee belangrijke punten (Duberley, Johnson en Cassell, 2012). De eerste is dat de onderzoeker zicht focust op direct observeerbare fenomenen, empirische data. De tweede is dat theorieën getest worden op een deductieve manier, via hypothesen. Waarbij de onderzoeker ervan uitgaat dat feiten op een neutrale manier kunnen worden verzameld uit een externe wereld. In dit onderzoek, vanuit een positivistische bril, wordt ervan uitgegaan dat theorieën uit de natuurwetenschappen toegepast kunnen worden in de sociale wereld.

Vanuit een interpretatieve benadering wordt de menselijke interpretatie gezien als het belangrijkste middel om kennis te vergaren over de sociale wereld. Waar een onderzoeker in de positivistische benadering juist probeert te verklaren, probeert de onderzoeker bij de interpretatieve benadering juist te begrijpen (Duberley, et al., 2012).



Het verschil tussen de twee ligt bij de analyse van de data en de conclusies die eruit worden getrokken (Lin, 1998). Vanuit beide vormen van kwalitatief onderzoek kijkt de onderzoeker naar de voorkeuren en acties van mensen. Vanuit een positivistische gaat de onderzoeker ervan uit dat de uitkomsten ook in andere gevallen terugkomen. Bij het interpretivisme analyseert de onderzoeker de uitkomsten in de vorm van systemen waarbij de manifestaties specifiek gelden voor de onderzochte casus. Via de positivistische bril in dit onderzoek worden algemene patronen ontdekt terwijl met de interpretatieve bril juist wordt gekeken hoe die algemene patronen eruitzien in de praktijk (Lin, 1998).

Daarom worden beide benaderingen gecombineerd in dit onderzoek. Via de interpretatieve benadering wordt geprobeerd bepaalde mechanismen in de casus van Utrecht bloot te leggen en met de positivistische benadering wordt nagegaan hoe de ervaren effecten zich verhouden tot de gerealiseerde effecten (Lin, 1998). Op die manier wordt er onderzocht of er een samenhang is tussen de organisatie van topsportevenementen en het gemeentebeleid maar ook hoe die samenhang is ontstaan.

4.2 Onderzoeksmethoden

4.2.1 Kwantitatieve data

In dit onderzoek zijn semigestructureerde interviews gehouden (zie paragraaf §4.2.3). Uit de interviews kwam naar voren welke effecten van de wielerevenementen zijn ervaren door de respondenten. Deze effecten worden met kwantitatief onderzoek onderzocht. Op deze manier kan worden onderzocht of de ervaren effecten van de geïnterviewde stakeholders overeenkomen met de gerealiseerde effecten van de drie wielerrondes. De gerealiseerde effecten van de wielerrondes worden uit verschillende monitoren van onder andere gemeente Utrecht gehaald. De gemeente Utrecht houdt bijvoorbeeld bij hoeveel procent Utrechters er met de fiets naar de binnenstad gaan en hoeveel huishoudens in Utrecht er één of meerdere fietsen bezitten. Er wordt bij het kwantitatieve deel alleen gebruik gemaakt van secundaire data. Bij de gerealiseerde effecten is ook gebruik gemaakt van data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Bij het CBS wordt data verzameld over hotelovernachtingen in de gemeente Utrecht. Deze gegevens zijn gebruikt om de langdurige effecten van de Giro en de Tour de France te kunnen onderzoeken.

4.2.2 Documentenanalyse

Voor de documentenanalyse is gezocht naar beleidsdocumenten over de drie wielerrondes. Deze zijn online gevonden of verkregen via de projectorganisatie van de Vuelta. Daarnaast is gezocht naar beleidsdocumenten over het fietsbeleid van Utrecht. Hiervoor heb ik gebruik gemaakt van de website van de Gemeente Utrecht. Voor de besluitvorming is gebruik gemaakt van verschillende raadsvergaderingen, de notulen hiervan zijn verkregen via de site <https://zoek.openraadsinformatie.nl/>. De notulen over de Giro (2010) en de Tour de France (2015) zijn momenteel openbaar.



4.2.3 Interviews

Er zijn in dit onderzoek acht semigestructureerde interviews afgenomen met betrokken partijen bij de organisatie van de wielerrondes in Utrecht (zie paragraaf §4.2.4). Bij interviews krijgt de interviewer de kans om te leren over een gebeurtenis door het perspectief, ervaring en de taal van degene die het heeft meegemaakt. De respondent krijgt juist de kans om zijn/haar ervaring en kennis door te geven (Boeije, 2010). In dit onderzoek is gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews. Bij een geheel gestructureerd interview is er geen ruimte om door te vragen en hierdoor minder ruimte om te begrijpen wat er echt gebeurd (Boeije, 2010). Er is wel een topiclijst opgesteld waar tijdens de interviews aan vast werd gehouden (zie bijlage 1).

Een voordeel van semigestructureerde interviews was dat respondenten het vaak fijner vinden om met de onderzoeker in gesprek te gaan dan bijvoorbeeld een enquête in te vullen. Een nadeel is dat interviews niet generaliseerbaar zijn (Boyce en Neale, 2006). Dit komt mede door de kleine steekproefomvang. Wel kunnen interviews bruikbare informatie naar voren brengen, vooral in combinatie met andere methodes.

Door de pandemie die tijdens dit onderzoek was (COVID-19), zijn alle interviews telefonisch of via Microsoft Teams afgelegd. Dit heeft ervoor gezorgd dat bij veel interviews de respondent niet zichtbaar was tijdens het interview. Verder was er de nodige communicatie vooraf nodig om het interview soepel te laten verlopen. Zo moesten er links naar de Microsoft Teams meeting gestuurd worden of moest er duidelijk gecommuniceerd worden wie, wie belde bij een telefonisch interview. Door het telefonische of online karakter van interviews kwam het vaak voor dat het iets later begon of iets uitliep. Er is bij de interviews goed op de tijd gelet en indien de respondent aangaf geen tijd meer te hebben werd dit geaccepteerd. De meeste respondenten waren ondanks de pandemie en de digitale wijze bereid om mee te doen aan het onderzoek.

4.2.4 Selectie respondenten

Naast het verzamelen van kwantitatieve gegevens zijn er interviews met betrokken partijen afgenomen, zoals de gemeente Utrecht en het BPU. Er hebben interviews plaats gevonden met directbetrokkenen in het besluitvormingsproces van de evenementen, zoals de burgemeester en de wethouder. Er is ook gesproken met beleidsambtenaren die bij de evenementen betrokken waren of bij het fietsbeleid van gemeente Utrecht. Naast de gemeente zijn er ook interviews gehouden met de projectorganisaties die verantwoordelijk waren voor de organisatie van de drie wielerrondes in Utrecht. Er is bij de interviews gevraagd naar mogelijk andere interessante respondenten voor dit onderzoek. Op die manier is een sneeuwbal effect ontstaan om meer respondenten te vinden. Er zijn door dit sneeuwbal effect respondenten geworven die in eerste instantie niet op de lijst stonden. Uiteindelijk zijn er voor dit onderzoek acht interviews afgelegd (zie bijlage 3).



Daarnaast zijn interviews gebruikt van een ander onderzoek uitgevoerd door de Universiteit Utrecht. De Universiteit Utrecht heeft tegelijkertijd met dit onderzoek een evaluatieonderzoek naar de Vuelta uitgevoerd. Als student was ik bij dit onderzoek aangesloten. Op deze wijze kon ik aanwezig zijn bij interviews voor de evaluatie van de Vuelta. Bij deze interviews was er de mogelijkheid om zelf eventueel vragen te stellen. Daarnaast mocht er gebruik gemaakt worden van andere relevante interviews die voor het onderzoek naar de Vuelta waren gehouden. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat ik in groepsverband nog bij drie interviews specifiek vragen voor dit onderzoek heb kunnen stellen en nog van andere interviews data heb kunnen gebruiken. In totaal worden er elf respondenten benoemd in dit onderzoek.

4.2.5 Analyse - Coderen

Voor het transcriberen van de interviews is gebruikt gemaakt van het programma F4. Na het uitwerken zijn de data open en axiaal gecodeerd om de data in kleinere delen op te breken. Voor het coderen van de data is gebruikt gemaakt van het programma Nvivo.

De data zijn eerst open gecodeerd. Allereerst zijn alle data gelezen en gelabeld met een code. Er was tijdens het open coderen nog geen rekening gehouden met wat wel en niet relevant is voor het onderzoek omdat het nog onduidelijk was wat wel en niet relevant kan zijn (Boeije, 2010). Alle interviews zijn eerst opgedeeld in fragmenten die daarna een code hebben gekregen. Vervolgens zijn gelijknamige fragmenten onder dezelfde categorie geplaatst in Nvivo. Op deze manier werd de data beter begrepen (Boeije, 2010). Via Nvivo zijn de verschillende fragmenten onder codes geplaatst en is er een codeboom ontstaan. Via Nvivo konden codes makkelijk hernoemd worden en kon uiteindelijk snel en makkelijk gekeken worden per code. Er zijn ook sub-codes gemaakt, waardoor er een hiërarchische codeboom ontstond.

De volgende stap was het axiaal coderen, hierbij werden verschillende codes die bij het open coderen waren ontstaan samengevoegd. Bij het axiaal coderen is meer gelet op codes dan data. Er werd bij het axiaal coderen geanalyseerd welke codes relevant waren voor het beantwoorden van de hoofdvraag. In deze fase zijn er codes hernoemd.

De documentenanalyse is ook via Nvivo gecodeerd. Op deze manier konden fragmenten uit documenten gecodeerd worden en samen met de juiste data uit de interviews geplaatst worden. Hierdoor ontstond een duidelijk overzicht van alle codes en gevonden data.

4.3 Onderzoeksethiek en datamanagement

Sinds 25 mei 2018 is de algemene verordening van gegevensbescherming (AVG) van toepassing. In dit onderzoek is goed gelet op de onderzoeksethiek en datamanagement. Vanuit de Universiteit Utrecht zijn bepaalde richtlijnen opgesteld over onderzoekethiek. De wet AVG heeft gevolgen voor hoe er om mag worden gegaan met identificeerbare gegevens van personen en organisaties. Het is belangrijk om op een ethische manier om te gaan met de respondenten.



Bij elk interview werd eerst gevraagd of de respondent instemde met het opnemen van het interview. Verder werd in de inleiding als in de afsluiting genoemd dat er zorgvuldig met de gegevens om zal worden gegaan en de gegevens anoniem verwerkt worden. Bij de interviews waar ik als notulist aanwezig was werd ik ook altijd even voorgesteld en in welke hoedanigheid ik bij het onderzoek betrokken was. Ook hier werd gevraagd of het interview opgenomen mocht worden en dat ik als notulist aanwezig was en mee schreef met het interview.

In de uitnodigingsmail en de inleiding van elk interview werd duidelijk het doel van het onderzoek vernoemd. Er was altijd de ruimte voor respondenten om vooraf vragen te stellen indien iets nog onduidelijk was. Bij de interviews voor het evaluatieonderzoek vanuit de universiteit werd altijd een mail gestuurd een paar dagen voor het interview waarin nogmaals het doel werd uitgelegd en een korte introductie van de topics die besproken werden bij het interview.

Indien de interviews opgenomen mochten worden werd dit gedaan via mijn eigen laptop of smartphone. Dit omdat er door COVID-19 niet de mogelijkheid was een voicerecorder te lenen omdat reizen niet was toegestaan tijdens de pandemie. Mijn smartphone en laptop zijn vergrendeld met een wachtwoord. Zodra een interview was uitgewerkt werd het geluidsbestand verwijderd. De uitgewerkte interviews zijn op een veilige map op mijn laptop opgeslagen. De interviews die voor het onderzoek naar de Vuelta ook relevant waren, zijn op de gedeelde OneDrive van de Universiteit Utrecht gedeeld. In een map waar maar enkele bevoegden toegang tot hadden. Dit geldt zowel voor dit onderzoek als de data van het evaluatieonderzoek naar de Vuelta. De transcripten van de interviews zullen maximaal een jaar na het onderzoek verwijderd worden.

Door Covid-19 zijn alle interviews telefonisch of via Microsoft Teams afgenomen. Dit is telkens in overleg met de respondenten geweest.

4.4 Betrouwbaarheid en validiteit

Om de betrouwbaarheid en validiteit van dit onderzoek weer te geven wordt in deze paragraaf eerst de betrouwbaarheid en interne betrouwbaarheid besproken. Daarna wordt de validiteit en externe validiteit van dit onderzoek toegelicht.

Bij betrouwbaarheid van een onderzoek gaat het erom of de resultaten van het onderzoek herhaalbaar zijn. Bij kwalitatief onderzoek is dit lastig omdat een sociale situatie niet stil staat. Het onderzoek opnieuw uitvoeren in precies dezelfde sociale situatie is niet mogelijk (Bryman, 2012). Als dit al gedaan wordt, is het belangrijk bij kwalitatief onderzoek dat de onderzoeker precies dezelfde sociale rol inneemt als in het originele onderzoek. Om dit te kunnen bewaarborgen wordt de context van het onderzoek goed weergegeven. Daarom worden de organisatorische en maatschappelijke context uitgewerkt. Er is gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews die zijn toegevoegd in de bijlage. Op deze wijze kan het onderzoek makkelijker opnieuw uitgevoerd worden. Ten slotte worden ook de drie



wielerrondes die centraal staan in dit onderzoek verder toegelicht. Dit om de context van het onderzoek nog duidelijker weer te geven en het onderzoek reproduceerbaarder te maken.

Bij interne betrouwbaarheid is de objectiviteit belangrijk. De interpretaties van de onderzoeker mogen niet worden meegenomen in de analyse van de data. Om de eigen interpretaties te minimaliseren zijn alle interviews opgenomen en letterlijk uitgetypt.

Bij validiteit gaat het om het feit of het onderzoek meet wat het zou moeten meten. Bij de interne validiteit draait het erom of de theorie die onderzocht wordt ook daadwerkelijk wordt gemeten (Bryman, 2012). De interne validiteit van het onderzoek is gewaarborgd door het maken van topiclijsten die gebaseerd zijn op de theorie. Op deze manier komen belangrijke theoretische concepten aan bod in de interviews.

Bij de externe validiteit van het onderzoek gaat het ook om de generaliseerbaarheid van het onderzoek (Bryman, 2012). Geldt wat is onderzocht alleen voor deze casus of kan het breder getrokken worden. Omdat dit in kwalitatief onderzoek meestal minder het geval is dan bij kwantitatief onderzoek worden deze twee in dit onderzoek gecombineerd. Door de positivistische en de interpretivistische benaderingen te combineren wordt niet alleen meer diepgang achter de kwantitatieve data gezocht maar ook de mogelijkheid geboden om de kwalitatieve data te controleren. Op deze wijze wordt het onderzoek meer generaliseerbaar omdat er wordt onderzocht of deze case ook breder te trekken valt.

5. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten uit de interviews en documentenanalyse beschreven. Eerst wordt er vanuit de rationale benadering een analyse gemaakt van het beleidsproces omtrent het organiseren van de drie wielerevenementen in Utrecht. Hierbij worden de verschillende doelstellingen uiteengezet die zijn gesteld aan de drie wielerevenementen en het fietsbeleid in Utrecht.

Na de doelstellingen wordt de data aan de hand van de rationale benadering, dit wordt gedaan door gebruik te maken van de beleidscyclus. Vervolgens wordt vanuit de politieke benadering het beleidsproces behandeld en hoe de lobby om de drie wielerevenementen in Utrecht te mogen organiseren precies is verlopen. Als derde wordt de data geanalyseerd vanuit de constructivistische benadering. Waarbij wordt vergeleken hoe de gemaakte keuzes worden gelegitimeerd door de betrokken personen bij de wielerevenementen.

Ten slotte wordt in de resultaten ingegaan op de fietscultuur in Utrecht. De veronderstelde effecten van de Giro en de Tour worden uitgewerkt en vergeleken met data over de gerealiseerde effecten. De gerealiseerde effecten worden onderzocht via een secundaire data-analyse.



5.1 Rationele benadering

In deze paragraaf worden de data onderzocht vanuit een rationele benadering. Om de samenhang is tussen de drie wielerrondes en het fietsbeleid te exploreren worden de doelstellingen weergegeven van het fietsbeleid en de verschillende doelen die vooraf aan de verschillende evenementen zijn gegeven. Daarna wordt er naar overeenkomsten tussen de doelen gezocht.

Vervolgens wordt vanuit de rationele benadering de interview data verkend. Er worden doel – middel relaties aan de hand van de beleidscyclus gehanteerd.

5.1.1 Doelstellingen wielerevenementen en fietsbeleid Utrecht

Tabel 1: Doelstellingen Fietsbeleid Utrecht

Doelstellingen Fietsbeleid Utrecht	
Fietsbeleid 'Op naar Utrecht Fietsstad' 2011-2015 (Programmamanager Fiets, 2010).	Fietsbeleid 'Utrecht fietsstad' 2015-2020 Samen op weg naar Utrecht Wereldfietsstad (Gemeente Utrecht, 2015).
Infrastructuur	Fietsroutes en fietspaden
Top 5 fietsroutes aanpakken - Nieuw (rood) asfalt - Voldoende verlichting - Bewegwijzeren - Voorrang voor de fiets	Goede en herkenbare fietsinfrastructuur
Fiets parkeren en leenfietsen	Verkeerslichten en doorstroom
(Inpandige) fietsstallingen binnenstad	Werkzaamheden en omleidingen
Aanpak 'weesfietsen'	Verkeersveiligheid en fietsgedrag
Opstellen fietsparkeernorm voor ruimtelijke ontwikkelingen	Veilig fietsen voor iedereen
Mobiele stallingen	Projecten op scholen
Opzetten communicatiecampagne	Veilig en kindvriendelijk ontwerpen
Leenfietsen	Fiets parkeren en handhaven
Communicatie en promotie fietsgebruik	Uitbreiden parkeercapaciteit
	Uitbreiden OV-fietspunten
	Weesfietsen
	Fietseconomie
	Samenwerken met bedrijfsleven, hogescholen en universiteiten
	Citymarketing
	Communicatie
	Toerisme en Fiets een boost geven



Tabel 2: Doelstellingen Giro, Tourstart en Vuelta.

