



FIETSGEDRAG VAN STUDENTEN

Het bewustmaken van studenten hun invloed op de beperkte toegankelijkheid voor mindervaliden in de binnenstad van Groningen

Auteur: Koen de Groot
Studentnummer: S3242447
Masterthesis Socio-Spatial Planning
Rijksuniversiteit Groningen

Datum: 22 juli 2019

Begeleider: F.M.G. van Kann

Fietsgedrag van studenten

Het bewustmaken van studenten hun invloed op de beperkte toegankelijkheid voor mindervaliden in de binnenstad van Groningen

Persoonlijke gegevens:

Auteur: Koen de Grootte
Studentnummer: S3242447
Opleiding: Socio-Spatial Planning
Onderwijsinstelling: Rijksuniversiteit Groningen
Begeleider: F.M.G. van Kann
Opdrachtgever: Gemeente Groningen

Technische gegevens:

Masterthesis
Inleverdatum: 22 juli 2019
Periode: September 2018 – Juli 2019
Plaats: Groningen

Voorwoord

Dit afstudeeronderzoek naar het bewustmaken van studenten van de belemmeringen die zij veroorzaken voor mindervaliden dient als afsluiting van mijn master Socio-Spatial Planning (Sociale Planologie). De RUG stelde de onderwerpen die de studenten mochten gebruiken voor hun afstudeerscriptie voor en dit onderwerp sprak mij veruit het meeste aan. Ik vond dat het onderwerp "bereikbaarheid voor mindervaliden" tijdens mijn studie te weinig aan bod is gekomen en daarom leek het me interessant om me hierin te verdiepen. Dit is ook gebleken en ik heb met plezier en interesse aan het onderwerp gewerkt en het ook afgerond.

Als eerste wil ik Ferry van Kann bedanken voor de begeleiding die hij heeft gegeven tijdens de afstudeeropdracht, de feedback is voor mij zeer waardevol geweest. Ook wil ik Jan Martini hartelijk bedanken voor de begeleiding bij de gemeente Groningen en daarnaast ook de werkgroep Toegankelijk Groningen, voor de input tijdens de vergaderingen en de observatie, want zonder was het een stuk lastiger geworden. Ook wil ik alle andere geïnterviewde personen bedanken voor de bijdrage die is geleverd, want deze informatie is ook zeer waardevol geweest. Als laatste wil ik alle studenten bedanken die de moeite hebben genomen om de enquête in te vullen.

Ik hoop dat dit afstudeeronderzoek een bijdrage levert voor de gemeente Groningen, zodat de bereikbaarheid ook in het centrum voor mindervalide personen goed is, zodat deze mensen eveneens gebruik kunnen maken van de voorzieningen die het centrum van Groningen te bieden heeft.

Emmen, vrijdag 12 juli 2019

Koen de Groot

Samenvatting

Deze masterthesis gaat in op hoe bewustzijn gecreëerd kan worden onder fietsende studenten, van het feit dat zij overlast veroorzaken voor de mindervalide gebruikers van de binnenstad van Groningen, dit is tevens de hoofdvraag van het onderzoek. Het is van belang dat mindervalide personen ook gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de binnenstad van Groningen, omdat dit een gevoel geeft dat ze er toe doen in de samenleving en niet worden uitgesloten (Kitchin, 1998). Uit de vergadering bij de Werkgroep Toegankelijk Groningen en uit literatuuronderzoek is gebleken dat mindervalide personen op drie verschillende vlakken overlast ervaren van fietsende studenten, namelijk: gevaarlijk fietsgedrag, afleiding tijdens het fietsen en het fietsparkeren. Gevaarlijk fietsgedrag bestaat vooral uit het negeren van de voorrangregel, geen richting aangeven en over de stoep fietsen. Afleiding tijdens het fietsen gaat vooral over smartphonegebruik tijdens het fietsen en fietsparkeren gaat vooral over het feit dat veel studenten hun fiets "lukraak" parkeren in het centrum en dat dit een blokkade vormt voor mindervalide personen. Omdat het onderzoek gericht is op gedragsverandering, is daarna gekeken in welke mate het fietsgedrag van de studenten bewust of onbewust gedrag betreft. Omdat uit het onderzoek is gebleken dat het grotendeels onbewust gedrag betreft, zijn drie methoden van gedragsverandering meegenomen in het onderzoek, namelijk: nudging, strengere handhaving en campagnes. Nudging is het geven van een goed voorbeeld, een "duwtje in de goede richting", om onbewust goed gedrag in de hand te werken (Thaler & Sunstein, 2009). Strengere handhaving wordt in het onderzoek meegenomen als meer controle, maar ook hogere boetes. Als laatste wordt het effect van campagnes meegenomen.

In de enquêtes, die gehouden zijn onder studenten, is gekeken naar welk gedrag de studenten vertonen en op welke manier studenten het beste bewust gemaakt kunnen worden voor gedragsverandering. Daarnaast is er een observatie geweest met een mindervalide persoon in de Groninger binnenstad, waarin is gekeken welke problemen mindervalide personen ervaren wanneer ze de binnenstad bezoeken. Er zijn interviews gehouden met experts om achtergrondinformatie te achterhalen, elk met een eigen insteek. Als laatste is ook een vergelijking gedaan met referentiesteden, omdat beleid of projecten elders soms een goed voorbeeld kunnen geven voor de situatie in Groningen.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat een combinatie van de instrumenten (nudging, handhaving en campagnes) het beste werkt, omdat het een complex probleem betreft. Aan de gemeente Groningen wordt geadviseerd om projecten te stimuleren die gericht zijn op gedragsverandering in een vroeg stadium, omdat studenten die nieuw in de stad zijn nog ontvankelijk zijn voor gedragsverandering. Een goed voorbeeld hiervan is het geblinddoekt mee laten lopen van studenten tijdens de Kei-week. Daarnaast is het beleid van de gemeente Zwolle omtrent het fietsparkeren een goed voorbeeld om de overlast in de binnenstad van Groningen te verminderen.

Inhoud

Voorwoord.....	2
Samenvatting	3
1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding van het onderzoek	7
Het belang van toegankelijke binnensteden	8
Academische relevantie	9
1.2. Hoe scoort de stad Groningen wanneer het gaat om de toegankelijkheid voor mindervaliden?	9
Binnenstadsvisie Groningen	10
Mindervalide personen in Groningen	10
1.3. Het fietsgedrag van studenten beïnvloeden ten behoeve van mindervalide mensen in de binnenstad van Groningen	13
1.4. Probleemstelling, doelstelling en onderzoeksvragen	13
Doelstelling.....	13
Hoofdvraag.....	13
Deelvragen.....	13
1.5. Afbakening van het onderzoek	14
1.6. Leeswijzer	15
2. Theoretisch kader	16
2.1. Belemmerend gedrag.....	16
2.2. Bewust of onbewust gedrag	19
Is fietsen bewust of onbewust gedrag?.....	20
In welke mate is gevaarlijk fietsgedrag, afleiding tijdens het fietsen en het fietsparkeren (on)bewust gedrag?	20
2.3. Hoe is het onbewuste gedrag van studenten te beïnvloeden?.....	22
2.4. Conceptueel model	25
3. Methodologie	26
3.1. Onderzoeksstrategie	26
3.2. Enquêtes onder studenten	26
3.2.1. <i>Opbouw enquête</i>	27
3.2.2. <i>Doelgroep enquête</i>	28
3.3. Observaties.....	28
3.3.1. Opzet observatie	29
3.3.2. Route door de stad Groningen	29
3.4. Interviews.....	30
3.5. Referentiesteden.....	31
4. Onderzoeksresultaten	32
4.1. Uitwerkingen enquête.....	32
Respondenten.....	32

Gevaarlijk fietsgedrag.....	32
Bewustwording	34
Conclusie enquête.....	37
4.2. Uitwerkingen observaties	37
Werkgroep Toegankelijk Groningen	37
Conclusie observatie	40
4.3. Uitwerkingen interviews.....	40
4.3.1. Interview G. de Kam. – Rijksuniversiteit Groningen	40
Interview J. Valkema – Gemeente Groningen	41
Interview F. Jorna – Verkeerswijzer Groningen	41
Interview A. Schrooten – Gemeente Zwolle	41
Interview K. Bandsma – Rijksuniversiteit Groningen.....	42
Conclusie interviews.....	42
4.4. Referenties andere steden	42
Zwolle – Parkeerverbod voor fietsen	43
Rotterdam – Richtlijnen inrichting openbare ruimte	44
Verwijderen fout geparkeerde fietsen	44
Gouda – Bewustwording van studenten	44
Alessandria - Bewustwording	45
Conclusie referentiesteden.....	45
5. Conclusie.....	46
5.1. Antwoord op de deelvragen.....	46
Deelvraag 1: Wat zijn de belemmeringen die mindervalide personen ervaren in de binnenstad van Groningen, welke zijn gecreëerd door studenten?	46
Deelvraag 2: Hoe kan het gedrag van de fietsende studenten in de binnenstad van Groningen worden omschreven?.....	47
Deelvraag 3: Hoe kan het bewustzijn van het gedrag in het verkeer onder fietsende studenten worden vergroot?	47
Deelvraag 4: Hoe kunnen steden van elkaar leren om de toegankelijkheid van het stadscentrum te verbeteren ten behoeve van mindervalide personen?	48
5.2. Antwoord op de hoofdvraag	49
6. Aanbevelingen en discussie.....	50
6.1. Aanbevelingen voor de gemeente Groningen.....	50
Parkeerkelder onder het Forum.....	50
Studenten mee laten denken en opvoeden	50
Gestructureerde beleid en duidelijk aangeven.....	50
6.2. Bijdrage van het onderzoek voor theorie en praktijk	50
6.3. Reflectie	51
Bibliografie	52
Bijlagen	55
Uitwerkingen observatie.....	55
Uitwerkingen interviews	56

G. de Kam – Rijksuniversiteit Groningen	56
Interview met A. Schrooten – Gemeente Zwolle	61
J. Valkema – Gemeente Groningen.....	67
F. Jorna – Verkeerswijzer Groningen	73
K. Bandsma – Rijksuniversiteit Groningen.....	78

1. Inleiding

In de inleiding wordt de aanleiding van het onderzoek omschreven, welke wordt ondersteund met achtergrondinformatie. Daarna wordt toegewerkt naar de hoofd- en deelvragen van het onderzoek.

1.1. Aanleiding van het onderzoek

Algemene inleiding

Het is een lastige opgave om je als mindervalide persoon te verplaatsen in de binnenstad van Groningen. Mindervalide personen moeten zich zonder belemmeringen kunnen verplaatsen en moeten zodoende ook gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de binnenstad. Om de openbare ruimte toegankelijk te maken voor mindervalide personen, zijn in het verleden maatregelen genomen, zoals het plaatsen van blinden geleid stroken, officiële oversteekplaatsen en ratelgeluiden bij stoplichten. Dit maakt het voor mindervalide personen makkelijker om zich voort te bewegen door de openbare ruimte. Toch zijn er nog genoeg belemmeringen te benoemen, waardoor het voor mindervalide personen moeilijk wordt om gebruik te maken van de openbare ruimte in de binnenstad van Groningen. Met het oog op sociale uitsluiting, fysieke gezondheid en gelijkheid in de samenleving, is het van belang dat ook deze mensen zich zonder problemen voort kunnen bewegen door de binnenstad van Groningen.

Internationaal belang

VN verdrag

Volgens het verdrag van de VN Verdrag voor de rechten van personen met een handicap, hebben mensen het recht op deelname in de samenleving. De gebouwde omgeving speelt een belangrijke rol in het bepalen van wat mindervalide personen wel en niet kunnen doen (Lid & Solvang, 2016). Strikt genomen gaat het om algemene mensenrechten, maar het VN-verdrag benadrukt nog eens dat deze rechten ook gelden voor mensen met een beperking. Daarnaast benadrukt het VN-verdrag extra het belang van toegankelijkheid en persoonlijke mobiliteit voor mensen met een beperking. Het is nodig om deze zaken goed te regelen, zodat de al bestaande mensenrechten binnen het bereik van mensen met een beperking komen. Het recht om mee te doen aan het culturele leven kan bijvoorbeeld niet door mensen met een beperking worden genoten als zij niet naar of in het museum kunnen komen. Ook de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat het belangrijk is om bewustzijn en begrip te creëren voor mensen met een beperking (Krahn, 2011).

Prijsvraag

De Europese Commissie reikt ook prijzen uit voor de steden die het best toegankelijk zijn voor mensen met een beperking, om zo de lokale overheden te stimuleren hun binnenstad dusdanig in te richten dat mindervalide personen er gemakkelijker gebruik van kunnen maken. In 2017 is deze prijs ook uitgereikt en heeft de stad Rotterdam de tweede prijs gewonnen als "best bereikbare binnenstad voor mensen in een rolstoel" (Europese Commissie, 2017).

Nationaal belang

Volgens rapporten van de Verenigde Naties scoren Nederlandse binnensteden relatief slecht op bereikbaarheid en toegankelijkheid voor mindervalide personen, terwijl er een wet is tegen het discrimineren van personen met een beperking.

Nederland scoort relatief slecht

Nederland scoort relatief slecht op toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. Uit het onderzoek naar de toegankelijkheid voor rolstoelers in Nederland in 2015 is geconcludeerd dat Nederland veel minder rolstoelvriendelijk is dan andere landen. Volgens het artikel ervaren rolstoelgebruikers veel problemen, zoals de tram in Den-Haag, die is "niet te doen", en veel andere stations zijn moeilijk begaanbaar. Daarnaast is het moeilijk om restaurants binnen te komen vanwege de hoge drempel. Ook Nederland heeft het bovengenoemde VN-verdrag getekend, maar is samen met Finland het enige land wat er nog niets aan heeft gedaan, terwijl dit tien jaar geleden is getekend. Een land als Italië bijvoorbeeld, met veel keien als straatstenen en meer heuvels, heeft het beter geregeld. Het goede nieuws uit het artikel is dat het Nederlandse kabinet nu officieel werk gaat maken van het VN-verdrag (RTL Nieuws, 2015).

Direct of indirect onderscheid (Rijksoverheid)

Volgens de Nederlandse wet is het verboden om (in)direct onderscheid te maken tussen mensen met en mensen zonder een handicap. Bij direct onderscheid gaat het om rechtstreeks discrimineren, bijvoorbeeld een werknemer niet aannemen omdat hij een beperking heeft. Indirect onderscheid is lastiger te herkennen. Een voorbeeld is als een bedrijf een verbod heeft om honden mee te nemen. Hierdoor is het werk niet meer toegankelijk voor werknemers die een assistentiehond nodig hebben in hun dagelijks bestaan (Rijksoverheid, 2015).

Sinds 1 januari 2017 geldt een algemene norm voor toegankelijkheid. Dat betekent dat bijvoorbeeld scholen, werkgevers en bedrijven dat wat zij bieden, toegankelijk moeten maken. Op die manier hoeven mensen met een handicap steeds minder om aanpassingen te vragen. Het gaat om 'eenvoudige voorzieningen'. Als het verbeteren van toegankelijkheid 'onevenredig belastend' is, hoeft het niet. Dat wil zeggen, wanneer het te veel moeite kost om de aanpassing te doen. Een voorbeeld hiervan is dat de gangpaden in een supermarkt zo breed dienen te zijn, zodat men er met een rolstoel tussendoor kan. Hoewel deze maatregel wat vaag lijkt, is er wel een norm aangenomen die het belang van toegankelijkheid voor mindervaliden in acht neemt (Rijksoverheid, 2015).

Het belang van toegankelijke binnensteden

Toegankelijke binnensteden hebben positieve effecten voor mindervalide personen. Ze hebben niet het gevoel van sociale uitsluiting en vinden zichzelf relevanter in de samenleving. Daarnaast vergroot het de vitaliteit van mindervalide personen, wat een positief effect heeft op het geluksgevoel.

Sociale uitsluiting

Volgens de Europese Agenda wordt sociale uitsluiting als volgt omschreven "The multidimensional nature of the mechanisms whereby individuals and groups are excluded from taking part in the social exchanges, from the component practices and rights of social integration" (Atkinson & al., 2002).

Volgens Lid & Solvang (2016), die onderzochten hoe de toegankelijkheid ervaren wordt door mensen met een beperking, is er in het wetenschappelijk onderzoek veel onderzocht welke fysieke elementen in de stedelijke omgeving hinder veroorzaken voor mindervalide personen, evenals dat één bepaalde beperking goed is onderzocht. Toch is er een gebrek aan onderzoek naar hoe mindervalide personen de stedelijke omgeving ervaren en hoe ze interactie voeren met hun omgeving. Het onderzoek is dus vooral gericht op de fysieke elementen en niet op sociale elementen (Lid & Solvang, 2016).

Het gevoel van "othering" onder mindervalide personen moet gereduceerd worden, dit betekent dat mindervalide personen zich relevanter dienen te voelen in de samenleving en zich niet buitengesloten voelen. Rob Kitchin stelde dat mindervalide personen worden gemarginaliseerd van de "mainstream" samenleving. Hij omschreef het principe "othering" als volgt "Others are those groups in society who are generally marginalised or excluded on the basis of some characteristic(s) (e.g. disability, race, gender, sexuality, lifestyle)" (Kitchin, 1998).

Vitaliteit

Voor mindervaliden is het belangrijk dat ze gebruik kunnen maken van de openbare ruimte. Dit vergroot hun vitaliteit en geluksgevoel omdat ze dan het gevoel hebben deel uit te maken van de samenleving. Het is een belangrijke fysieke en psychologische factor voor deze mensen, dat betekent dat mindervalide personen door deel te nemen aan de samenleving mentaal en fysiek gezonder kunnen leven, wat ook de kans op ziekte vermindert (Lid & Solvang, 2016)

Gelijkheid

Henri Lefebvre stelde in "Right to the city" (1968) dat iedere burger gelijke rechten heeft. Volgens hem zijn steden gemaakt voor verschillende groepen individuen die allen hetzelfde recht hebben: participeren, creëren en leven in de stad (Muselaers, 2017). Mindervalide personen hebben evenveel recht om gebruik te maken van de openbare ruimte en de voorzieningen in de stad als mensen die mobieler zijn. Het principe "social justice" betekent dat iedereen die deel uitmaakt van de samenleving evenveel gebruik moet kunnen maken van de faciliteiten die de samenleving te bieden heeft. Zoals Kitchin hierboven benoemde, worden mindervalide personen gemarginaliseerd van de samenleving, waardoor zij dus minder gebruik kunnen maken van deze faciliteiten (Kitchin, 1998).

Academische relevantie

In de literatuur met betrekking tot de beperkte toegankelijkheid voor mindervalide personen in binnensteden wordt vooral aandacht geschonken aan de fysieke aspecten die hinderend zijn voor mindervalide personen. Dit onderzoek richt zich daarentegen op een sociale aanpak. Het gaat namelijk om het bewerkstelligen van gedragsverandering onder een bepaalde groep, in dit geval studenten, om de toegankelijkheid voor mindervalide personen in de binnenstad te bevorderen.

1.2. Hoe scoort de stad Groningen wanneer het gaat om de toegankelijkheid voor mindervaliden?

In de vorige paragraaf werd het belang van een goede toegankelijkheid van de binnenstad voor mindervalide personen toegelicht, in deze paragraaf wordt ingegaan op de toegankelijkheid van de Groninger binnenstad. Hierbij wordt de componenten van de nieuwe Binnenstadsvisie, die gericht zijn

op de toegankelijkheid voor mindervalide personen, toegelicht. Ook wordt de vergadering van 25 juni 2018 toegelicht, waarin mindervalide personen hebben aangegeven waarvan zij overlast ervaren.

Het onderzoek vindt plaats in de binnenstad van Groningen, omdat in de stad Groningen veel studenten wonen, die zich over het algemeen veelal verplaatsen per fiets. Deze studenten maken veelvuldig gebruik van de Groninger binnenstad en veroorzaken daardoor overlast voor mindervalide personen in de binnenstad. De Groninger binnenstad is dus de plaats waar studenten en mindervalide personen veelal samenkomen en daarom is dit als onderzoeksgebied gekozen.

Binnenstadsvisie Groningen

De gemeente Groningen heeft voor 2021 de binnenstadsvisie “bestemming binnenstad” ontwikkeld, waarin omschreven wordt hoe de binnenstad van Groningen er in 2021 precies uit moet komen te zien. In de komende jaren zou de Groninger binnenstad nog belangrijker worden, omdat de stad een verwachte bevolkingsgroei doormaakt van de huidige 200.000 inwoners naar 225.000 inwoners in 2025. De fysieke grootte van de binnenstad blijft gelijk, maar wanneer er te veel druk komt op de binnenstad, gaat dit ten koste van de veiligheid in de stad. Een aantal kernpunten binnen deze visie zijn belangrijk voor mindervalide personen, omdat deze invloed hebben op de bereikbaarheid van de binnenstad. Deze punten worden hieronder kort toegelicht:

Vermindering van conflictstromen

Om het toenemende aantal personen wat gebruik zou gaan maken van de binnenstad in de toekomst goed te kunnen reguleren, worden verschillende soorten verkeersstromen gescheiden. In de nieuwe situatie komt er een aaneengesloten voetgangersnetwerk, waarin het stadshart centraal staat, die bereikbaar is vanuit vier aanlooproutes (Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het centraal station). Dit netwerk moet bestaan uit aantrekkelijke en herkenbare looproutes, met voldoende rustpunten onderweg.

Bussen vanuit de diepenring en pendelbus

Om de voetganger en de fietser meer ruimte te geven in de binnenstad, worden de OV-bussen langs de randen van het centrum geleid. Voor mensen die moeite hebben om grotere afstanden in het centrum te overbruggen, is er de pendelbus. De pendelbus is een kleine bus die in een lus door de binnenstad rijdt.

Inrichting als verblijfsgebied

Om het toenemende aantal bezoekers in de binnenstad goed te kunnen reguleren, wil de gemeente Groningen de meer ruimte geven aan voetgangers. Delen van de binnenstad worden daarvoor ingericht als verblijfsgebied. Het doel is om de binnenstad “gezelliger” te maken, met meer ruimte voor horecaondernemers, minder verkeer en een betere uitstraling.

Mindervalide personen in Groningen

Gemeentelijke politiek

Het probleem van wildgeparkeerde fietsen in Groningen kwam ook onder aandacht van de landelijke media. Op 12 november 2018 verscheen in een artikel van nu.nl dat de gemeente Groningen de overlast van wildgeparkeerde fietsen in de binnenstad wil verminderen. De aandacht van de campagne

richt zich vooral op de personen, voornamelijk studenten, die hun fiets wel goed parkeren. Zij krijgen een gouden zadelhoesje en worden door de gemeente uitgeroepen tot “fietshelden”. Daarnaast doet de gemeente onderzoek naar het vinden van strategische plekken voor het plaatsen van inpandige of ondergrondse fietsenstallingen (Nu.nl, 2018).

Werkgroep Toegankelijk Groningen

De Werkgroep Toegankelijk Groningen is een organisatie van mindervalide inwoners die samenwerken met de overheden (provinciaal en gemeentelijk), met als doel de toegankelijkheid voor mindervalide inwoners van Groningen te verbeteren (Toegankelijk Groningen, 2019). Het Team Binnenstad van de gemeente Groningen werkt samen met een aantal mindervalide inwoners van de gemeente in een projectgroep, aan het verbeteren van de bereikbaarheid voor mindervaliden in het centrum van Groningen. Deze werkgroep is het team

Voorafgaand aan het onderzoek is besloten om een vergadering bij te wonen van de Werkgroep Toegankelijk Groningen, om te inventariseren wat de problemen zijn die mindervalide personen tegenkomen wanneer ze gebruikmaken van de binnenstad van Groningen. Hierdoor werd het mogelijk om specifiek het probleem te formuleren waar het onderzoek zich op moet gaan richten. Het is dus een onderdeel van het vooronderzoek.

Deze mensen vergaderen tweewekelijks met beleidsmedewerkers van de gemeente. Tijdens een bijeenkomst op 25 juni 2018 is er met deze mindervalide personen gesproken en hebben de mindervalide personen aangegeven veel overlast te ervaren, wat veroorzaakt wordt door studenten. Daarom ziet de gemeente graag onderzoek gedaan worden naar hoe het gedrag van studenten het beste te beïnvloeden is. Hierbij gaat het om bewustwording onder fietsers in het verkeer en het tegengaan van “blokkades”, zodat de bereikbaarheid voor mindervalide personen in de binnenstad verbeterd wordt.

Tijdens de vergadering op 25 juni 2018 hebben mindervalide personen verschillende punten aangegeven, waarop zij graag verbetering zien.

- Gevormde blokkades. Het plaatsen van fietsen en het uitstellen van terrassen, waardoor het voetpad geblokkeerd wordt voor mindervalide personen.
- Het snelle en chaotische fietsverkeer in de binnenstad. Mindervalide mensen kunnen minder snel reageren en schrikken als fietsers snel op hun afkomen.
- Fysieke drempels, zoals plaatsen met hoge stoepanden waardoor mindervalide personen minder snel kunnen oversteken.
- Cobblestones: Hobbelige stenen, waar mindervalide personen in een rolstoel zich niet over voort kunnen bewegen.