Doelstellingen organisatie wielerevenementen		
Giro¹	Tour (Grand Départ Utrecht, z.d.).	Vuelta (La Vuelta Holanda, 2019a).
Het organiseren van een goede etappe met een goede aankomst en een goede finishplek waar de renners en toeschouwers veilig de etappe kunnen beleven	Een perfect en veilig georganiseerd evenement.	Een perfect, veilig georganiseerd en hooggewaardeerd evenement
Organiseren van sportieve side-events: - Toerversie Amsterdam – Utrecht - Scholenprogramma - Sport Experience Utrecht - Spinningmarathon Utrecht – Léon - Wielerrondes Utrechtse Heuvelrug	Het beste uit de stad halen en laten zien: creativiteit, organiserend vermogen, promotie van de stad en versterken van het imago (ambitie: meest gastvrije stad van Nederland, economisch sterke regio, Utrecht stad van Kennis en Cultuur, sportieve en gezonde stad).	Een breed, divers en geapprecieerd activatieprogramma met evenementen op het gebied van sport/fietsen, cultuur(historie) en kennis in de regio's, steden en parcoursgemeenten
Het organiseren van overige side-events, zoals culturele activiteiten, citypromotie en citydressing zo men wil (het aankleden van de stad), zodat Utrecht nog eens extra op de kaart komt te staan door aanvullende activiteiten.	Een impuls voor Utrecht Fietsstad. - Zorgen dat de infrastructuur voor de sport in het algemeen en het fietsen en wielrennen in het bijzonder (accommodaties, verenigingen en evenementen) blijvend verbreed en versterkt wordt, zorgen dat het aanbod in de stad, dicht bij de bewoners georganiseerd wordt.	Een impuls voor duurzaamheid, zowel in het hoofdevenement als bij het activatieprogramma
	Promotie van (dopingvrije) sport.	Een impuls voor gezond stedelijk leven, met name via het activatieprogramma en aansluitend bij gemeentelijke en provinciale beleidsprogramma's
	Het versterken van de relatie met het bedrijfsleven en het binden van het bedrijfsleven aan een lange termijn agenda voor de stad.	Een economische impuls in de vorm van extra toeristisch recreatieve bestedingen en naamsbekendheid
	Het realiseren van concrete legacy: onder meer via de verbinding tussen top- en breedtesport en als katalysator voor bestaande gemeentelijke programma's.	Een impuls voor bestuurlijke en organisatorische samenwerking in Utrecht en Brabant

¹ Notulen vergadering Gemeenteraad Utrecht, 8-4-2010.



In de tabellen 1 en 2 worden de doelstellingen van de drie wielerevenementen en het fietsbeleid sinds 2011 overzichtelijk weergegeven. Het fietsbeleid, 'Op naar Utrecht Fietsstad' (Programmamanager Fiets, 2010), is geschreven als een extra impuls voor het fietsprogramma. Er bestond voor 2011 al een fietsbeleid maar dit was onderdeel van het programma luchtkwaliteit en bereikbaarheid van de gemeente Utrecht. In dit beleid werd ingezet om het gebruik van de fietser te stimuleren, doorstroom te verbeteren, meer stallingscapaciteit en leenfietsen in te voeren (Gemeente Utrecht, 2009).

Bij de Giro was er een veel kortere aanlooptijd naar het organiseren van de finishetappe. Dit gegeven en het feit dat er minder budget was, heeft ervoor gezorgd dat er een minder groot activiteitenprogramma was dan gewenst. De doelstellingen van de Giro lagen vooral bij de sportieve en culturele side-events. De sportieve side-events vonden vooral rondom de etappe zelf plaats. Er was wel een scholenprogramma opgezet. Er was destijds door de Gemeente Utrecht in het fietsbeleid vooral ingezet op de fietsinfrastructuur en parkeercapaciteit.

Zoals te zien is in de doelstellingen in de tabellen 1 en 2 was bij de Tourstart in 2015 duidelijk een van de doelstellingen: een impuls voor Utrecht Fietsstad. Met daaronder als subdoel dat de infrastructuur voor fietsers en wielrenners blijvend wordt verbeterd. Uit de evaluatie van de Tourstart door Van Bottenburg, et al. (2015) blijkt dat deze doelstelling is behaald. Utrechters vinden dat door de Tourstart Utrecht meer een fietsstad is geworden. Verder concluderen Van Bottenburg et al. (2015) dat school- en wijkprogramma's van Utrecht Fietst! hebben bijgedragen aan het maken van Utrecht als fietsstad. Deze programma's sluiten inderdaad aan op de doelstelling van het fietsbeleid om via scholen fietsen te promoten. Het subdoel om ook in te zetten op fietsinfrastructuur komt niet terug in de evaluatie van de Tourstart in Utrecht.

Bij de Vuelta was een van de doelstellingen om het gezond stedelijk leven een impuls te geven. Fietsen is hierbij een belangrijke factor in Utrecht. Er staat bij de doelstelling dat de impuls gezond stedelijk leven moet aansluiten bij de beleidsprogramma's van de gemeente. Een subdoel is dat mensen bekend worden met de fietsinfrastructuur en de snelfietsroutes die door de gemeente zijn gecreëerd. Een ander subdoel is dat door de Vuelta meer mensen met of zonder beperking gaan fietsen (La Vuelta Holanda, 2019a). Dit sluit aan bij de doelstellingen van het fietsbeleid van de Gemeente Utrecht (2015) om de fiets te gaan zien als primair vervoersmiddel.



5.1.2 Beleidscyclus

Bij de rationele benadering wordt uitgegaan van het doorlopen van de beleidscyclus en het realiseren van doelstellingen (Bekkers, 2012). Daarom worden de rationele handelingen van de gemeente gevolgd aan de hand van de beleidscyclus.

Agendavorming

Het begint bij de beleidscyclus met het op de agenda zetten van het evenement. De Tourstart staat sinds 2002 al op de agenda van de gemeente. Het is begonnen bij de sportjournalist Jeroen Wielaert en Jan Fokkens. In 2002 vond de Giro in Groningen plaats. Jeroen Wielaert vond dit een mooi evenement en bedacht toen de Tour sous le Dom. De Tour onder de Dom door. Daar is het idee voor de Tourstart in Utrecht mee begonnen. In 2002 hebben Wielaert en Fokkens een stichting opgericht, 'Tour sous le Dom' (Wielaert, 2016). Destijds werd het evenement vooral ingezet op het omarmen van de sport en een feest voor de stad te organiseren.

Respondent (10): *'Het was wel, denk ik wel, soort wedergeboorte van Utrecht om te kijken wat de impact van een sportevenement en zeker een wielerronde kan doen in Utrecht'.*

De agendavorming kwam vanuit de private hoek, waarbij het BPU sinds 2008 de lobby om de Tourstart op de agenda van de gemeente Utrecht te krijgen, heeft voortgezet.

Beleidsvoorbereiding

Vooraf bij de Tour de France en de Vuelta is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Dit is de beleidsvoorbereidingsfase (Bekkers, 2012). Uit het marktonderzoek voor de Tourstart in 2015 kwam naar voren dat er een draagvlak was voor het binnenhalen van de Tourstart in Utrecht bij de inwoners en ondernemers (Business Peloton Utrecht, z.d.). Bij de Vuelta werd ook een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek werd in opdracht gedaan van de gemeente Utrecht, waar het bij de Tour nog in opdracht was van het BPU.

Respondent (1): *'Vervolgens hebben we een haalbaarheidsonderzoek gepresenteerd en uit dat haalbaarheidsonderzoek bleek dat eigenlijk onder de bevolking en onder de bedrijven groot draagvlak was voor de Tour.'*

Respondent (7): *'Dit haalbaarheidsonderzoek wat we bij de Vuelta gedaan hebben, daar lag echt een opdracht onder en hebben we ook uiteindelijk gedeeld met de gemeenteraad en openbaar gemaakt dat is met de Tour start niet gedaan.'*

Bij de rationele benadering is kennis en informatie belangrijk (Bekkers, 2012). Het feit dat er eerst door de gemeente onderzocht werd of er wel draagvlak was onder de inwoners en ondernemers wijst erop



dat eerst informatie ingewonnen is. Uit het haalbaarheidsonderzoek zijn cijfers naar voren gekomen over het draagvlak voor de Vuelta. Door de positieve cijfers werd de Vuelta door de gemeenteraad gezien als een daadwerkelijk effectieve interventie in de samenleving. Uit het haalbaarheidsonderzoek naar de Vuelta kwam naar voren dat 55% van de bewoners van de gemeente Utrecht voor het organiseren van de Vuelta was (Hover en Brandsema, 2018). Een grote meerderheid van de inwoners verwachtte wel dat er programma's om de Vuelta heen werden georganiseerd. In het uiteindelijke haalbaarheidsonderzoek naar Vuelta wordt het beoogde activatieprogramma in grote lijnen besproken en ook welke doelen er mee behaald willen worden: duurzaamheid en gezond stedelijk leven (BMC Advies, 2018). Er wordt niet duidelijk aangegeven hoe de doelen behaald gaan worden.

Bij de Vuelta was de behoefte aan kennis en informatie hoger dan bij de Tourstart. Dit omdat de vraag bestond bij de gemeente of er wel opnieuw geld gestoken moest worden in dit soort evenementen. Door het vergaren van kennis, door middel van een haalbaarheidsonderzoek, werd het risico verkleind dat het wielerevenement niet de gewenste uitkomsten zou hebben. Door de vergaarde kennis werden doel-middelrelaties bevestigd (Bekkers, 2012).

Beleidsbepaling

Bij alle drie de evenementen zijn van tevoren doelstellingen gesteld. Deze zijn eerder in de resultaten overzichtelijk weergegeven in paragraaf §5.1.1. Het stellen van doelstellingen gebeurt in de beleidsbepaling fase (Bekkers, 2012). Bij de Giro finish is het voor de gemeenteraad en het college B&W belangrijk dat het evenement ook economische en maatschappelijke impact heeft op Utrecht. De Giro-etappe moet een visitekaartje zijn voor de stad. Hier wordt door de gemeente Utrecht publiek geld ingestoken.

VVD-fractie, gemeenteraadsvergadering 8-4-2010: *'Juist in het kader van de stadspromotie en vanwege de culturele en economische spin-off is het erg belangrijk dat een evenement als dit in Utrecht kan plaatsvinden.'*

Er wordt duidelijk door de verschillende partijen in de gemeenteraad gekeken hoe ze de hoogst mogelijke impact op de stad kunnen bereiken met het beschikbare budget. De raad wil niet extra geld steken in de Giro-etappe. Vlak voor het evenement werd namelijk bekend dat het ministerie van VWS, geen subsidie van 2 miljoen toekende maar een subsidie van 750.000 euro. Uit de notulen van de raadsvergadering van de Gemeente Utrecht op 8 april 2010 komt naar voren dat de drie organiserende steden, Amsterdam, Middelburg en Utrecht uit waren gegaan van 2 miljoen euro subsidie. Dit was volgens het ministerie van VWS nooit vastgezet; het had het bedrag uiteindelijk teruggeschroefd naar 750.000 euro voor de drie steden. Verschillende partijen in Utrecht waren niettemin van mening dat er niet gekort mocht worden op de side-events omdat dat de impact op de stad zou verkleinen.



PvdA-fractie, gemeenteraadsvergadering 8-4-2010: *'Overigens dank ik allereerst de wethouder voor de beantwoording en voor zijn geruststelling dat er in ieder geval niet bezuinigd gaat worden op de side-events en acties rond het prachtige evenement Giro.'*

Dit wijst erop dat de gemeenteraad de Giro-etappe vooral beoordeelt op de efficiency. Hoe kan er met de Giro ondanks de geringe financiële middelen er het maximale uitgehaald worden, zonder dat bespaard wordt op de side-events. Side-events worden gezien door de gemeenteraad van Utrecht als de manier om de stad een maatschappelijke en economische spin-off te geven. Efficiency is een van de drie criteria die vanuit de rationele benadering aan beleid wordt gegeven (Bekkers, 2012). Efficiency wordt in dit geval aan de hand van maatschappelijke en economische spin-off gemeten.

Beleidshandhaving

De langere aanlooptijd bij de Tour en de Vuelta heeft ervoor gezorgd dat er een uitgebreider activatieprogramma tot stand is gekomen bij zowel de Tour de France als de Vuelta dan bij de Giro. Er moest een jaar voor de aanvang van de wielerevenementen al elk kwartaal, door zowel de organisatie van de Tourstart en de Vuelta start, een tussenrapportage gedeeld worden met de gemeenteraad van Utrecht. In de kwartaalrapportages werd de gemeenteraad op de hoogte gehouden van de procesmatige voortgang. De kwartaalrapportages wijzen op de fase beleidshandhaving, waarbij er gecontroleerd wordt of de daadwerkelijk genomen maatregelen worden nageleefd (Bekkers, 2012). Doelrationaliteit wordt gewaarborgd door de keuze voor beleidsinstrumenten te monitoren (Bekkers, 2012). Door de tussenrapportages kon de gemeenteraad controle houden op keuzes omtrent de beleidsinstrumenten in te zetten bij de Tourstart en de Vuelta. Er werden bij de Vuelta, key performance indicators (KPI's) ingezet om de voortgang te monitoren. Er was volgens respondent 10 duidelijk te zien dat er door de gemeente steeds meer gestuurd wordt op KPI's die vooraf al worden vastgelegd.

Respondent (10): *'Terwijl wat je nu ziet, dat de KPI's, de maatschappelijke factoren, betrekken van de gemeentes, evenementen, privaat-publiek, is allemaal vooraf vastgelegd.'*

Door zeven respondenten werd aangegeven dat de wielerevenementen passen bij de stad Utrecht. Dit door de rijke geschiedenis van Utrecht als fietsstad. Behalve de geschiedenis vinden de respondenten de wielerrondes ook bij Utrecht passen omdat Utrecht als stad inzet op gezond stedelijk leven waar de fiets cruciaal in is.

Respondent (6): *'Dit past bij ons want wij zijn een fietsstad.'*



Respondent (3): *'Dat doen we niet om fietsstad te willen zijn maar dat doen we om een stad te zijn voor gezond stedelijk leven daar is promoten van fietsen, lichaamsbeweging, sporten een belangrijk onderdeel van.'*

Respondent (4): *'Dus dat is wel een meerwaarde, waarvan we dachten dit is een evenement die goed zou passen, dat toets je dan bij de inwoners en die gaven eigenlijk hetzelfde gevoel, ja dit is een mooi evenement voor Utrecht.'*

Samenhang tussen interne en externe doelstellingen van beleid van publieke organisaties is een belangrijk beoordelingsinstrument bij de rationele benadering (Bekkers, 2012). Het aansluiten van de doelstellingen van de wielerrondes op het beleid van de stad Utrecht, om gezond stedelijk leven te promoten, wordt door de respondenten als belangrijk gezien. Het aansluiten op het thema gezond stedelijk leven maakt het legitiem om de wielerevenementen in Utrecht te organiseren. Het laten aansluiten van de doelstellingen van de wielerevenementen en het gemeentebestuur komt terug in de tussenrapportages die maandelijks worden gemaakt voor de Tourstart en de Vuelta. In de eerste kwartaalrapportage van de Grand Départ Utrecht (maart, 2015) staat: 'Het programma sluit zoveel mogelijk aan bij bestaande initiatieven in de stad.' p.2.

Beleidsbeoordeling

De laatste fase in de beleidscyclus is de evaluatie van het beleid (Bekkers, 2012). Bij alle drie de evenementen is er na/tijdens het evenement een evaluatieonderzoek geweest. In het evaluatierapport van de Tourstart, werden de evenementen positief beoordeeld (van Bottenburg, et al., 2015).

Respondent (1): *'Dat gaan we niet alleen maar doen langs de lijn van, dat gaan we niet alleen doen langs de lijn van sportactivatie maar ook langs de lijn van culturele activatie, doen het ook langs de lijn van economische activatie. In het evaluatierapport zie je die dingen terugkomen.'*

Het evalueren en het eventueel bijsturen van het beleid is een belangrijke fase in de beleidscyclus waarbij de cyclus weer van begin af aan begint (Bekkers, 2012). Dat de evaluatie werd meegenomen bij de organisatie bij de Vuelta blijkt ook uit de oproep van het college B&W tijdens de gemeenteraadsvergadering op 13 april 2017: 'De geleerde lessen van de start van Giro en Tour in praktijk worden gebracht'. Dit proces veronderstelt dat er sprake is van leren.

Dit wordt door respondent 7 benoemd, dat de ervaringen die zijn opgedaan door de organisatie van de Giro en de Tour helpen bij de organisatie van de Vuelta.

Respondent (7): *'Je ziet wel veel collega's die al betrokken waren bij de Tour en de Giro die ook nu (Vuelta) in de organisatie zitten omdat je gewoon kennis en ervaring meeneemt, dus dat helpt.'*



5.2 Politieke benadering

Bij de politieke benadering wordt uitgegaan dat beleid niet alleen tot stand komt door rationele afwegingen. Tijdens het beleidsproces worden waarden tegen elkaar afgewogen. Er zijn winnaars en verliezers in het beleidsproces, vaak wordt er macht gebruikt om bepaalde posities en belangen te beschermen (Bekkers, 2012). Om het belang van macht, posities en belangen aan te tonen wordt de weerstand tegen de wielerevenementen eerst uitgewerkt, vervolgens worden de kernstandpunten van de verschillende politieke partijen in Utrecht toegelicht en tot slot wordt de lobby voor de wielerevenementen onderzocht.

5.2.1 Weerstand

In de raadsvergaderingen werd over het wel of niet organiseren van alle drie de wielerevenementen gedebatteerd. De weerstand had geen betrekking op het organiseren van de wielerevenementen zelf maar op het publieke geld dat erin gestoken moest worden. Vanuit de politiek, inwoners en ondernemers, kwam er kritiek op het investeren van belastinggeld in de wielerevenementen.

Respondent (7): *‘Maar ook sportverenigingen die zeiden die 5 miljoen kunnen we ook aan de sportsector en dan bereiken we veel meer. Of de culturele sector zei geef die 5 miljoen maar aan ons dan bereiken wij veel meer.’*

SP-fractie, gemeenteraadsvergadering 7-12-2007: *‘De SP-fractie blijft tegen de EUR 1,5 mln. die in de nota is vrijgemaakt voor het Grand Départ van de Tour de France in Utrecht. Wij kunnen dat geld echt beter gebruiken.’*

Tijdens de raadsvergadering van de gemeente Utrecht op 29 januari 2013, werd door de gemeenteraad bepaald dat het openbaar maken van de Tourstart pas kon plaatsvinden, op het moment dat de financiering rond was. De financiering moest net als tijdens de Giro finish in 2010 fiftyfifty gefinancierd worden. Er werd in overleg met het BPU en andere bedrijven over gesproken en de private partijen waren het eens met de fiftyfifty financiering. Het openbaar maken van de Tourstart heeft moeten wachten tot er genoeg private partijen hadden ingestemd om de Tourstart te financieren. De fiftyfifty financiering gebeurde volgens respondent 7 bij de Giro nog als een test. maar was bij de Tourstart in 2015 een vereiste om de Tourstart doorgang te laten vinden.

Burgermeester Wolfsen (raadsvergadering Utrecht, 29 januari 2013): *‘Het bedrijfsleven vindt fiftyfifty een redelijk uitgangspunt.’*

Respondent (1): *‘De meeste van dit type evenementen worden volledig door de overheid gefinancierd. De Utrechtse stijl is dat wij het publiek, privaat doen.’*



Bij de Vuelta werd door de gemeenteraad van Utrecht aan de organisatie gevraagd om private partijen te zoeken die bereid waren bij te dragen aan de start van de Vuelta. In een brief geschreven door de projectorganisatie, aan de raad op 5 juli 2018, werd expliciet vermeld dat de organisatie bezig is met het werven van de gewenste 6 miljoen euro bij private partijen. Waar in andere landen grote sportevenementen bijna volledig worden betaald vanuit publiek geld volgens respondent 1, is dit in Utrecht niet het geval geweest bij de drie wielerevenementen. Door de publiek-private financiering was het makkelijker voor partijen die de evenementen wilden binnenhalen draagvlak te creëren. D66, VVD, PvdA en Stadspartij leefbaar Utrecht waren voorstanders voor het binnenhalen van de Tourstart. De fracties van GroenLinks en CDA gaven in de raadsvergadering op 29 januari 2013 aan kritisch te zijn maar die fiftyfifty regeling sprak ze aan. In de politieke benadering zijn doelstellingen vaak de uitkomsten van een onderhandelingsproces waardoor steun en draagvlak ontstaat (Bekkers, 2012).

De heer Smid fractie CDA, (raadsvergadering 29 januari 2013): *‘Voor wat betreft het CDA moet de 50/50 een harde verdeling zijn. Wanneer het private deel niet blijkt te komen, moet de gemeente zijns inziens realistisch zijn en de conclusie trekken dat het college het niet in haar eentje kan dragen.’*

Tijdens de motie voor het organiseren van de Tourstart in de raadsvergadering van 23 januari 2013, werd door de oppositiepartijen ChristenUnie en GroenLinks aangehaald dat de wielersport op het moment niet een positief imago had. Dit kwam door het dopingschandaal in de sport. Daarnaast gaf GroenLinks aan het niet verstandig te vinden om in tijden van een economische crisis te investeren in de Tourstart. CDA maakte zich ook zorgen over het feit dat de Rabobank door het dopingschandaal uit de wielersport was gestapt. Veel factoren die negatieve invloed hadden op het binnenhalen van de Tourstart. Het negatieve imago van de sport werd ook benoemd door de respondenten.

Respondent (1): *‘Op 1 november op 2012 toen de Tour net uitgestapt was, toen de Rabobank er net uitgestapt was, sprak ik een belangrijke sport bobo uit de wielersport. Die sprak mij aan en die zegt, jullie moeten er mee stoppen.’*

Respondent (7): *‘Een sport die nou niet heel goed op de kaart stond, dat maakte dat het niet alleen maar positief was.’*

De projectorganisatie van de Tourstart in Utrecht heeft het negatieve imago van de sport wel besproken in de geschetste scenario's. In dit raadsvoorstel werd benoemd dat het evenement eraan bij kon dragen om te werken aan het imago van de wielersport. Verder benoemde de projectorganisatie dat de organisatie van de Tour de France (ASO) bezig was met het schoonmaken van de sport doormiddel van



dopingcontroles. Wat een vereiste was vanuit de gemeenteraad van Utrecht om kandidaat te blijven om de Tourstart te organiseren.

Commissie Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling (raadsvergadering 29 januari, 2013): *‘Tegen deze achtergrond handhaaft Utrecht de kandidatuur voor het organiseren van de start van de Tour de France in één van de komende jaren’*

Ondanks de weerstand hadden de burgemeester en de wethouder sport destijds ervoor gekozen om door te gaan. Om dit te benadrukken werd volgens respondent 1 een foto gepubliceerd van de burgemeester en wethouder op een racefiets voor het stadshuis. In de krant stond bij de foto: We gaan toch door! In deze situatie werd de positie van de burgemeester en de wethouder gebruikt om het door hen gekozen beleid erdoorheen te drukken, iets wat kenmerkend is in de politieke machtsstrijd (Bekkers, 2012).

5.2.2 Kernstandpunten politieke partijen

Politieke partijen en achterliggende ideeën en kernstandpunten hebben invloed gehad op het proces om de wielerevenementen binnen te halen. De fractie van de ChristenUnie was per definitie tegen omdat het niet in lijn ligt met haar ideeën.

De heer van Ooijen van de ChristenUnie-fractie, (raadsvergadering 13 april 2017): *‘De ChristenUnie-fractie is terughoudend met betrekking tot het organiseren van een groot evenement, net als bij De Tour en De Giro. Die lijn houden wij vast. Wij zijn tegen de motie.’*

Het is voor partijen belangrijk om vast te houden aan eigen politieke standpunten. Politieke partijen proberen informatie die niet in lijn is met deze kernstandpunten te verwerpen (Houlihan, 2005). Dat maakt het opvallend dat partijen GroenLinks en ChristenUnie in de motie tegen de Vuelta hebben gestemd in 2017 maar zich hebben laten overtuigen in de coalitiegesprekken in 2018 met D66. In het coalitieakkoord is de ambitie voor de Vuelta meegenomen. In het coalitieakkoord van Utrecht zijn compromissen gesloten tussen de drie regerende partijen waarbij de Vuelta voor D66 een belangrijk punt was.

Respondent (3): *‘GroenLinks was tegen bij zowel de Tour en de Vuelta. ChristenUnie volgens mij ook in beide gevallen. Beide partijen hebben zich wel bij de coalitieonderhandelingen als een onderdeel van het coalitieakkoord laten overtuigen.’*



Volgens Stone (1997) is het sluiten van compromissen het spel dat gespeeld moet worden bij het vormen van coalities. Dit politieke spel heeft invloed gehad op het wel of niet kunnen organiseren van de Vuelta. De wethouder van D66 heeft de organisatie rond de Vuelta opgepakt. Terwijl de wethouder van D66 niet de portefeuille sport onder zich heeft. Het is de heer Ooijen van de ChristenUnie die in 2018 de portefeuille sport onder zich kreeg. Het politieke spel met winnaars en verliezers wat Bekkers (2012) omschrijft is hier goed te zien. D66 is één van de twee grootste partijen in de gemeenteraad van Utrecht. GroenLinks is groter, maar de ChristenUnie heeft maar twee zetels in de gemeenteraad van Utrecht. Deze twee zetels zijn wel nodig om de meerderheid te hebben, samen met GroenLinks en D66. Het was duidelijk de wens van D66 om de Vuelta naar Utrecht te halen. In een ander politiek landschap was de Vuelta wellicht niet georganiseerd door Utrecht.

Tijdens de keuze om de Giro finish te organiseren in Utrecht bestond de coalitie uit de partijen, GroenLinks, CDA, PvdA en ChristenUnie. Tijdens de Tour de France waren D66, CDA, PvdA, SP en VVD voor. De coalitie bestond in 2013 uit GroenLinks, D66 en PvdA. Er hebben door de jaren door heen in de coalities zowel voor- als tegenstanders, van de wielerevenementen, gezeten.

Utrecht heeft een overwegend links stadsbestuur gehad volgens twee respondenten. Het thema gezond stedelijk leven stond hoog op de agenda. Er is in Utrecht gekozen om de mobiliteitskeuze om te buigen naar openbaar vervoer (OV), fiets of lopen. Door de stad Utrecht is, volgens respondent 2, gekozen om de doelgroep OV, fietsers en loper beter te gaan faciliteren.

Respondent (4): *'Dat heeft natuurlijk ook weer te maken met de partijen die in het college zitten, in dit geval D66, GroenLinks. Zijn best wel partijen die meer voor de fiets zijn en minder voor de auto.'*

5.2.3 Lobby

Na de Giro finish in 2010 werd de lobby voor de Tourstart geïntensiveerd. De relatie die hierdoor ontstond tussen de burgemeester van Utrecht en de Tourdirecteur heeft positief bijgedragen aan de lobby voor de Tourstart (Hitman, 2016). De lobby voor de Tour bestond uit een klein groepje ambtenaren van de gemeente Utrecht en enkele externen. Vanaf 2012 werd het BPU erbij betrokken om private investeringen voor de Tourstart te vinden. De politieke lobby kreeg vanaf 2012 vorm door het bezoek aan de Tourstart in Luik. Hier werden verschillende gemeenteraadsleden voor uitgenodigd.

Respondent (6): *'In de zomer van 2012 met een delegatie van raadsleden van elke fractie eentje en een aantal wethouders, burgemeester en de gemeentesecretaris zijn we naar Luik geweest waar destijds de start van de Tour was. Toen was politiek ook wel duidelijk, oké Utrecht wil wel echt gaan voor die start.'*

Met het gecreëerde draagvlak kunnen coalities gevormd worden om de belangen, in dit geval de organisatie van de Tourstart, veilig te stellen (Stone, 1997). In het begin werd de lobby nog



geheimgehouden zodat er eerst politiek en privaat draagvlak verkregen kon worden. Het geheimhouden werd gedaan om de media erbuiten te houden.

Al tijdens de honderd dagen voor de Tour, werden door een aantal enthousiastelingen, waaronder de Universiteit Utrecht, het BPU, het Centrummanagement Utrecht, Utrecht Science park, Ondernemersfonds Utrecht, horeca en raadsleden, plannen gemaakt om de Vuelta naar Utrecht te halen (Respondent 1 en 3, bijlage 3). Het plan was destijds nog om de Vuelta in 2019 binnen te halen, dit werd uiteindelijk 2020. De Vuelta werd samen met de provincies Noord-Brabant en Utrecht en de steden Den Bosch en Breda georganiseerd. Gemeente Utrecht was niet direct betrokken bij de lobby voor de Vuelta. Dit kwam volgens respondent 11 door het verkiezingsjaar wat eraan kwam. Respondent 7 geeft aan dat de gemeenteraad de Vuelta eerst afgehouden had.

Respondent (11): *‘Omdat die dat nog niet durfde, we hadden net de Tour gehad. Die wilde zich absoluut nog niet committeren op dat punt. Was ook nog een jaar van verkiezingen dus ook nog verschuiving van mensen.’*

De lobby voor de Vuelta is in 2016 door private partijen, verenigd in het BPU, opgepakt. Het BPU heeft de eerste gesprekken met de organisatie van de Vuelta gehad. Uiteindelijk is het BPU naar het college van B&W gegaan van Utrecht. De gemeente Utrecht moest na verloop van tijd de gesprekken met de Vuelta voortzetten omdat de organisatie van de Vuelta alleen onderhandelt met overheden.

5.3 Constructivistische benadering

Bij de constructivistische benadering is de institutionele omgeving van belang. Beleidsmakers handelen in de normen en waarden die voor hen als gewoon of gebruikelijk zijn. Er is ook een politieke discourse waar beleidsmakers binnen werken waar rekening gehouden moet worden. Politici hebben bepaalde ideeën en waarden maar volgens het constructivisme hoeven handelingen niet altijd vanuit deze waarden genomen te worden, ze kunnen ook afwijken (Saurugger, 2013). Als eerst wordt in deze paragraaf ingegaan op de eigen ideeën en normen van de directbetrokkenen bij de wielerrondes georganiseerd in Utrecht. Waarbij de passie voor de sport voorop staat. Vervolgens wordt de positionering van Utrecht als fietsstad door de respondenten verder uitgewerkt. Ten slotte wordt de kritiek op de legacy doelstellingen van de drie wielerrondes toegelicht.

Vier respondenten benoemen dat betrokken wethouders, burgemeesters en leden van het BPU, passie hebben voor de sport wielrennen of zelf wielrennen. Dat betrokkenen van de lobby om de wielerevenementen binnen te halen, gek waren op de sport heeft hieraan bijgedragen.

Respondent (1): *‘X was toen de wethouder sport, en enorm wielergek en de nederlaag van de Tour moesten we het echt verwerken.’*



Dit komt overeen met de constructivistische benadering die stelt dat er niet altijd rationeel wordt nagedacht over beleid maar dat de persoonlijke ideeën en normen ook een rol spelen (Saurugger, 2013). Dit is volgens de respondenten het geval geweest bij de lobby voor de Tourstart, anders was de lobby die in 2002 was gestart, nooit zo lang doorgezet. In paragraaf §5.2 werd benoemd dat er in 2012 tegenslagen waren in de wielersport zoals het dopingschandaal. Het college van Utrecht heeft in 2012 toch besloten om door te gaan met de lobby voor de Tourstart in 2015.

Respondent (1): *'Toen is de toenmalige wethouder van sport Hans Spigt en de toenmalige burgemeester Aleid Wolfsen op een racefiets gezet voor het stadshuis en het is een prachtige foto geworden in het AD waarbij stond, en we gaan toch door!'*

Dit citaat suggereert dat door de burgemeester en wethouder uit eigen normen en waarden werd gehandeld en op die manier de keuze om de gesprekken met de Tour door te zetten, gelegitimeerd werd.

De lobby werd ondanks tegenslagen doorgezet. Bij het begin van de lobby, in 2002, werd geen rekening gehouden met de maatschappelijke doelen of een impuls voor het fietsbeleid. Er zijn volgens twee respondenten technische bidbooks gemaakt. De eerste werd in 2006 gemaakt voor de lobby voor de Tourstart in 2008. Volgens de twee respondenten werden technische zaken omtrent het goed organiseren van het wielerevenement omschreven, zoals hoe het parcours eruit moest zien en waar de persruimte moest komen. In het bidbook van 2006 is een korte paragraaf opgenomen over maatschappelijke en culturele activiteiten die rondom het evenement georganiseerd werden (Gemeente Utrecht, 2008).

Na de verloren lobby om de Tourstart in 2010 van Rotterdam, werd Utrecht in 2009 benaderd door Amsterdam. Amsterdam mocht in 2010 de Giro start organiseren maar zocht nog een finish plaats. Het college van Utrecht werd door Amsterdam benaderd, de komst van de Giro wordt door vier respondenten gezien als toevallige loop van omstandigheden.

Respondent (11): *'De Giro was daar een gelukkige omstandigheid dat het naar ons toe kwam.'*

De komst van de Giro is later in de lobby voor de Tour de France geconstrueerd door twee respondenten als een opstapje naar de Tourstart. Uit de interviews komt niet naar voren dat bij het binnenhalen van de Giro al was nagedacht over de gevolgen daarvan op de lobby voor de Tourstart. Dit is later als legacy van de Giro finish toegewezen.

Respondent (10): *'Dus was eigenlijk een opmaat om te laten zien, we hebben de slag verloren maar niet de oorlog om te laten zien dat het past in Utrecht.'*



Na de Giro zijn de gesprekken met de Tour weer geïntensiveerd (zie paragraaf §5.2.3). Dit was een droom van de stad die al 10 jaar bestond. De legacy die volgens het activatieprogramma wordt behaald moet de komst en de kosten van de Tourstart in Utrecht legitimeren. Vaak wordt legacy gebruikt door overheden om het publieke geld in sportevenementen te legitimeren (Hover, et al., 2014). Door respondent 3 wordt de legacy als legitimering genoemd:

‘Het levert heel veel samenhang, verbinding in de stad met dat als doel. En daarnaast als je het zou kapitaliseren in economische leverage dan heb je bijvoorbeeld de start van de Tour de France heeft ons geld gekost, maar er is ook wel geld terug gekomen in city marketing en naamsbekendheid.’

Het creëren van legacy bij sportevenementen wordt vanuit het ministerie van VWS aangemoedigd door alleen subsidie te verlenen indien er maatschappelijke spin-off wordt gecreëerd. Er zijn regels verbonden aan het verlenen van subsidie vanuit het ministerie van VWS, zoals dat het evenement moet passen in de Nederlandse evenementenkalender en dat het evenement maatschappelijke waarde moet hebben (Hover, et al., 2014). Het organiseren van een groot activatieprogramma om de legacy te verhogen van grote sportevenementen kan tegenwoordig gezien worden als handelen volgens ‘the logic of appropriateness’. Dit betekent dat gestelde regels aan het verkrijgen van subsidie van het ministerie van VWS als rechtvaardig en normaal worden gezien door organisatoren van sportevenementen (March en Olsen, 2004).

De lobby voor de Vuelta begon tijdens het honderddagenprogramma voor de Tourstart. Door betrokkenen begon de lobby voor de Vuelta met het zetten van handtekeningen op een klein blaadje door enkele partijen (zie paragraaf 5.2.3).

Respondent (11): *‘Dat was allemaal met een lolletje. Uiteindelijk is dat wel de waarheid geworden.’*

Twee respondenten construeren dat moment als niet serieus. De twee respondenten zien dit als start van de lobby van de Vuelta. De komst van de Vuelta wordt door respondent 11 als een lolletje dat waarheid is geworden, genoemd. Vanaf het begin van de lobby om de Vuelta benoemen vier respondenten de triade die is ontstaan in Utrecht, in 2010 de Giro, in 2015 de Tour de France en in 2020 de Vuelta.

Respondent (1): *‘En toen had ik zoiets van oké, dan gaan we voor 2020. Bovendien hebben we dan een prachtige cyclus. 2010 Giro, 2015 Tour en 2020 Vuelta en ik zei al 2025 WK.’*



5.3.1 Positioneren Utrecht als fietsstad

Vier van de elf respondenten noemt de triade van de drie wielerevenementen niet een doel op zich. De respondenten geven daarbij wel aan dat de triade wel heeft bijgedragen aan het positioneren van Utrecht als Wereldfietsstad naar de buitenwereld toe. De triade wordt niet gezien als een doel maar als middel om Utrecht naar buiten uit kunnen dragen als fietsstad. Het positioneren als Utrecht als fietsstad heeft bijgedragen aan het binnenhalen van de drie wielerevenementen.

Respondent (9): *'Je moet het echt andersom zien: Utrecht was al een enorme assertieve fietsstad, monumentaal middeleeuws waar echt iedereen op de fiets zit. Dat verhaal is in het buitenland ook hartstikke goed te vertellen.'*

In de notulen van de gemeenteraadsvergaderingen van Utrecht op 13 januari 2017 wordt benoemd dat de komst van de Vuelta de positie van Utrecht nog verder kan versterken. Bij de Tourstart kwam het positioneren van Utrecht als fietsstad ook terug. In de notulen van de raadsvergadering van 29 januari 2013, moet volgens de PvdA-fractie de Tourstart slim worden ingezet om Utrecht tot fietsstad te maken. Het positioneren van Utrecht als fietsstad als middel komt hierin terug.

5.3.2 Kritiek

Drie respondenten hebben tijdens de interviews kritiek geuit op de legacy en doelstellingen van de wielerevenementen. De legacy van de wielerevenementen moet vooraf nog beter worden gepland. Er zijn wel effecten te zien van de Tour de France en de Giro (zie paragraaf §5.4). Er is nog maar één wielerraccommodatie in Utrecht. In Utrecht is het als kind moeilijk om in aanraking te komen met het sportief fietsen. Andere sporten zijn bereikbaarder zoals voetbal, door de Cruijff courts in Utrecht. Volgens respondent 5 werd de Vuelta ingezet voor het voor elkaar krijgen van een vaste pump track in Utrecht. Respondent 8 benoemt ook dat er van tevoren te weinig wordt ingezet op de legacy. Na afloop van de wielerevenementen worden eventuele effecten zoals toegenomen toerisme benoemd. Dit wordt gedaan om publieke investeringen in sportevenementen te legitimeren.