Figuur 1: Fietsparkeren in het centrum van Groningen (DVHN, 2019)

Gebrek aan bewustzijn

Volgens het onderzoek van Van Hoven & Elzinga (2009), waarin onderzocht is hoe de overlast van geparkeerde fietsen wordt ervaren door slechtzienden, is er in de stad Groningen een gebrek aan bewustzijn voor slechtzienden onder de overige inwoners. Uit dit onderzoek werd duidelijk dat er meer aandacht geschonken moet worden aan de ervaringen van mindervalide personen in de binnenstad, omdat de andere inwoners er gewoonweg niet van bewust zijn. "More attention to these everyday experiences would also reveal that there are differences between how people with different disabilities experience the built and social environment in a city and possibly draw the attention of planners to the spaces in between the (built) spaces". Wanneer er meer aandacht geschonken wordt aan de ervaringen van slechtzienden, zal voor hen de toegankelijkheid van de binnenstad toenemen (Van Hoven & Elzinga, 2009). Hoewel dit een onderzoek is uit 2009, geven de mindervalide personen van de werkgroep Toegankelijk Groningen aan dat de situatie sindsdien weinig is veranderd.

Studenten

De stad Groningen telt ongeveer 55.000 studenten, die zich vooral verplaatsen per fiets en veel gebruikmaken van de voorzieningen in de binnenstad (DVHN, 2019). *One reason why teenagers are such risky drivers is that their Automatic Systems have not had much practice, and using the Reflective System is much slower* (Thaler & Sunstein, 2009). Hier wordt mee bedoeld dat jongvolwassenen en dus de meeste studenten hun automatisch denken minder is ontwikkeld dan bij volwassen mensen en hierdoor dus een groter risico op ongelukken ontstaat.

Gewenst onderzoek

Volgens het Team Binnenstad van de Gemeente Groningen en het onderzoek van Van Hoven & Elzinga (2009) is er een gebrek aan bewustzijn onder de fietsende studenten, van het feit dat ze een belemmering vormen voor de mindervalide personen, in de binnenstad van Groningen. Daarom wenst de gemeente Groningen onderzoek naar wat de beste manier is om fietsende studenten meer bewust te maken van het feit dat zij overlast veroorzaken voor mindervalide personen.

1.3. Het fietsgedrag van studenten beïnvloeden ten behoeve van mindervalide mensen in de binnenstad van Groningen

De conclusie van deze bijeenkomst was dat het gedrag van studenten vaak overlast veroorzaakt voor mindervalide personen in de Groninger binnenstad. De gemeente Groningen gaf daarom aan graag onderzoek gedaan zien te worden naar het beïnvloeden van het gedrag van studenten, om ze zo bewuster te maken van de overlast die zij veroorzaken voor mindervalide mensen. Voor mindervalide personen is het immers belangrijk dat ze deel uit kunnen maken van de samenleving, omdat het voor hen mentale en fysieke voordelen heeft en ook tegemoetkomt aan de gelijkheid. In het onderzoek van Hoven (2009) werd ook duidelijk dat fietsers hinder veroorzaken voor slechtziende mensen. Dit komt volgens het onderzoek door de chaotische situatie in het verkeer van de stad en het feit dat fietsers een dominante rol hebben in het verkeer (Van Hoven & Elzinga, 2009).

1.4. Probleemstelling, doelstelling en onderzoeksvragen

Dit onderzoek is gericht op het bewustmaken van studenten van de toegankelijkheid voor mindervaliden in de binnenstad van Groningen. In de bovenstaande paragrafen is duidelijk geworden dat fietsende studenten hinder veroorzaken voor mindervalide personen, die gebruik willen maken van de binnenstad van Groningen. In de volgende paragraaf wordt toegelicht hoe begrippen toegepast worden in het onderzoek.

Doelstelling

De doelstelling van het onderzoek is het inzicht te creëren in welke manier bewustzijn kan worden gecreëerd onder studenten over de invloed die zij hebben op de beperkte toegankelijkheid voor mindervaliden in de binnenstad van Groningen.

Het bewustmaken van studenten van de invloed op de beperkte toegankelijkheid voor mindervaliden in de binnenstad van Groningen.

Hoofdvraag

Het is belangrijk voor mindervalide personen dat de binnenstad van Groningen toegankelijk is. Een minder toegankelijke binnenstad zorgt ervoor dat mindervalide personen zich buitengesloten voelen en het verlaagt hun vitaliteit. Het fietsgedrag van studenten in de binnenstad vormt hinder voor mindervalide personen en daarom is ervoor gekozen om het onderzoek te richten op het creëren van bewustwording onder studenten.

Hoe kan bewustwording worden gecreëerd onder studenten over de beperkte toegankelijkheid van mindervaliden in de binnenstad van Groningen?

Deelvragen

De volgende deelvragen zijn opgesteld om een goed antwoord te kunnen geven op de bovengenoemde hoofdvraag.

1. *Wat zijn de belemmeringen die mindervalide personen ervaren in de binnenstad van Groningen, welke zijn gecreëerd door studenten?*

In de eerste deelvraag wordt omschreven welke belemmeringen mindervaliden ervaren wanneer ze gebruikmaken van de Groninger binnenstad. Deze deelvraag wordt beantwoord aan de hand van observaties met mindervalide personen, interviews en literatuuronderzoek.

2. Hoe kan het gedrag van de fietsende studenten in de binnenstad van Groningen worden omschreven?

Bij het beantwoorden van de tweede deelvraag wordt ingegaan op het fietsgedrag van de studenten en wordt in kaart gebracht welk gedrag ze precies vertonen. Dit antwoord wordt gegeven door middel van enquêtes onder studenten en literatuuronderzoek.

3. Hoe kan het bewustzijn van het gedrag in het verkeer onder fietsende studenten worden vergroot?

De derde deelvraag gaat in op de manier waarop het bewustzijn onder studenten kan worden vergroot. Hierbij gaat het erom, uit te zoeken wat de beste manier is om tot gedragsverandering van studenten in het verkeer te komen. Dit antwoord wordt verkregen door middel van de enquête onder studenten zelf, interviews en literatuuronderzoek.

4. Hoe kunnen steden van elkaar leren om de toegankelijkheid van het stadscentrum te verbeteren ten behoeve van mindervalide personen??

Het antwoord op de laatste deelvraag wordt uitgelegd in de aanbevelingen. Deze vraag is waardevol omdat het onderzoek ook toepasbaar is op andere steden dan Groningen. Het gedrag van studenten zal in andere steden niet heel anders zijn. Daarnaast kunnen al bestaande voorbeelden van initiatieven uit andere steden van belang zijn voor dit onderzoek en daarom wordt er ook gekeken naar andere steden.

1.5. Afbakening van het onderzoek

Mindervalide personen

In het onderzoek wordt gesproken over mindervalide personen. Omdat het een breed begrip is, wordt er in het onderzoek aandacht besteed aan de beperkte mobiliteit van blinden/slechtzienden en rolstoelgebruikers.

Shared space

In het onderzoek komt shared space (gedeelde ruimte) naar voren. Dit begrip wordt toegepast voor de gebieden waar fietsers en voetgangers de ruimte delen. De Folkingestraat is officieel geen shared space gebied, omdat er geen auto's deelnemen aan het verkeer, maar in de volksmond wordt wel gesproken van shared space omdat fietsers en voetgangers de ruimte delen.

Binnenstad van Groningen

Het onderzoeksgebied is de binnenstad van Groningen. Hiermee wordt het gedeelte bedoeld binnen de diepenring en kanaal. Tijdens de observatie is er ook gesproken over de buurt van de Violenstraat (officieel Binnenstad-Noord), maar opmerkingen over deze buurt zijn in de verdere behandeling van het onderzoek weggelaten.

1.6. Leeswijzer

In het theoretisch kader (hoofdstuk 2) worden de relevante theorieën van het onderzoek omschreven, waar in eerste instantie het gedrag van de fietsende student omschreven wordt, waarna ingegaan wordt of het bewust of onbewust gedrag betreft en als laatste worden de gedragsveranderingsmethoden omschreven. In hoofdstuk 3 wordt de methodologie omschreven, een verklaring van de gekozen onderzoeksmethoden. Hoofdstuk 4 is een uitwerking van de onderzoeksresultaten, aan de hand van de methoden. Hoofdstuk 5 is de conclusie, welke eerst een antwoord geeft op de hoofdvraag en daarna op de deelvragen. Als laatste geeft hoofdstuk 6 aanbevelingen aan de gemeente Groningen en een evaluatie en reflectie op het onderzoek.

2. Theoretisch kader

Het theoretisch kader omschrijft de relevante theorieën, die belangrijk zijn om antwoord te geven op de tweede en derde deelvraag, die in paragraaf 1.4. zijn omschreven. Deze deelvragen gaan namelijk over het verklaren en beïnvloeden van het fietsgedrag van studenten. Het doel van deze vragen is om inzicht en begrip te creëren voor het gedrag van de fietsende studenten in Groningen.

Het hoofddoel is om inzicht te verkrijgen in het fietsgedrag van de studenten in de binnenstad van Groningen, ten behoeve van de toegankelijkheid voor mindervalide personen. Om dit gedrag inzichtelijk te maken, moet eerst gekeken worden naar welk gedrag precies een belemmering vormt voor de mindervalide personen. Dit wordt uitgelegd in de eerste paragraaf. In de tweede paragraaf wordt gekeken of dit gedrag bewust of onbewust gedrag is. In de derde paragraaf wordt nagegaan welke methode het beste toegepast kan worden om dit belemmerende gedrag van studenten te veranderen.

2.1. Belemmerend gedrag

De gemeente Groningen stelt dat het fietsgedrag van de studenten overlast vormt voor de mindervalide medegebruikers van het centrum van Groningen. Deze paragraaf omvat een omschrijving van wat het belemmerende gedrag voor mindervalide personen is op basis van literatuurstudie. De vraag in deze paragraaf is "welk specifiek gedrag vormt een belemmering voor mindervalide personen in de binnenstad?". Globaal gezien kan er onderscheid gemaakt worden tussen gevaarlijk fietsgedrag (roekeloos), afleiding tijdens het fietsen (gebruik van de mobiele telefoon) en het fout parkeren van de fiets.

Gevaarlijk fietsgedrag

Bij gevaarlijk fietsgedrag gaat het vooral om roekeloos fietsgedrag van studenten. Het onderzoek "measuring risky adolescent cycling behaviour" geeft inzicht in de het fietsgedrag van jongvolwassenen in een studentenstad van vergelijkbare grootte als Groningen, in dit geval Maastricht. Het artikel geeft aan dat adolescenten relatief veel ongelukken veroorzaken op de fiets, vergeleken met mensen van andere leeftijdsgroepen. Het onderzoek, gehouden onder 2500 respondenten, geeft inzicht in de gevaarlijke situaties in het verkeer die adolescenten onderschatten (Feenstra, Ruiter, Schepers, Peters, & Kok, 2011).

De volgende factoren uit het onderzoek "Measuring risky cycling behaviour" maken het verkeer meer chaotisch en vergroten daardoor het risico op ongelukken met mindervaliden (Feenstra, Ruiter, Schepers, Peters, & Kok, 2011):

- Gebruik van mobiele telefoon op de fiets in de stad.
- Geen richting aangeven als je afslaat.
- Niet omkijken als je links afslaat.
- Over de stoep fietsen.
- Rijden zonder licht op fiets.

- Tussen voetgangers door zwerven bij een zebrapad.
- Het bijna raken van een voetganger bij het afslaan.

Een tekortkoming van het onderzoek is dat het in de questionnaire alleen negatieve punten belicht. Een positieve insteek, met suggesties van “zou u in het geval van ..., dit bepaalde gedrag vertonen” zou een positieve invloed hebben op de resultaten van het onderzoek (Feenstra, Ruiter, Schepers, Peters, & Kok, 2011). Wellicht zijn hierdoor de resultaten in het onderzoek te negatief uitgevallen en daarom is ervoor gekozen om de “soorten” gevaarlijk fietsgedrag mee te nemen in het onderzoek, maar de resultaten buiten beschouwing te laten.

De bovenstaande elementen worden in het onderzoek omschreven als “gevaarlijk fietsgedrag”. Afleiding tijdens het fietsen wordt gezien als een apart onderdeel, omdat het door mindervaliden specifiek benoemd wordt en er ook veel literatuur is dat zich specifiek richt op afleiding in het verkeer.

Afleiding tijdens het fietsen

Voor de mindervalide personen in het centrum van Groningen is afleiding tijdens het fietsen een ergernis. Een studie naar gevaarlijk fietsgedrag in Den Haag (2013) heeft aangetoond dat onveilig fietsgedrag veelal wordt veroorzaakt omdat fietsers afgeleid zijn door andere handelingen tijdens het fietsen, waarbij vooral het gebruik van smartphones een afleidende factor is. Tijdens dit onderzoek zijn duizend fietsers geobserveerd en is gekeken of de fietsers een secundaire handeling uitvoeren tijdens het fietsen (bijv. Smartphonegebruik, iPod, roken en praten met medefietsers), en of dit heeft geleid tot een gevaarlijke situatie (waarin een fietser bijna een aanrijding veroorzaakt met een andere fietser, auto of voetganger). Omdat afleiding tijdens het fietsen een veel voorkomend fenomeen is, wordt het apart gezien van “gevaarlijk fietsgedrag” (Mwakalonge, White, & Siuhi, 2014).

Verscheidende studies rapporteren dat het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden en fietsen de kans op een ongeval verhoogt (Goldenbeld, 2012). Fietsers die hun mobiele telefoon gebruiken tijdens het fietsen, bijvoorbeeld om een gesprek te voeren of een tekstbericht te versturen, fietsen met een gemiddeld lagere snelheid, zien vaker relevante zaken over het hoofd en vertonen vaker onveilig gedrag, zoals tegen de richting in fietsen of een kruispunt over te steken zonder goed om zich heen te kijken. Het typen van tekstberichten blijkt het grootste negatieve effect te hebben op de verkeersveiligheid. Hierdoor fietsen mensen midden op de weg en slingeren ze meer dan gemiddeld. Ook kijken ze minder om zich heen en wordt er “korter” op het verkeer gelet, wat gevaarlijke situaties veroorzaakt (Ahlstrom, 2016). Stelling (2012) vult aan dat afleiding bestaat uit visuele, auditieve, cognitieve en fysieke afleiding. Vooral fietsers in de leeftijdsgroepen van 12-17 jaar en 18-34 jaar hebben de hoogste percentages wat betreft het luisteren naar muziek en het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het fietsen (Stelling-Konczak, 2012). Ook werden in deze twee leeftijdscategorieën, in tegenstelling tot de 35-49 jarigen en 50+ers, meer ongelukken gerapporteerd waar het gebruik van elektronische apparatuur (al dan niet in combinatie met een andere factor) de oorzaak van was (Goldenbeld, 2012) (Waard, de et al., 2010).

Onderzoek uit 2017 laten zien dat veel fietsers bezig zijn met activiteiten die hen kunnen afleiden. Uit onderzoek van het SVOW, werd met behulp van een vragenlijststudie aangetoond dat 54% van de fietsers tussen de 12 en 80 jaar hun telefoon wel eens gebruiken tijdens het fietsen. Fietsers gaven aan de telefoon het meest te gebruiken om berichten te lezen of te sturen (respectievelijk 36% en 32% van

de ondervraagde fietsers), om te bellen (33%) of om foto's of video's te maken (29%). Ook blijkt het luisteren naar muziek heel populair te zijn onder fietsers, met name onder jongeren. Ruim 70% van 16 tot 18 jarige fietsers rapporteerde weleens naar muziek te luisteren tijdens het fietsen. Recente observatiestudies vonden dat 17-23% van de fietsers apparatuur gebruikt tijdens het fietsen. Het grootste deel (15-16%) luisterde naar muziek, 2% tot 4% bediende een scherm en 0-2% was aan het bellen. Apparatuurgebruik onder fietsers lijkt toe te nemen, met name het aandeel fietsers dat naar muziek luistert. In 2015 was 19% van de geobserveerde fietsers bezig met hun telefoon en in 2017 was dat 23% (Christoph, 2017).

Uit de Barometer 2017 blijkt dat 65% van de Nederlanders wel eens zijn/haar telefoon gebruikt tijdens deelname aan het verkeer, terwijl 76% aangeeft het eigen gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk te vinden. Er blijkt dus een redelijk besef van de gevaren van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname; desondanks wordt de telefoon toch veelvuldig gebruikt (Christoph, 2017).

Een ander punt is dat het voor jongeren steeds belangrijker is om bij een groep te horen en zijn daardoor in groepen eerder geneigd om zich risicovol te gedragen dan wanneer ze alleen door het verkeer gaan (Crone & Dahl, 2012). Daarnaast bevestigen Thaler & Sunstein (2009) dit en zeggen dat jongeren een gevaarlijke factor zijn in het verkeer omdat ze minder ervaren zijn.

Kortom, uit verschillende studies, waarin observaties zijn uitgevoerd naar het gedrag van fietsers, blijkt dat fietsende jongeren voor gevaar zorgen in het verkeer doordat ze afgeleid zijn. Deze afleiding heeft veelal te maken met het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het fietsen. De mobiele telefoon wordt voor veel dingen gebruikt. Ook zijn jongeren in groepen eerder geneigd om risico's te nemen.

Fietsparkeren

De mindervalide personen gaven tijdens de bijeenkomst op 25 juni 2018 aan vaak overlast te ervaren van fout geparkeerde fietsen in de stad. Volgens onderzoek van Fujii (2006) naar het effect van betogende communicatie om chaotisch geparkeerde fietsen te verminderen vormen chaotisch geparkeerde fietsen een belemmering en wordt de toegankelijkheid van de publieke ruimte gereduceerd. Dit geldt speciaal voor mindervalide personen en/of personen die minder mobiel zijn. Volgens Havik et al. (2012) vormen obstakels (terrassen, straatmeubilair en fietsen) een belemmering voor blinden en slechtzienden (Havik, Steyvers, Melis-Dankers, & Kooijman, 2012). Volgens Wang et al. (2016) creëert het ook een negatief imago voor de stad, omdat het ongeorganiseerd en rommelig lijkt en is het ongemakkelijk voor gebruikers van de stad (Wang, Wang, & Zhang, 2016). Kortom, in meerdere onderzoeken wordt geconcludeerd dat chaotisch geparkeerde fietsen een negatief effect hebben op de openbare ruimte.

Volgens Van Osta (2017) zijn fout geparkeerde fietsen in veel gemeenten een probleem, vooral in de grotere steden. Het vormt een probleem omdat de algemene verwachting van de gebruiker is dat een fiets eigenlijk overal geparkeerd moet kunnen worden. Het liefst voor de deur, zodat de fiets droog en veilig staat.

De grootste hindernissen in het fietsgedrag van studenten komt dus van gevaarlijk fietsgedrag (geen hand uitsteken, over de stoep fietsen en fietsen zonder licht), afleiding (vooral gericht op mobiele telefoongebruik) en het fout parkeren van de fiets.

Shared Space

Gebieden die ingericht zijn als “shared space” hebben als doel een natuurlijke integratie tussen snel en langzaam verkeer, zonder het gebruik van bijvoorbeeld belijning, verkeerslichten en borden. Het concept “shared space” zelf is geen gevaarlijk gedrag, maar dit concept veroorzaakt wel hinder voor mindervalide personen, in het ergste geval voor mensen met een visuele beperking. Het ontbreken van gebruikelijke structuur (bijvoorbeeld van trottoirbanden en oversteekplaatsen) kan voor slechtziende en blinde mensen leiden tot problemen met oriënteren en het vinden van de weg. Het aanleren van veilige en vertrouwde routes is moeilijker in Shared Space en visueel beperkte mensen voelen zich er minder op hun gemak (Havik, Steyvers, Melis-Dankers, & Kooijman, 2012). Daarnaast wordt er geschreven dat rolstoelgebruikers zowel voor- als nadelen ervaren in shared-space gebieden. Zo ervaren rolstoelgebruikers voordelen van de afwezigheid van stoepranden, omdat deze voor hen een belemmering vormen. Maar, rolstoelgebruikers hebben in shared-space gebieden moeite met de rommelige en slecht onderhouden straten. Daarnaast vormen ook scheef geparkeerde auto's, geparkeerde fietsen, paaltjes, terrassen en bloempotten een blokkade vormen voor rolstoelgebruikers (Klerk, Fernee, Woittiez, & Ras, 2011). Het nadeel van deze onderzoeken is dat ze vooral gericht zijn op fysieke nadelen voor mindervalide personen in een shared space omgeving, terwijl ook het gedrag van fietsers als hinderend wordt ervaren.

In shared-space gebieden wordt de subjectieve onveiligheid vergroot doordat gebruikers hun oriëntatie kwijtraken. Ouderen en mindervalide personen zijn in zulke gevallen meestal geneigd om minder risico te nemen, terwijl de jongere generatie meestal meer risico neemt in het verkeer.

2.2. Bewust of onbewust gedrag

Zoals in de hoofdvraag is vermeld, gaat het om het bewustmaken van studenten en deze te prikkelen om ander gedrag te vertonen. In de vorige paragraaf is beschreven wat het gevaarlijke fietsgedrag van studenten precies inhoudt. Maar om invloed uit te willen oefenen op bepaald gedrag van studenten, is het in eerste instantie van belang om te weten of er sprake is van bewust of onbewust gedrag, alvorens te kijken naar wat de beste methode is om het gedrag te beïnvloeden.

Bewust en onbewust gedrag

In de vroege 20^e eeuw werd het menselijk gedrag al verklaard. Sigmund Freud (1917) schreef de “Inleiding in de psychoanalyse” en verdeelde hierin de menselijke geest in twee delen, het bewuste en het onbewuste verstand. Volgens Freud is slechts een deel van de menselijke geest toegankelijk voor het bewustzijn en wordt ongeveer 90% van het gedrag bepaald door het “onbewuste”, waardoor dus 10% van de menselijke geest wordt bepaald door bewust gedrag. Hij omschreef onbewust gedrag als gedrag wat voortkomt uit impulsen en ervaringen waarvan de persoon zich zelf niet bewust is (Freud, 1918). Freud hanteerde destijds niet de wetenschappelijke methode om data te verzamelen, maar maakte gebruik van individuele case studies over abnormale gedachten. Maar, over het algemeen is er cognitief en sociaalpsychologisch bewijs dat de theorie van Freud ondersteund over het bestaan van het onbewuste gedrag en het feit dat dit invloed heeft op het oordelen en gedrag van mensen (Bargh & Morsella, 2008).

Kahnemann beschreef in het vergelijkbare boek “Thinking, fast and slow” (2011) het duidelijke verschil tussen twee manieren van denken. In het boek maakte hij een onderscheid tussen systeem 1 en

systeem 2. Systeem 1 is snel, automatisch, frequent, emotioneel en onbewust denken, zoals het besturen van een auto op een lege weg. Systeem 2 is het bewust, logisch, berekend en traag denken, zoals gebeurd bij het inparkeren van een auto op een smalle parkeerplaats (Kahnemann, 2011).

Ook Thaler & Sunstein (2009) maakten onderscheid in twee systemen van denken, namelijk het automatische systeem en het reflectieve systeem. Dit is hetzelfde als in de hierboven genoemde theorieën, maar wordt een andere naam gebruikt. Het automatische systeem bestaat grotendeels uit routine activiteiten. Deze manier van denken is snel, voelt instinctief, kost weinig energie en heeft niet te maken met wat mensen normaalgesproken verstaan onder "denken", omdat het onbewust en automatisch gedrag betreft. Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van routine activiteiten, zoals het fietsen van dezelfde route elke dag, wat uitgevoerd kan worden op de "automatische piloot". Het reflectieve systeem is daarentegen langzamer en opzettelijk, wat mensen gebruiken om belangrijke keuzes te maken in het leven. Denk bijvoorbeeld aan de beslissing om een fiets te kopen of niet. Beide systemen werken uitwisselbaar, afhankelijk van de situatie.

De "Theory of Planned Behaviour" van Ajzen & Fishbein (1991) wordt in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Dit is een veelgebruikte theorie om gedrag te verklaren, maar een veelgehoorde kritiek op deze theorie is dat het onbewuste gedrag van mensen, wat meestal voortkomt uit emoties, niet voorkomt in deze theorie. Dit onderzoek gaat juist over het fietsgedrag van studenten, wat grotendeels onbewust gedrag is (Ajzen & Fishbein, 1991).

Is fietsen bewust of onbewust gedrag?

Het onderzoek gaat over het veranderen van het fietsgedrag bij studenten. Uit de bovenstaande analyse blijkt dat men bij beredeneerd gedrag verschillende opties tegen elkaar afweegt. Bij gewoontegedrag of routinegedrag denkt men niet na over het gedrag, maar wordt het "gewoon" uitgevoerd. Volgens Thaler & Sunstein (2009) blijkt dat als men voor het eerst gaat autorijden of fietsen, er sprake is van beredeneerd gedrag. Maar als men het al veel vaker gedaan heeft, het routinegedrag wordt. Omdat veruit de meeste studenten in de stad Groningen al veel langer fietsen dan wanneer ze hier studeren, wordt er in dit onderzoek vanuit gegaan dat het fietsen van studenten onbewust gedrag betreft en het dus gaat om automatisch- of routinegedrag. Ook het CROW heeft onderzoek gedaan naar hoe gedrag tot stand komt in het verkeer en stelt dat 95% van de keuzes van de verkeersdeelnemers onbewust is en de overige 5% beredeneerde keuzes.