Respondent (8): *'Nee de legacy zit in de aanloop er naartoe, gebruik het om je wijken op te knappen, fietsvriendelijk te maken, dingen organiseren die gaan over veiligheid in wijken, over economisch belang van fietsen en andere vormen mobiliteit, veel meer zo naar kijkt, dus meer legacy vormen vooraf dan achteraf.'*

Door de organisatie van de wielerevenementen wordt te veel ingezet op het feest tijdens en voor het evenement. Het vergroten van de voorpret en het feest voor en door de stad kwam in de interviews



vaak terug. Hiernaast moet volgens de drie respondenten ingezet worden op legacy vooraf. Doelstellingen worden opgesteld maar vervolgens wordt niet het maximale eruit gehaald om de doelstellingen te behalen.

Respondent (11): *'Er zijn ook een aantal doelen aan verweven, duurzaamheid en dergelijke, ik vind dat daar, als je kritisch bent, vind ik dat we dat politiek gezien te weinig beet pakken aan de voorkant hoe gaan we dat echt zorgen we dat we aan de achterkant daar ook wel een stukje resultaat op halen.'*

Volgens respondent 2 kan een wielerevenement zoals Giro, Tour de France of Vuelta een enorme boost geven aan het fietsen in de organiserende stad. Mits dit juist wordt aangepakt met préprogramma's. Het belangrijkste hierbij is dat de programma's gericht zijn op kinderen. Op deze manier wordt de jeugd bekend gemaakt met het fietsen. Dan wordt het fietsen van jongs af aan gepromoot.

Respondent (2): *'Een sportevenement, een wielerevenement, is echt een trigger om in de breedte meer aandacht te krijgen voor het fietsen in de stad.'*

Twee van de respondenten benoemen ook het verschil in maatschappelijke doelstellingen tussen nu en 2010. In 2010 was, volgens deze respondenten, een wielerevenement goed om naar je stad te halen vanwege de naamsbekendheid die het oplevert en het toerisme dat naar je stad trekt.

Respondent (10): *'Is toch 10 jaar geleden. Ik denk toen city marketing kwam een beetje op en ik noem dat ook weleens dat de doelstellingen er later bij bedacht werden.'*

5.4 Fietscultuur Utrecht

In dit onderzoek wordt onderzocht of de wielerevenementen hebben bijgedragen aan de doelstellingen van het fietsbeleid en op die manier legacy hebben gecreëerd (hypothese 1). In deze paragraaf worden de effecten van de wielerevenementen de Giro en de Tour de France, benoemd door de respondenten, weergegeven. Eerst worden de effecten van de Giro benoemd en vervolgens de effecten van de Tourstart.

5.4.1 Giro

Doordat de Giro in 2010 in Utrecht georganiseerd was, waren niet alle elf respondenten in dit onderzoek toen al betrokken bij de Giro in Utrecht. Uiteindelijk zijn er zes respondenten gevraagd naar de effecten van de Giro, die destijds al op een manier betrokken waren bij de organisatie van de Giro-finish. Het meest genoemde effect van de Giro is de beleving in de stad Utrecht. Dit effect werd door vijf van de zes betrokken respondenten genoemd. Volgens respondent 10 was de stad helemaal roze gekleurd en was het een groot feest:



'Het was wel echt een roze feest, he, de Giro. Dat kan ik mij nog heel goed herinneren.'

Uiteindelijk kwamen er 500.000 mensen op de Giro-finish in Utrecht af (Gemeente Utrecht, 2011). Hiervan kwamen er 250.000 mensen naar de stad Utrecht en 250.000 bezoekers naar de provincie Utrecht. De volgens, respondent 1, onverwachte hoge bezoekersaantallen, hebben geleid tot trots bij de politiek en inwoners van Utrecht. Het enthousiasme van inwoners heeft de gemeente Utrecht ook positief verrast volgens respondent 7:

'Ik weet wel dat iedereen positief verrast was over het enthousiasme voor die Giro etappe, hoeveel mensen er langs de kant stonden, hoe goed het eigenlijk ging, de beelden van de stad en de Utrechtse Heuvelrug.'

Uit een marktonderzoek naar draagvlak voor de Tourstart in Utrecht, uitgevoerd in opdracht van het BPU (z.d.), komt naar voren dat de meerderheid van de bewoners van Utrecht nog weet dat de Giro in 2010 in Utrecht plaatsvond.

Een heel tastbaar effect van de Giro finish is volgens respondent 1 de wielerronde die eraan over is gehouden, namelijk de Classico Giro Utrecht. Dit wielerevenement wordt nog steeds jaarlijks georganiseerd. Dit wordt benadrukt door de commissie Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling van de gemeente Utrecht. In de notulen van de commissievergadering van 29 januari 2013 wordt de Classico Giro gezien als de nalatenschap van de Giro finish in Utrecht. Jaarlijks doen er nog 3.500 deelnemers mee aan de Classico Giro.

Een ander effect van de Giro die door vijf respondenten in dit onderzoek wordt genoemd is het besef dat Utrecht het kan, het organiseren van grote (sport)evenementen. Door het verlies van de Tourstart in 2010 aan Rotterdam, was het vertrouwen binnen het gemeentebestuur weg. Er was veel discussie binnen het gemeentebestuur of Utrecht het wel kon, het organiseren van grote sportevenementen. In dit onderzoek komt naar voren dat het besef dat Utrecht grote sportevenement kan organiseren en het ook past bij de stad, terug is gekomen door de Giro finish in 2010.

Respondent (6): *'En ook het besefgoh, dit soort evenementen, dit soort wielerevenementen past wel bij ons als stad en als regio.'*

Volgens drie van de respondenten heeft het succes van de Giro geleid tot het opnieuw intensiveren van de lobby om de Tourstart naar Utrecht te halen. Volgens respondent 11 was het succes van de Giro niet alleen bij het gemeentebestuur doorgedrongen maar ook bij de private partijen. Respondent 6 geeft aan dat de gesprekken met de Tourorganisatie en gemeente Utrecht nooit helemaal zijn gestopt, maar wel



zijn geïntensiveerd in 2011. Uit dit onderzoek blijkt dus dat de Giro positief heeft bijgedragen aan het verkrijgen van nieuwe energie voor de lobby om de start van de Tour de France.

Respondent (11): *'Dat heeft ons wel gesterkt in de ambitie om opnieuw voor de Tour te gaan.'*

Respondent (5): *'Dit geeft ons de kans om aan de wereld te laten zien maar vooral ook aan de ASO, de organisatie van de Tour, te laten zien dat Utrecht dit kan.'*

Door vijf van de zes betrokken respondenten bij de Giro wordt bij het vragen naar effecten benadrukt dat het budget klein was. De effecten van de Giro waren volgens dit onderzoek niet groot. Dit kwam naast het kleine budget volgens drie van de zes respondenten ook door de korte aanlooptijd naar de Giro finish toe. Volgens respondent 6 is er pas mei 2009 door de gemeenteraad van Utrecht besloten om de Giro finish in mei 2010 te gaan organiseren. In de notulen van de raadsvergadering van de Gemeente Utrecht van 7 mei 2009, komt naar voren dat de wethouder pas dat weekend naar Italië gaat met de wethouder van Amsterdam om het contract voor de Giro 2010 te ondertekenen. De aanlooptijd naar de Giro bedroeg dus ongeveer een jaar. Effecten op het fietsbeleid worden door de respondenten niet benoemd. Volgens respondent 10 kan dit verklaard worden door het feit dat er destijds nog niet op grote schaal werd ingezet op maatschappelijke spin-off.

5.4.2 Tour

Bij de Tourstart in Utrecht waren alle elf de respondenten van dit onderzoek betrokken. Door de langere aanloop naar de Tourstart in 2015 en het grotere budget, worden de effecten van de Tour start door de respondenten als groter ervaren dan bij de Giro in 2010. Hierdoor worden er veel verschillende effecten genoemd door de respondenten. De effecten met betrekking op het fietsbeleid worden eerst weergegeven, vervolgens worden belangrijke andere effecten kort genoemd.

5.4.2.1 Fietsbeleid

Volgens drie respondenten heeft de Tourstart positief bijgedragen aan het draagvlak voor het fietsbeleid in Utrecht onder inwoners. Een van de respondenten noemt hiervoor als reden dat Utrechters trots waren op Utrecht als fietsstad tijdens de Tourstart in Utrecht. Dit was voor het organiseren van de Tourstart nog niet voorgekomen volgens respondent 2, meestal zijn bewoners kritisch op het fietsbeleid van de gemeente Utrecht. In Utrecht werd al veel gefietst, maar de Tourstart heeft een impuls gegeven op de bewustwording dat de fiets het primaire vervoersmiddel moet worden in Utrecht.

Respondent 2: *'Dus die keuze voor de fiets als primair het belangrijkste vervoersmiddel, die keuze is denk ik wel echt versterkt daar heeft de Tour wel echt aan bijgedragen.'*



Door vier van de respondenten werd ook aangegeven dat de Tourstart het fietsbeleid van Utrecht in de etalage heeft gezet. Andere landen en gemeenten kwamen naar Utrecht naar aanleiding van de Tourstart om te kijken hoe Utrecht omgaat met het mobiliteitsbeleid. Het verhaal van de fiets werd door buitenlandse pers opgepakt volgens respondent 2. De belangstelling van de pers en afgevaardigden uit het buitenland hebben bijgedragen aan de internationale promotie van Utrecht als fietsstad. Dit heeft volgens respondent 9 bijgedragen aan het aantal congressen op het gebied van (fiets)mobiliteit:

‘Het inspireert, het aantal congressen rond fietsmobiliteit en smart mobility wat is toegenomen na de komst van de Tour is gewoon gigantisch aantoonbaar.’

De respondenten gaven aan dat door de organisatie van de Tourstart er anders naar het fietsbeleid wordt gekeken door de gemeente Utrecht. Waar het voor 2015 vooral ging om harde structuren zoals fietspaden, stallingen en de doorstroom verbeteren is er na de Tour ook aandacht voor zachtere structuren. Zoals de promotie of programma's om iedereen te leren fietsen (zie doelstellingen in paragraaf §5.1.1).

Respondent (7): *‘Dat is ook mede door de Tourstart dat, het fietsbeleid zat veel in de aanleg fietspaden en stallingen en daar is na de Tour wel bijgekomen dat er ook nou ja ook meer over gedrag dat iedereen kan fietsen, heb je een fiets die beschikbaar is, die het doet, kan je fietsen?’*

Verder is er op het gebied van fietsbeleid tijdens de Tourstart een project gestart, de Fietsmeesters. De Fietsmeesters zetten in op het fietsen van A naar B, dus bijvoorbeeld naar school of werk. Dit programma bestaat nog steeds en neemt verkeersexamens af op scholen en helpt migranten en vluchtelingen met leren fietsen. Het programma is tot stand gekomen door de Tourstart in Utrecht. Het programma is nu onderdeel van het fietsbeleid, Utrecht fietst!

Respondent (5): *‘Natuurlijk werd er al heel veel gewerkt aan fietsstimulering in de stad, maar zo een Tour geeft een extra zetje.’*

Volgens twee respondenten is er door de Tourstart geen grotere groei te zien in het aantal wielrenners dan in de rest van Nederland. Er is bij de wielerverenigingen volgens respondent 5 geen extreme groei in ledenaantallen te zien. De groei is constant gebleven in het jaar van de Tourstart in Utrecht. Volgens respondent 3 is wielrennen wel een hele populaire sport in Utrecht, maar is de groei van populariteit van wielrennen in heel Nederland zichtbaar. De respondenten durven niet te zeggen of de ledenaantallen door de wielerevenementen zijn toegenomen.



Hele zichtbare legacy in de stad is het tijdrithparcours aangegeven in de stad met grote punaises zodat geïnteresseerden het parcours kunnen nalopen of fietsen. Verder zijn er door de Tourstart een paar oude wielerrondes nieuw leven ingeblazen, zoals de Ronde van de Maliebaan. De wielervedstrijd Tour de Utrecht, ontstaan door de Tourstart, wordt door drie respondenten ook genoemd als zichtbare legacy van de Tourstart.

Respondent (4): *‘De tour de Utrecht dat is een toertocht ontstaan tijdens de Tour de France die vindt nog steeds plaats. Dat is wel heel grappig om te zien dat dingen die toen zijn ontstaan dat die nog steeds gevierd worden eigenlijk.’*

Uit de interviews komt vaak naar voren dat wielrennen een heel tast- en zichtbare sport is. Wielrennen is ook heel toegankelijk en gratis te bezoeken. Hierdoor kon het wielerevenement goed worden ingezet om Utrecht te profileren als fietsstad van de wereld. Twee respondenten benoemen dat het niet het doel was van de Tourstart in Utrecht maar het helpt bij het profileren van Utrecht als fietsstad.

Respondent (3): *‘Het staat niet als een keihard doel. Maar het helpt natuurlijk wel, Utrecht wil zich profileren als een fietsstad van Nederland en de wereld.’*

Naast de impuls voor de programma’s was de Tourstart in Utrecht ook de uitgelezen kans om Utrecht Fietst! onder de aandacht te brengen door middel van citymarketing. In het fietsbeleid, Utrecht Fietsstad, staat dat de promotie ook na de Tourstart zal worden doorgezet (Gemeente Utrecht, 2015). Hiermee wordt geïmpliceerd dat tijdens de Tourstart Utrecht fietsstad gepromoot is. Dit is gebeurd door verschillende programma’s voor de inwoners te organiseren. Door respondent 4 wordt bijvoorbeeld aangegeven dat de grootste fietsenstalling van Europa in beeld wordt gebracht. Dit wordt door de respondenten als een groot voordeel van fietsevenementen gezien, namelijk dat je voor een groot deel zelf mag aangeven wat er wordt laten zien van de stad op TV.

Respondent (4): *‘Daar heb je dus een keuze in welke beelden er straks over de hele wereld uitgezonden worden en wat je wil laten zien van Utrecht. Dan kan je wel de focus leggen op Utrecht is een gezonde stad, gezond stedelijk leven, fietsen is belangrijk, je grootste fietsenstalling van Europa kan je in beeld brengen.’*

Door twee respondenten wordt het Wielerverplatform Utrecht gezien als legacy van de Tour start in Utrecht. Het wielerverplatform is een platform waar alle elf de wielerverenigingen uit Utrecht bij zijn aangesloten. De wielerverenigingen hebben via dit platform ook netwerken opgezet met ondernemers en de gemeente Utrecht.



Naast het Wielerplatform worden er ook andere netwerken genoemd door de respondenten die tijdens de Tourstart in Utrecht zijn ontstaan of zijn versterkt. Het business peloton van Utrecht bijvoorbeeld, de lobbyclub vanuit de ondernemers, is door de Tourstart gegroeid en heeft hierdoor ook weer volop ingezet op de Vuelta binnenhalen. Daarnaast is er in Utrecht volgens respondent 5, de Utrecht Bike Community ontstaan, een netwerkclub die een verbinding maakt tussen publiek en privaat.

Door de ervaring met het organiseren van de Giro finish en de Tourstart werd er volgens zes van de elf respondenten niet getwijfeld door de organisatie van de Vuelta of Utrecht een groot wielerevenement kan organiseren. De kennis opgedaan tijdens de organisatie van de start van de Tour de France kon op veel vlakken nog ingezet worden bij de Vuelta. Veel mensen die in de projectorganisatie van de Tourstart zaten waren ook actief in de organisatie van de Vuelta in Utrecht.

Respondent (3): *‘Door een succesvolle Tourstart stonden wij hoog op het lijstje van de Vuelta, dat gaf ons een goed ticket om dit te mogen doen.’*

5.4.2.2 Overige effecten

Naast de effecten op de fietscultuur in Utrecht benoemen de respondenten ook andere effecten van de Tourstart in Utrecht. Drie respondenten noemen dat er voor de Tourstart in 2015 wel hotels zijn bijgebouwd. Dit stond al op de planning volgens deze respondenten. Door de Tourstart in Utrecht kwam er wel meer druk op extra hotelcapaciteit. De Tourstart heeft hier wel een impuls aan gegeven. Uit de interviews bleek dat dit nodig was omdat het aantal toeristen na de Tourstart zichtbaar is toegenomen. Vooral Fransen en Spanjaarden zijn meer in de binnenstad van Utrecht te vinden dan voor de Tourstart volgens de respondenten.

Respondent (6): *‘Want de aanwas van toeristen is in 2016, 2017 enorm gestegen. Boven wetmatig vergeleken met de rest van Nederland en dat heeft wel een rechtstreeks verband met de Tour dus het heeft zichzelf internationaal wel op de kaart gezet, exposure laten zien.’*

Door de Tourstart is het besef, van wij kunnen dit, nog meer gestegen. Vier respondenten benoemen dit. Utrecht had volgens deze respondenten nog steeds een mentaliteit van, dit kunnen wij niet, het organiseren van zulke grote evenementen. Na de Tourstart wist iedereen, inwoners, ondernemers, de gemeenteraad, Utrecht kan dit.

Respondent (9): *‘We hebben ook de dag erna gezegd, de dagen erna gezegd: wij kunnen dit dus, wij kunnen dit dus! Utrecht kan dit aan!’*



Door de helft van de geïnterviewde respondenten wordt er gezegd dat de Tourstart positieve gevoelens heeft opgeroepen bij de inwoners van Utrecht. Tijdens het evaluatieonderzoek na de Tourstart kregen het evenement en de side-events een hoge beoordeling van de bezoekers (van Bottenburg, et al., 2015). Het evenement werd bestempeld door inwoners als een feestje, wat wel naar meer smaakte. Volgens de respondenten was het een positieve ervaring voor de hele stad.

Respondent (5): *'Ja en als je het door het oog van een kind bekijkt die langs het parcours stond in 2015, daar is toch iets gebeurd.'*

Respondent (3): *'Het is belangrijk om de stad te binden, iedereen zou er van genieten was het doel ook.'*

5.5 Gerealiseerde effecten

In deze paragraaf worden de ervaren effecten getest aan de hand van secundaire data-analyse. De focus van dit onderzoek ligt vooral op het fietsbeleid. Daarom wordt eerst onderzocht of de fietscultuur in de stad Utrecht is toegenomen en of de ambitie om wereldfietsstad te worden is behaald. Vervolgens worden een paar andere veronderstelde effecten gecontroleerd met cijfers.

5.5.1 Fietscultuur Utrecht

Om de fietscultuur in Utrecht te analyseren is eerst naar het fietsbezit en gebruik onderzocht in Utrecht in vergelijking met de andere steden uit de G4 (Amsterdam, Den Haag en Rotterdam). In Utrecht heeft 96% van de huishoudens in 2015 één of meer fietsen in bezit² (Zie bijlage 2, tabel 1). Dit percentage is sinds 2012 gelijk gebleven. Daarmee zit Utrecht hoger dan Amsterdam waar het percentage van bezit van minimaal één fiets op 80% zit in 2017³. In Rotterdam had in 2017 77% van de Rotterdammers een fiets⁴.