In welke mate is gevaarlijk fietsgedrag, afleiding tijdens het fietsen en het fietsparkeren (on)bewust gedrag?

Uit de bovengenoemde analyse blijkt dat fietsen voornamelijk routinegedrag is. Mindervalide personen ervaren hinder door bepaalde gedragingen van studenten in het verkeer, welke in de vorige paragraaf zijn aangehaald. Daarom wordt nu omschreven in welke mate gevaarlijk fietsgedrag, afleiding tijdens het fietsen en fietsparkeren bewust of onbewust gedrag zijn.

Gevaarlijk fietsgedrag

Adams (1995) stelt dat mensen altijd geneigd zijn een bepaald risico te nemen, welke afhankelijk is van hun omgeving. Hiervoor heeft Adams de risico-compensatietheorie ontwikkeld en concludeert dat mensen in het verkeer streven naar een risiconiveau, welke constant gehouden dient te worden. Dit

constante risiconiveau is het "balancing behaviour" en dit verschilt per persoon. Het risiconiveau wordt aan de ene kant verlaagd door de waargenomen gevaren, omdat mensen hierdoor minder risico durven te nemen. Aan de andere kant wordt dit verhoogd door beloning, zoals op tijd komen. Volgens Adams gaat het gedrag over in "oplettend gedrag" wanneer de situatie onoverzichtelijk is. Dit vergroot de neiging om risico te nemen. Wanneer het risicogevoel laag is en mensen zich veilig voelen, zijn ze dus eerder geneigd om risico's te nemen. In lijn met het onderzoek van Adams (1995) kan aangenomen worden dat het gevaarlijke fietsgedrag van de studenten in Groningen veelal onbewust gedrag betreft.

Afleiding

Zoals in de vorige paragraaf is omschreven onder het kopje "mobiele telefoongebruik tijdens het fietsen", is het interessant om te weten wat het effect is van afleiding wanneer het gaat om routinegedrag ten opzichte van bewust gedrag. Is men bij het uitvoeren van onbewust gedrag sneller geneigd om er iets anders naast te doen? Voor het geval van afleiding kan ook de bovengenoemde risico-compensatietheorie van Adams (1995) toegepast kunnen worden, want wanneer mensen een laag risicogevoel hebben, zijn ze sneller geneigd risico's te nemen. Het gebruiken van de smartphone tijdens het fietsen is één van die risico's. Uit onderzoek van Carsten (2012) blijkt ook dat verkeerssituaties met een lage taakbelasting afleiding in de hand kunnen werken. Dit geldt vooral wanneer men een bekende route neemt of onder monotone verkeersomstandigheden rijdt. Dus, afleiding tijdens het fietsen is ook automatisch gedrag omdat er gesproken wordt in een verschil tussen een lage en hoge taakbelasting.

Fietsparkeren

Larsen & Funk (2018) beschreven fietsparkeren als een activiteit dat bij de meeste mensen gezien wordt als "daily routine" in hun onderzoek naar fietsparkeren in Kopenhagen. Dit routinegedrag resulteert erin dat mensen vertrouwen op hun automatische systeem wanneer ze hun fiets parkeren (Larsen, 2018). Daarnaast schreven Thaler & Sunstein (2009) dat een groot gedeelte van de dagelijkse activiteiten die mensen uitvoeren, inclusief het parkeren van de fiets, wordt geleid door routinegedrag. Dit gedrag wordt gebruikelijk geleid door semibewust en automatisch denken. Fukuda & Morichi (2007) schrijven daarnaast dat het chaotische fietsparkeren hoofdzakelijk geleid wordt doordat mensen kijken naar hoe andere mensen hun fiets parkeren. Mensen plaatsen hun fiets dus naast een andere fiets die fout geparkeerd staat, wat resulteert in een patroon dat moeilijk te doorbreken is (Fukuda & Morichi, 2007).

Volgens de risico-compensatietheorie van Adams (1995) blijkt dus dat gevaarlijk fietsgedrag en afleiding tijdens het fietsen afhankelijk is van het risicogevoel wat mensen beleven. Volgens Thaler & Sunstein (2009) zijn tieners en jongvolwassenen gevaarlijke verkeersdeelnemers, omdat hun "automatische systeem" nog onervaren is, hierdoor is hun reflectie ook langzamer. Hieruit is dus te concluderen dat gevaarlijk fietsgedrag en afleiding tijdens het fietsen door tieners en jongvolwassenen vooral automatisch gedrag is. Daarnaast blijkt dat het parkeren van de fiets automatisch gedrag is (Larsen & Funk, 2015). De gedragingen die de studenten maken in het verkeer komen dus voort uit het onbewuste denken. Het onderzoek heeft als doel het gedrag van de fietsende studenten te veranderen en dient zich dus te richten op het veranderen van onbewust gedrag.

2.3. Hoe is het onbewuste gedrag van studenten te beïnvloeden?

Uit de bovenstaande paragraaf blijkt dat fietsen, en de gedragingen er omheen, grotendeels onbewust gedrag zijn. Welke methoden helpen om onbewust gedrag te prikkelen? Er wordt een drietal veelgebruikte methoden meegenomen in het onderzoek, namelijk nudging, strengere handhaving en campagnes. Hieronder wordt uitgelegd waarom deze drie methoden meegenomen worden in het onderzoek.

Volgens Mortimer et al. (1990) werkt een combinatie van toezicht houden en belonen beter dan deze methoden apart. In de literatuur komen verschillende methoden naar voren om gedragsverandering te creëren in het verkeer. Er is geen duidelijk wetenschappelijk bewijs waarin het effect van verschillende gedragsveranderingsmethoden is vergeleken, maar wetenschappelijk onderzoek richt zich vooral op het effect van één bepaalde methode.

Nudging

Een instrument om onbewust gedrag te veranderen is het gebruikmaken van nudging. Het basisidee van nudging is dat het gebruikmaakt van de keuzearchitectuur om mensen te stimuleren keuzes te maken die in hun eigen voordeel zijn, maar ook in het voordeel zijn van het algemeen belang (Thaler & Sunstein, 2009). Akkers (2016) schreef dat nudging staat voor het geven van een subtiel duwtje in de goede richting, zonder hierbij vrijheden in te perken of verplichtingen op te leggen. Het is manipulatie in de nieuwste vorm en maakt onder andere de overheid hier gebruik van (Akkers, 2016).

Thaler & Sunstein (2009) gaven de volgende definitie van de nudging theorie:

“A nudge, as we will use the term, is any aspect of the choice architecture that alters people's behaviour in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives. To count as a mere nudge, the intervention must be easy and cheap to avoid. Nudges are not mandates. Putting fruit at eye level counts as a nudge. Banning junk food does not.”

Op de afbeelding hiernaast is een goed voorbeeld te zien van de nudging theorie. Men probeert hier met het ontwerp van de atletiekbaan het gebruik van de trap te stimuleren door de looplijnen richting de trap duidelijker aan te geven en het te associëren met sportiviteit in de vorm van een atletiekbaan. Hier wordt een subtiel “duwtje in de rug” gegeven om goed, in dit geval gezond gedrag, te stimuleren.



Figuur 2: Nudging in schriftelijke communicatie (Superscript, 2018)

Voordelen nudging

Thaler & Sunstein (2009) geven in hun onderzoek de volgende voordelen van nudging:

1. Het belangrijkste voordeel van nudging is dat het een methode is om het onbewuste gedrag van mensen te beïnvloeden. Deze methode wordt veelal ingezet om gezonde keuzes te stimuleren, zoals in de afbeelding hierboven gepoogd wordt mensen de trap te laten nemen, omdat het gezonder is dan de roltrap.

2. Een ander voordeel is dat nudging de autonomie van burgers versterkt, omdat mensen bij nudging nog steeds keuzevrijheid hebben.
3. Daarnaast is het inzetten van nudging vaak een goedkopere methode om gedrag te beïnvloeden dan het inzetten van overheids campagnes.

Het onderzoek van Thaler & Sunstein (2009) belicht vooral de positieve aspecten van nudging, maar naast de bovengenoemde voordelen zijn sommige onderzoekers ook kritisch op het concept "nudging" en deze dienen ook meegenomen te worden in het onderzoek om een eerlijk oordeel te kunnen geven.

Kritiek op nudging

1. Manipulatief: Nudging kan worden gezien als een manipulatief instrument, omdat nudging het gedrag van mensen beïnvloedt door voordeel te halen uit de zwaktes van de manier van denken van de mensen (Wilkinson, 2013). Hierdoor kan worden gesteld dat mensen door nudging niet volledig autonoom zijn in het maken van eigen beslissingen en dat het de vrijheid om te kiezen wegneemt (Goodwin, 2012).
2. Volgens Healey is het bepalen welk gedrag "goed gedrag" is, rationeel. Maar om bepaalde beslissingen van mensen simpel te bestempelen als "goed" of "slecht" in een wereld dat bestaat uit mensen met verschillende meningen en waarden, is niet mogelijk. Daarom moet nudging worden uitgevoerd vanuit een communicatieve aanpak (Roo, 2013).
3. Volgens Goodwin (2012) is nudging alleen effectief wanneer het gaat om het beïnvloeden van automatisch gedrag, maar is het niet mogelijk om, door middel van nudging, het intrinsieke gedrag van mensen te veranderen. Het gaat dus alleen om het beïnvloeden van het automatische gedrag op dat moment.

Ondanks deze kritiek, kan nudging een effectief instrument zijn om problemen op te lossen. Nudging kan dan wel gezien worden als manipulatief, maar het is wel een werkende methode om gedragsverandering te bewerkstelligen. Daarnaast gaat het er bij nudging niet om wat goed of slecht gedrag is, maar wat algemeen wenselijk is (Thaler & Sunstein, 2009). Ook is het mogelijk om nudging in te zetten in combinatie met andere instrumenten, die wel gericht zijn op het veranderen van het intrinsieke gedrag.

Volgens Lehner et al. (2015) zijn nudges bedoeld om lokale problemen te tackelen en kunnen hierdoor kleine veranderingen aanbrengen in de samenleving. Hierdoor kan nudging nog steeds een waardevol instrument zijn om bijvoorbeeld het probleem van fietsparkeren te tackelen, omdat het een lokaal probleem betreft. Om deze reden wordt het concept nudging meegenomen in het onderzoek (Lehner, Mont, & Heiskanen, 2015).

Strengere handhaving

Een andere methode is het toepassen van strengere handhaving. Handhaving is in veel gevallen gericht op het beïnvloeden van het gedrag van burgers. Strengere handhaving kan globaal gezien op twee manieren worden toegepast, namelijk het verhogen van boetes en meer controle (CROW, 2015).

Waargenomen gedragscontrole heeft direct én indirect invloed op gedrag. Wanneer er een hoge mate van waargenomen gedragscontrole is, blijkt er een indirecte link te bestaan tussen waargenomen gedragscontrole en gedrag via intentie. Wanneer er een lage mate van waargenomen gedragscontrole is, bestaat er een directe relatie tussen waargenomen gedragscontrole en gedrag (Ajzen & Madden, 1986).

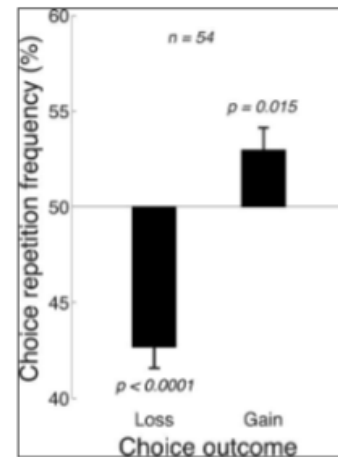


Figure 3: Het effect van straffen en belonen (Kubaneck, 2015)

Volgens het onderzoek van Kubaneck (2015) werkt straffen beter dan belonen. In dit onderzoek werd een studie uitgevoerd waarin mensen werden geobserveerd waarin ze taken moesten uitvoeren waar ze voor werden gestraft of beloond. Goed gedrag werd gestimuleerd met een beloning van 25 cent en slecht gedrag werd gestraft met een boete van 25 cent. In dit onderzoek bleek het motiverende effect van straffen groter dan het motiverende effect van belonen. Zoals in de bovenstaande diagram is te zien, werkt straffen twee tot drie keer beter dan belonen. Vanuit evolutionair oogpunt valt dat als volgt te verklaren; mensen zijn er op gericht om gevaarlijke situaties of straffen te vermijden. Beloningen hebben geen levensbedreigende effecten, en hebben daarom minder impact op ons (Kubaneck, 2015). Dit onderzoek is slechts een voorbeeld in een andere situatie, omdat het hier gaat om het belonen en straffen met geld. Het toont alleen aan dat straffen wel degelijk effect heeft, maar dit betekent niet dat straffen de beste methode is om gedragsverandering in het verkeer te creëren. Zoals Mortimer et al. (1990) heeft aangegeven, werkt een combinatie tussen straffen en belonen het beste. Er is dus tegenstrijdigheid in het onderzoek over het effect van straffen en belonen en veel onderzoeken zijn geplaatst in een andere context. Daarom wordt "strengere handhaving" gezien als een instrument om gedragsverandering te bewerkstelligen.

Campagnes

Een campagne is een doelgerichte poging om (een groep) mensen te informeren, verleiden en/of te motiveren door middel van communicatieactiviteiten (Tapestry, 2005). Volgens Tapestry (2005) werken campagnes wanneer deze met een goed doordacht doel opgezet zijn. Campagnes worden in het verkeer ook veel toegepast, om mensen op een "leuke" manier er op te attenderen om goed gedrag te vertonen in het verkeer. De "Bob campagne" is bijvoorbeeld tegen alcoholgebruik in het verkeer, Flapdrol wordt gebruikt om mobiele telefoongebruik in het verkeer tegen te gaan en "ik val op" wordt gebruikt om het gebruik van de fietslamp te stimuleren.

Heeft het voor gemeenten zin om een campagne uit te zetten? Volgens het CROW hebben campagnes enkele voordelen (CROW, 2011):

- Het is zinvol om mensen informatie en argumenten te geven over bepaalde situaties, omdat mensen zich er niet altijd van bewust zijn.

- De beeldvorming van mensen komt vaak niet overeen met de werkelijkheid. Volgens mensen “regent het altijd”, terwijl het in werkelijkheid maar 6% van de tijd regent.
- Keuzes worden vaak gemaakt op basis van emotie en deze keuzes zijn het makkelijkst te beïnvloeden.
- Campagnes zijn kostenbesparend omdat de kosten relatief laag zijn
- ‘Zachte’ maatregelen versterken het effect van ‘harde’ maatregelen

Daarnaast kent het inzetten van campagnes ook een aantal nadelen (CROW, 2011):

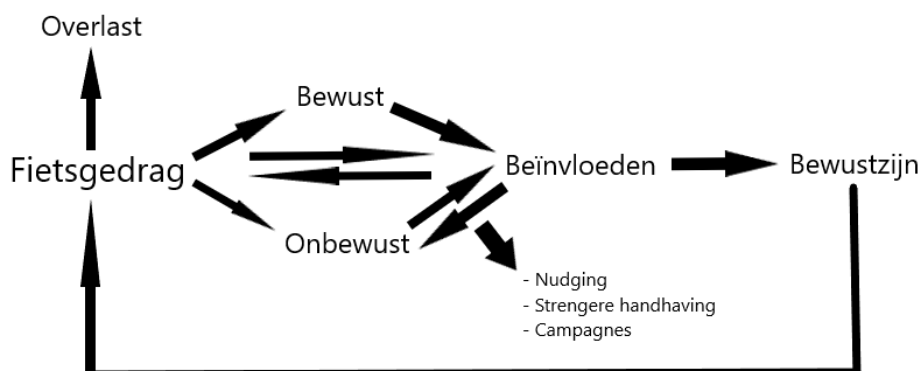
- Het inzetten van campagnes vereist vakmanschap.
- Er is een risico dat de media negatief over de campagne gaat communiceren.
- Voor overheden is het inzetten van goede campagnes duur, omdat het expertise kost en veel herhaald moet worden.

Het CROW is kritisch op het concept “campagnes” wanneer het gaat om gedragsverandering. Zeker wanneer er sprake is van onbewust gedrag in combinatie met zelfoverschatting gaat het niet om ‘motiverende’ communicatie, maar om het wegnemen van barrières die het gewenste gedrag in de weg staan (CROW, 2011). Omdat motiverende communicatie alleen niet genoeg is om studenten ander gedrag te laten vertonen, worden campagnes in het onderzoek meegenomen als een instrument om gedragsverandering te creëren.

2.4. Conceptueel model

In de onderstaande figuur is het conceptueel model weergegeven. Het conceptueel is een schematische manier om de relaties te laten zien tussen de verschillende theorieën die gebruikt zijn in het onderzoek.

Het onderzoek richt zich op het veranderen van het fietsgedrag van studenten, dat onder te verdelen is in bewust en onbewust fietsgedrag. Omdat het fietsgedrag van studenten voor ongeveer 95% uit onbewust gedrag bestaat, gaat het om het beïnvloeden van het onbewuste gedrag. De instrumenten om het onbewuste gedrag te beïnvloeden zijn nudging, strengere handhaving en campagnes. Doordat het gedrag beïnvloed wordt, ontstaat er meer bewustzijn onder de fietsende studenten waardoor het fietsgedrag van de studenten beïnvloed wordt.



Figuur 4: Conceptueel Model

3. Methodologie

Voor het verzamelen van data worden drie verschillende methoden toegepast, namelijk de enquête, observaties en semigestructureerde interviews. In dit hoofdstuk wordt toegelicht waarom deze methode het meest praktisch is en wat deze toevoegen aan het onderzoek.

3.1. Onderzoeksstrategie

De onderzoeksstrategie gaat over de meest strategische volgorde van het uitvoeren van de methoden in de tijd. De onderstaande volgorde wordt aangehouden als houvast voor de onderzoeksstrategie:

1. Eerst interview met G. de Kam: G. de Kam is mindervalide en geograaf en kan hierdoor belangrijke handvaten geven voor de uitvoering van de observaties en de enquête. Daarnaast is dit een verkennend interview, waardoor achterhaald of het onderzoek "op het goede spoor" zit.
2. Observatie in de praktijk: Welke problemen ervaren mindervalide personen in de binnenstad? Op basis van literatuur, de verkennende bijeenkomst op 25 juni 2018 en het interview met G. de Kam, worden de observaties uitgevoerd. Hierdoor heeft de observatie van te voren handvaten om deze zo goed mogelijk uit te voeren
3. Enquêtes: Deze lopen parallel aan de observaties en de latere interviews. De enquêtes zijn gebaseerd op een literatuurstudie en het interview met G. de Kam. Deze methoden kunnen nog input geven voor de opzet van de enquête, zodat specifiek bepaald kan worden wat aan de studenten wordt gevraagd. De enquête wordt zo kort mogelijk gehouden, omdat meer studenten dan bereid zijn deze in te vullen.
4. Latere interviews: De interviews met de experts worden gehouden na de observatie en de enquête, zodat op basis van deze informatie gevraagd kan worden naar specifieke informatie, die niet uit de enquête en observatie naar voren is gekomen. De experts kunnen namelijk een juiste achterliggende gedachte of aanname bevestigen of ontkrachten.

Er is gekozen voor de onderzoeksmethode "mixed methods", waarin meerdere methoden toegepast worden om het onderzoek te laten uitvoeren. Hierbij gaat het om zowel kwantitatief (enquêtes) als kwalitatief (observatie, interviews) onderzoek. Deze methode is toegepast omdat het de validiteit en de betrouwbaarheid van het onderzoek verhoogd.

3.2. Enquêtes onder studenten

De enquête wordt toegepast om het gedrag en de bewustwording van studenten op de fiets in de stad Groningen inzichtelijk te maken. Door willekeurige studenten deze enquête te laten invullen, zonder ze eerst te laten weten waarvoor het is, wordt een eerlijk beeld geschetst van het gedrag van studenten op de fiets en in welke mate ze zich ervan bewust zijn dat ze overlast veroorzaken voor mindervalide mensen in het verkeer.

Enquête	
Doelgroep	Studenten
Respondenten	72
Aantal vragen	15
Invultijd	5 min.

3.2.1. Opbouw enquête

De enquête wordt opgebouwd aan de hand van algemene vragen, vragen over het gedrag van de studenten en vragen over in welke mate studenten zullen reageren op bepaalde maatregelen (bewustwordingsvragen).

1. Algemene vragen

Algemene vragen, zoals leeftijd, nationaliteit en woonplaats geven inzicht in de doelgroep die ondervraagd wordt. De doelgroep van de enquête is hieronder omschreven.

2. Gedragsvragen

Gedragsvragen moeten inzicht geven in het gedrag van studenten en zijn dus bedoeld om het gedrag van deze studenten te "meten". Op basis van deze gegevens kan getoetst worden welk gedrag, dat studenten veroorzaken, overlast geeft voor de mindervalide gebruikers van de binnenstad. In de enquête is aangegeven dat studenten het eerlijk dienen in te vullen, in plaats van het "wenselijke" antwoord te geven.

Gevaarlijk fietsgedrag en afleiding

Het artikel "Measuring risky adolescent cycling behaviour" geeft inzicht in welk fietsgedrag gevaarlijk is en de uitkomsten worden gebruikt als basis voor de enquêtevragen over gevaarlijk fietsgedrag. Denk hierbij aan vragen over het wel of niet uitsteken van de hand bij het afslaan, fietsverlichting gebruiken en voorrang verlenen bij zebapaden (Feenstra, Ruiters, Schepers, Peters, & Kok, 2011). Ook wordt het thema "afleiding" hierin meegenomen, omdat mobiele telefoongebruik steeds vaker voorkomt onder fietsende jongeren (Christoph, 2017).

Shared space

Volgens Havik et al (2012) en Klerk et al (2011) ervaren zowel mensen met een visuele beperking, als mensen in een rolstoel, belemmeringen wanneer een gebied is ingericht als shared-space. In het centrum van Groningen zijn ook gebieden ingericht als shared-space en daarom wordt ook aan de studenten gevraagd welk gedrag ze vertonen wanneer ze met de fiets door de Folkingestraat gaan, die ingericht is als "shared space" gebied.

Fietsparkeren

Uit literatuuronderzoek en de bijeenkomsten met de werkgroep Toegankelijk Groningen is naar voren gekomen dat fout geparkeerde fietsen ook als hinderend worden ervaren door mindervalide personen. Daarom wordt er een vraag gesteld waar studenten in een bepaalde situatie hun fiets parkeren, bijvoorbeeld wanneer ze gaan shoppen of een kleinigheidje moeten halen bij een specifieke winkel. Volgens Larsen & Funk (...) is fietsparkeren routinegedrag, daarom wordt gevraagd waar studenten parkeren in een bepaalde situatie, zonder verdere aanwijzingen te geven .

3. Bewustwording

De vragen die gesteld worden in de "bewustwording" zijn er vooral op gericht welke maatregelen waardevol zullen zijn om studenten zich ervan bewust te maken dat ze overlast veroorzaken voor mindervaliden. Hierbij gaat het dus om vragen als hoe ze zullen reageren op bepaalde campagnes, meer controle en nudging. Een tekortkoming van het onderzoek "measuring risky cycling behaviour" is dat het alleen de negatieve kant belicht, terwijl er niet wordt ingegaan op de vraag "zou u in het

geval van ... , ander gedrag vertonen?'' . Door te vragen in welke mate studenten bereid zijn hun gedrag te veranderen, wordt inzichtelijk waar studenten over het algemeen gevoelig voor zijn.

Campagnes

Campagnes zijn er op gericht om het gedrag op een sociale manier te beïnvloeden en er zijn ook campagnes gericht op het mobiele telefoongebruik van fietsers. Door de campagnes voor te leggen, wordt duidelijk welke campagnes effectief zijn voor studenten.

Handhaving

Volgens het artikel "Reward and punishment act as distinct factors in guiding behaviour" (Kubanek J. , 2015) werkt straffen beter dan belonen. Ook wordt in de literatuur aangegeven dat jongeren gevoeliger zijn voor hardere maatregelen (CROW, 2015). Strengere handhaving kan onderverdeeld worden in twee methoden, namelijk meer controle en hogere boetes. Dit onderscheid wordt ook meegenomen in de enquêtevragen.

Nudging

Volgens Lehner et al. (2015) wordt gesteld dat nudging een effectieve methode is om het lokale probleem van fietsparkeren aan te pakken, ondanks dat nudging alleen routinegedrag beïnvloedt en niet het intrinsieke gedrag. Het gaat om een lokaal probleem en nudges kunnen worden ingezet om kleine veranderingen aan te brengen in de samenleving. Daarom wordt nudging meegenomen in de enquête, aan de hand van voorbeelden wordt aan studenten gevraagd in welke situatie ze welk gedrag zullen vertonen.