Het percentage dat met de fiets naar de binnenstad reist was in 2012 55% en is in 2019 iets toegenomen tot 58% (zie bijlage 2, tabel 2). Hierin zitten nog wel verschillen tussen bepaalde wijken. Vanuit wijken zoals Vleuten-de Meern, Leidsche Rijn en de binnenstad gaat minder dan de helft met de fiets naar de binnenstad. In de wijk Leidsche Rijn zie je een toename van 15%, ook in de wijk Overvecht gaat ondertussen 50% met de fiets naar de binnenstad waar dat in 2012 nog maar 38% was⁵ in bijlage 2 zijn de tabellen 1 en 2 met deze gegevens toegevoegd. Er zijn duidelijk stappen gezet in het fietsgebruik en dan met name in wijken waar nog niet veel mensen met de fiets naar de binnenstad gingen. Van de vier

² Cijfers uit inwonersenquête Utrecht

³ Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019

⁴ Fietenkaart, Rotterdammers over het verkeer 2016.

⁵ Cijfers uit inwonersenquête Utrecht



grote steden in Nederland, is het percentage verplaatsingen tussen 2010-2016 binnen het stedelijk gebied het grootst in Utrecht⁶ (zie bijlage 2, afbeelding 3).

Het aandeel fietsgebruik bij gemeenten bij een afstand kleiner dan 7,5 kilometer bedroeg in de gemeente Utrecht in 2015-2017 47,9%. Dit is veel meer dan de andere drie grote steden, waar Amsterdam na Utrecht het hoogst scoort met 38,8%⁷. In 2003 stond het percentage fietsgebruik bij korte ritten in Utrecht nog op 40%⁸ (zie bijlage 2, tabel 3). Dit betekent dat er wel een groei te zien is in het gebruik van de fiets op korte ritten in de gemeente Utrecht. In Nederland is in totaal tussen 2005 en 2016 het fietsgebruik in afgelegde kilometers met 11,7 procent toegenomen⁹. Het groeipercentage van het gemiddelde in Nederland ligt dus iets hoger dan in Utrecht. Dit kan verklaard worden door het al hoge percentage korte ritten wat met de fiets wordt afgelegd in Utrecht vergeleken met andere steden in Nederland. Hierdoor is de groeimogelijkheid in andere gemeenten groter dan in Utrecht.

Alle cijfers wijzen erop dat van de vier grote steden, Utrecht bovenaan staat op het gebied van fietsgebruik. Het groeipercentage van fietsgebruik op korte ritten blijft achter op de gemiddelde groei van Nederland. Dit wijst erop dat de fiets in Utrecht vaker wordt gezien als een primair vervoersmiddel dan in de andere drie steden. Aangezien Utrecht hoort bij de G4, de grootste vier steden in Nederland; Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, is vooral de vergelijking met deze steden gemaakt en niet met andere gemeenten in Nederland. Dit omdat de G4 het meest met elkaar te vergelijken is qua stedelijkheid.

5.5.2 Utrecht wereldfietsstad

Een van de ambities van Utrecht is om wereldfietsstad te worden (Gemeente Utrecht, 2015). Deze ambitie is in 2015 ingezet. Er zijn twee lijsten bekend die wereldfietsstad bijhouden, beide zijn toegelicht in de paragraaf §3.5. Bij Coya, de Duitse lijst, stond Utrecht op nummer 1 in 2019. Met een groot puntenverschil met de nummer twee, Munster in Duitsland. Vooral op investeringen in de kwaliteit van infrastructuur voor fietsers scoort Utrecht hoog. Bij de andere bekende ranglijst voor wereldfietsstad, uitgegeven door Kopenhagen, Copenhagenize, staat Kopenhagen op nummer één. Utrecht staat in deze lijst op nummer drie, vlak achter Amsterdam. Deze lijst is in 2011 ontstaan en sinds 2013 staat Utrecht in de top drie. In de lijst van Copenhagenize scoort Utrecht hoog op het gebied van cultuur, waar het beeld van de fiets onder valt en op het gebied van ambitie, waar de politieke ambities op urban planning mee worden bedoeld. De ambitie van Utrecht om wereldfietsstad te worden, is volgens deze indexen wel behaald. Utrecht staat bij beide in de top drie.

⁶ CBS, OViN 2010-2016

⁷ CBS. OViN

⁸ Fietsbalans, 2003

⁹ Mobiliteitsbeeld 2017, KiM



5.5.3 Toerisme

Bij de andere effecten van de wielerrondes wordt toerisme vaak genoemd. Zowel zakelijke en gewone toerisme worden gehandeld in deze paragraaf. Er wordt ten slotte ingegaan op het toegenomen toerisme vanuit Spanje, Frankrijk en Italië. Bij het analyseren van de effecten is weer de vergelijking gemaakt met de andere steden uit de G4.

Zakelijk toerisme is sinds 2012 het hardst gegroeid in Utrecht als je het vergelijkt met de andere steden uit de G4. In Utrecht is het aantal zakelijke overnachtingen tussen 2012 en 2019 met 54% toegenomen (Zie bijlage 2, tabel 4). In heel Nederland zijn de zakelijke overnachtingen met 34% toegenomen sinds 2012. Dit laat zien dat Utrecht ver boven het gemiddelde van Nederland is gegroeid op het aantal zakelijke toeristen. Ondanks de forse groei heeft Utrecht nog steeds de minste zakelijke overnachtingen van de G4. Het is opvallend dat in 2015 en 2016 de grootste groei te zien is in Utrecht. Dit kan erop wijzen dat de Tourstart inderdaad heeft geholpen bij het toegenomen zakelijke toerisme in Utrecht. Er zijn natuurlijk nog meer factoren van op invloed waardoor dit niet alleen aan de Tour de France kan worden verklaard. De groei is na 2016 afgezwakt en is in 2019 maar met vijf procent toegenomen. Dit is net zoveel als in heel Nederland te zien is. In de cijfers van CBS worden de AirBnB overnachtingen niet meegenomen. Het gaat alleen om de hotelovernachtingen. De cijfers van AirBnB zijn in dit onderzoek niet meegenomen. De cijfers laten niet zien hoeveel hotelcapaciteit er is in Utrecht, de afname in groei kan wellicht komen doordat er niet meer hotelcapaciteit is in Utrecht. Dit wordt niet duidelijk uit de cijfers van het CBS. Uit de cijfers van CBS kan worden opgemaakt dat er geen duurzaam effect te constateren is van de Tourstart op het zakelijk toerisme in Utrecht.

Het gewone toerisme is in de afgelopen zeven jaar procentueel meer toegenomen in Utrecht dan in heel Nederland (zie bijlage 2, tabel 5). In Utrecht is het aantal overnachtingen sinds 2012 namelijk toegenomen met 56% en in heel Nederland met 49%. Als het percentage toegenomen overnachtingen in Utrecht wordt vergeleken met de andere grote vier steden, staat Utrecht achter op Amsterdam en Rotterdam. Opvallend aan de cijfers van Utrecht is dat de hotelovernachtingen in 2015 en 2017 een piek laten zien. Dit kan komen door de Tourstart in 2015 en het EK vrouwenvoetbal in 2017, beide georganiseerd in Utrecht. Er is in dit onderzoek alleen onderzoek gedaan naar overnachtingen in gemeente Utrecht. Regio Utrecht is niet meegenomen, tijdens de Tourstart is het mogelijk dat er ook bezoekers buiten de gemeente Utrecht hebben overnacht.

Er werd ook verwacht dat het aantal toeristen uit Frankrijk, Italië en Spanje is toegenomen. Dit wordt bevestigd door de cijfers tussen 2012 en 2019. Uit de absolute cijfers blijkt dat van alle drie de landen in 2019 meer mensen hebben overnacht in Utrecht, dan in 2012 het geval was. Het aantal overnachtingen van Fransen, Italianen en Spanjaarden neemt vooral toe in het jaar 2015, het jaar van de Tourstart in Utrecht. In 2019 is dit getal nog steeds gelijk of in sommige gevallen zelfs sterk toegenomen zoals onder Spanjaarden. Het is lastig te bepalen of deze toename van het aantal Spaanse overnachtingen



toe te schrijven is aan de voorbereidingen op de Vuelta die in 2020 plaats zou vinden (zie bijlage 2, tabel 6).

5.5.4 Events

Uit de interviews komt naar voren dat de Tourstart en de Giro finish nog vaak worden gebruikt in huidige bidbooks. Dat het organiseren van de drie wielerevenementen nog steeds wordt gebruikt in bidbooks om evenementen naar Utrecht te halen, blijkt wel uit het bidbook voor het Songfestival. Hier staan de evenementen benoemd om te bewijzen dat Utrecht ervaring heeft met grote evenementen organiseren. In het bidbook voor de UEFA Women's Euro 2017 werden de wielerevenementen gebruikt om aan te tonen dat Utrecht dit soort evenement kan organiseren. Het kwam ook terug in de poging van de stad om 'The Passion' naar Utrecht te trekken.

5.5.5 Congressen

Een toename van congressen in Utrecht wordt door de respondenten genoemd als effect van de drie wielerevenementen. Landelijk is het aantal internationale congressen sterk toegenomen. In 2018 stond Nederland op de negende plek in de wereld op de International Congress & Convention Association (ICCA) ranglijst. Utrecht is niet achtergebleven en heeft een sterke groei gezien in het aantal congressen. Waar in 2012 nog 18.576 congresdeelnemers waren, waren dit er in 2016 55.000¹⁰. Op de wereldranglijst van ICCA staat Utrecht in 2018 op nummer 120. In 2016 stond Utrecht nog op een gedeelde 100^{ste} plek. Dit kan erop wijzen dat het jaar direct na de Tour meer congressen waren in Utrecht. Vergeleken met de andere drie grote steden in Nederland staat Utrecht wel het laagst op de ranglijst.

5.5.6 Trots

Trots bij inwoners werd vaak genoemd in de interviews als legacy. In 2019 stond de gemeente Utrecht op de negende plaats met gemeenten met de sterkste reputatie onder eigen inwoners¹¹. Van de G4 steden, staat Utrecht het hoogst. Het steden & streken onderzoek wordt elke twee jaar uitgevoerd. In 2013 stond Utrecht in hetzelfde onderzoek ook op nummer negen. In 2015 stond Utrecht op nummer vijf, de andere drie steden van de G4 stonden destijds niet eens in de top 10. Opvallend is dat in het steden & streken onderzoek sportevenementen een van de faciliteiten is die sterk samenhangen met een sterk stadsimago. In 2015 was de Tourstart in Utrecht, dit kan er mogelijk voor gezorgd hebben dat de inwoners van Utrecht trotser waren op hun eigen stad dan de twee jaar ervoor en erna. De trots is dus wel twee jaar na de Tour start weer wat weggezakt bij eigen inwoners.

¹⁰ Utrecht Convention Bureau

¹¹ Steden & Streken Merkenonderzoek van Hendrik Beerda Brand Consultancy 2019



6. Analyse

In dit hoofdstuk worden de vijf hypothesen besproken. Aan de hand van de gepresenteerde resultaten wordt per hypothese een analyse gemaakt. De analyse wijst uit of de verwachtingen vanuit de theorie worden verworpen of bevestigd. Daarnaast geeft de analyse meer inzicht in de legacy van sportevenementen, wat de effecten zijn van het organiseren van sportevenementen die passen bij het beleid van de stad. Ten slotte moet de analyse meer inzicht geven in beleidsprocessen. Er zijn verschillende beleidsbenaderingen gebruikt om naar de beleidsprocessen te kijken.

6.1 Effecten wielerevenementen op het fietsbeleid.

De eerste hypothese die in dit onderzoek wordt gesteld is: De drie wielerevenementen hebben positief bijgedragen aan het fietsbeleid, door het sneller realiseren van de gestelde doelstellingen van het fietsbeleid. Om de hypothese te kunnen verwerpen of bevestigen worden eerst de doelstellingen op het gebied van het fietsbeleid geanalyseerd. Vervolgens wordt de gecreëerde legacy op het fietsbeleid besproken om tot slotte terug te komen op de eerste hypothese.

In paragraaf §5.1.1 zijn de doelstellingen van de drie wielerevenementen en het fietsbeleid in Utrecht onder elkaar gezet. In de doelstellingen van de Tour de France en de Vuelta komt het fietsbeleid terug. Er wordt gesteld dat de Tour de France een impuls moet geven aan Utrecht Fietsstad, het fietsbeleid van Utrecht. De Vuelta moet aansluiten bij gemeentebestuur op het gebied van gezond stedelijk leven, waar het fietsbeleid onderdeel van uitmaakt. Het stellen van doelstellingen die aansluiten bij het lange termijnbeleid leidt volgens Preuss (2007) tot een grotere kans op legacy.

Een van subdoelen gesteld voor de Tourstart is: de infrastructuur verbeteren en verbreden voor sport, specifiek voor fietsen en wielrennen. De fietsinfrastructuur verbeteren komt terug in het fietsbeleid van Utrecht. Volgens Preuss (2015) worden op deze manier ontwikkelingen die al gepland stonden naar voren getrokken door het organiseren van een sportevenement. Het is daarom opvallend dat de vooraf gestelde doelstellingen op het gebied van het fietsbeleid niet terugkomen in de resultaten van dit onderzoek. Een van de respondenten geeft aan dat het niet creëren van een extra wielersaccommodatie in Utrecht een gemiste kans is. Een andere respondent geeft aan dat bij het organiseren van wielerevenementen meer aandacht moet komen voor het vooraf plannen van legacy. Er is nu nog te weinig aandacht voor bijvoorbeeld het fietsvriendelijker maken van wijken. Fietsvriendelijker maken van wijken is een belangrijke doelstelling uit het fietsbeleid (Gemeente Utrecht, 2015). Dit laat zien dat het vooraf inplannen van doelstellingen die aansluiten op het lange termijnbeleid van de stad, niet automatisch leidt tot het vergroten van legacy van sportevenementen.

Uit de resultaten komt naar voren dat er wel effecten zijn waargenomen op het gebied van het fietsbeleid. Het draagvlak voor het fietsbeleid is toegenomen in Utrecht. Het programma Fietsmeesters is ontstaan voor de Tourstart in Utrecht. Ten slotte zijn er verschillende netwerken ontstaan zoals het



Wielierplatform Utrecht, een platform waar ondertussen alle wielerverenigingen van Utrecht bij zijn aangesloten. Ook is er het Utrecht Bike Community, een netwerk om publieke en private partijen op het gebied van fietsen samen te brengen, die door de Tourstart is ontstaan. Het BPU is versterkt door de komst van de wielerevenementen. De netwerken en programma's hebben betrekking op de zachte structuren (Preuss, 2007). In het fietsbeleid van Utrecht kwamen tot 2015 vooral de harde structuren zoals fietsinfrastructuur terug. De legacy van de Giro en Tour de France op het fietsbeleid is volgens dit onderzoek niet vooraf gepland zoals in de theorie van Preuss (2007) terugkomt.

Door het organiseren van de Giro en de Tour de France heeft de gemeente Utrecht het fietsbeleid aangepast. In de doelstellingen van het fietsbeleid in 2015 worden de zachte structuren wel benoemd. De netwerken en de programma's die door de Tourstart zijn ontstaan, bestaan nog steeds en maken nu deel uit van het fietsbeleid. Het programma fietsmeester, wat zich inzet om iedereen te laten fietsen, van jong tot oud, bestaat nog steeds en is nu onderdeel van Utrecht Fietst! Het creëren van de nieuwe structuren die na het sportevenement deel uit blijven maken van het beleid en het compleet maken is een vorm van legacy (Preuss, 2015). Onderdelen van het fietsbeleid zoals communicatie en city marketing zijn na de Tourstart toegevoegd aan het fietsbeleid. Utrecht als fietsstad promoten is een doelstelling in het nieuwe fietsbeleid die is ontstaan door de Tourstart (Gemeente Utrecht, 2015).

Opvallend is dat alle effecten die worden benoemd positief van aard zijn. Legacy kan in negatieve vorm voorkomen (Preuss, 2007). Negatieve legacy op het fietsbeleid wordt in dit onderzoek niet genoemd. De meeste effecten zijn gepland, zoals het programma de Fietsmeesters die is opgezet tijdens de Tourstart. De toename van het draagvlak voor het fietsbeleid in Utrecht is een ontastbaar effect. Een tastbaar effect is het Wielierplatform Utrecht. Alle drie de dimensies van de legacy kubus namelijk, positief versus negatief, gepland versus ongepland en tastbaar versus ontastbaar komen terug in dit onderzoek. Er worden in dit onderzoek alleen bijna geen negatieve effecten genoemd. Voor het creëren van een geheel beeld van de legacy van sportevenementen moeten alle acht de elementen van de legacy kubus bekeken worden (Preuss, 2007). Tien van de elf respondenten in dit onderzoek waren nauw betrokken bij de organisatie van de wielerevenementen, dit kan ervoor zorgen dat er in dit onderzoek voornamelijk positieve effecten worden benoemd. Dat er alleen positieve effecten waren is bijna niet mogelijk, positieve legacy voor een doelgroep kan namelijk negatief zijn voor een andere doelgroep (Preuss, 2007). In Utrecht waren inwoners die het afsluiten van de stad niet prettig vonden, ondernemers in de binnenstad die het weekend niet open konden, werd door twee respondenten wel aangestipt. Het merendeel van de inwoners was wel positief over de komst van de Tour de France (van Bottenburg, et al., 2015).

Het constateren van legacy dat is ontstaan door een sportevenement kan op vier manieren. Ten eerste of de structuren voor het sportevenement al gepland waren. Ten tweede of er structuren sneller ontwikkeld zijn. Ten derde of structuren nog niet gepland waren maar nu beschikbaar. Ten slotte of door de organisatie van het evenement structuren nu binnen het lange termijnplan van de stad passen (Preuss,



2015). In Utrecht is de legacy ontstaan door nieuwe doelstellingen die nog niet onderdeel waren van het fietsbeleid maar die dat door de organisatie van de Tourstart nu wel zijn, zoals de city marketing, communicatie en het programma Fietsmeesters.

Hypothese één, De drie wielerevenementen hebben positief bijgedragen aan het fietsbeleid, door het sneller ontwikkelen van de gestelde doelstellingen van het fietsbeleid, is verworpen. In dit onderzoek werd vooraf verwacht dat de legacy van de wielerevenementen ontstaat door het sneller ontwikkelen van al geplande structuren. Uit dit onderzoek blijkt dat de wielerevenementen structuren hebben gecreëerd die nu onderdeel uitmaken van het huidige fietsbeleid in Utrecht.

6.2 De drie grootste wielerevenementen zijn georganiseerd met het oog om wereldfietsstad te worden.

De tweede hypothese die in dit onderzoek onderzocht is: De drie grootste wielerrondes van de wereld zijn georganiseerd door de gemeente Utrecht om wereldfietsstad te worden. Om de tweede hypothese te kunnen bevestigen of verwerpen is de data vanuit de rationele benadering geanalyseerd.