3.2.2. Doelgroep enquête

De gemeente vroeg om onderzoek naar het bewustmaken van overlast voor mindervaliden onder studenten, dus de enquête wordt gehouden onder studenten in de stad Groningen, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende niveaus. Wel wordt er naar de studierichting gevraagd, omdat bijvoorbeeld geografie studenten zich beter bewust zijn van de openbare ruimte en verkeerssituaties, en dat studenten van een zorgopleiding eerder geneigd te zijn mindervalide mensen te ondersteunen. Daarnaast wordt ook gevraagd naar de herkomst van studenten, omdat een verscheidenheid van studenten gewenst is. Hiervoor wordt de enquête ook uitgereikt in het Engels. Ook wordt de leeftijd gevraagd, omdat oudere studenten zich beter bewustzijn van verkeerssituaties omdat ze meer ervaring hebben wanneer ze door de stad fietsen (Feenstra, Ruiters, Schepers, Peters, & Kok, 2011)

3.3. Observaties

Tijdens de bijeenkomst bij de gemeente Groningen op 25 juni 2018 hebben mindervalide mensen van Toegankelijk Groningen aangegeven graag mee te willen werken aan het onderzoek. Om een goede indruk te krijgen van de overlast die de mindervaliden ervaren, is ervoor gekozen om een wandeling met hen te maken door het centrum van Groningen. De observaties geven gedetailleerde informatie omtrent de overlast die wordt ervaren door mindervalide personen.

3.3.1. Opzet observatie

Er wordt een wandeling gemaakt een mindervalide persoon om in beeld te brengen wat de problemen zijn die door mindervalide personen worden ervaren in de binnenstad van Groningen. De mogelijkheid is geboden om verhaal te doen (storytelling), waardoor de ervaring het beste geschetst kan worden. Ook is het dan mogelijk om quotes te gebruiken die een doeltreffend beeld geven van hun ervaringen. Toch worden er van te voren bepaalde punten opgesteld, die meegenomen dienen te worden in de omschrijving van de ervaring. De onderstaande topiclijst geeft een overzicht van de te behandelen onderwerpen tijdens de observaties. Deze topiclijst is gebaseerd op het eerdere gesprek met de werkgroep Toegankelijk Groningen. De observatie op zich is gedaan met één mindervalide persoon, maar de resultaten van de observatie zijn later teruggekoppeld aan de werkgroep, waardoor input is ontstaan van meerdere mindervalide personen.

ONDERWERPEN	VOORBEELDVRAGEN
SHARED SPACE	<ul style="list-style-type: none">• Hoe ervaart u plaatsen die ingericht zijn volgens het "shared space" principe?
FIETSPARKEREN	<ul style="list-style-type: none">• Ervaart u overlast door geparkeerde fietsen in de stad?• Zo ja, wat denkt u dat een goede oplossing is voor dit probleem?
OVERTREDINGEN TIJDENS FIETSEN	<ul style="list-style-type: none">• Zijn er bepaalde fietsovertredingen waardoor u hinder ervaart? (<i>Denk aan geen hand uitsteken, zonder licht, mobiel gebruik en over de stoep fietsen</i>)
INRICHTING	<ul style="list-style-type: none">• Welke hindernissen in de openbare ruimte vindt u het meest vervelend? (<i>Denk aan stoepranden etc.</i>)
VERMEDEEN PLEKKEN	<ul style="list-style-type: none">• Zijn er bepaalde plaatsen in de binnenstad die u liever vermijdt?
BEWUSTWORDING	<ul style="list-style-type: none">• Op welke manier kunnen studenten zich volgens u er meer bewust van worden gemaakt dat ze overlast creëren met hun fietsgedrag?

3.3.2. Route door de stad Groningen

Op basis van voorafgaande onderzoeken en de bijeenkomst op 25 juni 2018 is gebleken dat mindervalide mensen bepaalde punten van overlast ervaren, welke meegenomen dienen te worden in de route die wordt afgelegd. De volgende punten in de binnenstad van Groningen zijn daarbij van belang:

- Herestraat: In de Herestraat is het verboden om te fietsen, in welke mate levert dit voordeel op voor mindervalide gebruikers?
- Voetgangersoversteekplaats tussen de Vismarkt en de Grote Markt: Dit is een chaotisch punt, waarbij fietsers vaak het zebrapad over het hoofd zien, waardoor het voor mindervalide personen moeilijk wordt om hier over te steken.
- Academiegebouw: Veel studenten maken gebruik van het academiegebouw en parkeren hier hun fiets. Mindervalide personen hebben tijdens de bijeenkomst aangegeven overlast te ervaren van geparkeerde fietsen.

- Vismarkt: De Vismarkt kent veel losliggende stenen (cobblestones), waar mindervalide mensen slechter met de rolstoel over kunnen.
- Folkingerstraat: De Folkingerstraat is ingericht volgens het shared space concept. Uit onderzoek is gebleken dat mindervalide mensen vaak meer moeite hebben met shared space, omdat het te chaotisch is voor hen. Hun ervaringen met shared space zijn daarom een toegevoegde waarde voor het onderzoek.
- Binnenstad-Noord: In de Binnenstad-Noord, de buurt rondom de Violenstraat, wonen veel studenten. De mindervalide personen hebben aangegeven dat in deze buurt veel geparkeerde fietsen op de stoepen staan en hierdoor hinder ervaren. Ook is de inrichting van de openbare ruimte in deze buurt niet zoals gewenst.



Ook wordt mindervalide mensen de mogelijkheid geboden om zelf een punt aan te wijzen waar ze een bepaalde positieve of negatieve ervaring mee hebben.

De kaart hiernaast geeft de looproute van de observatie met mindervalide personen aan. Er is bewust voor deze route gekozen omdat het langs alle punten leidt waar mindervalide personen overlast ervaren. De route loopt ook door de buurt van de Violenstraat, wat geen onderdeel is van het onderzoeksgebied, omdat de persoon in kwestie aangegeven heeft hier ook veel problemen te ervaren.

Figuur 5: Kaart looproute observatie

3.4. Interviews

Het afnemen van interviews met experts uit de praktijk geeft meer diepgaande informatie aan het onderzoek. De volgende personen/partijen kunnen waardevolle informatie geven betreft de materie. Er wordt gebruik gemaakt van zowel oriënterende als bevestigende interviews, dit verschil wordt toegelicht in de onderzoeksstrategie.

G. de Kam

Het interview met G. de Kam, professor aan de Rijksuniversiteit Groningen en ervaringsdeskundige op het gebied van mobiliteit voor mindervalide personen, geeft houvast aan de observaties. Het interview met G. de Kam is dus een oriënterend interview. Doordat G. de Kam ervaring heeft met de mobiliteit van mindervalide personen in de binnenstad, kan dit interview gebruikt worden als basis voor het opzetten van de observaties en de enquête. Het geeft verduidelijking voor de punten waar op gelet dient te worden tijdens het onderzoek

K. Bandsma

Bij de Rijksuniversiteit doet K. Bandsma zijn PhD onderzoek om te ontdekken onder welke omstandigheden nudging toegevoegde waarde heeft voor planologen om de chaotische situatie in de openbare ruimte te verminderen (FRW, Rijksuniversiteit Groningen, 2018). Nudging komt veel terug in het onderzoek, daarom is het van toegevoegde waarde om K. Bandsma te interviewen. Hij is gespecialiseerd in het onderwerp en kan daarom aangeven waarom nudging wel of niet waardevol is om in te zetten als instrument om de bewustwording onder studenten te vergroten.

J. Valkema – Gemeente Groningen

De gemeente is bezig met het uitvoeren van een nieuwe visie voor de binnenstad in Groningen, waarbij er ook in de infrastructuur grondige veranderingen gaan plaatsvinden. Een interview met een beleidsmedewerker van het gebiedsteam, die werkt aan de nieuwe visie van de binnenstad en gespecialiseerd is op het gebied van verkeer en vervoer, is waardevol. Deze kan informatie verstrekken over de mate waarin de wensen van mindervalide personen worden meegenomen in de visie van de binnenstad.

F. Jorna - Verkeerswijzer Groningen

Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van gezamenlijke overheden in de provincie Groningen, en heeft als doel het verkeer veiliger te maken door middel van educatie (Verkeerswijzer Groningen, 2019). Omdat het gericht is op educatie, en dus gedragsbeïnvloeding/gedragsverandering, is een interview met deze instantie waardevol. Er kan namelijk informatie gegeven worden over hoe bewustwording onder studenten gecreëerd kan worden.

A. Schrooten – Gemeente Zwolle

Er is gekozen om een interview te houden met A. Schrooten, beheermanager parkeren bij de gemeente Zwolle, omdat de gemeente Zwolle een strenger beleid voert omtrent het fietsparkeren. Uit vooronderzoek is gebleken dat er een parkeerverbod geldt op de Grote Markt voor fietsen. Voor het onderzoek is het waardevol om te achterhalen wat het effect is van een strenger parkeerbeleid, omdat dat wellicht voor Groningen ook inspiratie kan geven om de situatie omtrent het fietsparkeren te verbeteren.

3.5. Referentiesteden

Naast de enquête onder studenten, observatie en gesprekken met mindervaliden en de interviews met experts worden ook referentiesteden meegenomen in het onderzoek. Hier wordt gekeken naar andere steden die een voorbeeld kunnen zijn voor de stad Groningen. Ook wordt er jaarlijks door de Europese Commissie een prijs uitgereikt voor de meest toegankelijke stad voor mindervaliden van Europa (European Commission, 2017). Bij de referentiesteden wordt gekeken naar steden met een strenger beleid omtrent het fietsparkeren, richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte ten behoeve van mindervalide personen en projecten die zijn gericht op bewustwording onder de inwoners.

4. Onderzoeksresultaten

Dit hoofdstuk is een overzichtelijke weergave (synthese) van de resultaten van de onderzoeksmethoden enquête, observaties en interviews en worden de belangrijkste resultaten onder het kopje "conclusie" telkens samengevat. In het volgende hoofdstuk worden verbanden gelegd met het beantwoorden van de onderzoeksvragen.

4.1. Uitwerkingen enquête

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête onder fietsende studenten in de stad Groningen uitgewerkt.

Respondenten

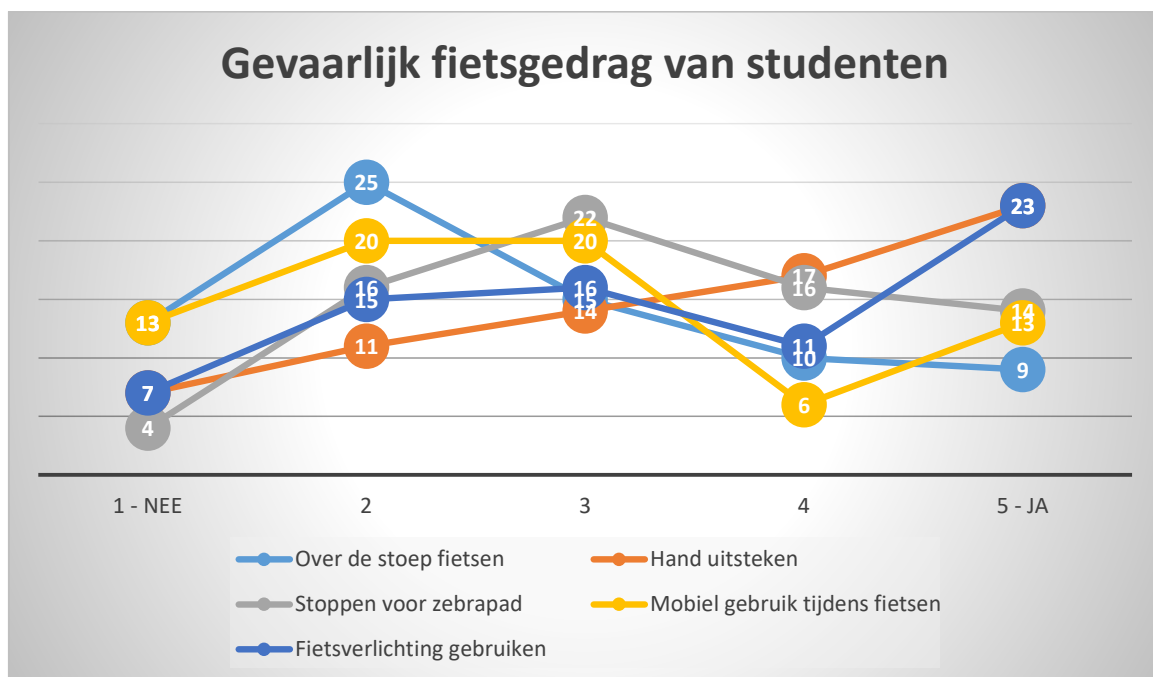
De enquête is gehouden onder 72 studenten, die regelmatig door het centrum van de stad Groningen fietsen en studeren in de stad Groningen. De meeste studenten waren van de studies: Rechten, sociale studies en de PABO. Alle respondenten zijn afkomstig uit Nederland.

Gevaarlijk fietsgedrag

In het eerste deel van de enquête is studenten gevraagd naar hun fietsgedrag, waarbij duidelijk is aangegeven dat het om hun werkelijke fietsgedrag gaat, in plaats van het gedrag wat gewenst is.

In welke mate vertoont u onderstaand gedrag?

Deze vraag is gesteld om het gevaarlijke fietsgedrag van studenten te peilen. Hierbij is gevraagd naar enkele overlast gevende acties van fietsers, namelijk: over de stoep fietsen, wel/niet stoppen voor een voetgangersoversteekplaats, het wel/niet gebruiken van fietsverlichting, de hand uitsteken bij het afslaan en het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het fietsen.



De onderstaande tabel geeft in procenten weer wat de mate is waarin gevaarlijk gedrag wordt vertoont per soort gedrag. Hierin worden, afhankelijk van de situatie, de nummers 1 en 2 en 3 en 4 beschouwd als "gevaarlijk fietsgedrag" en "geen gevaarlijk fietsgedrag".

TABEL FIETSGEDRAG ONDER STUDENTEN	GEEN GEVAARLIJK GEDRAG	GEVAARLIJK GEDRAG
OVER DE STOEP FIETSEN	53 %	26 %
STOPPEN VOOR ZEBRAPAD	42 %	28 %
FIETSVERICHTING GEBRUIKEN	47 %	31 %
HAND UITSTEKEN	56 %	25 %
MOBIELE TELEFOONGEBRUIK	46 %	26 %

Uit het onderzoek naar het fietsgedrag van studenten blijkt dat in de meeste gevallen meer dan een kwart van de studenten gevaarlijk fietsgedrag vertoont. Daarbij zijn er ook nog mensen die "3-soms" hebben ingevuld en dus soms gevaarlijk fietsgedrag vertonen.

Welk gedrag vertoont u in de onderstaande straat?

Omdat het concept "shared space" als hinderend wordt ervaren door mindervalide personen, wat ook aangegeven is door G. de Kam tijdens het interview, en er veel onduidelijkheid is over dit concept onder de bevolking, is studenten gevraagd hoe ze zullen handelen in een straat die ingericht is volgens het "shared space" concept. In dit geval is dit de Folkingstraat in Groningen als voorbeeld



Figure 6: De Folkingstraat

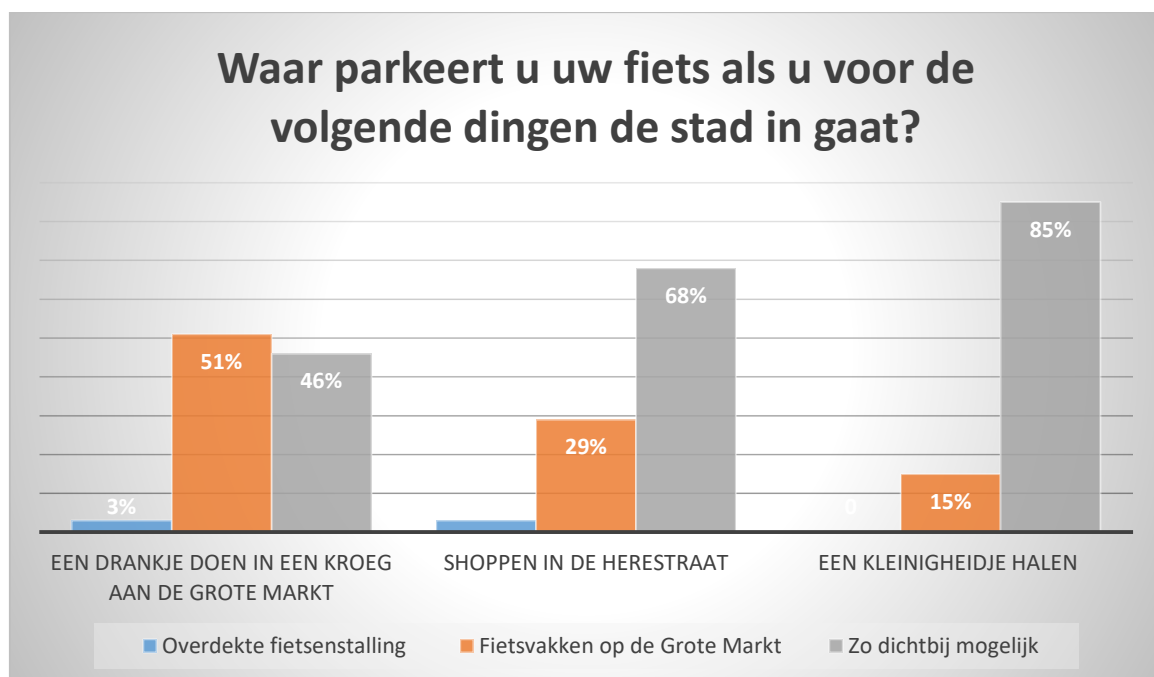
genomen en is aan studenten gevraagd of ze af zullen stappen, rustig door zullen fietsen of normaal blijven fietsen.



Studenten geven aan meestal rustig door deze straat te fietsen. Toch is er een gedeelte van de studenten dat denkt dat dit een fietspad is (24%), terwijl het ingericht is als shared space. Voor ongeveer een kwart van de studenten is dit dus niet duidelijk.

Waar parkeert u in de volgende situaties uw fiets?

Het probleem van fout geparkeerde fietsen is meerdere keren naar voren gekomen in de analyse en is ook voor mindervalide personen een storend probleem. Daarom wordt ook gekeken naar het gedrag van studenten omtrent het fietsparkeren en is gevraagd waar ze de fiets zullen parkeren in de volgende situaties: snel een boodschap moeten halen in een specifieke winkel, een paar drankjes doen in de stad en een middag winkelen.



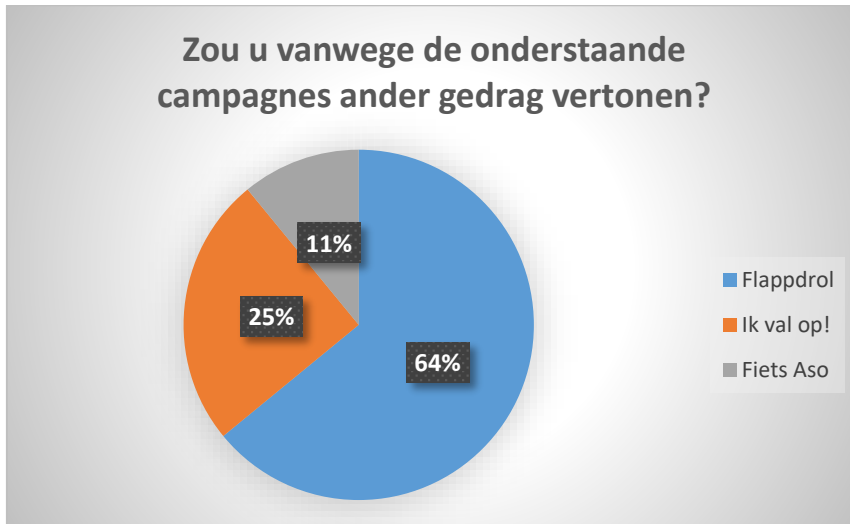
Uit de enquêteresultaten blijkt dat bijna niemand, in bepaalde gevallen 3% van de studenten, gebruikmaakt van de overdekte fietsenstalling. Wel blijkt dat voor een langer verblijf de fiets soms in de fietsvakken aan de Grote Markt wordt neergezet, maar hieruit blijkt ook dat studenten de fiets graag zo dichtbij mogelijk parkeren, omdat de fiets sneller in de vakken wordt gezet als de bestemming een kroeg aan de Grote Markt is dan shoppen in de Herestraat. Het is voor studenten dus een gewoonte om de fiets zo dichtbij mogelijk te parkeren, maar wanneer er parkeervakken in de buurt zijn wordt hier soms gebruik van gemaakt.

Bewustwording

De bewustwordingsvragen in de enquête zijn gericht op de beste toe te passen methode om studenten bewust te maken van de overlast die ze veroorzaken met het fietsgedrag in de binnenstad van Groningen. In de enquête is onderscheid gemaakt tussen campagnes, strengere handhaving en nudging. Per methode is gekeken naar wat volgens studenten de beste manier is om bewustwording te creëren.

Zou u vanwege de onderstaande campagnes ander gedrag vertonen?

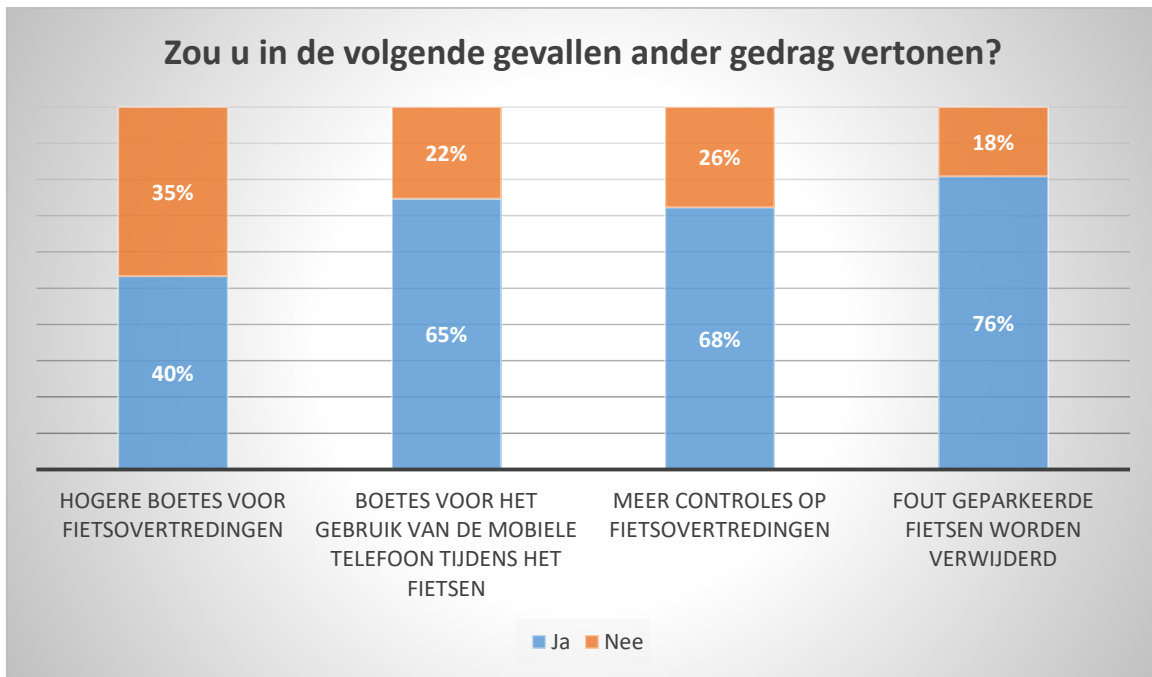
Deze vraag is gericht op actuele campagnes voor het fietsverkeer. De "Flappdrol" campagne richt zich tegen het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het fietsen, de "Ik val op!" campagne stimuleert het gebruik van fietsverlichting en de "Fiets Aso" is een campagne tegen fout geparkeerde fietsen, waarbij het voorbeeld van een geparkeerde fiets op een blindegeleidenstrook is genomen.



Studenten denken dat de campagne van "Fiets Aso" het meest effectief is van deze campagnes, maar toch zijn campagnes over het algemeen de minst effectieve methode om te overtuigen volgens de studenten.

Zou u in de volgende gevallen ander gedrag vertonen?