Vanuit de rationele theorie wordt verondersteld dat er door de beleidsmakers wordt gestreefd naar doelmaximalisatie (Bekkers, 2012). Dit wordt gedaan door het rationeel afwegen van keuzes en beleidsinstrumenten waarbij de beleidscyclus wordt doorlopen. In het huidige fietsbeleid van de gemeente Utrecht is de ambitie opgenomen om wereldfietsstad te worden. In dit onderzoek is geanalyseerd of deze ambitie werd ondersteund door de drie wielerevenementen georganiseerd in Utrecht.

In Utrecht heeft in de afgelopen tien jaar een triade plaatsgevonden van wielerevenementen: in 2010 vond de Giro plaats, in 2015 de Tour de France en in 2020 stond de Vuelta op de planning. Uit de resultaten blijkt dat deze triade niet is ontstaan als gevolg van een vooruit bedacht beleid om wereldfietsstad te worden.

Uit dit onderzoek is gebleken dat er voor alle drie de wielerevenementen wel doelstellingen zijn opgesteld. Bij de Tourstart en de Vuelta hadden de doelstellingen ook betrekking op maatschappelijke doelen. Niet alleen uit de interviews maar ook uit de raadsvergaderingen van de gemeente Utrecht blijkt dat die maatschappelijke doelen als belangrijk worden gezien. Dit kan verklaard worden door de doelmaximalisatie, waarbij de gemeente Utrecht het maximale wil halen uit de georganiseerde wielerevenementen. Hierbij zijn duidelijke doelen opgesteld wat een onderdeel is van de beleidsbepaling in de beleidscyclus (Bekkers, 2012).

Naast het stellen van doelen zijn tijdens de Tourstart en de Vuelta elk kwartaal tussenrapportages gestuurd naar de gemeenteraad. Dit is gedaan om de gemeenteraad op de hoogte te stellen van de voortgang van de gestelde doelen. Dit is beleidshandhaving waar wordt gecontroleerd of de gestelde doelstellingen worden behaald met de ingezette beleidsinstrumenten (Bekkers, 2012).



Opvallend in dit onderzoek is dat per evenement een rationeel proces te onderscheiden is waar doelen, keuzes, beleidsinstrumenten zijn ingezet om het maximale uit de wielerevenementen te halen. Daarnaast heeft bij alle drie de evenementen een evaluatie plaatsgevonden. Er blijkt uit de interviews dat bij het proces van organiseren van alle drie de evenementen gezamenlijk niet een rationeel proces is doorlopen. De gemeente Utrecht heeft deze triade niet van tevoren als doel ingezet. Hypothese twee: de drie grootste wielerrondes van de wereld zijn georganiseerd door de gemeente Utrecht om wereldfietsstad te worden, wordt hiermee verworpen. De triade van de drie wielerevenementen in Utrecht is volgens alle acht de respondenten door toevalligheden ontstaan.

6.3 Uiteenlopende politieke visies

De derde hypothese in dit onderzoek is: De wielerevenementen zijn georganiseerd ondanks uiteenlopende politieke visies binnen de gemeente Utrecht. Om de derde hypothese te kunnen bevestigen of verwerpen is de data vanuit de politieke benadering geanalyseerd. Eerst wordt het politieke landschap van Utrecht weergegeven met de bijbehorende kernstandpunten en gevormde coalities. Vervolgens wordt de weerstand op de wielerrondes toegelicht en tot slot wordt de lobby om de drie wielerrondes binnen te halen, besproken.

Tijdens alle drie de wielerevenementen waren dezelfde politieke partijen in de gemeenteraad voor of tegen de komst van het wielerevenement. De ChristenUnie en GroenLinks waren tegen en D66, PvdA, SP, CDA en de VVD voor. Bij de moties voor het organiseren van de Giro, Tour de France en de Vuelta, was de meerderheid van de gemeenteraad voor. Tijdens de Tourstart zijn partijen GroenLinks en CDA overtuigd door de fiftyfifty regeling van investeringen met de private sector. Bij de Vuelta waren partijen zoals de PvdA en de SP tegen die wel voor de Tour de France waren. GroenLinks heeft in alle coalities gezeten die betrokken waren de organisatie van de wielerevenementen. De wethouders en burgemeesters die zich hebben ingezet voor de wielerevenementen waren niet van GroenLinks maar altijd van partijen die voor het organiseren waren, zoals PvdA, CDA en SP. Naast GroenLinks hebben de coalities in Utrecht er politiek verschillend uitgezien. Ondanks de wisseling van partijen in de coalities is de organisatie van de wielerevenementen er elke keer doorheen gekomen. Een verklaring hiervoor kan zijn dat er ook private partijen bij de lobby voor de wielerevenementen aanwezig waren, politieke partijen zijn niet de enige actoren (Bekkers, 2012). Daarnaast wordt de maatschappelijke en economische spin-off vaak genoemd als legitimatie voor het organiseren van sportevenementen (Hover, et al., 2014). Hierdoor was er altijd een meerderheid van de gemeenteraad voor de wielerevenementen.

In de coalitiesgesprekken in 2018 werd de organisatie van de Vuelta meegenomen. D66 moest twee coalitiepartijen die tegen waren overtuigen om de Vuelta in het coalitieakkoord mee te nemen. Het sluiten van compromissen is onderdeel van het vormen van coalities (Stone, 1997). Het was een politiek spel met winnaars en verliezers, waar D66 uiteindelijk de winnaar is geworden op het punt van de Vuelta.

Er waren twee punten van weerstand tegen het organiseren van de wielerevenementen. Het



eerste punt, het publieke geld dat in de wielerevenementen werd geïnvesteerd. Dit was het belangrijkste punt. Uit de resultaten blijkt dat er een fiftyfifty model voor investeringen is aangehouden, waarbij vijftig procent van de investeringen door private partijen wordt betaald. Op deze manier hadden partijen zoals CDA en GroenLinks minder weerstand tegen het organiseren van het wielerevenement. Het tweede punt van kritiek was het negatieve imago van de wielersport in 2012. Dat was het jaar dat Utrecht bezig was met de lobby voor het binnenhalen van de Tourstart. Om de kritiek tegen te gaan was als doelstelling aan de organisatie toegevoegd om een dopingvrije sport te promoten. Het politieke spel heeft invloed gehad op de manier van investeringen binnenhalen en de gestelde doelstellingen aan het evenement. Dit komt volgens Bekkers (2012) door de verschillende politieke belangen die op die manier vormgeven aan het beleid.

Bij de Tourstart heeft er een lobby plaatsgevonden. Voor het overtuigen van de politieke partijen was er in 2012 een bezoek gebracht aan de start in Luik met afgevaardigden van de raadspartijen. Met de lobby werd draagvlak gecreëerd om coalities te vormen om de belangen, in dit geval de organisatie van de Tourstart, veilig te stellen (Stone, 1997).

De verschillende politieke visies hebben invloed gehad op de organisatie van de wielerevenementen. De politieke machtsstrijd heeft vormgegeven aan het beleid van de drie wielerevenementen. De manier van investeringen en doelstellingen zijn aangepast om meer politiek draagvlak te krijgen. Hypothese drie: De wielerevenementen zijn georganiseerd ondanks uiteenlopende politieke visies binnen de gemeente Utrecht, is bevestigd. Ondanks de wisselende coalities in Utrecht met verschillende politieke standpunten, zijn alle drie de wielerevenementen in Utrecht georganiseerd.

6.4 Er is geen sprake van vooraf gestelde triade van wielerevenementen met daaraan gekoppelde doelen op het gebied van het fietsbeleid.

De vierde hypothese die in dit onderzoek wordt onderzocht is: er is geen sprake van vooraf, op het gebied van het fietsbeleid, gestelde doelstellingen aan de organisatie van de drie wielerevenementen. Om de vierde hypothese te kunnen bevestigen of verwerpen is de data vanuit de constructivistische benadering geanalyseerd. Eerst wordt de lobby voor de wielerevenementen toegelicht met de eigen ideeën en normen die hierbij kwamen kijken. Vervolgens wordt de institutionele context beschreven om tot slotte terug te komen bij de vierde hypothese.

Uit dit onderzoek blijkt dat de lobby voor de Tour start al in 2002 is begonnen in Utrecht. In 2006 is een bidbook opgesteld voor de start van 2008. Uiteindelijk na een intensieve lobby is de Tourstart in 2010 naar Rotterdam gegaan. Dit was een bittere pil voor degenen die de Tourstart naar Utrecht wilden halen. Amsterdam had ondertussen de rechten om de Giro in 2010 te organiseren en zocht nog een finish etappeplaats. Op deze wijze is de Giro finish in 2010 in Utrecht terecht gekomen. Het volgens de



respondenten onverwachte succes van de Giro heeft ervoor gezorgd dat de lobby voor de Tourstart weer is opgestart, dit keer met succes. In 2015 was de Tourstart in Utrecht, na de Tourstart heeft het BPU gelobbyd voor de ronde van Spanje.

De private lobby heeft een grote invloed heeft gehad op het uiteindelijk binnenhalen van de evenementen. Het BPU heeft hier een grote rol in gespeeld. De steun vanuit de gemeente was essentieel. De respondenten gaven aan dat zonder de inzet en passie van wielergeoriënteerde ambtenaren en mensen uit het bedrijfsleven, die betrokken waren bij het binnenhalen van de wielerevenementen, de evenementen niet waren binnengehaald. Volgens de constructivistische beleidstheorie zijn de eigen ideeën en waarden van beleidsmakers ook onderdeel van het proces (Saurugger, 2013). Zonder het kijken naar persoonlijke waarden en normen en het feit dat mensen handelen in 'the logic of appropriateness', kan de complexiteit en legitimatie van beleid niet worden uitgelegd (Saurugger, 2013).

In dit onderzoek is gebleken dat beleidsmakers bij de drie evenementen handelen binnen de gestelde normen en waarden vanuit het ministerie van VWS. Het creëren van legacy bij sportevenementen wordt vanuit het ministerie van VWS aangemoedigd door het alleen verlenen van subsidie indien er maatschappelijke spin-off wordt gecreëerd. Voor de legitimatie van de drie wielerevenementen worden de maatschappelijke opbrengsten genoemd door de respondenten. De activatieprogramma's moeten deze maatschappelijke opbrengst waarborgen. In de afgelopen jaren wordt door het ministerie van VWS meer ingezet op topsportevenementen. Dit vanwege de maatschappelijke voordelen die sportevenementen kunnen hebben op de organiserende stad (Hover, et al., 2014). Om te legitimeren dat publiek geld in de sportevenementen moet worden geïnvesteerd, wordt gewezen op de maatschappelijke en economische spin-off ervan.

Uit de resultaten blijkt dat de triade van drie wielerevenementen van tevoren niet een doel was van de gemeente Utrecht. Respondenten geven aan dat de triade van wielerevenementen wel helpt bij het positioneren van Utrecht als fietsstad. De triade wordt niet gezien als doel maar als middel. Door toevalligheden is de triade ontstaan; de triade wordt door de respondenten wel geconstrueerd als een middel. Het achteraf construeren van de triade als een middel wordt gebruikt als legitimering voor het organiseren van de drie wielerevenementen.

Hypothese vier: er is geen sprake van vooraf, op het gebied van het fietsbeleid, gestelde doelstellingen aan de organisatie van de drie wielerevenementen, is in dit onderzoek bevestigd. De respondenten geven aan dat de drie wielerevenementen niet zijn opgezet met het doel om het fietsbeleid van Utrecht te stimuleren.



6.5 Verschil veronderstelde effecten en gerealiseerde effecten.

De vijfde en laatste hypothese in dit onderzoek is: de veronderstelde/ervaren effecten van het organiseren van de Giro, Tour de France en de Vuelta op het lokale fietsbeleid verschillen van de gerealiseerde effecten. Eerst worden de effecten van de Giro toegelicht, daarna worden de effecten van de Tourstart op het fietsbeleid geanalyseerd. Ten slotte wordt teruggekomen op hypothese vijf.

In dit onderzoek zijn alleen de effecten van de Giro en de Tour geanalyseerd omdat de Vuelta en het activatieprogramma zijn verplaatst naar 2022. Bij de Giro in 2010 werd als legacy door de respondenten genoemd dat de Giro vooral de politiek, de ondernemers en de inwoners heeft laten zien dat Utrecht grote sportevenementen kan organiseren. Volgens de respondenten was Utrecht dit geloof kwijt na het verliezen van het bid om de Tourstart in 2010. Door de Giro kon Utrecht laten zien de slag te hebben verloren maar niet de oorlog.

In verband met de Tour worden meer effecten genoemd door de respondenten. De effecten op het fietsbeleid van Utrecht zijn in §6.1 besproken. De toename van fietsen in Utrecht of een toegenomen aantal leden bij de wielerverenigingen wordt door de respondenten niet genoemd. Sommige respondenten stellen dat van een toename geen sprake is. Om te controleren of de fietscultuur in Utrecht is toegenomen is een secundaire data-analyse uitgevoerd. Uit de cijfers blijkt dat in Utrecht 96% van de huishoudens één of meer fietsen heeft. Dit is door de jaren heen constant gebleven. De groei in het totaal aantal korte ritten dat met de fiets wordt afgelegd, is in Utrecht minder hard gegroeid dan gemiddeld in Nederland. Uit de cijfers komt naar voren dat de wielerevenementen geen effect hebben gehad op de fietscultuur in Utrecht.

Het is niet bekend of de cijfers van Utrecht misschien wel waren gedaald zonder de wielerevenementen. Om aan te tonen dat het fietsgebruik anders gedaald was moet de situatie van Utrecht met de organisatie van de wielerevenementen, vergeleken worden met Utrecht zonder de organisatie van de wielerevenementen. Dit is moeilijk te realiseren (Preuss, 2007).

Daarmee wordt de vijfde hypothese: de veronderstelde/ervaren effecten van het organiseren van de Giro, Tour de France en de Vuelta op het lokale fietsbeleid verschillen van de gerealiseerde effecten, verworpen. Dit omdat de respondenten aangaven dat de effecten op het fietsen in Utrecht klein waren of dat veranderingen niet toe te schrijven zijn aan de wielerevenementen. Dit komt overeen met de gerealiseerde effecten waaruit blijkt dat de groei van het fietsgebruik in Utrecht lager is dan de gemiddelde groei in Nederland.



7. Conclusie

De hoofdvraag van dit onderzoek is: Wat is de samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerrondes ter wereld in Utrecht over een periode van tien jaar en het beleid van deze gemeente om wereldfietsstad te worden? Om deze vraag te beantwoorden worden eerst de deelvragen besproken wat uiteindelijk tot het antwoord op de hoofdvraag leidt.

7.1 Legacy drie wielerevenementen

De eerste deelvraag in dit onderzoek is: wat wordt verstaan onder legacy van de drie wielerevenementen door stakeholders? Om deze vraag te beantwoorden zijn de effecten genoemd door de respondenten weergegeven. Vervolgens is aan de hand van secundaire data onderzocht of de effecten terug te vinden zijn.

Een van de effecten van de wielerevenementen is een toename van toerisme, zowel zakelijk als gewoon toerisme. Het aantal toeristen uit Frankrijk, Spanje en Italië is volgens de respondenten ook toegenomen in Utrecht. Dit is een gevolg van de grote naamsbekendheid die Utrecht heeft verkregen met de wielerevenementen.

De ervaren effecten van de wielerevenementen zoals de toename van toerisme, zakelijk toerisme en de toename van toerisme uit Frankrijk, Spanje en Italië is gecontroleerd aan de hand van een secundaire data-analyse. Bij het toerisme werden grote veranderingen gezien in het jaar van de Tourstart zelf en het daaropvolgende jaar. De groei van het aantal hotelovernachtingen in Utrecht is niet hoger dan de groei in Amsterdam en Rotterdam. Het aantal Fransen, Spaanse en Italiaanse toeristen neemt in 2015 sterk toe in Utrecht. De groei zwakt na 2015 af, behalve bij de Spaanse toeristen. De groei van zakelijke overnachtingen in Utrecht is tijdens 2015 hoger dan het Nederlands gemiddelde en de andere drie steden van de G4. De groei zwakt vanaf 2016 af. Dat wijst erop dat de Tourstart geen duurzaam effect heeft gehad op het aantal (zakelijke) overnachtingen in Utrecht en het aandeel Fransen en Italiaanse toeristen in de stad.

Een ander effect dat wordt benoemd door de respondenten is de trots van de inwoners. Voor het effect van trots is geen duurzaam effect te zien in de secundaire data. In 2015 stond Utrecht op plek vijf in het steden & streken onderzoek. In 2019 daalde Utrecht alweer naar de negende plek. Het is in dit onderzoek niet duidelijk op welke manier de steden op de trots hebben ingezet. Het kan zijn dat in de jaren na de Tourstart in Utrecht, andere steden meer hebben ingezet op trots van de inwoners dan Utrecht.

Daarnaast worden de wielerevenementen beschreven als een feest voor en door de stad. Er was tijdens de Tourstart ingezet op een honderddagenprogramma wat heeft bijgedragen aan de voorpret. De effecten van de wielerevenementen worden door alle respondenten in dit onderzoek positief bestempeld. Negatieve effecten worden niet genoemd, dit kan komen doordat de respondenten nauw betrokken waren bij de wielerevenementen.



De effecten op het fietsbeleid zijn in paragraaf §6.1 besproken. De belangrijkste effecten op het fietsbeleid zijn de netwerken en programma's, het draagvlak en de nieuwe structuren die aan het fietsbeleid zijn toegevoegd door de Tourstart. De legacy van de Tour de France op het fietsbeleid is dat de wielerevenementen structuren hebben gecreëerd die nu onderdeel uitmaken van het huidige fietsbeleid in Utrecht.

7.2 Invloed beleid op sportevenementen en andersom

De tweede deelvraag in dit onderzoek: Hebben sportevenementen bijgedragen aan het beleid van de gemeente om van Utrecht een fietsstad te maken, en andersom?

In dit onderzoek is de invloed van het fietsbeleid op de georganiseerde wielerevenementen en andersom geanalyseerd. Wielerevenementen kunnen een impuls geven aan het fietsbeleid. Dit moet wel op een goede manier vorm krijgen, bijvoorbeeld via een voorprogramma. Alleen het organiseren van een wielerevenement is niet voldoende. Uit de resultaten komt naar voren dat tijdens de Tourstart andere landen en gemeenten kwamen kijken naar het fietsbeleid van Utrecht. Het verhaal van de fietsstad werd ook door de pers opgepikt. Op deze manier werd het fietsbeleid van Utrecht gepromoot tijdens het wielerevenement. Sportevenementen hebben invloed op het beleid, dit bleek ook uit de theorie. In de legacy theorie kwam naar voren dat er vier vormen van legacy zijn (Preuss, 2015). Waarbij een van die vormen is dat het sportevenement structuren creëert die later door de stad worden opgenomen in het lange termijnbeleid. Dit is in Utrecht gebeurt door het toevoegen van zachte structuren zoals programma's en netwerken aan het fietsbeleid (zie paragraaf §6.1).