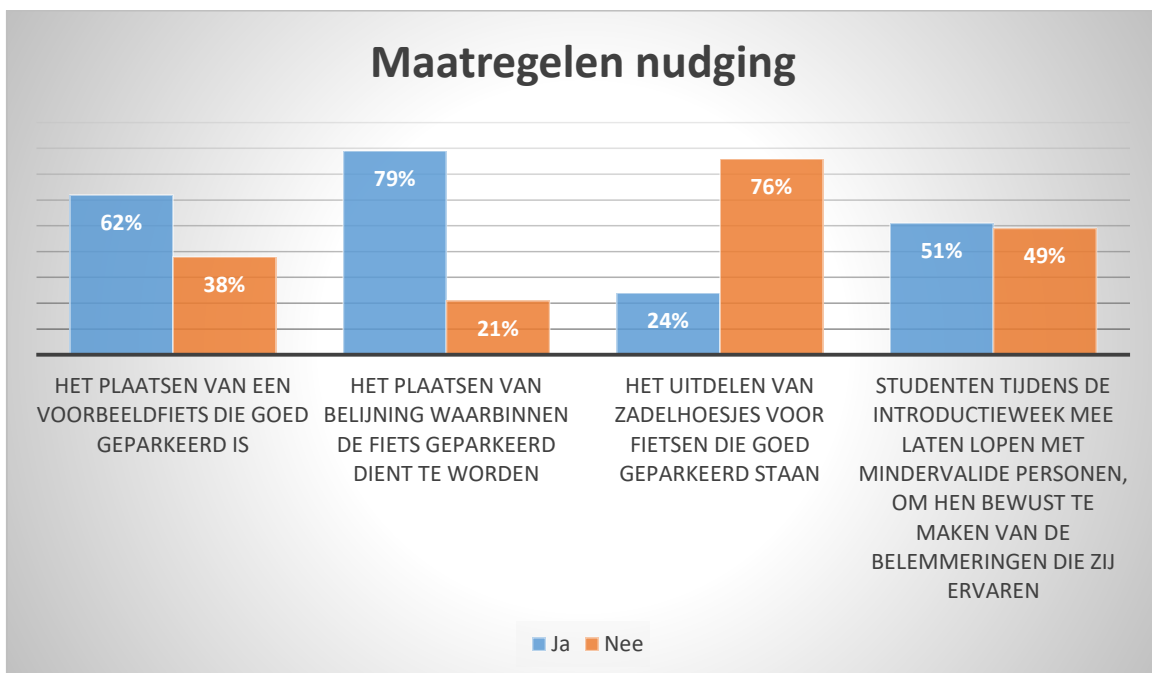
Deze vraag is gericht op strengere handhaving, waar studenten is gevraagd in welk van de onderstaande gevallen ze ander gedrag zullen vertonen. De resultaten zijn in totaal geen 100%, omdat studenten ook de mogelijkheid hadden om "niet van toepassing" in te vullen. Het gaat hierbij om het procentuele aantal van alle studenten die de enquête hebben ingevuld.



Studenten geven vooral aan dat een strengere handhaving in veel gevallen effectief is. Het gaat hierbij vooral om meer controles op fietsovertredingen, hoewel hogere boetes volgens een lichte meerderheid ook effectief is. Opvallend effectief is het verwijderen van fout geparkeerde fietsen, 76% van de studenten zal ander gedrag vertonen wanneer fout geparkeerde fietsen worden verwijderd.

Denkt u dat de volgende maatregelen effectief zijn?

In deze vraag zijn vier voorbeelden van nudging aangedragen en is aan de studenten gevraagd of ze ander gedrag zullen vertonen als deze maatregelen worden toegepast.



Uit de enquête blijkt dat er een verschillend oordeel is over de maatregelen van nudging. Zo is het plaatsen van belijning waarbinnen de fiets geparkeerd dient te worden door de meeste studenten als effectief beoordeeld (79%) en het uitdelen van zadelhoesjes helpt volgens studenten niet om het probleem van fietsparkeren tegen te gaan (76% zegt nee). Studenten zijn erg verdeeld van mening wanneer het gaat om nieuwe studenten mee te laten lopen tijdens de Kei-week.

Conclusie enquête

De methode enquêtes is ingezet om antwoord te verkrijgen op de deelvraag hoe het fietsgedrag van studenten in de binnenstad van Groningen het beste omschreven kan worden. Er blijkt dat een deel van de studenten gevaarlijk gedrag vertoont, waarbij niet één specifieke vorm van gevaarlijk gedrag eruit springt. Dit komt redelijk overeen met de resultaten uit de literatuur, die in het theoretisch kader zijn omschreven. Daarnaast blijkt dat studenten opvallend positief zijn over het effect van strenger handhaven en campagnes negatief worden beoordeeld. Thaler & Sunstein (2009) zijn positief over het aspect nudging in het algemeen, maar volgens studenten is het effect afhankelijk van de manier waarop nudging toegepast wordt. Dit blijkt namelijk uit het feit dat de verschillende soorten nudging door de studenten wisselend worden beoordeeld.

4.2. Uitwerkingen observaties

Op verschillende dagen zijn er bijeenkomsten bijgewoond van de werkgroep Toegankelijk Groningen, een praatgroep waarin mindervalide personen samenwerken met de gemeente. Tijdens deze bijeenkomsten is informatie verzameld over wat de mindervalide personen als hinderend ervaren wanneer ze gebruikmaken van de binnenstad van Groningen. Daarnaast is er een wandeling door de stad gemaakt om te observeren welke problemen mindervalide personen tegenkomen. In deze paragraaf worden de uitkomsten van deze bijeenkomsten uitgewerkt.

Werkgroep Toegankelijk Groningen

Op 11 februari 2019 is er een wandeltocht door de stad gemaakt met een persoon in een elektrische rolstoel. Tijdens deze observatie is er gebruikgemaakt van een topiclijst, zodat alle belangrijke punten tijdens de tocht in behandeling worden genomen. Ook zijn er foto's gemaakt om de situatie in beeld te brengen. Op 24 juni 2019 zijn deze uitkomsten, samen met andere uitkomsten uit de literatuur en het interview met G. de Kam, teruggekoppeld tijdens een vergadering van de werkgroep. Tijdens deze bijeenkomst is wederom gebruikgemaakt van de topiclijst. Per onderwerp is toegelicht hoe dit werd ervaren door de mindervalide persoon en is teruggekoppeld tijdens de vergaderingen.

Shared space

Volgens de geïnterviewde persoon is het shared space concept vervelend voor mindervalide weggebruikers, dit geldt voor de Folkingestraat, maar ook voor de gele markeringen in de buurt van de Violenstraat. Het is onduidelijk voor de weggebruikers waar ze aan toe zijn en fietsende studenten nemen in deze situaties vaak voorrang. Ook voor blinden en slechtzienden is de Folkingestraat een probleem, vanwege de chaotische situatie maar ook omdat de blindengeleidestroken niet goed doorlopen. Fietsers zijn veelal de “sterke partij” op plekken waar shared space is toegepast. Hierdoor nemen de fietsers vaak voorrang en hierdoor weten weggebruikers slecht waar ze aan toe zijn. Daarnaast is het ook vervelend voor dove mensen, omdat er vaak gebeld wordt door fietsers. De foto hiernaast was op een rustig moment, maar op bijvoorbeeld een zaterdag is het hier vol met fietsers en voetgangers die door elkaar heen gaan.



Figuur 7: Folkingestraat (eigen foto)

Fietsparkeren

Fout geparkeerde fietsen zijn de voornaamste hindernis van de persoon in de rolstoel. Hierdoor wordt de doorgang op de stoep belemmerd, waardoor de persoon in de rolstoel over straat moet. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, omdat de straat druk is met het overige verkeer. Daarnaast worden fietsen ook vaak voor ingangen geparkeerd, zoals voor de oprit bij de Albert Heijn Korenbeurs, in het Tingtangstraatje (tweede foto hieronder) of voor de deur van het invalidentoilet, waardoor hier geen gebruik meer van gemaakt kan worden. Uit de referentie met Zwolle en de enquête onder studenten bleek dat het helpt om belijning te plaatsen waarbinnen fietsen geparkeerd dienen te worden en uit de observatie bleek dat, wanneer er fietsenrekken staan, ook hier gebruik van wordt gemaakt (zie foto rechts hieronder). Mindervalide personen geven ook aan dat het een oplossing zou zijn om belijning te plaatsen, zodat de situatie minder chaotisch wordt. Daarnaast hebben ze aangegeven dat het helpt om studenten het probleem te laten “ervaren” en ze hiermee op te voeden. Dit helpt vooral bij nieuwe studenten. Ook zou het belangrijk zijn om de inwoners “op te voeden” wanneer de parkeerkelder onder het Forum klaar is, zodat het voor hen een gewoonte wordt de fiets hier te parkeren.



Figure 8: Hinderende geparkeerde fietsen en verbeterde situatie met fietsenrekken op de foto rechts (eigen foto's)

Overtredingen tijdens het fietsen

Volgens de persoon staan de studenten er niet bij stil dat ze hinder veroorzaken voor mindervalide medeweggebruikers. Hierbij gaat het ook om het fietsgedrag van de studenten. Dit is voornamelijk het niet verlenen van voorrang en niet aangeven wanneer ze afslaan. Ook niet wanneer er een voetgangersoversteekplaats is of er haaiantanden staan. Studenten denken namelijk dat ze als fietser voorrang hebben en weigeren vaak te stoppen. Daarnaast wordt aangegeven dat studenten ook vaak tegen een eenrichtingsweg in fietsen.

Inrichting

Op sommige plaatsen, met name in de buurt van de Violenstraat, zijn losliggende stoeptegels (zie foto) en onduidelijke opritten een probleem. Daarnaast zijn de keien op de Vismarkt hinderlijk voor mindervalide personen. Ook wordt er hinder ervaren in de Folkingestraat voor blinde personen, omdat de blindengeleidestroom daar onvolledig is. De Oude Boteringestraat, waar een gescheiden voet- en fietspad is, is gunstiger ingericht voor mindervalide personen en hier worden geen obstakels ervaren. Opritten zijn onduidelijk, zitten op onlogische plekken en er is geen "routing" voor de opritten, maar deze zijn "lukraak" geplaatst.

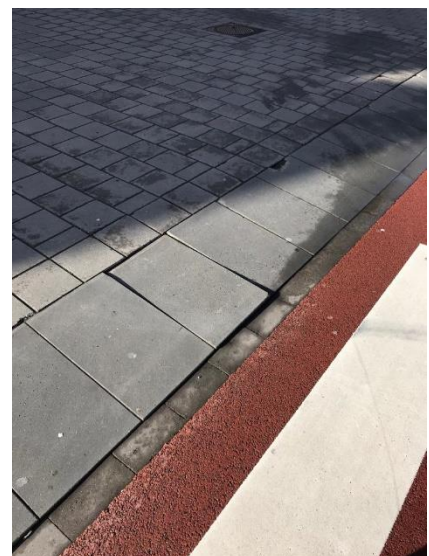


Figure 9: Losliggende tegels in de Nieuwe Ebbingestraat (eigen foto)

Vermeden plekken

De geïnterviewde persoon vermeid liever de Folkingestraat omdat hier geen markeringen zijn en studenten vaak denken dat het een fietspad is. Daardoor is de straat voor mindervalide personen te onoverzichtelijk. Daarnaast is het voetpad aan de Gelkingestraat vol met obstakels en vormen de terrassen aan de Oosterstraat op de stoep ook een blokkade.

Bewustwording

Mindervalide personen geven aan dat zij fout geparkeerde fietsen graag verwijderd zien worden omdat studenten zich er dan van bewust worden omdat ze gestraft worden. Er moeten fietsvakken

geplaatst worden door middel van belijning, waar studenten hun fietsen moeten parkeren. Ook helpt het om studenten hun problemen te laten ervaren, omdat dit de bewustwording onder studenten vergroot. Hierbij gaat het vooral om studenten die nog geen ervaring hebben met fietsen door de binnenstad. Een goed voorbeeld hiervan is studenten laten meelopen tijdens de Kei-week. En dan ook de veel bezochte locaties meenemen in de ervaring, zoals de Albert Heijn Korenbeurs op de onderstaande foto.

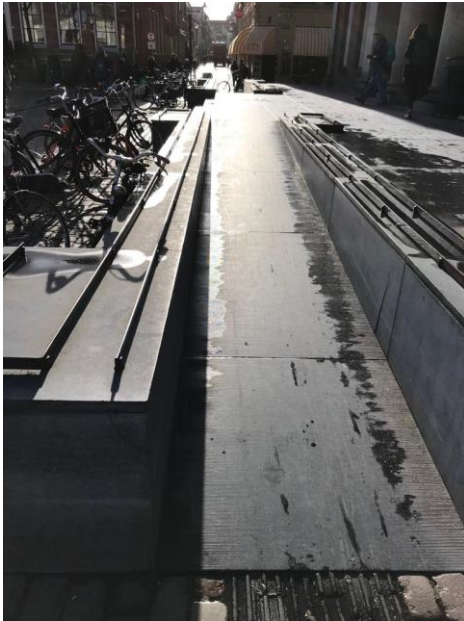


Figure 10: Inrit AH Korenbeurs, waar vaak fietsen tussen worden geplaatst (eigen foto)

Conclusie observatie

Eén van de deelvragen van het onderzoek richt zich op de overlast die mindervalide personen ervaren van studenten, welke grotendeels beantwoordt kan worden aan de hand van de observatie en terugkoppelmomenten. Uit de observatie komt naar voren dat mindervalide personen veel hinder ervaren van fout geparkeerde fietsen in het centrum van Groningen, voornamelijk bij de Albert Heijn Korenbeurs en voor de deur van het invalidentoilet. Een goede manier om dit aan te pakken is om studenten deze hindernissen zelf te laten ervaren, zoals het laten meelopen tijdens de Kei-week. Ok zal belijning helpen, waarbinnen de fiets geparkeerd dient te worden.

4.3. Uitwerkingen interviews

Deze paragraaf geeft een beknopte uitwerking van de interviews. Voor de volledig uitgeschreven interviews wordt verwezen naar de bijlage.

4.3.1. Interview G. de Kam. – Rijksuniversiteit Groningen

Het interview met G. de Kam van de Rijksuniversiteit Groningen was een verkennend interview en daarom als eerste uitgevoerd. Dit is gedaan omdat G. de Kam ervaringsdeskundige is op het gebied van bereikbaarheid voor mindervalide personen. De volgende belangrijke punten kwamen in dit interview naar voren:

- Er worden veel fietsen geplaatst voor de inrit van de Albert Heijn in de Korenbeurs, aan de Vismarkt. Hierdoor kunnen mindervalide personen geen gebruik maken van deze inrit, waardoor ze dus niet naar de supermarkt kunnen.

- Het fietsgedrag van studenten in de stad is “een soort van onoplettend, je wordt gewoon niet opgemerkt ofzo”. Ook hebben studenten tijdens het fietsen een soeverein gevoel en denken ze dat alles kan. Daarnaast is telefoongebruik tijdens het fietsen hinderend.
- De Folkingestraat is te chaotisch, omdat mindervalide personen niet snel kunnen reageren en studenten snel door deze straat fietsen.
- Een voorstel was om studenten mee te laten lopen tijdens de Kei-week. Het meeste bewustzijn wordt gecreëerd door studenten de gevaren voor mindervalide personen te laten ervaren.

Interview J. Valkema – Gemeente Groningen

Het interview met J. Valkema van de gemeente Groningen is gehouden om meer inzicht te krijgen in de nieuwe binnenstadsvisie voor het centrum van Groningen en in welke mate deze aansluit op de behoeften en wensen van mindervalide personen.

- Nieuwe parkeerkelder voor fietsen onder het nieuwe Forum, deze gaat open in december 2019. Dit wordt gedaan om de overlast van geparkeerde fietsen in de stad tegen te gaan.
- Strengere handhaving is één van de methoden om het probleem van fietsparkeren tegen te gaan, maar is niet de beste methode. De gemeente heeft het beleid om eerst capaciteit te realiseren, daarna mensen informeren en als laatste handhaven.

Interview F. Jorna – Verkeerswijzer Groningen

Er is een interview gehouden met F. Jorna van Verkeerswijzer Groningen om inzicht te krijgen in wat goede methoden zijn om bewustwording te creëren onder een bepaalde groep mensen en welke bewustwordingsprojecten er zijn in Groningen.

- Losse methoden, zoals alleen een campagne voeren of alleen handhaven werken niet. Een combinatie van deze methoden is het beste om een probleem aan te pakken.
- Een integrale visie om te kijken wat men met de binnenstad van Groningen wil is nodig. Vroeger was de stad niet gebouwd voor de huidige verkeersstromen en de fietser wordt nu de dominante verkeersdeelnemer in de stad.
- Het is belangrijk om mensen op te leiden. Er zijn programma's waarin basisschoolleerlingen de regels van het fietsverkeer leren en ouders leren hoe ze moeten omgaan met een e-bike. Ook is er een video voor buitenlandse studenten waarin ze de regels en de normen en waarden van het Nederlandse fietsverkeer wordt uitgelegd.
- Het systeem van bordjes verwijzen voor een bepaalde route helpt wel onder studenten, de Zernike route is hier een goed voorbeeld van. Dit zou wellicht ook toegepast kunnen worden voor fietsenstallingen in het centrum.

Interview A. Schrooten – Gemeente Zwolle

Er is gekozen voor een interview met A. Schrooten, beheermanager parkeren bij de gemeente Zwolle, om het beleid in Zwolle omtrent het fietsparkeren inzichtelijk te maken. Uit vooronderzoek is gebleken dat de gemeente Zwolle een ander beleid heeft voor het fietsparkeren, wat wellicht ideeën kan geven voor het beleid in Groningen.

- De gemeente Zwolle heeft een duidelijk beleid omtrent fietsparkeren.
- Goede “routing” naar de gratis fietsenstallingen in het centrum van de stad, waarnaar met oranje bordjes wordt verwezen.

- Het verbod voor fietsparkeren is ook een voordeel voor veel ondernemers in de stad, omdat deze liever een overzichtelijk centrum zien.
- Een totaalpakket aan maatregelen of voorzieningen zal het beste werken om bewustwording te creëren, omdat het fietsparkeren een complex probleem is.

Interview K. Bandsma – Rijksuniversiteit Groningen

Er is een interview afgenomen met K. Bandsma omdat hij gespecialiseerd is in het onderwerp nudging. Uit de enquête blijkt dat studenten nudging wisselend beoordelen en daarom is aan K. Bandsma diepgaande informatie gevraagd omtrent nudging en fietsparkeren.

- Er wordt op het gebied van verkeer veel genudged, dat geldt voor fiets- en autoverkeer maar ook voor parkeren. Ook op andere gebieden wordt er genudged, om zwerfafval tegen te gaan bijvoorbeeld.
- Overlast heeft veelal te maken met het broken window effect, dat wil zeggen dat het ligt aan de relatie tussen twee mensen. Wanneer deze slechter is, wordt sneller overlast ervaren van de andere persoon. Dit kan leiden tot meer criminaliteit en een verlaagde participatiegraad in de buurt.
- Het is een positief signaal dat we het probleem van fietsparkeren hebben. Dit is een vervolprobleem en het is geen fraai gezicht, al die “fietswrakken”, hulpdiensten kunnen er moeilijker langs en het is hinderlijk voor mindervalide personen.
- Je zou moeten streven naar een soort totaalaanpak om het probleem van fietsparkeren tegen te gaan, met alleen nudging kom je er niet. Het ligt ook heel erg aan welke doelgroep je wilt benaderen, de interventie moet je kiezen op basis van de kenmerken van de doelgroep.
- Studenten zijn lui en willen de fiets zo dichtbij mogelijk neerzetten. Een sociale norm lastig te veranderen vanuit de overheid, dat moet vanuit educatie. Maar er is altijd een groep die zou doen wat ze willen.
- Het is goed om nieuwe studenten tijdens de Kei-week te laten ervaren wat mindervalide personen ervaren wanneer ze gebruik maken van de Groninger binnenstad. “Ze hebben nog niet de ingesleten gewoontes die iemand die hier al jaren woont heeft”, omdat ze nieuw zijn staan ze nog open voor gedragsverandering.

Conclusie interviews

Uit de afgenomen interviews is veel informatie naar voren gekomen die waardevol kan zijn voor de gemeente Groningen. De belangrijkste uitkomsten, die door meerdere geïnterviewde personen aangehaald zijn, worden meegenomen in de conclusies van het onderzoek. Hierbij gaat het om het richten op personen die ontvankelijk zijn voor gedragsverandering, zoals middelbare scholieren en nieuwe studenten in de stad Groningen en het feit dat een combinatie van de instrumenten het beste zal werken en dus niet alleen nudging, alleen handhaving of alleen campagnes.

4.4. Referenties andere steden

Ook is onderzocht welke steden een voorbeeld kunnen zijn voor Groningen wanneer het gaat om het toegankelijk maken van de binnenstad voor mindervalide personen. Bij de referenties is gekeken naar het beleid omtrent het fietsparkeren, de inrichting van de openbare ruimte en bewustwording onder de “niet-mindervalide” inwoners.

Zwolle – Parkeerverbod voor fietsen

De eerste referentie is het centrum van de stad Zwolle. Zwolle kent het hoogste aantal fietsers per inwoner en daarom is het beleid van de gemeente gericht op fietsverkeer. Om het centrum overzichtelijk te houden en bereikbaar voor iedereen, is er voor een strategisch beleid omtrent het fietsparkeren in het centrum van de stad. Dit betekent dat de fiets niet overal geparkeerd mag worden. Op de Zwolse Grote Markt (het centrale plein van Zwolle) geldt een algeheel parkeerverbod voor fietsen en daarnaast zijn er, op strategische plekken, gratis en bewaakte stallingen voor fietsers. Voor een gedetailleerde omschrijving van dit beleid, wordt verwezen naar het interview met A. Schrooten, beleidsadviseur voor fietsverkeer bij de gemeente Zwolle.

Observatie in het centrum van Zwolle

Ook is er geobserveerd in het centrum van Zwolle om te aanschouwen hoe het fietsparkeerbeleid in Zwolle in de praktijk werkt. Tijdens deze observatie zijn een aantal opvallende zaken aan het licht gekomen, deze worden hieronder omschreven.

Strategische fietsenstallingen worden gebruikt

Op strategische plekken in het centrum van Zwolle zijn bewaakte fietsenstallingen, waar continu een beheerder aanwezig is en waar de fietsen met een nummer worden gepersonaliseerd. Er is voor deze locaties gekozen omdat ze op de aanlooproutes naar het centrum liggen en nog op loopafstand van het centrum. De stalling aan het Rodetorenplein is een pop-up stalling, die groter gemaakt kan worden op drukke momenten.



Figure 11: Stallingen in Zwolle en een parkeerverbod op de Grote Markt (eigen foto's)

Parkeren in de vakken en verbod op de Grote Markt

Het valt uit deze observatie op dat mensen in Zwolle de fietsen veelal binnen de daarvoor aangewezen vakken parkeren, wanneer ze parkeren buiten de gratis fietsenstalling. Wanneer er belijning is geplaatst of er rekken aanwezig zijn, worden deze ook gebruikt. Daarnaast geldt een parkeerverbod voor fietsers op de Grote Markt en dit wordt, op een enkele fiets na, opgevolgd door de gebruikers van de stad.

De route naar deze fietsenstallingen wordt duidelijk aangegeven

Voor mensen die minder bekend zijn in de stad, maar ook om bewustwording te creëren van het bestaan van de fietsenstallingen, zijn oranje borden geplaatst die de route wijzen naar deze stallingen, waarbij aangegeven is dat het om een gratis stalling gaat (zie foto hiernaast).



Figure 12: P-route voor fietsen in Zwolle

Rotterdam – Richtlijnen inrichting openbare ruimte

In 2017 heeft de stad Rotterdam de tweede prijs gewonnen van de Access City Award, een Europese verkiezing voor de meest toegankelijke stad voor mindervalide personen. Dit omdat de gemeente Rotterdam beleid heeft opgesteld met richtlijnen voor een toegankelijke openbare ruimte voor mindervaliden, zoals een maximale stoephoogte van 3 cm en een vrije doorgang op de stoep van ten minste 180 cm. Ook zijn alle bushaltes geschikt gemaakt voor mindervalide personen en is er beleid dat geparkeerde fietsen, die een blokkade vormen op de stoep, mogen worden verwijderd (European Commission, 2017).

Verwijderen fout geparkeerde fietsen

Ook andere steden, zoals Den-Haag en Almelo, hebben op sommige plekken in de binnenstad een parkeerverbod voor fietsers (Haag, 2019). In Almelo is er gekozen voor een parkeerverbod voor fietsers in het centrum op de stapavonden, om zo eventuele hulpverleners meer ruimte te bieden (Stadstoezicht Almelo, 2018).

Gouda – Bewustwording van studenten

De Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking heeft de gemeente Gouda gevraagd om bij het realiseren van de nieuwe visie voor het winkelgebied, rekening te houden met mensen met een beperking. Hoe kan de Goudse binnenstad beter bereikbaar worden voor mensen met een beperking? Deze vraag heeft de gemeente voorgelegd aan de samenwerkingsverband tussen de scholen, het regionale bedrijfsleven en de gemeente. De gemeente heeft dit gedaan om het probleem door andere ogen te laten bekijken. Gouda heeft, net als Groningen een historische binnenstad, met smalle straatjes, veel fietsen en uitstallingen van winkeliers. Studenten hebben zelf ervaren hoe het is om korte tijd met een beperking te moeten lopen door de binnenstad. In rolstoelen, met loopbeperkende protheses of met 'blindbrillen' en stokken hebben zij diverse routes door de Goudse binnenstad gelopen. Voor veel studenten was dit lastiger dan ze van te voren hadden verwacht. Daarna heeft het project zich verder gericht op bewustwording onder studenten, omdat de studenten zelf creatieve oplossingen moesten aandragen voor de problemen waar ze tegenaan liepen (CIV Smart Technology, 2019).



Figure 13: Studenten ervaren hoe het is om met een beperking door de stad te lopen (CIV Smart Technology, 2019)

Alessandria - Bewustwording

In de Italiaanse stad Alessandria, wat ook deel heeft genomen aan de Access City Award van 2017, is een programma gestart waarin kinderen worden “opgevoed” met hindernissen voor mindervalide personen. Dit is gestart om bewustzijn te creëren onder jonge kinderen. In dit programma moeten kinderen virtueel boetes geven wanneer overtredingen worden begaan die hinderend zijn voor mindervalide personen, zoals zomaar ergens parkeren (European Commission, 2017).