Andersom kan het lokale beleid invloed hebben op de sportevenementen die georganiseerd worden in de stad. Een andere vorm van legacy is namelijk dat het sportevenement moet passen binnen het lange termijnbeleid van de stad (Preuss, 2015). Een organiserende stad moet kritisch zijn op het binnenhalen van grote sportevenementen en dit alleen moet doen als het aansluit op het beleid van de stad. Dit is volgens de respondenten in dit onderzoek bij Utrecht het geval. Uit de resultaten komt naar voren dat wielerevenementen passen binnen Utrecht. Dit komt door de fietscultuur van de stad maar ook door de toegankelijke en tastbare elementen van wielerevenementen.

De invloed van evenementen en beleid blijkt uit dit onderzoek beide kanten op te zijn. Waarbij het sportevenement moet passen bij het beleid van de stad maar waar de sportevenementen ook kunnen bijdragen aan dit beleid.

7.3 Verschillende beleidstheorieën

De derde deelvraag is: Welke beleidstheorieën liggen ten grondslag aan het beleid rondom de organisatie van de drie wielerevenementen? In dit onderzoek worden drie beleidsbenaderingen benoemd, rationeel, politiek en constructivisme.



Vanuit alle drie de benaderingen zijn aspecten te vinden in het beleidsproces van de drie wielerevenementen de Giro, Tourstart en de Vuelta. Volgens Bekkers (2012) komt dit omdat de benaderingen in elkaar overlopen. Bij alle drie de wielerevenementen zijn doelstellingen opgesteld welke vervolgens zijn gehandhaafd en geëvalueerd. Bij de Tour de France en de Vuelta is dit door onder andere de langere aanlooptijd en een groter budget professioneler aangepakt dan bij de Giro. De triade van de drie wielerevenementen die is ontstaan in Utrecht, blijkt niet een doel te zijn geweest.

Dit onderzoek vindt plaats binnen de Gemeente Utrecht. Binnen de gemeente zitten raadsleden die door de bevolking worden verkozen. Het kan sterk verschillen per verkiezing hoe de gemeenteraad eruitziet qua politieke partijen en de verdeling van zetels. In het beleidsproces van de drie wielerevenementen is het daarom belangrijk rekening te houden met de verschillende politieke visies binnen de gemeente Utrecht. De voor- en tegenstanders voor het organiseren van de drie wielerevenementen is door de jaren niet sterk veranderd. Door de weerstand over het publieke geld dat in sportevenementen wordt geïnvesteerd is er door de organisatie van de wielerevenementen ingezet op een fiftyfifty verdeling van investeringen. Bij alle drie de wielerevenementen is de helft van de investeringen bij private partijen opgehaald. De private investeringen waren anders geweest als de gemeente zelf meer had geïnvesteerd.

De partijen in de coalitie en de zetelverdeling hebben invloed gehad op het beleidsproces van de drie wielerevenementen. Bij het coalitieakkoord heeft D66, twee grote tegenstanders (GroenLinks en de ChristenUnie) ervan weten te overtuigen de ambitie voor de Vuelta in de coalitieakkoorden op te nemen. Het sluiten van compromissen hoort bij het politieke spel (Stone, 1997).

De laatste benadering het constructivisme, legt nadruk op de eigen ideeën en normen van beleidsmakers (Saurugger, 2013). Bij de lobby voor de drie wielerevenementen waren mensen betrokken die zelf een grote passie voor de wielersport hebben. Door de respondenten wordt dit ook benadrukt, sommige respondenten gaven toe zelf ook gek op wielrennen te zijn. De passie die er was bij de betrokkenen heeft ervoor gezorgd dat de lobby is doorgezet ook na het verlies van de Tour de France Start in 2010. Daarnaast blijkt uit de constructivistische benadering dat de triade van wielerevenementen in Utrecht geen doel was maar achteraf wordt geconstrueerd als een middel om Utrecht te positioneren als fietsstad. De ervaren effecten worden gebruikt door de respondenten om de triade achteraf te legitimeren.

Alle drie de benaderingen komen terug in dit onderzoek, waarbij de nadruk van het hele proces van de drie wielerevenementen ligt bij de politieke en constructivistische benadering. Dat alle drie de benaderingen terugkomen is niet vreemd omdat de verschillende benaderingen zijn ontstaan door de tekortkomingen van de ander. In de beleidspraktijk lopen de benaderingen door elkaar heen (Bekkers, 2012). Door de verschillende belangen en ideeën van betrokkenen bij de drie wielerevenementen schiet de analyse vanuit één benadering te kort. Naast de gemeente Utrecht zijn er veel andere partijen betrokken bij de organisatie van een wielerevenement (zoals het BPU). Deze partijen hebben ook allemaal belangen.



Ten slotte proberen alle partijen die voor de Giro, Tourstart en Vuelta waren, op zijn eigen manier het beleid, om grote wielerevenementen te organiseren, te legitimeren.

7.4 Samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerevenementen in een periode van tien jaar in een stad en het lokale fietsbeleid.

De hoofdvraag in dit onderzoek is: Wat is de samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerrondes ter wereld in één plaats over een periode van tien jaar en het beleid van de gemeente Utrecht om wereldfietsstad te worden?

Via de eerdere drie gestelde deelvragen is gekeken naar de samenhang tussen het organiseren van de drie grootste wielerevenementen en het fietsbeleid in Utrecht. Het feit dat Utrecht een sterk fietsbeleid heeft, maakte dat de wielerevenementen binnen gehaald konden worden. Het verhaal van Utrecht met de fietsgeschiedenis wordt door de respondenten als belangrijk bestempeld bij het binnenhalen van de Giro, Tour de France en de Vuelta. Doordat Utrecht een fietsstad is passen de wielerevenementen bij de stad.

Het fietsverhaal en het dagelijks gebruik van de fiets heeft indruk gemaakt op de directie van de Tour de France en de Vuelta. De interesse voor de grootste fietsenstalling van de wereld werd vaak aangehaald door de respondenten. De pers was ook geïnteresseerd in het fietsverhaal van Utrecht. Tijdens de Tourstart werd er door afgevaardigden van de gemeente Utrecht aan de pers verteld over het fietsbeleid, het dagelijks gebruik van de fiets en de fietsinfrastructuur. Niet alleen de pers kwam hierop af maar ook afgevaardigden van andere gemeenten uit het buitenland.

Utrecht is de enige stad in de wereld die alle drie de grote wielerrondes heeft binnengehaald en daarnaast een apart fietsbeleid heeft met de ambitie om wereldfietsstad te worden. Vandaaruit werd verwacht dat de wielerevenementen hebben bijdragen aan de doelstellingen van het fietsbeleid. Uit dit onderzoek is gebleken dat dit niet het geval is geweest in Utrecht. De wielerevenementen hebben er wel voor gezorgd dat er nieuwe doelstellingen aan het fietsbeleid in Utrecht zijn toegevoegd. Het programma Fietsmeesters, ontstaan door de Tourstart, is bijvoorbeeld nu onderdeel van het fietsbeleid. De legacy van de wielerevenementen hebben vooral betrekking op de nieuwe doelstellingen en niet de doelstellingen die de stad Utrecht al had op het gebied van het fietsbeleid.

De wielerevenementen hebben geen duurzame effecten gehad op de fietscultuur of toerisme in Utrecht (zie paragraaf §7.1 en §6.1). Wel zijn er andere positieve effecten op het fietsbeleid te onderscheiden. Uit dit onderzoek komt naar voren dat het draagvlak onder de bewoners voor het fietsbeleid door de drie wielerevenementen is toegenomen. Waar Utrechters normaal kritisch zijn op het fietsbeleid staan de inwoners er nu meer voor open dat de fiets het primaire vervoersmiddel moet worden in de stad. Ten slotte zijn er netwerken ontstaan of versterkt door de wielerevenementen, zoals het



Wielierplatform Utrecht. Deze positieve effecten hebben achteraf vorm gekregen en zijn niet vooraf bedacht.

Uit dit onderzoek blijkt dat de samenhang tussen het organiseren van drie grootste wielerevenementen in een periode van tien jaar en het fietsbeleid ligt bij de invloed van het fietsbeleid op het binnenhalen van de wielerevenementen. Het binnenhalen van de drie evenementen in een periode van tien jaar was geen doel maar een min of meer toevallig tot stand gekomen trits van evenementen dat de gemeente Utrecht achteraf heeft gelegitimeerd vanwege hun veronderstelde betekenis voor de positionering van Utrecht als fietsstad.



8. Discussie

Het beleidsproces is bestudeerd vanuit het perspectief van de gemeente Utrecht. Bij het beleidsproces zijn veel verschillende actoren betrokken die belangen hebben bij het organiseren van wielerevenementen in Utrecht (Bekkers, 2012). Het perspectief vanuit partijen zoals ondernemers, inwoners en hotels zijn in dit onderzoek niet meegenomen. In het hele beleidsproces is de gemeente maar één van de vele spelers. Beleid is een coproductie van meerdere actoren. In vervolgonderzoek is het interessant om een ander perspectief in het beleidsproces uit te lichten.

Naast het beleidsproces is het interessant om andere actoren te spreken over de effecten van de wielerevenementen op het fietsbeleid. Wellicht hebben inwoners andere effecten ervaren. De respondenten in dit onderzoek benoemden voornamelijk positieve effecten van de wielerrondes. Andere actoren geven een andere kijk hierop.

Het binnenhalen van de drie wielerrondes is in dit onderzoek door de bril van de gemeente Utrecht bekeken. Het fietsverhaal van Utrecht heeft de organisatie van de Giro, Tour de France en de Vuelta naar Utrecht getrokken. Het is interessant om dit gegeven vanuit het oogpunt van de eigenaren van de wielerrondes te onderzoeken. Wat zijn de redenen geweest van de Tourorganisatie (ASO) om de start uiteindelijk toch in Utrecht te organiseren. In dit onderzoek komt de beleving van de eigenaren alleen terug vanuit het perspectief van betrokkenen in Utrecht.

Het kwantitatieve deel in dit onderzoek is beperkt gebleven. Er is alleen een secundaire data-analyse gedaan. Doordat de Giro en de Tour de France een tijd terug zijn georganiseerd is het verzamelen van relevante data ingewikkeld (Gratton & Preuss, 2008). In dit onderzoek is alleen een secundaire data-analyse gedaan. In vervolgonderzoek is het interessant om verder in te gaan op de lange termijn legacy van de drie wielerevenementen in Utrecht en nieuwe kwantitatieve data te genereren.

Tijdens het onderzoek was er een pandemie, Covid-19. Door Covid-19 was persoonlijk contact niet mogelijk. Alle interviews zijn telefonisch of online afgenomen. Sommige interviews zijn door het virus uitgesteld waardoor minder tijd was voor de analyse van de data. Er hebben ook interviews helemaal niet plaats kunnen vinden. Hierdoor hebben er uiteindelijk maar acht interviews plaats kunnen vinden voor dit onderzoek. Wellicht zijn hierdoor andere belangrijke inzichten van betrokkenen onderbelicht gebleven in dit onderzoek.



9. Aanbevelingen

Aan de hand van dit onderzoek kunnen diverse aanbevelingen worden gedaan aan de gemeente Utrecht en andere gemeenten die wielerevenementen willen organiseren:

- Maak gebruik van de wielerevenementen bij het behalen van doelstellingen uit het bestaande fietsbeleid. De fietscultuur in Utrecht is gebruikt bij het binnenhalen van de drie wielerrondes. In dit onderzoek kwam naar voren dat de wielerrondes vervolgens te weinig gebruikt zijn om positief bij te dragen aan het behalen van doelstellingen van het fietsbeleid van Utrecht. Voor het creëren van lange termijn legacy moeten sportevenementen aansluiten bij het beleid van de organiserende stad (Preuss, 2015).
- In dit onderzoek is naar voren gekomen dat er na de Giro in 2010 en de Tour de France in 2015 geen data meer is verzameld om te kijken naar de lange termijn legacy van de wielerevenementen. Om duurzame legacy effecten van sportevenementen te meten, moeten gemeenten lange tijd na het sportevenement onderzoek doen naar legacy effecten. In Utrecht zijn alleen evaluatiestudies geweest direct na het wielerevenement. Het is interessant om een paar jaar na de triade van wielerevenementen onderzoek te doen naar de duurzame effecten. Er is bijvoorbeeld in 2016 een onderzoek gedaan naar het Utrechts Bruto Fietsproduct. Het is interessant om dit onderzoek nogmaals te doen, om te kijken hoe het door de jaren na de wielerevenementen is veranderd.
- Zorg dat doelstellingen die van tevoren worden opgesteld worden behaald. Bij de Tourstart en de Vuelta zijn doelstellingen opgesteld ten aanzien van het fietsbeleid. Waar in de doelstellingen expliciet wordt benoemd dat de wielerevenementen moeten aansluiten bij het beleid van Utrecht is dit in praktijk nog te weinig gebeurd. In het fietsbeleid wordt veel aandacht gegeven aan fietsvriendelijke wijken. Dit sluit aan bij het subdoel van de Tour de France, namelijk het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Dit komt niet terug in de evaluatiestudies en de ervaren effecten van de respondenten. De doelstellingen van de wielerevenementen sluiten aan bij de doelstellingen van het fietsbeleid alleen wordt er niet het maximale uit de gestelde doelstellingen gehaald.
- Bij het binnenhalen van grote sportevenementen is het verstandig om rekening te houden met het beleidsproces. Uit dit onderzoek is gebleken dat alle drie de beleidsbenaderingen teruggevonden worden. Het is verstandig om rekening te houden met het beleid van de stad, het politieke landschap en de eigen ideeën en normen van de beleidsmakers van de organiserende stad.



10. Referenties

- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: The case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78-87.
- Bekkers, V. (2012). *Beleid in beweging* (2nd ed.). Den Haag, Nederland: Boom Lemma.
- Bezembinder, L. (z.d.). *Geschiedenis van de Vuelta*. Touretappe. Geraadpleegd van: <https://www.touretappe.nl/vuelta-historisch/geschiedenis-van-de-vuelta/>
- BMC advies (2018). *Uitwerking haalbaarheid Vuelta 2020. Provincie Noord-Brabant, provincie Utrecht, Gemeente Breda, gemeente Utrecht*. BMC Advies.
- Boeije, H. (2010). *Analysis in qualitative research* (1e ed.). London, England: Sage publications.
- Boot, J., Kwanten, F. & Ommeren, van K. (2017). *Bruto Utrechts fietsproduct. Wat levert een toename van fietsgebruik de stad op?* Rotterdam / Amersfoort / Amsterdam: Tot en met ontwerpen / First Echelon / Decisio.
- Bottenburg, M. van, Dijk, B, Hover, P., Bakker, S., Smits, F., Slender, H. (2015) *Evaluatie Le Grand Départ Utrecht 2015*. Universiteit Utrecht.
- Boyce, C., & Neale, P. (2006). Conducting in-depth interviews: A guide for designing and conducting in-depth interviews for evaluation input. *Pathfinder International Tool Series*.
- Briene, M., Meurs, E., Wienhoven, M. (2010) *Impact Giro d'Italia Utrecht*. Ecorys Nederland BV. Rotterdam.
- Brömmelstroet, M. T., Hulster, G., & Crouse, E. (2012). *Münchenierung of amsterdamize: De fietsrevolutie vanuit een marketing perspectief*. Roermond: Het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods* (5e ed.). New York: Oxford University Press.
- Business Peloton Utrecht (z.d.). *Marktonderzoek. Is er draagvlak onder de inwoners van Utrecht voor het organiseren van: 'Le Grand Départ' du Tour de France*. Business Peloton Utrecht. Geraadpleegd van: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:GOqtaWY1UPMJ:https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx%3Fsite%3Dutrecht%26id%3D10365+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=nl>
- Business Peloton Utrecht (2017, februari). *Concept projectvoorstel Grand Salida Vuelta d'España en*



Holanda Utrecht 2020. Business Peloton Utrecht.

Chalip, L. (2004). Beyond impact: A general model for sport event leverage. In B. Ritchie en A. Adair (Red.), *Sport Tourism: Interrelationships, Impacts and Issues* (1e ed.) (pp. 226-253). Clevedon, Canada: Channel View Publications.

Chalip, L. (2006). Towards social leverage of sport events. *Journal of Sport & Tourism*, 11(2), 109-127.

Clark, R., & Misener, L. (2015). Understanding urban development through a sport events portfolio: A case study of London, Ontario. *Journal of Sport Management*, 29(1), 11-26.

Cobussen, S., Puyt, E., & Van de Ven, A. (2019). *Sportbeleid in Nederland* (2nd ed.). Bussum, Nederland: Uitgeverij Coutinho.

Copenhagenize Design Co. (2019). *The 2019 Copenhagenize Index of Bicycle-Friendly Cities*. Copenhagenize Design Co. Kopenhagen, Denemarken. Geraadpleegd van: <https://copenhagenizeindex.eu/about/the-index>

Coya (2019). *Bicycle Cities Index 2019*. Coya, Duitsland. Geraadpleegd van: <https://www.coya.com/bike/index-2019>

Dickson, T. J., Benson, A. M., & Blackman, D. A. (2011). Developing a framework for evaluating olympic and paralympic legacies. *Journal of Sport & Tourism*, 16(4), 285-302.

Duberley, J., Johnson, P., & Cassell, C. (2012). Philosophies underpinning qualitative research. In: Symon, G. & Cassell, C. (Red.). *Qualitative organizational research* (pp. 15-34). Los Angeles: Sage.

The Editors of Encyclopaedia Britannica (2020, 7 mei). *Tour de France*. Encyclopaedia Britannica. Geraadpleegd van: <https://www.britannica.com/sports/Tour-de-France>

Gemeente Utrecht (2008). *Le Tour sous le Dom. Bidbook Gemeente Utrecht Tour de France 2008*. Gemeente Utrecht. Geraadpleegd van: <http://docplayer.nl/12517871-Le-tour-sous-le-dom-inhoud-bidbook-gemeente-utrecht-tour-de-france-2008-technisch-deel-introductie-1inhoud-bidbook-gemeente-utrecht.html>

Gemeente Utrecht (2009). *Actieplan luchtkwaliteit Utrecht Schone lucht, bereikbare stad en duurzame groei*. Gemeente Utrecht. Geraadpleegd van:



https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/UTRECHT_2009_0001.pdf

Gemeente Utrecht (2011). *In Utrecht staat jouw talent centraal! Beleidsnota Sport 2011-2016*. Gemeente Utrecht. Geraadpleegd van:

<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/9.digitaaloket/Welzijn/Sportnota-2011-2016.pdf>

Gemeente Utrecht (2015). *Actieplan Utrecht fietst 2015-2020*. Gemeente Utrecht. Geraadpleegd van:

<https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/actieplan-wereldfietsstad>

Getz, D. (1997). Trends and issues in sport event tourism. *Tourism Recreation Research*, 22(2), 61-62.

Grand Départ Utrecht (maart, 2014). *Tour de France Utrecht 2015, 1e kwartaalrapportage*. Grand Départ Utrecht.