Conclusie referentiesteden

Uit de bovenstaande omschrijvingen van de referentiesteden blijkt dat er wel degelijk voorbeelden zijn die toegepast zouden kunnen worden op Groningen. Zwolle heeft een strenger beleid omtrent het fietsparkeren, wat goed gecommuniceerd wordt naar de gebruikers van de Zwolse binnenstad. In Rotterdam worden beleidsmatige maatregelen genomen om de stad toegankelijker te maken voor mindervalide personen, zoals een maximale stoephoogte en afstand tussen gebouwen. Ook zijn er initiatieven die zich richten op het creëren van bewustzijn van de beperkte mobiliteit, onder de inwoners, zoals geblinddoekt door de stad lopen in Gouda en virtuele educatie in Alessandria (Italië). Deze uitkomsten worden meegenomen naar de conclusies en de aanbevelingen van het onderzoek.

5. Conclusie

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de enquêtes, observaties en interviews aan elkaar gekoppeld en wordt beschreven wat het probleem is vanuit meerdere kanten bekeken. Het volgende hoofdstuk bevat de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek. De resultaten van het werkelijke fietsgedrag en bewustwording zijn gescheiden.

5.1. Antwoord op de deelvragen

Als eerste wordt er antwoord gegeven op de deelvragen, waarna in de volgende paragraaf antwoord wordt gegeven op de hoofdvraag.

Deelvraag 1: Wat zijn de belemmeringen die mindervalide personen ervaren in de binnenstad van Groningen, welke zijn gecreëerd door studenten?

Uit de observatie en bijeenkomsten met mindervalide personen is gebleken dat mindervalide personen hinder ervaren van studenten, wanneer ze gebruikmaken van de voorzieningen in de binnenstad. Hierbij gaat het voornamelijk om het fietsparkeren van studenten, afleiding en het gedrag tijdens het fietsen.

Fietsparkeren:

Geparkeerde fietsen vormen een bron van overlast voor mensen in een rolstoel en voor mensen die slechtziend zijn. Dit is bevestigd door de literatuur (Fujii, 2005) en tijdens de observatie. Mensen die slechtziend zijn, kunnen hierdoor de doorgang moeilijk vinden en mensen in een rolstoel moeten soms over de straat of hun doorgang wordt helemaal belemmerd. Er zijn een aantal specifieke plekken waar mindervalide personen veel overlast ervaren van geparkeerde fietsen.

- *Albert Heijn Korenbeurs:* Er staan vaak fietsen voor de op en afrit van de AH Korenbeurs. Mindervalide personen ergeren zich vooral aan de fout geparkeerde fietsen omdat dit voor hen de toegang belemmerd tot de Albert Heijn.
- *Invalidentoilet Grote Markt:* Fietsen worden geparkeerd voor de ingang van het invalidentoilet, zodat mindervalide personen het pasje niet meer kunnen gebruiken om de deur te openen.

Gevaarlijk fietsgedrag

Mindervalide personen ervaren overlast van studenten door hun fietsgedrag. Hierbij gaat het vooral om gedragingen als het negeren van de voorrangregel (ook bij haaiantanden en zebrapaden), geen hand uitsteken, op de stoep fietsen en tegen de richting in fietsen. Fietsers zijn veelal de "sterke partij" op plekken waar shared space is toegepast. Hierdoor nemen de fietsers vaak voorrang en hierdoor weten weggebruikers slecht waar ze aan toe zijn. Daarnaast is het ook vervelend voor dove mensen, omdat er vaak gebeld wordt door fietsers. Uit het gesprek met G. de Kam blijkt ook dat het niet voeren van fietsverlichting een ergernis is.

Afleiding

Een andere hindernis die mindervalide personen ervaren is afleiding tijdens het fietsen. Ten tijde van dit onderzoek is er een verbod gekomen op het gebruik van de smartphone tijdens het fietsen en is

aangegeven dat de politie hierop gaat handhaven. Het is dus afwachten in hoeverre dit verbod effectief is.

Deelvraag 2: Hoe kan het gedrag van de fietsende studenten in de binnenstad van Groningen worden omschreven?

In de literatuur komt ook naar voren dat bijvoorbeeld afleiding, onder licht fietsen, over de stoep fietsen en geen hand uitsteken als overlastgevend fietsgedrag wordt ervaren (Feenstra, Ruiten, Schepers, Peters, & Kok, 2011). Door middel van de enquête is aan studenten gevraagd hoe zij hun eigen fietsgedrag omschrijven en tijdens de observatie en gesprekken met de werkgroep Toegankelijk Groningen is in beeld gebracht hoe mindervalide personen het gedrag van studenten omschrijven. Ook is er tijdens de interviews gesproken over het gedrag van fietsende studenten.

Gevaarlijk fietsgedrag

In het interview met verkeersdeskundige F. Jorna van Verkeerswijzer Groningen is naar voren gekomen dat de fietser de dominante weggebruiker is in de binnenstad. Ook geven de mindervalide personen aan dat de fietser de dominante weggebruiker is en hierdoor vaak voorrang neemt, ook in het geval wanneer er een voetgangersoversteekplaats is of er haaiantanden op de weg staan. Hierbij gaat het volgens hen vooral om fietsende studenten. Meer dan een kwart van de studenten geeft in de enquête ook aan gevaarlijk gedrag te vertonen.

Ook is afleiding tijdens het fietsen meegenomen in het onderzoek, waarbij het vooral gaat om mobiele telefoongebruik tijdens het fietsen. Sinds 1 juli 2019 is het verboden om de smartphone te bedienen tijdens het fietsen en wordt hier op gehandhaafd.

Fietsparkeren

Uit de enquêtes onder studenten is gebleken dat fietsende studenten hun fiets zo dichtbij mogelijk parkeren en geven ook aan bijna geen gebruik te maken van de ondergrondse fietsenstalling aan de Oude Boteringestraat. Dit komt overeen met de resultaten uit de interviews, waarin ook is aangegeven dat mensen de fiets zo dichtbij mogelijk parkeren. Volgens mindervalide personen is het fietsparkeren in de stad chaotisch en worden er stoepen en doorgangen geblokkeerd door geparkeerde fietsen.

Gemak:

In de interviews met experts is aangegeven dat fietsers veelal "lui" zijn en dat het een gewoonte is geworden om de fiets zo dichtbij mogelijk te plaatsen en dit blijkt ook uit de observatie. Uit de enquête blijkt dat studenten hun fiets graag zo dicht mogelijk bij hun plaats van bestemming plaatsen. De overdekte fietsenstalling wordt niet gebruikt om de fiets te parkeren, maar wel wordt er gebruik gemaakt van de fietsvakken op de Grote Markt. Daarnaast bleek ook uit observaties in Zwolle en Groningen dat er wel gebruik wordt gemaakt van fietsenrekken en plekken waar belijning is geplaatst.

Deelvraag 3: Hoe kan het bewustzijn van het gedrag in het verkeer onder fietsende studenten worden vergroot?

Volgens Van Hoven & Elzinga (2009) is er onder de fietsende studenten in het centrum van Groningen te weinig bewustzijn voor de overlast die wordt veroorzaakt voor mindervalide personen en volgens de mensen van Toegankelijk Groningen is de situatie sindsdien weinig verbeterd.

Totaalaanpak, opvoeden en laten ervaren

Uit de interviews blijkt dat het werkt als er een volledige aanpak wordt gehanteerd, losse methoden, zoals alleen nudgen of alleen een campagne werken niet. Dit wordt bevestigd door Mortimer et al. (1990) in de literatuur, die stelt dat een combinatie van instrumenten het beste werkt. Er moet een aanpak zijn waar alle methoden afwisselend worden toegepast. Daarnaast wordt veelal aangegeven door de geïnterviewde personen dat het helpt om jonge studenten het nieuwe gedrag aan te leren en te laten ervaren. Volgens F. Jorna van Verkeerswijzer Groningen zijn deze mensen nog "ontvankelijk" voor gedragsverandering, J. Valkema van de gemeente Groningen geeft aan dat inwoners eerst moeten leren en K. Bandsma zegt "Ze hebben nog niet de ingesleten gewoontes die iemand die hier al jaren woont heeft". Ook in het eerste interview met G. de Kam werd dit standpunt ingenomen. Een goed voorbeeld hiervan is om nieuwe studenten mee te laten lopen met mindervalide personen tijdens de Kei-week en ook een lichte meerderheid van de studenten gaf aan dat dit een goede methode zou zijn. Andere voorbeelden zijn educatieprogramma's en fietslessen op middelbare scholen.

Deelvraag 4: Hoe kunnen steden van elkaar leren om de toegankelijkheid van het stadscentrum te verbeteren ten behoeve van mindervalide personen?

De laatste deelvraag is erop gericht hoe steden van elkaar kunnen leren wanneer het gaat om beleid omtrent het fietsen in de steden. Door middel van onderzoek naar referenties zijn er een aantal steden naar voren gekomen die een voorbeeld kunnen geven voor Groningen. Hierbij gaat het om steden met een beter beleid omtrent fietsparkeren (Zwolle), goede maatregelen voor mindervaliden (Rotterdam) en acties om het bewustzijn te vergroten (Gouda en Alessandria).

De referentie van Zwolle geeft het beste voorbeeld weer voor Groningen. In Zwolle geldt een verbod voor het parkeren van fietsen op de Grote Markt. Door het interview met A. Schrooten van de gemeente Zwolle en een wandeling door de Zwolse binnenstad werd duidelijk dat het fietsparkeren in Zwolle gestructureerder is en hierdoor een minder chaotische situatie ontstaat dan in de binnenstad van Groningen. Dit komt door de strategisch aangelegde gratis fietsenstallingen, aanwezigheid van fietsenrekken en fietsvakken en het parkeerverbod op de Grote Markt.

Wanneer er in Groningen maatregelen genomen worden om meer bewustzijn te creëren van de invloed op de beperkte mobiliteit van mindervalide personen onder de fietsende studenten, is er een methode die gericht is op gedragsverandering, wat eventueel ook toegepast kan worden op andere steden met relatief veel fietsers.

5.2. Antwoord op de hoofdvraag

Dit onderzoek heeft in kaart gebracht hoe bewustwording kan worden gecreëerd onder studenten, met het oog op de beperkte toegankelijkheid voor mindervaliden van de binnenstad van Groningen. De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

Hoe kan bewustwording worden gecreëerd onder studenten over de beperkte toegankelijkheid van mindervaliden in de binnenstad van Groningen?

Omdat het onderzoek zich richtte op meerdere aspecten, is het antwoord op de hoofdvraag ook onder te verdelen in drie delen, namelijk een gezamenlijke aanpak met meerdere methoden, mensen die nog ontvankelijk zijn opvoeden en een duidelijker beleid omtrent het fietsparkeren in de stad.

Gezamenlijke aanpak

Zoals aangegeven in de literatuur door Mortimer et al. (1990), werkt een combinatie tussen toezicht houden en belonen het beste. Op veel manieren is tijdens het onderzoek duidelijk geworden dat niet één instrument (nudging, strengere handhaving of campagnes) de beste manier is om bewustwording te creëren, maar dat een totaalaanpak met een combinatie van deze instrumenten het beste werkt. Dat betekent dus soms nudgen, soms handhaven en soms campagnes uitvoeren. In welke mate welke methoden gebruikt worden is afhankelijk van de doelgroep.

Opvoeden

Omdat het fietsgedrag van studenten vooral onbewust gedrag betreft (Thaler & Sunstein, 2009), is het belangrijk om mensen gewoonten te leren wanneer ze nog ontvankelijk zijn voor gedragsverandering. Het "foute" gedrag is dan nog geen gewoonte geworden, waardoor ze makkelijker ander gedrag aanleren als gewoontegedrag. Ook blijkt uit de interviews dat men sneller leert door te ervaren. Maatregelen zoals studenten laten meelopen tijdens de Kei-week hebben een positief effect op het bewustzijn. De voorbeelden uit de referentiesteden Gouda en Alessandria (Italië), waarin jongere mensen in aanraking zijn gekomen met de beperkte mobiliteit van mindervalide personen, zijn goede voorbeelden waarin bepaald gedrag wordt aangeleerd door ervaring.

Duidelijker beleid

Door gebruik te maken van referenties, waarin is vergeleken met een stad die ook een relatief groot aantal fietsers heeft (Zwolle), werd duidelijk dat een duidelijker beleid omtrent het parkeren van fietsen gewenst is. Ook Fujii (2005) geeft aan dat fout geparkeerde fietsen overlastgevend zijn. Hier is het wettelijk toegestaan om fietsen te verwijderen die op plaatsen geparkeerd staan waar het niet mag. In Zwolle is veel belijning geplaatst, waarbinnen de fietsen geplaatst dienen te worden. Hier wordt veel gebruik van gemaakt. Daarnaast zijn er fietsenstallingen op strategische plekken in de binnenstad. Ook is er een duidelijke route aangegeven naar de fietsenstallingen, zodat mensen erop geattendeerd worden dat deze stalling er is en waar deze zich bevindt.

6. Aanbevelingen en discussie

Hoofdstuk 6 is een discussie van de uitkomsten en de conclusie van dit onderzoek. Paragraaf 6.1 wordt de conclusie omschreven, door middel van een antwoord op de hoofd- en deelvragen. In de tweede paragraaf worden aanbevelingen gegeven voor de gemeente Groningen, op basis van de conclusie. Paragraaf 6.3 geeft aanbevelingen voor de planning theorie en praktijk in het algemeen en in de laatste paragraaf wordt een reflectie gegeven op het onderzoek.

6.1. Aanbevelingen voor de gemeente Groningen

Deze paragraaf geeft aanbevelingen voor de gemeente Groningen, hoe om te gaan met het bewustmaken van studenten van de beperkte bereikbaarheid van mindervalide personen in het centrum van de stad Groningen, op basis van de resultaten van het onderzoek.

Parkeerkelder onder het Forum

De gemeente Groningen heeft aangegeven dat er een parkeerkelder voor fietsen wordt gerealiseerd onder het nieuwe Forum, nabij de Grote Markt. Deze kelder wordt gerealiseerd om de overlast van geparkeerde fietsen tegen te gaan. Omdat uit het onderzoek blijkt dat methoden voor gedragsverandering voor onbewust gedrag toegepast moet worden wanneer mensen nog ontvankelijk zijn, wordt geadviseerd om mensen in een vroeg stadium gewend te laten raken aan het parkeren in de kelder. Dit strookt ook met het beleid wat J. Valkema aangaf tijdens het interview “eerst capaciteit, daarna leren en dan pas handhaven”.

Studenten mee laten denken en opvoeden

Stimuleer leer- en opvoedingsprogramma's voor mensen die zich het gewoontegedrag nog niet hebben aangeleerd en dus nog ontvankelijk zijn voor gedragsverandering. Aan de gemeente wordt dus geadviseerd om initiatieven zoals het laten meelopen van studenten tijdens de Kei-week te stimuleren, omdat dit een goed voorbeeld is van een gedragsveranderingsmethode, om bewustwording te creëren in een vroeg stadium.

Gestructureerde beleid en duidelijk aangeven

Het beleid omtrent fietsparkeren verschilt in Zwolle anders dan in Groningen. In Zwolle zijn meerdere fietsenstallingen op de aanlooproute naar het centrum die duidelijk worden aangegeven met bordjes. Uit het interview met F. Jorna bleek ook dat de Zernikeroute een goed voorbeeld is van hoe routing kan werken, dus dit kan ook toegepast worden voor P-routes in het centrum. Ook zijn er in Zwolle meer parkeervakken voor fietsen, terwijl deze in Groningen ook wel worden gebruikt. Daarom wordt aan de gemeente geadviseerd, wanneer de aanpak van de fietsenkelder werkt, ook een stalling te realiseren voor andere aanlooproutes.

6.2. Bijdrage van het onderzoek voor theorie en praktijk

In deze paragraaf wordt omschreven wat de bijdrage is van het onderzoek aan de theorie en de praktijk in het algemeen.

Theoretische bijdrage

Veel bestaande onderzoeken over het verbeteren van de bereikbaarheid van mindervalide personen zijn gericht op het fysieke aspect (Lid & Solvang, 2016). Hierin worden veelal fysieke belemmeringen genoemd, zoals losliggende stoeptegels, stoepranden en geparkeerde fietsen genoemd. Dit onderzoek is daarentegen gericht op het gedragsverandering, een sociaal aspect. Het bewustmaken van mensen dat ze een belemmering vormen voor mindervalide personen staat centraal. Er is in het verleden weinig onderzoek gedaan naar het verbeteren van bereikbaarheid voor mindervaliden met een sociale aanpak. Een methode die gericht is op gedragsverandering is redelijk nieuw in de planologie en het onderzoek geeft daardoor een theoretische bijdrage, omdat een andere dimensie is toegepast.

Praktische bijdrage

Uit veel interviews bleek dat het helpt om mensen op te voeden en te laten ervaren. Dit werkt vooral bij mensen die nog "ontvankelijk" zijn en dus nog geen routinegedrag hebben aangeleerd. De methode die voorgesteld werd door G. de Kam, namelijk het laten meelopen van nieuwe studenten met mindervaliden door het centrum tijdens de Kei-week, is een goed voorbeeld van het laten ervaren.

6.3. Reflectie

Deze paragraaf geeft een reflectie op het onderzoek naar het creëren van bewustwording onder studenten, ten behoeve van mindervaliden in de binnenstad van Groningen. Het onderzoek geeft duidelijk weer hoe gedragsverandering kan worden toegepast voor fietsende studenten in de stad Groningen, op basis van de theorie en de praktijk. Er is duidelijk in kaart gebracht dat het om onbewust gedrag gaat, wat overlastgevend is voor mindervaliden en daarnaast zijn de gedragsveranderingsmethoden (nudging, handhaving en campagnes) bij elke methode van het onderzoek toegepast.

In de literatuur blijkt dat in de risico-compensatietheorie van Adams (1995) gevaarlijk fietsgedrag en afleiding tijdens het fietsen wordt veroorzaakt door het risico wat er op dat moment is tijdens het fietsen. Het gedrag is dus afhankelijk van de hoogte van het risico. Dit ligt in lijn met het feit dat het om onbewust gedrag gaat, ook omdat er wordt gesproken over "oplettend" gedrag. Maar er wordt niet letterlijk genoemd dat dit gevaarlijke fietsgedrag en afleiding onbewust gedrag is.

Tijdens de enquête was het wellicht waardevol geweest als deze ook door studenten uit het buitenland was ingevuld. Uit het interview met F. Jorna bleek dat buitenlandse studenten soms "wereldvreemd" zijn als ze fietsen door de stad en doordat ze niet weten wat de regels zijn in Nederland soms erg gevaarlijk fietsgedrag vertonen. Als er ook een aandeel buitenlandse studenten had meegedaan aan de enquête, waren de resultaten wellicht anders uitgevallen, vooral op het gebied van fietsgedrag.

Ook wordt de situatie in Zwolle positief beoordeeld in het onderzoek, terwijl het om een momentopname ging. Er was op een vrijdagmiddag, een wel redelijk druk moment, een observatie door de stad gedaan en toen was de situatie omtrent het fietsparkeren positief. Natuurlijk kan het zo zijn dat het op andere dagen ook in Zwolle onoverzichtelijker is.

Bibliografie

- Ahlstrom, C. K. (2016). Bicyclists' visual strategies when conducting self-paced vs. system-paced smartphone tasks in traffic. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 206-216.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1991). Theory of planned behaviour. *Organizational behaviour and human decision processes*, 179-211.
- Ajzen, I., & Madden, T. (1986). Prediction of goal-directed behavior: attitudes, intentions and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 453-474.
- Akkers, T. (2016, April 11). *Nudging*. Retrieved from Ensie: <https://www.ensie.nl/twan-akkers/nudging>
- Atkinson, T., & al., e. (2002). *Social Indicators: The EU and Social Inclusion*. New York: Oxford University Press.
- Bargh, J., & Morsella, E. (2008). The Unconscious Mind. *Perspect Psychol Sci*, 73-79.
- Carsten, O. L. (2012). Control task substitution in semiautomated driving: does it matter what aspects are automated? *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 747-761.
- Christoph, M. K. (2017). *Interpolis Barometer 2017. Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer*. Den-Haag: SWOV.
- CIV Smart Technology. (2019, Februari 11). *Op zoek naar smart oplossingen om toegankelijkheid binnenstad Gouda te verbeteren*. Retrieved from CIV Smart Technology: <http://civ-smarttechnology.nl/2019/02/11/op-zoek-naar-smart-oplossingen-om-toegankelijkheid-binnenstad-gouda-verbeteren/>
- Crone, E., & Dahl, R. (2012). Understanding adolescence as a period of social-affective engagement and goal flexibility. *National Review Neuroscience*, 636-650.
- CROW. (2011, Oktober 20). *Campagnes: hebben die zin?* Retrieved from CROW: [https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/oktober-2011-\(1\)/campagnes-hebben-die-zin](https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/oktober-2011-(1)/campagnes-hebben-die-zin)
- CROW. (2015, Juli 20). *Straf werkt beter dan belonen, maar sla vooral niet te hard*. Retrieved from CROW: <https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/juli-2015/straf-werkt-beter-dan-belonen,-maar-sla-vooral-nie>
- DVHN. (2019, April 17). *Stad Groningen wil fietsen op sommige plekken uit de binnenstad weren*. Retrieved from DVHN: <https://www.dvhn.nl/groningen/Stad-Groningen-wil-fietsen-op-sommige-plekken-uit-de-binnenstad-weren-poll-24375135.html>
- European Commission. (2017). *Access City Award 2017: Examples of best practice in making EU cities more accessible*. Brussel: European Commission.
- Feenstra, H., Ruiter, R., Schepers, J., Peters, G.-J., & Kok, G. (2011). Measuring risky adolescent cycling behaviour. *International journal of injury control and safety promotion*, 1-7.
- Freud, S. (1918). *Inleiding tot de Psychoanalyse*. Amsterdam: Wereldbibliotheek.
- FRW, Rijksuniversiteit Groningen. (2018, Februari 6). *Over Ons - K.V. Bandsma*. Retrieved from Rijksuniversiteit Groningen: <https://www.rug.nl/staff/k.v.bandsma/projects>
- Fujii, S. (2005). Reducing inappropriate bicycle parking through persuasive communication. *Journal of Applied Social Psychology*, 1171-1196.
- Fukuda, D., & Morichi, S. (2007). Incorporating aggregate behaviour in an individual's discrete choice: An application to analyzing illegal bicycle parking behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 313-325.

- Goldenbeld, C. H. (2012). The use and risk of portable electronic devices while cycling among different age groups. *Journal of Safety*, 1-8.
- Goodwin, T. (2012). Why we should reject nudge. *Politics*, 85-92.
- Haag, G. D. (2019, Juni 6). *Opruimen achtergelaten fietsen in uw buurt*. Retrieved from Gemeente Den Haag: <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/fietsen/opruimen-achtergelaten-fietsen-in-uw-buurt.htm>
- Havik, E., Steyvers, F., Melis-Dankers, B., & Kooijman, A. (2012). Accessibility of Shared Space for visually impaired persons: An inventory in the Netherlands. *British Journal of Visual Impairment*, 132-148.
- Kahnemann, P. (2011). *Thinking, fast and slow*. New York: Farrar, Straus & Giroud.
- Kitchin, R. (1998). 'Out of Place', knowing one's place: space, power and the exclusion of disabled people. *Disability & Society*, 343-356.
- Klerk, d. M., Fernee, M., Woittiez, I., & Ras, M. (2011). *Factsheet: Mensen met een verstandelijke of lichamelijke beperking*. Utrecht: Sociaal Cultureel Planbureau.
- Krahn, G. (2011). WHO World Report on Disability: A review. *Disability and Health Journal*, 141-142.
- Kubaneck, J. (2015). Reward and punishment act as distinct factors in guiding behavior. *Cognition*, 154-167.
- Kubaneck, J. (2015). Reward and punishment act as distinct factors in guiding behaviour. *Cognition*, 157-167.
- Larsen, J. &. (2018). Inhabiting infrastructures: the case of cycling in Copenhagen. *Network Urban Mobilities*, 119-134.
- Lehner, M., Mont, O., & Heiskanen, E. (2015). Nudging - A promising tool for sustainable consumption behaviour? *Journal of Cleaner Production*, 166-177.
- Lid, I., & Solvang, P. (2016). (Dis)ability and the experience of accessibility in the urban environment. *Alter*, 182-194.
- Muselaers, M. (2017, December 7). *Right to the City*. Retrieved from Pakhuis de Zwijger: <https://dezwijger.nl/magazine/right-to-the-city>
- Mwakalonge, J., White, J., & Siuhi, S. (2014). Distracted biking: A review of the current state-of-knowledge. *International Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 42-51.
- Nu.nl. (2018, November 2018). *Campagne tegen wildparkeren fietsen in binnenstad krijgt vervolg*. Retrieved from Nu.nl: <https://www.nu.nl/groningen/5567912/campagne-wildparkeren-fietsen-in-binnenstad-krijgt-vervolg.html>
- Rijksoverheid. (2015, januari 1). *Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz)*. Retrieved from Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rechten-van-mensen-met-een-handicap/gelijke-behandeling-mensen-met-beperking-of-chronische-ziekte>
- Roo, G. d. (2013). *Abstracties van Planning*. Assen: Coöperatie in Planning U.A.
- RTL Nieuws. (2015, Oktober 9). *Rolstoeler in Nederland? Dan heb je dubbel pech*. Retrieved from RTL Nieuws: <https://www.rtlnieuws.nl/node/924476>
- Stadstoezicht Almelo. (2018, Januari 1). *Fietsparkeren*. Retrieved from Stadstoezicht Almelo: <https://www.stadstoezicht-almelo.nl/portal-webpagina/fietsparkeren>
- Stelling-Konczak, A. &. (2012). *Afleiding in het verkeer*. Leidschendam: SWOV.
- Tapestry. (2005). *Making Campaigning for smarter choices work*. London: Transport & Travel Research UK.
- Thaler, R., & Sunstein, C. (2009). *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. New Heaven: Yale University Press.

- Toegankelijk Groningen. (2019, Februari 4). *Toegankelijk Groningen*. Retrieved from Toegankelijk Groningen: <http://www.toegankelijk-groningen.nl/>
- Van Hoven, B., & Elzinga, M. (2009). Bikes are such a nuisance - Visually impaired people negotiating public space in Groningen. *European Spatial Research and Policy*, 131-147.
- Van Osta, R. (2017, 6 1). Fietsparkeren - Problemen en oplossingen. *Stadswerk Magazine*, pp. 14-15.
- Verkeerswijzer Groningen. (2019, Juli 1). *Verkeerswijzer Groningen*. Retrieved from Verkeerswijzer Groningen: <https://www.verkeerswijzergroningen.nl/>
- Waard, D. d. (2010). Mobile phone use and cycling; Incidence and effects on behaviour and safety. *Ergonomics*, 30-42.
- Wang, Y., Wang, X., & Zhang, M. (2016). Current situation and analysis of parking problem in Beijing. *Procedia Engineering*, 777-785.
- Wilkinson, T. (2013). Nudging and manipulation. *Political Studies*, 341-355.

Bijlagen

Uitwerkingen observatie

Hieronder is een uitwerking gegeven van de observatie op 11 februari 2019 met een mindervalide persoon, die is uitgevoerd aan de hand van de topiclijst.

ONDERWERPEN	VOORBEELDVRAGEN
SHARED SPACE	<ul style="list-style-type: none">Hoe ervaart u plaatsen die ingericht zijn volgens het "shared space" principe? <i>Deze zijn hinderend voor mindervalide weggebruikers, omdat studenten het niet kennen en denken dat het een fietspad is en gewoon doorfietsen. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties. Daarnaast hebben de gele markeringen in de buurt van de Violenstraat ook weinig zin, hier zit geen juridische betekenis aan vast en mensen fietsen hier ook gewoon door.</i>
FIETSPARKEREN	<ul style="list-style-type: none">Ervaart u overlast door geparkeerde fietsen in de stad? <i>Ja, er is veel overlast van fietsen die op de stoep worden geparkeerd, omdat studenten zo dicht mogelijk bij de plaats waar ze moeten zijn willen parkeren. Ook in buurten waar veel studenten wonen, staan stoepen soms vol met geparkeerde fietsen. Ook blijven oude fietsen van studenten vaak staan. Mevrouw in de rolstoel moet hierdoor vaak via de straat rijden, maar dit is gevaarlijk omdat de straat te druk is met het overige verkeer. Ook worden fietsen vaak voor de ingang van bepaalde voorzieningen geplaatst, zoals de doorgang bij het Tingtangstraatje naar de Herestraat, de ingang van de AH Korenbeurs en voor de ingang van het invalidentoilet.</i>Zo ja, wat denkt u dat een goede oplossing is voor dit probleem? <i>Meer aangewezen ruimtes om de fiets te parkeren, maar ook een verandering in het gedrag van de studenten. Het is een soort desinteresse en gemakzucht waardoor studenten hun fiets overal neerzetten.</i>
OVERTREDINGEN TIJDENS FIETSEN	<ul style="list-style-type: none">Zijn er bepaalde fietsovertredingen waardoor u hinder ervaart? <i>(Denk aan geen hand uitsteken, zonder licht, mobiel gebruik en over de stoep fietsen)</i> <i>Ja, het niet voeren van verlichting is hinderend, je ziet een fietser gewoon heel laat. Hier moet meer controle op komen. Ook is het niet verlenen van voorrang hinderend. Fietsende studenten denken dat iedereen voor hun stopt en willen het liefst zelf niet stoppen.</i>

INRICHTING	<ul style="list-style-type: none"> • Welke hindernissen in de openbare ruimte vindt u het meest vervelend? <i>(Denk aan stoepranden etc.)</i> <i>Er zijn losliggende stoepen in de buurt bij de Violenstraat, dit is achterstallig onderhoud. Daarnaast zijn alle inritten niet gelijk en soms onduidelijk. Dit is in Leeuwarden duidelijker gedaan a.d.h.v. een rolstoel symbool op de stoep. Ook zijn de keien op de Vismarkt hinderend.</i>
VERMEDEEN PLEKKEN	<ul style="list-style-type: none"> • Zijn er bepaalde plaatsen in de binnenstad die u liever vermijdt? <i>Ja, de Folkingestraat wordt liever vermeden omdat deze te chaotisch is met een rolstoel.</i>
BEWUSTWORDING	<ul style="list-style-type: none"> • Op welke manier kunnen studenten zich volgens u er meer bewust van worden gemaakt dat ze overlast creëren met hun fietsgedrag? <i>Fout geparkeerde fietsen op de stoepen verwijderen en studenten zich ervan bewust maken dat ze gebruik moeten maken van de daarvoor aangewezen fietsvakken.</i>

Uitwerkingen interviews

G. de Kam – Rijksuniversiteit Groningen

Wat is uw functie bij de Rijksuniversiteit Groningen?

Ik ben hoogleraar bij de afdeling Planologie, dus bij ruimtelijke wetenschappen. Mijn vakgebied is sociale woningbouw, milieuontwikkeling, wonen met zorg en aardbevingen. Dat is eigenlijk geen vakgebied, maar daar weet ik eigenlijk wel veel van af.

Hoe kunt u uw ervaring op het gebied van mobiliteit voor mindervaliden het beste omschrijven?

Ik ben visueel gehandicapt, beperkt. Ik varieer altijd in termen, want het moet altijd zo neutraal mogelijk maar dat maakt mij niet zoveel uit. Ik heb een heel klein gezichtsveld en ik ben nachtblind. Mijn gezichtsveld is de hoek waarin je dingen ziet, die is bij mij echt heel klein, iets van vijf of zes graden. Als ik nu naar je neus kijk dan zie ik mijn handen nog steeds niet, dus ik zie ongeveer dit cirkeltje. Daar binnen zie ik het gelukkig wel goed, maar daar buiten zie ik niks. Dus op straat is het heel lastig om overzicht te houden en te weten wat er allemaal op je af komt en dat soort dingen. En daarnaast in het donker en als het regent of schemer ofzo, dan heb ik daar ook last van. Dat betekent dat ik heel weinig zie in het donker en het licht wat er is heel erg overheerst. Als er één lampje brandt dan zie ik dat wel goed, maar dan is de rest van de omgeving niet meer te onderscheiden.

Er zijn dus wel problemen, mocht het slecht verlicht zijn?

Ja, en ik vind de stad überhaupt 's avonds vrij slecht verlicht, dus de straatverlichting is zwak. Maar dat is mijn handicap, beperking. En ik reis meestal met het openbaar vervoer of ik loop door de stad. Ik moet hier één keer per week heen in principe en ik woon in Glimmen, dan ga ik eerst met lijn 50 vanuit

Assen en dan op het station overstappen. Dan kan je met lijn 15 of met lijn 1. Ik neem altijd lijn 1 want 15 is echt een ramp, is wcht druk. Ik moet zeggen, ik heb dus een herkenningstok, waardoor mensen kunnen zien dat er met mij iets loos is. En dat helpt wel om de bus binnen te komen en er staan ook wel mensen voor me op dus daar heb ik alleen maar goeie ervaringen mee. Ook met studenten wat dat betreft, dus dat is best een compliment waard. Maar goed, ik prefereer ook een paar minuten langer reizen in bus 1 dan langer in de rij staan bij bus 15. Dan moet je maar zien wanneer je er in kan, dat is echt een veewagen, om het maar even heel populair uit te drukken. En dan via de binnenstad en terug ook dezelfde route, of er is nog een bus die naar Haren gaat, dat zoek ik een beetje uit. En hier op de campus is lopen betrekkelijk simpel, er zijn eigenlijk geen fietsers op de route waar ik dan nog loop vanaf de bushalte. Wel als je daar bij het crematorium uitstapt, dan moet je wel een paar fietspaden over en hier ook als je terug gaat. Voor de deur is een lastig punt, het zijn van die dubbele fietspaden, mensen komen van twee kanten. En de zebras staan niet op het fietspad, dus wel op de weg maar niet op het fietspad en dat vind ik eigenlijk wel een gebrek aan de infrastructuur, want het lijkt wel of je daar eigenlijk geen oversteekrechten hebt om het zo maar te zeggen. Hoe dat formeel zit weet ik niet eens, maar in de praktijk betekent dat in ieder geval dat je niet dat gevoel hebt.

Maar komt u die problemen ook in de binnenstad tegen?

Ja, in de binnenstad ook, want ik ga wel eens winkelen, of naar een concert, of een lezing en promoties enzo in de aula in het academiegebouw. Dan neem ik meestal de bus tot aan het station en loop ik door de stad naar het academiegebouw, en dat is dan de Museumbrug, Folkingestraat, Vismarkt oversteken en dan de Boteringstraat in en dan linksaf. En dat is een rampenroute, alles wat je tegen kan komen. De Vismarkt is eigenlijk het ergste, de oversteek daar, maar daar staan tegenwoordig stewards. En dat is heel prettig, want dan heb je de Korenbeurs met dat ding waar je op en af moet, bij de Albert Heijn. En dan aan de kant van de universiteit. Daar loopt wel zo'n witte streep door, maar daar staan bijna altijd fietsen op die streep. Ik ben echt wel eens in zo'n bui geweest van ik gooi die hele rotzooi om en ik loop door. En ik heb ook wel eens iemand aangesproken die daar z'n fiets aan het neerzetten was van "zie je wel dat dit een..." "ja, ja, sorry...". Dat hoor je dan wel, maar het gedrag is daar niet naar. Maar die stewards zijn daar heel alert op en die bedank ik dan ook regelmatig voor hun nuttige werk. Het zou eigenlijk niet hoeven natuurlijk, maar dat is dus wel een maatregel die heel effectief is. Maar daar is de oversteek wel heel chaotisch, dat geldt ook in de bocht aan het eind van de Vismarkt waar je linksaf gaat, niet de Grote Markt op rijdt maar naar de Zwanestraat, weet je waar ik bedoel? Die kromme zebra zeg maar "ja, klopt, dat is een heel druk punt". En ja, de Herestraat, ik ben eigenlijk niet zo'n winkeltje dus loop ik daar eigenlijk niet door. Ik neem eigenlijk bij voorkeur de parallelstraten, die dezelfde kant op gaan. Folkingestraat heeft wel een soort gezelligheid, dus ik vind het wel jammer om die te missen, maar ja toeristen, fietsen van twee kanten, snel chaotisch.

En wat is de meest storende factor volgens u? Is dat juist het fietsparkeren, of het oversteken, of toch iets anders?

Naja, het fietsparkeren en terrassen zijn wel, qua stilstaande dingen, het lastigst. Die staan ook overal, bij terrassen heb ik ook de neiging om, nouja de boel gewoon omver te gooien. Die uitbaters zijn veel te brutaal wat dat betreft, want die claimen de straat. Er is op zich nog wel een paadje vrij als er niemand zit, maar als daar een leuk gezelschap zit dan schuiven die stoelen wat naar achteren en dan kan dat niemand schelen. Dan kom je er ook bijna niet meer door en met de rolstoel moet dat helemaal erg zijn. Dat heb ik dan nog niet, maar ik moet me er soms ook doorheen wringen. En dat roept wel veel irritatie op. Dus de opstakels zijn lastig, en de rijdende fietsers in de Folkingestraat deels.

Achterom kijken is voor mij heel erg lastig, want als ik achterom ga kijken dan zie ik voor mij helemaal niks meer, dus dan moet ik eigenlijk stil gaan staan. En als je achterom gekeken hebt, en je kijkt daarna naar voren dan hou je dus niet meer bij wat er achter me gebeurt. Ik heb met een fiets nooit een aanvaring gehad, hoewel het soms wel echt kantje boord is. Maar ik ga er altijd maar vanuit dat ze om me heen rijden, maarja van twee kanten als er een aantal mensen lopen dan is die doorgang voor fietsers echt heel smal, dat geldt op de Museumbrug nog veel sterker. Daar heb ik laatst wel twee mensen frontaal op elkaar zien knallen. Ja, ze halen in en scooters erbij enzo, en vooral op het eind, als je dus die T-splitsing "dan loopt het allemaal door elkaar zeg maar?". Dan steek ik die stok wel heel nadrukkelijk uit, en als je dan voorzichtig beweegt dan gaat het wel goed tot nu toe maar het is wel hard werken. Dat wordt dus in het donker quadratisch erger omdat je dan nog veel minder ziet. En fietsers heel sporadisch, dan weer wel, dan geen licht hebben. Soms ook heel fel licht tegenwoordig, dat is ook niet echt aangenaam. Bij die ledlampen, een auto zou dan moeten dimmen maar een fietser hoeft dat dan weer niet. En voor mij is dat dan, dan zie ik voor de rest van de wereld helemaal niks meer, dus dat is ook lastig. Dat is een beetje het patroon. Het zijn dus obstakels en oversteekplekken, zoals bij de Vismarkt en het Zuiderdiep over, de hoek van het academiegebouw, zeg maar de Kijk in 't Jatstraat in. Dus die, naar het station terug, is lastig. Daar is ook geen zebra of wat dan ook, en dan zit je ook met mensen van drie kanten. En op het station valt het wel mee, daar zijn eigenlijk geen fietsen en alleen maar bussen, de fietsen zijn eigenlijk lastig.

Dat zijn dus eigenlijk de locaties?

Ja, ik denk dat die route wel door meer mensen genoemd zal zijn, maar het hangt er natuurlijk ook vanaf waar je moet zijn. Ik heb een dochter wonen in de Bedummerstraat, dat is dan weer een rustigere buurt, maar daar is het heel slecht verlicht. In de Indische Buurt, dus als ik daar 's avonds terug moet. Ik heb ook een WMO taxi genomen, of de regelingen daar zit ik nu net in, omdat daar ook niet meer te lopen is in het donker. Dus dat is mijn patroon zeg maar van belemmeringen en daarmee omgaan.

Dat is dus lastig. Maar, wat vindt u van het concept shared space als u daar gebruik van maakt, bijvoorbeeld door de Folkingestraat?

Ja, nou ik vind het eigenlijk niks voor mensen zoals ik. Ik snap het eigenlijk wel als planoloog en als stadsmens ofzo. Maar het is gewoon te onoverzichtelijk voor mensen die niet zo snel kunnen reageren, of een beperking hebben om wat voor reden dan ook. Dus dan zou je willen dat er een redelijke stoep met een rand was en een fietspad. Of éénrichtingverkeer of wat dan ook. Maar in de Folkingestraat is dat dan ook weer lastig want het is smal allemaal, en het is ook maar de vraag of fietsers zich daar aan zouden houden natuurlijk. Maar goed, als er een duidelijke rand is, als je ergens overheen moet, dat zou wel helpen.

En wat vindt u van het fietsgedrag van de studenten in de binnenstad?

Nou, een soort van onoplettend. Ik zou niet zeggen dat er bewust geen rekening wordt gehouden met, maar je wordt gewoon niet opgemerkt ofzo. Het is dan ook vaak de telefoon natuurlijk of dat mensen naar je gevoel echt zitten te slapen. Dan kan ik die stok echt wel in de fietswielen steken, want ze gaan zo langs me heen en met bepaalde dingen. Dat merk je ook wel als je in de bus zit, ik heb echt bewondering voor buschauffeurs als je over de Herebrug gaat bijvoorbeeld. Daar heb je zo'n smal strookje waar ze lekker elkaar nog inhalen en die bus gaat er ook nog langs, ik zal er alleen stapvoets overheen gaan. Er is een soort natuurlijk evenwicht, maar dat is wel heel chaotisch van aard. Als je

daar dan niet, en ook die kruisingen waar iedereen van alle kanten in mag rijden, ik kan het niet zien in elk geval. Ik fiets ook niet in de stad, überhaupt niet meer. Het is nogal ongeïnteresseerd, nogmaals niet agressief, dat ze je proberen van de sokken te rijden ofzo maar het gaat wel vanuit een souverain gevoel van ik ben hier lekker aan het fietsen en er kan veel. En de keren dat ik er wat van gezegd heb, bij zebra's lukt dat niet want dan zijn ze je al voorbij, maar die persoon die die fiets dan op die streep zet die reageert dan ook wel met een soort van gêne van "oké, ik had er niet op gelet". Ik heb nog niet ervaring met het omgooien van fietsen, wat er dan zou gebeuren. Of mensen dan toch agressief worden kan ik mij voorstellen, dus ik ben er ook nog wel terughoudend in. Die neiging heb je wel. En terraszitters is natuurlijk nog weer lastiger. Die zitten daar een leuke avond te hebben dus dan moet je nog weer extra uitkijken als je er wat van zegt. Dus dat is en beetje het patroon, ik zou het als onattent typeren. Op zich moet daar best iets aan te doen zijn eigenlijk, ten minste een stukje.

En dat geldt dan ook voor het gedrag met betrekking tot het fietsparkeren?

Ja, dat is eigenlijk. Ik zou daar gewoon met een grote grijper door de stad rijden als gemeente elke dag en alle fietsen in een grote bak gooien. Er is gewoon veel te veel tolerantie voor en ik weet ook niet of er wel genoeg plekken zijn, maar mensen zijn ook niet heel erg op zoek daarnaar ofzo. Het is vaak even makkelijk. Die moderne fietsen met bakken hebben ook veel te goeie standers, dat is echt zo'n wijd uitstaande fiets. Vroeger moest je maar afwachten of die bleef staan op dat kleine stokje. De techniek van de fiets is ook niet in het voordeel van de andere weggebruiker, ze zijn breder geworden en lomper met die bagagebak voorop, en bredere sturen. Ze zijn wat dat betreft niet handiger geworden.

Denk u dat nudging, bijvoorbeeld dat je een oude fiets op een goede plek parkeert, dat dat helpt?

Wat is nudging, is dat een vakterm tegenwoordig? Wat houdt dat in, kun je dat uitleggen?

Ja, dat is even een zetje in de goede richting geven, een voorbeeld om goed gedrag in de hand te werken. Dat de gemeente bijvoorbeeld een fiets goed in de vakken parkeert, zodat de andere studenten die daar komen, de fiets er naast zetten. Dat is een soort van een voorbeeld.

Ik denk dat dat op zich, zeg maar rekken of steun dingen, dat weet de helft al. Om dan een fiets daar neer te zetten als voorbeeld. Het kan wel een kleine bijdrage leveren, dat wel, maar ik denk dat echte voorzieningen beter werken dan een loze fiets als voorbeeld, dat wel. Dat zou je dus met een vak of met een duidelijk gemarkeerde fiets beter kunnen doen. Ik denk dan wel, er zou een hele zichtbare handhaving moeten zijn. Misschien met speldenprikken of wat dan ook, maar ook zichtbaar in de publieiteit melden. Dus bijvoorbeeld dagelijks de oogst melden van, we hebben er zoveel gevangen. Zo was het voor, zo was het na, en zo hoort het te blijven. Je kunt daar publicitair, en dat kun je best een beetje lollig doen, maar dan kun je daar wel iets aan doen.

Ja, dat denk ik ook wel, er zijn wel genoeg methoden voor.

En er zou denk ik, als je van pas gaat op opvoeden, of leren, of begrip kweken, dan zou je het bijvoorbeeld in de Kei-week het verplicht maken, van je mag hier niet gaan studeren als je niet een keer met een blindenstok of met een rolstoel door de stad bent geweest. Dat is de regel op zich, er zit van alles in dat programma dus die groepjes die door de stad gaan die zouden dan ook ieder een half uur met oogkleppen op moeten lopen of zo iets.

Dat ze gewoon van A naar B moeten komen zeg maar?

Ja, er zijn wel pakken om mensen te laten wennen aan slechte mobiliteit, zeg maar qua bewegen enzovoort. Je zou wel het risico moeten afdekken met een verzekering, maar dat zou wel kunnen helpen. Want ja, het een keer ervaren is natuurlijk best een krachtig middel.

Ja, dat gaat dan echt om het bewustmaken zeg maar?

Ja, of begeleiden, een keer meelopen. Voor mij is iemand die meeloopt super lastig, maar iemand die mij gewoon verplicht tien minuten zou moeten volgen, dat zou ook een hele leerzame actie kunnen zijn. Meelopen is voor mij lastig omdat ik dan ook nog weer op iemand moet letten, en dat leidt af dus de kans dat ik dan brokken maak die neemt enorm toe. Dus, mijn vrouw die weet hoe ik in elkaar zit, dus wij spreken altijd af van ik ga mijn gang en jij blijft wel in mijn buurt. Als ik met jou loop te praten op straat dan zie ik je dus niet. Ik weet niet of je in houdt, of je harder loopt, ik zie niks, zie je hoofd niet. Ik heb ook wel dat ik met mensen loop te praten, dan zijn ze ineens weg, dat ze hem gepeerd zijn of achtergebleven of wat dan ook. Dat is heel frustrerend. Zeg maar begeleiden is in mijn geval niet zo effectief, maar gewoon zien hoe ik het doe en te zien wat ik daarvoor moeite mee heb en hoe dat iets verminderd zou kunnen worden door daar rekening mee te houden. Dat zou ook in een filmpje kunnen maar ook met fysiek meelopen als taakstraf bij wijze van spreken ;).

Ja, er zijn heel veel mogelijkheden. Bent u ook in andere steden geweest die volgens u een voorbeeld kunnen zijn voor Groningen? Waar de bereikbaarheid echt beter is.

Dat zou ik niet eens zo kunnen zeggen, Amsterdam is natuurlijk ook niks. Ik heb nooit zo bewust vergeleken Maar ik kom op eigen houtje in Utrecht, Den-Haag, Rotterdam, Nijmegen vroeger. Ja Utrecht Hoog-Catherijne is voor mij een topprestatie, om überhaupt m'n weg te vinden zonder tegen mensen aan te lopen. Misschien dat Rotterdam iets beter in elkaar zit, maar dat durf ik niet hard te zeggen, dat weet ik niet zo. Rotterdam is ruimer, ik denk dat Rotterdam wel meer gescheiden verkeer en vervoersstroken heeft maar dat weet jij misschien uit je onderzoek of je kunt dat nagaan. Dat zou wel eens kunnen. Het is natuurlijk ook anders, die binnenstad is helemaal opnieuw opgezet dus daar hebben ze natuurlijk ook meer mogelijkheden. Utrecht, binnenstad Utrecht is grotendeels ook een rampgebied met die grachten.

Ik ken Utrecht niet zo.

Die grachtjes enzovoort hardstikke leuk, maar misschien heb je daar iets meer eenrichtingverkeer langs grachten. Dat is ook altijd lastig kiezen, of je dan tegen de stroom in gaat lopen of met de stroom mee. Dat wisselt bij mij een beetje. Folkingestraat meestal toch wel met de stroom mee, maar dat betekend dus dat je, je houdt die stok wel zo dat die mensen die achter mij fietsen wel zien dat er ook nog een stok bij die man uitsteekt. Anders zien ze alleen maar een zwarte jas, en dan hoop ik maar dat dat helpt. En tot nu toe, de ervaring is dat ik nooit ben aangereden door een fiets dus in die zin werkt het allemaal nog wel, maar ik voel me er dus niet altijd even rustig bij. En ik heb wel eens dat ze vlak voor me, dat ik ze echt niet gezien heb, dat ze voor of achter me langs schieten. En dan zou je ook uit reflex kunnen vallen of wat dan ook. Dus die andere steden vind ik lastig. Nee, kan ik eigenlijk niet zeggen.

Als laatste, denkt u dat het mogelijk is om het gedrag van studenten te veranderen? En wat zou dan volgens u moeten gebeuren?

Ik denk dat dat gedrag zeker veranderd kan worden, dus dat bewustwording, bewustmaking, leren, besef krijgen voor hoe je bezig bent dat dat kan helpen. En daarnaast pittige en herkenbare en op zich heel actief uitgevoerde interventies. Een soort speldenprikken en dat publicitair ondersteunen, dus via facebook of wat dan ook, iedere week een modelplek in de stad, waarom zo en niet zo. En bij wijze van spreken kan je een prijs uitrijken als dat een week zo blijft. Ja er is best van alles met creatievelingen te verzinnen. Of misschien kunstenaars of straatartiesten die het uitvergrooten.

Gewoon dat het wat meer in de publiciteit komt ook?