Grand Départ Utrecht (z.d.). *Project plan Grand Départ. 1 t/m 5 juli 2015*. Grand Départ Utrecht.

Gratton, C., & Preuss, H. (2008). Maximizing Olympic impacts by building up legacies. *The International Journal of the History of Sport*, 25(14), 1922-1938.

Harms, L., Bertolini, L., & Brömmelstroet, M. T. (2016). Performance of municipal cycling policies in medium-sized cities in the Netherlands since 2000. *Transport Reviews*, 36(1), 134-162.

Hayes, M. T. (2002). *The limits of policy change: Incrementalism, worldview, and the rule of law*. Georgetown University Press.

Hemerijck, A. (2003). Vier kernvragen van beleid. *Beleid en Maatschappij*, 30(1), 3-19.

Hitman, L. (2016). *Utrecht, hart van fietsend Nederland*. Utrecht/ Antwerpen: Kosmos Uitgevers.

Hoogerwerf, A., Herweijer, M., (1998). *Overheidsbeleid* (6^e ed.). Samsom Tjeenk Willink.

Houlihan, B. (2005). Public sector sport policy: developing a framework for analysis. *International review for the sociology of sport*, 40(2), 163-185.

Hover, P., Straatmeijer, J., Breedveld, K., & Cevaál, A. (2014). *Sportevenementen in Nederland: Over sportevenementen en hun maatschappelijke betekenis*. Utrecht: Mulier Instituut.

Hover, P., Dijk, B., Breedveld, K., & van Eekeren, F. J. A. (2016). *Integrity & sport events*. Utrecht: Mulier Instituut.



- Hover, P., Brandsema, A. (2018). *Vuelta 2020 in Utrecht en Brabant: draagvlak onder inwoners en prognose economische impact*. Utrecht: Mulier Instituut.
- Howlett, M., McConnell, A., & Perl, A. (2017). Moving policy theory forward: Connecting multiple stream and advocacy coalition frameworks to policy cycle models of analysis. *Australian Journal of Public Administration*, 76(1), 65-79.
- Ivankova, N., & Wingo, N. (2018). Applying mixed methods in action research: Methodological potentials and advantages. *American Behavioral Scientist*, 62(7), 978-997.
- La Vuelta Holanda (2019a). *Augustus 2020 Projectplan*. La Vuelta Holanda. Geraadpleegd van: <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2019/25-september/10:30/PS2019BEM13-04-Bijlage-2-Projectplan-La-Vuelta-Holanda.pdf>
- La Vuelta Holanda (2019b, 3 september). *Samenwerkingsovereenkomst La Vuelta Holanda 2019-2020*. Utrecht: La Vuelta Holanda.
- Lin, A. C. (1998). Bridging positivist and interpretivist approaches to qualitative methods. *Policy studies journal*, 26(1), 162-180.
- March, J. G., & Olsen, J. P. (2004). The logic of appropriateness. In R. Goodin (Red.) *The Oxford handbook of political science*. Oxford: Oup Oxford
- Pelzer, P. (2010). *Bicycling as a way of life: A comparative case study of bicycle culture in portland, OR and Amsterdam*. Paper presented at the 7th Cycling and Society Symposium, 1-13.
- Preuss, H. (2007). The conceptualisation and measurement of mega sport event legacies. *Journal of Sport & Tourism*, 12(3-4), 207-228.
- Preuss, H. (2015). A framework for identifying the legacies of a mega sport event. *Leisure Studies*, 34(6), 643-664.
- Programma manager Fiets (2010). *Op naar Utrecht Fietsstad*. Gemeente Utrecht. Geraadpleegd van: https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/UTRECHT_2010_0001.pdf
- Van der Roest, J. W., Spaaij, R., & van Bottenburg, M. (2015). Mixed methods in emerging academic subdisciplines: The case of sport management. *Journal of mixed methods research*, 9(1), 70-90.



- Saurugger, S. (2013). Constructivism and public policy approaches in the EU: from ideas to power games. *Journal of European Public Policy*, 20(6), 888-906.
- Scott, J. (2000). Rational choice theory. In: Browning, G., Halcli, A., & Webster, F. (Red.). *Understanding contemporary society: Theories of the present*. (pp. 126- 133). London: Sage Publications Ltd.
- Socher, K. F., & Tschurtschenthaler, P. (1987). *The role and impact of mega-events: economic perspectives: the case of the Winter Olympic Games 1964 and 1976 at Innsbruck*. Proceedings of the 37th AIST Congress, Calgary.
- Solberg, H. A., & Preuss, H. (2007). Major sport events and long-term tourism impacts. *Journal of Sport Management*, 21(2), 213-234.
- Sportredactie AD (2020, 29 april) *Vuelta-start in Utrecht in 2020 definitief van de baan*. Algemeen Dagblad. Geraadpleegd van: <https://www.ad.nl/vuelta/vuelta-start-in-utrecht-in-2020-definitief-van-de-baan~a384a498/>
- Stone, D. A. (1997). *Policy paradox: The art of political decision making* (3e ed.). New York: Norton.
- Thomson, A., Cuskelly, G., Toohey, K., Kennelly, M., Burton, P., & Fredline, L. (2019). Sport event legacy: A systematic quantitative review of literature. *Sport management review*, 22(3), 295-321.
- Vereniging Sport en Gemeenten (2018). *Sport stimuleert! Naar een optimale inzet van uw sportkapitaal*. Den Haag: Vereniging Sport en Gemeenten. Geraadpleegd van: <https://sportengemeenten.nl/publicaties/visiedocument-sport-stimuleert/>
- Wielert, J. (2016). *Utrecht en de Tour* (1^e ed.). Utrecht, Nederland: Gibbon Uitgeefgemeenschap.
- Whitford, M. (2009). A framework for the development of event public policy: Facilitating regional development. *Tourism Management*, 30(5), 674-682.



11. Bijlages

Bijlage 1 Topiclijst interviews

Inleiding

- Doel onderzoek
- Anonimiteit
- Vragen of het mag worden opgenomen

Rol bij wielerevenementen

1. Kunt u uzelf misschien even voorstellen, en aangeven wat u rol was bij de Giro, Tour en de Vuelta?
 - a. Rol BPU of gemeente Utrecht bij de evenementen?

Proces voor bid

1. Utrecht was bezig met het binnenhalen van de Tour voor 2010, waarom had de stad Utrecht deze ambitie?
 - a. Hoe is dit idee ontstaan?
 - b. Wie heeft het idee bedacht?
 - c. Hoe is BPU toen ontstaan? En waarom?
 - d. Was er een lobby nodig om het bid voor 2010 voor te bereiden?
2. De tourstart in 2010 is uiteindelijk naar Rotterdam gegaan. Toen kwam Amsterdam met de vraag of Utrecht finishstad wilde zijn bij de Giro, hoe werd dat ontvangen in Utrecht?
 - a. Was het BPU nog steeds bereid even veel in de Giro te investeren?
 - b. Moest er worden gelobbyd om de Giro te gaan organiseren?
 - c. Hoe is de stichting ontstaan voor de Giro? Waarom een stichting? Vanuit welke rol werd u voorzitter?
3. Hoe is het proces na de Giro in 2010 gelopen richting de Tour start in 2015?
 - a. Welke rol had BPU hierin?
 - b. Werd er direct na de Giro weer gekeken om de Tourstart te gaan organiseren?
 - c. Hoe heeft de organisatie van de Giro geholpen bij het binnen halen van de Tour?
4. Hoe zag het bidproces richting de Tour start in 2015 eruit?
 - a. Waren er veel verschillende partijen bij betrokken?
 - b. Wat was de rol van de BPU?
 - c. Wanneer bent u zelf betrokken geraakt?
 - d. Hoeveel geld werd ervoor vrijgemaakt?
5. Waren er ook tegenstanders om de Tour te gaan organiseren?
 - a. Wie waren dit dan? Vanuit welke hoek tegenstand?
 - b. Wat waren redenen om de Tour niet te gaan organiseren van de partijen die tegen waren?
 - c. Bij veel weerstand, hoe is de organisatie van de Tour er toch doorheen gekomen?



- d. Met welke partijen heeft u samengewerkt?
6. Wanneer bent u zelf betrokken geraakt bij de organisatie van de Tour?
7. En het bidproces voor de Vuelta? Begon dat al direct na de Tour of pas veel later?
 - a. Op welke manier was u bij het bidproces voor de Vuelta betrokken?
 - b. Waarom wilde men de Vuelta ook binnenhalen?
 - c. Er staat op de site van BPU dat er een flinke lobby was gestart voor de Vuelta, waarom was er een lobby? Welke partijen waren hierbij betrokken?
8. Waren er tegenstanders om de Vuelta te organiseren?
9. Hoe verschilde het bidproces van de Tour de France in 2010 van het bid proces voor de Tour de France in 2015?
 - b. Hoe is de Giro gebruikt bij het binnenhalen voor de Tour in 2015?
 - c. Hoe is de Tour gebruikt bij de Vuelta?
 - d. Was er tijdens de Giro al nagedacht over het organiseren van de Tour de France en eventueel al de Vuelta?

Evenement structuren

1. Welke zichtbare effecten heeft de Giro volgens u gehad op de stad Utrecht? (Dit kan van alles zijn, economisch, sociaal, participatie, infrastructuur)
2. En bij de Tour?
3. En heeft de Vuelta misschien al tot effecten geleid?
4. BPU heeft als doelstelling Utrechtse regio als meest leefbare economie (Healthy Urban Living) te positioneren, hoe wordt dit specifiek gedaan via de evenementen?
5. Hebben de evenementen effect gehad op het fietsbeleid van Utrecht?
6. Of zijn de evenementen georganiseerd met het oog op het beleid om wereldfietsstad te worden?

Wereldfietsstad

1. In hoeverre heeft de Tour de France start denkt u dan geleid tot de ambitie van de stad Utrecht om wereldfietsstad te worden?
2. In welke mate heeft het beleid om wereldfietsstad te worden bijgedragen om de Vuelta te gaan organiseren dit jaar?
3. Welke veranderingen ziet u als u kijkt naar de fietscultuur in de stad sinds de organisatie van de drie wielerevenementen?

Afsluiting

- Bedanken voor tijd
- Vragen of voor eventuele aanvullingen er nog contact opgenomen mag worden
- Anonimiteit herhalen
- Eventueel vragen naar eventuele andere interessante mensen om te kunnen interviewen (sneeuwbaaleffect)



Bijlage 2 Kwantitatieve data

Tabel 1 Aantal huishoudens in Utrecht met één of meer fietsen per wijk in procenten.

% huishoudens met één of meer fietsen - Per Wijk					
	2015	2016	2017	2018	2019
Wijk West	96%	97%	96%	95%	96%
Wijk Noordwest	96%	97%	95%	96%	96%
Wijk Overvecht	92%	93%	91%	90%	91%
Wijk Noordoost	98%	98%	98%	97%	98%
Wijk Oost	99%	97%	98%	98%	98%
Wijk Binnenstad	98%	95%	96%	97%	97%
Wijk Zuid	97%	97%	97%	97%	95%
Wijk Zuidwest	95%	94%	95%	96%	94%
Wijk Leidsche Rijn	97%	93%	96%	97%	94%
Wijk Vleuten-De Meern	98%	98%	97%	95%	97%
Utrecht	96%	96%	96%	96%	96%

Bron: Inwoner enquête Utrecht, Utrecht in Cijfers.

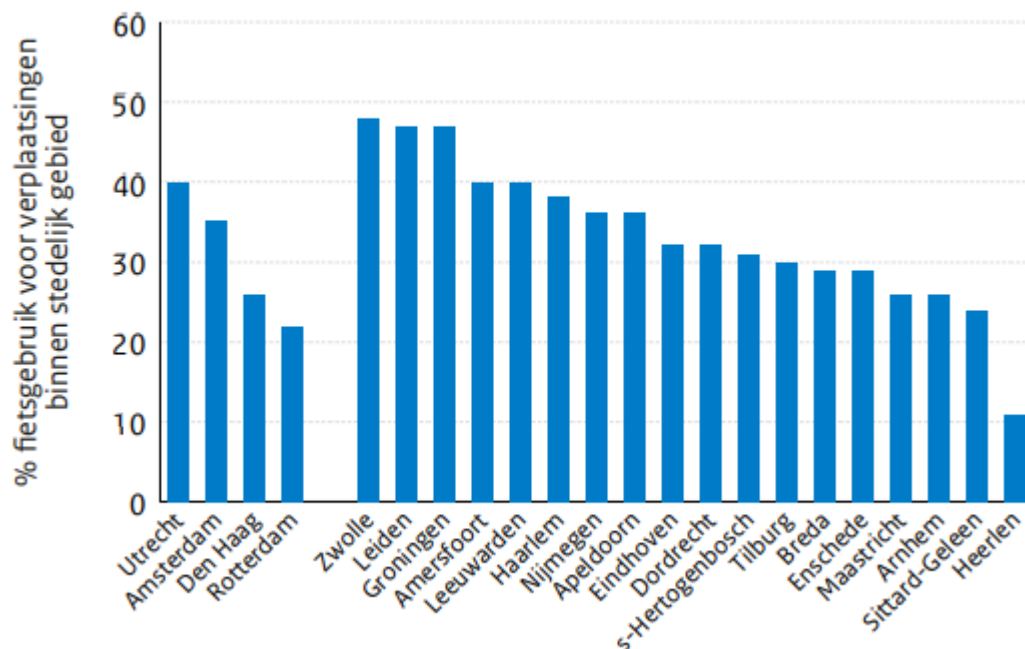
Tabel 2 Percentage inwoners van Utrecht dat met de fiets naar de binnenstad gaat

% dat meestal met de fiets naar de binnenstad gaat - Per Wijk								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Wijk West	74%	76%	77%	78%	79%	72%	72%	77%
Wijk Noordwest	63%	66%	66%	65%	67%	64%	68%	64%
Wijk Overvecht	38%	42%	48%	47%	44%	48%	54%	50%
Wijk Noordoost	79%	78%	79%	78%	76%	74%	69%	74%
Wijk Oost	80%	81%	79%	83%	78%	78%	80%	77%
Wijk Binnenstad	36%	32%	40%	32%	30%	33%	31%	32%
Wijk Zuid	70%	71%	72%	71%	74%	75%	73%	74%
Wijk Zuidwest	58%	60%	59%	63%	65%	61%	64%	61%
Wijk Leidsche Rijn	29%	30%	32%	40%	44%	41%	51%	44%
Wijk Vleuten-De Meern	15%	18%	20%	22%	24%	25%	30%	26%
Utrecht	55%	57%	58%	59%	59%	58%	60%	58%

Bron: Inwoner enquête Utrecht, Utrecht in Cijfers.



Figuur: Aandeel fietsgebruik voor verplaatsingen binnen het stedelijk gebied, 2010/2016.



Afbeelding 3 Aandeel fietsgebruik voor verplaatsingen in het stedelijk gebied, 2010-2016 Bron: CBS (OVin 2010-2016, KiM bewerking).

Tabel 3 Fietsgebruik per gemeente (2003)

	inwoners	fietsgebruik ³
grote steden		(percentage v/d korte ritten)
Amsterdam	734.000	33
Rotterdam	599.000	21
's-Gravenhage	459.000	26
Utrecht	261.000	40

Bron: Fietsbalans, 2003

Bron: Fietsbalans, 2003



Tabel 4 Zakelijke overnachtingen per regio

Zakelijke overnachtingen per regio					
Regio's	Nederland	Amsterdam (GM)	Rotterdam (GM)	's-Gravenhage (GM)	Utrecht (GM)
Perioden	x 1 000	x 1 000	x 1 000	x 1 000	x 1 000
2012	15750	4120	690	650	280
2013	15880	4410	720	660	260
2014	16380	4650	800	710	260
2015	16820	4500	820	810	300
2016	17780	4540	940	720	340
2017	19260	5200	920	770	400
2018	20040	5530	960	750	410
2019	21060	5820	980	770	430
Procentuele toename 2012-2019	34%	41%	42%	18%	54%

Bron: CBS

Tabel 5 Hotelovernachtingen per gemeente regio

		Nederland	Amsterdam	Rotterdam	's-Gravenhage	Utrecht (GM)	Verandering
		x 1 000	(GM) x 1 000	(GM) x 1 000	(GM) x 1 000	x 1 000	Utrecht in %
2012	Totaal	36536	10563	1216	1241	483	
2013	Totaal	37390	11262	1260	1312	462	-4%
2014	Totaal	39864	12538	1458	1377	474	3%
2015	Totaal	41617	12899	1547	1483	542	14%
2016	Totaal	44590	13983	1670	1587	533	-2%
2017	Totaal	48873	15858	1820	1736	719	35%
2018	Totaal	51611	16673	2043	1754	689	-4%
2019	Totaal	54403	18375	2035	1675	752	9%
Procentuele toename 2012-2019	Totaal	49%	74%	67%	35%	56%	

Bron: CBS



Tabel 6 Overnachtingen per land, Frankrijk, Italië en Spanje

Overnachtingen per land (Frankrijk, Italië en Spanje)						
		Nederland	Amsterdam (GM)	Rotterdam (GM)	's-Gravenhage (GM)	Utrecht (GM)
Jaar		x 1 000	x 1 000	x 1 000	x 1 000	x 1 000
2012	Frankrijk	1026	580	40	30	16
2012	Italië	863	603	25	14	16
2012	Spanje	796	547	32	16	14
2013	Frankrijk	1072	630	43	29	13
2013	Italië	886	607	27	16	14
2013	Spanje	731	468	31	22	12
2014	Frankrijk	1166	700	54	31	16
2014	Italië	982	689	39	15	12
2014	Spanje	738	486	29	23	9
2015	Frankrijk	1198	674	51	34	22
2015	Italië	1063	722	37	19	15
2015	Spanje	801	526	29	22	14
2016	Frankrijk	1273	741	56	32	15
2016	Italië	1057	733	35	19	13
2016	Spanje	846	510	43	21	22
2017	Frankrijk	1358	764	58	35	20
2017	Italië	1213	812	40	21	19
2017	Spanje	907	545	30	21	28
2018	Frankrijk	1478	853	62	41	21
2018	Italië	1261	837	41	20	18
2018	Spanje	983	604	34	18	20
2019	Frankrijk	1600	934	63	34	22
2019	Italië	1327	899	38	19	19
2019	Spanje	1051	622	37	15	28
2012-2019	Frankrijk	56%	61%	58%	13%	38%
2012-2019	Italië	54%	49%	52%	36%	19%
2012-2019	Spanje	32%	14%	16%	-6%	100%

Bron: CBS



Bijlage 3 Kenmerken respondenten

Totaal respondenten geïnterviewd voor dit onderzoek: 8

Totaal interviews gebruikt van onderzoek USB0: 3

Totaal aantal respondenten: 11

Mannelijk (11/11)

Betrokken Giro (6/11)

Betrokken Tour (11/11)

Betrokken Vuelta (10/11)

Werkzaam Gemeente Utrecht (5/11)

Betrokken BPU (2/11)