Ja, die zo goed getraind zijn dat ze ook aangereden kunnen worden bij wijze van spreken, Michelin mannetje. Nou, iets inbouwen in de Kei-week lijkt mee een hele goeie, en ik heb ze genoemd. Meelopen, meekijken en zelf beleven.

Oké, duidelijk.

[Interview met A. Schrooten – Gemeente Zwolle](#)

Stadskantoor Zwolle, 21 juni 2019

Wat is uw functie bij de gemeente Zwolle?

Ik ben beheermanager parkeren, parkeermanager, voor zowel het autoparkeren als het fietsparkeren. Maar wel alleen maar parkeren.

Hoe is uw ervaring verder op het gebied van mobiliteit?

Nouja ik maak deel uit van het team mobiliteit, en vanuit die hoedanigheid heb ik de relatie met mobiliteit, dat is de relatie met mobiliteit en parkeren is onderdeel van mobiliteit natuurlijk. Alles wat we willen doen, voor de auto en de fiets, dat eindigt toch weer bij het stallen van de fiets en het parkeren van de auto. Dat is wel de belangrijkste relatie en de wisselwerking natuurlijk, vanuit mobiliteit willen we meer inzetten op de fiets. We presenteren ons als wereldfietsstad. In Zwolle is een onderzoek geweest van het kennisinstituut van mobiliteit (KIM) waaruit blijkt dat Zwolle de meeste binnenstedelijke fietsverplaatsingen heeft, dus nog hoger dan elke andere stad. Daar zijn we wel trots op en dat betekent dat wij ons ook wel presenteren als fietsstad. En omdat Nederland het meeste doet op het gebied van fietsen in de wereld zeg maar, meten wij ons ook aan dat wij wereldfietsstad zijn. Dus dat gaan we de komende tijd ook verder uitbouwen. En vanuit duurzaamheid, gezondheid en de grotere drukte in en rond de stad zal er steeds meer op het gebied van fiets, zal het steeds belangrijker worden om mensen uit de auto op de fiets te krijgen of dan wel openbaar vervoer of als voetganger. Maar de rol van de fiets die zal de komende tijd nog stukken gaan toenemen, dat is iets wat je landelijk ziet. We moeten het vanuit de Tour de Force, dat is ook een landelijk project op het gebied van fietsen, daar hebben we ons gecommitteerd om het fietsgebruik, wat in Zwolle al hoog is, met nog twintig procent te verhogen. Dat is een landelijke doelstelling waar wij ons aan commiteren. Al die bewegingen leiden ertoe dat de rol van de fiets, of eigenlijk langzaam verkeer, want daar zit de voetganger vaak bij, dat die de komende jaren fors moet gaan stijgen. En daarbij dus ook de noodzaak om goeie stallingsvoorzieningen te hebben. Dat ligt voor de hand. We zien het overal in het land, iedere gemeente gaat daarmee aan de slag. De stad autoluw maken, dus minder auto's in de stad. En parkeerplaatsen er omheen, maar dan moet je wel goeie voorzieningen hebben. Ook het woon-

werkverkeer is natuurlijk iets wat veel autoverkeer met zich meebrengt. Met de komst van de elektrische fiets zeggen we ook dat die afstand, waarvan we eerder nog zoiets hadden van 7,5 kilometer, dat is ongeveer de grens waarvan we zeggen van oké, dan kun je de auto wel veraten voor de fiets. Die grens wordt natuurlijk opgerekt door de komst van de elektrische fiets en met de speedpedallacs ligt het misschien nog wel weer wat hoger. Allemaal ook om die bereikbaarheid van de stad goed op peil te krijgen en ook te houden en daarbij is de rol van de fiets erg groot daarin. Dus daar moet de komende jaren nog heel veel in gebeuren.

Oké duidelijk, en waarom is er gekozen voor een parkeerverbod voor fietsers op onder andere de Grote Markt?

Het parkeerverbod is daar gekomen en dat had gewoon te maken met de parkeeroverlast. In principe mag je je fiets overal neerzetten, zolang die niet hinderlijk en gevaarlijk staat. Dat is vastgelegd in de AVP. De Grote Markt is bij ons het hartje van het centrum en de fietser is geneigd natuurlijk om zo ver mogelijk te gaan fietsen, totdat die echt niet meer verder kan. En dat is dan het moment dat hij van z'n fiets afstapt, de fiets wegzet en de laatste meters aflegt richting de winkel, zolang die niet met de fiets de winkel in kan, want dat zou die nog liever doen. Maar de Grote Markt is echt wel het centrum, het hartje van Zwolle, en daar zagen we dus dat het fietsparkeren uit de klauwen liep en vandaar dat we gekozen hebben voor een verbod op de Grote Markt. We hebben een aantal jaren geleden al een actieplan fietsparkeren voor de binnenstad opgesteld en daarin hebben we al een groter gebied aangewezen als verbodsgebied buiten de stallingen. Dat betekent dus dat daar waar fietsparkeerplekken zijn, dat daar wel gestald mag worden maar daarbuiten niet. En dat gebied is een stuk groter dan alleen de Grote Markt, omdat we zien dat dat het kernwinkelgebied is en de smalle stegen naar het winkelgebied die willen we echt vrijhouden van fietsen. Maar dat is nog niet geëffectueerd zeg maar, juridisch moeten we dat nog regelen met het aanwijzingsbesluit zoals dat zo mooi heet. Maar dat moet nog wel geformaliseerd worden, maar dat heeft er alles mee te maken dat we gingen van maatregel van zacht naar hard, omdat we als Zwolle ook gastvrijheid hoog in het vaandel hebben. Daarom zeggen we eigenlijk, we willen die fietser zo min mogelijk gaan pesten, want we zijn blij dat ze met de fiets komen, dus we gaan niet heel erg zwaar inzetten op handhaving, maar goed daar waar dat echt moet, dan moeten we dat ook echt doen. Dus we hebben destijds gekozen voor fietscoaches en uitbereidingen van fietsstallingen. Maar we bespeuren wel dat de druk op de binnenstad, op de steeds kleiner wordende openbare ruimte, want de openbare ruimte wordt steeds meer voor evenementen en terrassen, dus het wordt daar steeds drukker waardoor de ruimte voor die fietser ook steeds minder wordt. Dus ja dat gaat natuurlijk wrijven met elkaar en vandaar dat we ook zeggen, de roep om handhaving wordt ook wel groter, ook wel vanuit winkeliers, omdat de overlast. We werken nu nog met fietscoaches, maar dat loopt ook wel tegen de grenzen aan, zodat we op een gegeven oomblik zeggen "Jongens, dit kunnen we niet meer bijbenen op deze manier", en dan moeten we echt overgaan op handhaving en ik verwacht dat we dat in het najaar ook verder uit gaan werken, zodat we dan ook dat aanwijzingsbesluit daadwerkelijk laten vaststellen zodat we ook in een groter gebied kunnen gaan handhaven. Groter dan alleen maar de Grote Markt.

Was er al een effect zichtbaar toen het verbod daar kwam, vergeleken met voor dat het verbod er was op de Grote Markt?

Ja, er werd toen ook wel op gehandhaafd ook en nu met de komst van die fietscoaches wordt daar natuurlijk wel naar verwezen. U mag hier uw fiets niet parkeren, maar we willen dat niet direct met handhaving doen dus we gaan niet direct met fietsen slepen maar we vragen de mensen dan wel om

begrip te hebben voor deze situatie en verwijzen ze dan wel naar een andere plek waar ze de fiets wel neer mogen zetten. Dat gebeurt nu nog op een hele gastvrije en prettige manier, maar daar waar het echt tot overlast gaat, want zo'n fietscoach loopt zich de benen uit het lijf zeg maar, maar daar waar het echt niet anders kan daar zul je moeten gaan handhaven en dan kom je op andere maatregelen uit, dan moet je echt fietsen opnemen en elders neer gaan zetten. Of afvoeren, maar dat is ook maar de vraag of dat wel zo vriendelijk is. Daar moet nog wel over nagedacht worden van, hoe gaan we die handhaving dan handen en voeten geven. We hebben wel een AFAC, dat heeft Groningen denk ik ook wel zo iets.

Volgens mij niet, maar heb het wel op internet gezien.

Oké, maar die hebben we eigenlijk in het leven geroepen voor de stationsomgeving, want daar is de fietsoverlast natuurlijk ook altijd wel heel prominent aanwezig. Jaren geleden zijn we daar begonnen met een AFAC, naar Amsterdams voorbeeld, die kennen de Amsterdamse Fietsafhandelcentrale. Toen wij 10 jaar geleden met die fietsproblematiek in de stationsomgeving te maken kregen, hebben wij het systeem en zelfs de naam van Amsterdam afgenomen en hebben ze er algemene fietsafhandelcentrale van gemaakt. En die zijn er echt op gericht om fietsen in te nemen, op te slaan en af te geven als de rechtmatige eigenaar er op afkomt. Een beschikking af te geven, zodat ze de fiets weer terug kunnen krijgen. En als het niet binnen acht weken wordt opgehaald, dan worden wij als gemeente eigenaar van de fiets. En dan zijn wij gerechtigd om te doen met de fiets wat ons goed dunkt en dat is dan in de regel dat wij ze dan gaan verkopen. En op het moment dat we in de binnenstad ook met die zwaardere handhaving gaan inzetten, zullen we de AFAC ook inschakelen, zodat zij fietsen dan ook gaan verwijderen of wat ik al zei, dat ze ze dan gaan verplaatsen naar een locatie waar ze niet in de weg staan maar waar ze wel mogen staan, met een hangertje of wat dan ook. Zodat we dat op die manier doen en als we dan bespeuren dat dat geen effect heeft, dan zullen we zwaardere maatregelen toepassen, dat je ze dan ook echt in beslag neemt. En dat mensen dan bij de AFAC, tegen betaling van een vergoeding of een beschikking hun fiets weer terug kunnen krijgen. Dat zijn wat gradaties waarin je met je handhaving om kan gaan. En dan kun je ook nog kijken naar tijdstippen, want op een maandagochtend op de Grote Markt is het natuurlijk niet zo druk, als er dan een keer een fiets staat, moet je dan als een razende Roeland met die fiets gaan slepen of zeg je van oké? Zolang het niet buitensporig is, het hoort ook wel een beetje bij de stad om daar flexibel mee om te gaan. Maar er zijn ook wel andere geluiden van winkeliers enzo, die zeggen van je moet daar heel strak in zijn want anders komt het nooit goed. Hoe minder ruimte je ze geeft, des te duidelijker is het, dat is ook een soort lijn die je daarin kan kiezen.

Voor stapavonden hebben we ook wel een paar locaties hebben we ook wel waar het uit de hand loopt of waar de overlast gewoon te groot is. En dat is ook wel weer een heel, want hoe gaat Groningen daar nou mee om op die stapavonden?

Ja, daar hebben ze nog niet echt iets voor.

Dat is natuurlijk nog wel lastig nog, want hoe ga je handhaven en wat haal je jezelf op de hals, mensen met een slok op...

Er moeten ook ambulances de Poelestraat in, die uitgaansstraat.

Dat hebben wij ook wel ja, wij hebben dan hier de Voorstraat, dat is ook zo'n stap, daar zitten veel kroegen. En op de stapavonden is dat wel een probleem. Inderdaad omdat de hulpdiensten er dan lastig bij kunnen. Daar zijn allerlei gesprekken over met horeca, en met hulpdiensten, politie en gemeente om te kijken van hoe gaan we dat een beetje in goeie banen leiden. En daar heeft iedereen ook wel een bepaalde rol in he, ook de.. Dat is nog wel een beetje zoekende, ook de winkeliers en de horeca. Het zijn wel hun klanten en het zijn wel hun bezoekers. En hoe kunnen we hen zo ver krijgen dat ze ook hun verantwoordelijkheid daarin nemen? Da's nog wel moeilijk, want laatst was ik ook bij een horecaondernemer, ook voor Drefter is dat, dat is ook een groot café, daar komen veel mensen. Waar ook veel fietsers op af komen, nouja die plempen overal die fiets neer, ook op de stoep. Toegankelijkheid is dan in het geding, met name voor mensen met een beperking. Die kunnen niet over de stoep, dus die moeten dan weer van de stoep af en over de straat. Maar als je dan vraagt, het zijn wel jouw klanten, ja, ja, ik heb daar niet zo'n boodschap aan zegt ie. Eigenlijk. Nou staan ze in de weg? "Ik vind het wel meevallen" zegt ie dan. Wat is de overlast? Komen er zoveel mindervaliden dan op die stapavonden? Is dat dan een probleem/oplossing? In welk evenwicht is dat dan? Dat is een moeilijke discussie. Hoe betrek je die winkelier of die horecamedewerker erbij? Tot nu toe gaat dat wel moeizaam zeg maar. Ze nemen nog niet direct de rol op zich en zorgen ervoor dat ze de stallingen goed verwijzen, of we houden het. Op het moment dat ze op hun terras komen te staan dan beginnen ze wel te piepen natuurlijk. Dan komen ze wel in beweging. Zo beperkt is hun scope eigenlijk.

Dat gaat dan om hun belang waarschijnlijk gewoon.

Ja, ja. Zij hebben er andere belangen bij, dat snap ik wel, maar van de andere kant, we zeggen ook wel een beetje van "samen maken we de stad". Dus je hebt daar ook als winkelier of als horecaondernemer wel een bepaalde rol in. En ik vind het wel een beetje te gemakkelijk om je daar zo, zo gemakkelijk van af te maken "ja dat is mijn probleem niet, zolang mijn klant daar maar komt".

Maar alle ondernemers staan daar anders in of? Horeca en winkeliers is dat ook anders?

Ja dat verschilt natuurlijk ook wel, maarja hoe krijg je ze bij elkaar? Dat is een beetje de moeilijkheid eigenlijk. Vooral als het gaat om, kijk als ze een foldertje ergens neerleggen dat zou nog wel lukken zeg maar, maar als je gaat vragen van "goh, gaan jullie ook bijdragen bijvoorbeeld dat in de avonduren wij de stallingen open houden maar dat jullie zorgen voor de bemensing van die stalling, in de vorm van een portier of.. " wat dan ook, dat kan natuurlijk. Wij zetten mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt in onze fietsenstallingen. Dat zijn natuurlijk mensen die verbaal niet zo, communicatief niet zo vaardig zijn. En ze redden zich prima overdag, dat zijn normale mensen die overdag komen en hun fiets stallen maar het uitgaanspubliek is natuurlijk, vooral als ze terugkomen, ietsje anders dan ...

Ja, iets mondiger ook.

Ja, dit soort mensen die die stallingen beheren kun je daar dan niet mee opzadelen, want die hebben daar onvoldoende weerwoord in. Die zijn niet sterk genoeg, verbaal en sociaal, om daar goed mee om te kunnen gaan. Dus dan heb je andere stallingbeheerders nodig, en daar staan andere kosten tegenover. Maar dat zijn wel dingen, waar doe je het dan voor weet je wel, het zijn wel mensen van de horeca die daar hun fiets stallen. Of vind je dat dan de taak van de gemeente om de kosten voor haar rekening te nemen, weet je wel. Dus dat zijn best wel lastige dingen. Dus dat zal de komende

jaren, dan wordt die druk op de openbare ruimte wordt steeds groter. Dus dat wordt wel lastiger dus we zetten wel in op steeds meer inpandige stallingsvoorzieningen, omdat die buitenruimte steeds beperkter wordt. We hebben een enorme opgave als het gaat om de realisatie van woningen, nog in de stad he. In iedere stad moeten nog heel veel woningen, allemaal woningnood. Daar hebben we in Zwolle ook mee te maken, dus we hebben ook nog een grote woningopgave. Nou voor een belangrijk deel vindt dat plaats als inbreiding in de bestaande stad, waardoor die druk op die openbare ruimte nog groter wordt. En tegelijkertijd komen daar meer mensen, dus ook meer auto's en meer fietsen bij. Ja, hoe ga je daar nou mee om? Dus dat geeft wel aan dat we steeds meer naar inpandige stallingen moeten en willen. Ook kwalitatief, fietsen worden steeds duurder en met de elektrische fiets. Dus die willen ook meer veiligheid voor hun fiets, dus die wil je ook beter faciliteren. Nou dat moet dan in de bewaakte en soms dan inpandige stalling. Nou dat zijn wel forse kostenposten waar we dan voor staan de komende jaren. Dus dat is nog een forse uitdaging.

Dus het alternatief wordt vooral ingezeg op inpandig en eeh.. ?

Inpandig, en ik denk dat we bij als er grotere complexen worden gebouwd ik noem maar wat appartementencomplex, daar zul je zien dat dat de eis aan de bouwer om goed in te zetten op goeie en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorziening ten behoeve van de bewoners van de appartementen, zullen wij misschien ook wel proberen om te kijken van, misschien als je hem ietsje ruimer maakt dan kunnen we dat ook als een openbare stallingsvoorziening gaan bekijken en hanteren. En zo zou je steeds flexibeler en innovatief moeten kunnen gaan kijken, van hoe kunnen we die beperkte ruimte goed gebruiken.

Ik heb nog wel een paar vragen over die alternatieve maatregelen, wat vindt u van nudging? Dat is het stimuleren van goed gedrag door bijvoorbeeld een voorbeeldfiets goed in de vakken te zetten, of het uitdelen van zadelhoesjes voor fietsen die goed geparkeerd staan. Zeg maar het stimuleren van goed gedrag vooral.

Ik denk dat dat altijd goed is, wij kennen dat nog niet zo zeer. We hebben natuurlijk in den lande zijn er natuurlijk heel veel initiatieven om mensen op de fiets te krijgen. Die ring en al dat soort beloningsacties om. We hebben dat wel eens gedaan in de drukke periode rondom december zeg maar, dan hebben we wel een paar communicatiecampagnes gehad in Zwolle is altijd plaats, met een goeie verwijzing naar onze fietsenstallingen. Dan kregen ze fietsverlichting als ze daar gingen stallen, dat soort dingen. Maar het wel een, het is op zich prima. Het zou denk ik ook steeds verder gaan met loyaliteitsprogramma's samen met winkeliers, of al dat soort dingen. Daar zijn wij wel voorstander van. Het is altijd moeilijk aan te geven van wat, hoe moet ik dat zeggen, van wat, hoe moet ik dat zeggen. Wat de kosten zijn is vaak makkelijker dan van wat de baten zijn. Heeft ook vaak te maken van ja, hoe kunnen we dat nou goed registreren en monitoren. Dat is op het gebied van fietsen nog best wel lastig. Hoe kunnen we dat monitoren? Komen ze dan ook regelmatig in onze stallingen? Maar goed, dat het altijd een samengaan is van straffen en belonen, waar belonen op zich altijd wel het uitgangspunt moet zijn omdat dat meer effect heeft dan bestraffen dat snap ik wel. Maar het is wel zoeken naar een soort optimum. En dat betekent voldoende stallingsvoorzieningen. Kwalitatief goeie voorzieningen, goeie verwijzing naar de stallingen, dus het is een heel palet aan maatregelen en nudging is daar één van. Want als je alleen nudging doet, maar je hebt onvoldoende voorzieningen, dan heb je er nog niks aan. Of geen kwalitatief geen goeie voorzieningen, of geen goeie verwijzing. Dus het kan alleen maar als

het onderdeel uitmaakt van een totaalpakket aan maatregelen of voorzieningen om die fietser op die plek te krijgen waar je dat graag wil. En dan nog ben je afhankelijk van, op welke locaties komen ze dan te staan. Want je kunt wel zeggen van, ik noem maar wat, alles buiten de gracht om daar die fietser te laten parkeren. Ja dat ga je niet redden. Dus het is een complex pakket aan maatregelen waar je zoveel mogelijk in probeert te doen maar volledige grip heb je er niet op. Want autoparkeren is dan nog weer makkelijker te regelen en te sturen dan fietsparkeren. Maar goed, je zult alles in moeten zetten om het een beetje in goeie banen te kunnen leiden. Waaronder dus nudging, ja.

Een onderdeel van zeg maar. Ja en campagnes dat was net ook al genoemd.

Campagnes, ja dat hebben we wel gedaan. Dat zal de komende tijd, dan zal dat wel meer worden. Omdat we bezig zijn met het opstellen van de nieuwe mobiliteitsvisie, die wordt na de zomer wordt die vastgesteld. Ja, daarin is veel aandacht voor de fietser. Ook omdat het één van de oplossingsmogelijkheden is voor het bereikbaar houden van de stad. En dat betekent dat er ook veel aandacht is voor het stallen, het parkeren van de fiets en alles wat daarmee samenhangt. We zijn net eeh... kijken of ik de foto nog heb. Net onze, we hebben net bebording laten plaatsen bij alle entrees van de stad met een verwijzing naar onze bewaakte stallingen. Dus echt met een bord wat in ieder geval, en dat doen we dan vanuit alle entrees van de stad. Zwolle heeft natuurlijk een gracht structuur, dus het aantal entrees is zeg maar vrij beperkt. Tot vijf of zes of zo iets. En vanuit iedere entree wordt je verwezen naar de dichtstbijzijnde stalling. Dus op die manier zeg maar, willen, ook dat is een vorm van één van de maatregelen, om te zorgen dat mensen parkeren op de locaties waar we het graag willen hebben. Nouja, dat is één van de maatregelen. En daarnaast doen we de stallingen, werken we nu nog met kaartjes, dat zijn gewoon van die bonrollen met een dubbel kaartje. En als je binnenkomt, de beheerder die bevestigt een kaart met een nummertje aan jouw fiets, en je zet je fiets weg en je krijgt het nummertje van de fiets weer. Op het moment dat je terugkomt bij je fiets, dan correspondeert dat en krijg je die fiets weer terug. Dat gaan we nu ook automatiseren, dus met een tag, die komt dan aan je fiets. En aan je fietssleuteltje zeg maar, die je altijd bij je hebt. Zo hoeft dat niet meer, dan krijg je geen nummertje, omdat je dat altijd al bij je hebt. En op die manier krijgen we ook meer inzicht zeg maar, in de bezetting van de stallingen. Dan wordt dat ook gekoppeld aan veilig stallen, ik weet niet of je dat kent. Veilig stallen, dat is dan dat systeem zeg maar, dat kunnen we dan doorpassen naar veilig stallen zodat, op veilig stallen kun je dan zien hoeveel beschikbare ruimte er nog is. Zo wordt dat meer, allereerst ook voor de klant dat dat prettiger is, want ie hoeft niet meer zo'n pasje, kaartje te hebben. Want je hebt het pasje altijd bij je, je kan altijd makkelijker in en uit checken. Wij krijgen ook meer informatie over het stallingsgedrag. Hoelang staan die dan? We kunnen onderscheid dan maken tussen elektrische fietsen en gewone fietsen of een speciale fiets. Er zit geen persoonsgegevens aan. Op die manier kunnen we wel weer wat beter monitoren en kijken van hoe is die trend, dat geeft voor ons dan ook wel weer input. Om te kunnen zeggen van nou dan stijgt die vraag, maar goed, al die informatie hebben we nodig om het fietsparkeren beter te kunnen sturen of te faciliteren.

Mooi initiatief. De laatste vraag gaat meer over het fietsgedrag, want mijn onderzoek richt zich ook op mindervaliden. En die hebben ook wel overlast van het fietsgedrag van de studenten. Bijvoorbeeld het negeren van de voorrangregel, zonder licht fietsen en al dat soort ...

Zonder licht fietsen dat ligt bij de politie, de handhaving daarvan. Dus in die zin doen we daar, vanuit de fiets, doen we daar niet zoveel mee. We hebben in het verleden, ik weet niet hoelang dat geleden is. We hebben wel eens fietsverlichting programma's gedaan, daar deden we ook wel aan mee zeg maar. Maar ook als gemeente wel, mensen die zonder licht fietsen die kregen dan een lampje of, als samenwerking met een fietsenzaak, die daar het dan gratis bevestigde, of dat soort acties werden, wordt vaak in het najaar wel opgepakt. En de politie heeft daar op zich ook wel, in de controles doen ze vaak in het najaar met wat speerpunten die zich daarop richten. Ik ben van het fietsparkeren, dus daar heb ik niet zo veel zicht op wat wij daar als gemeente aan doen. Dat durf ik je zo niet te zeggen. Vooral, de controle ligt natuurlijk bij de politie, daar hebben wij niet zo veel sturing zeg maar in. Hetzelfde geldt voor het negeren van voorrangregels, wat we wel zien, maargoed dat is meer het fietsen in de winkelstraten. Op zich hebben we, wat jij zegt als het gaat om de relatie met mensen met een beperking. Ja, dat staat daar dan een beetje los van. Wat we wel doen, wat op zich wel aardig is om te vermelden, is ook voor mensen met een beperking die geen grote stukken kunnen lopen maar wel afhankelijk zijn van de fiets, dus wel kunnen fietsen maar. Als we zeggen dat we willen dat je niet kunt parkeren, vrij recent hebben we dat gedaan. Is misschien wel grappig voor jou, hebben we fietsstickers hebben we laten ontwikkelen speciaal voor mensen met een beperking. Dus op het moment dat je een sticker op die fiets hebt zitten, dan mag je hem dus op een locatie plaatsen als mindervalide, waar die in principe niet mag staan. Maar dan weten wij dat, en dan kunnen wij dat zien, en dan gaan we daar niet op handhaven.

Zodat het voor hun ook bereikbaar blijft?

Zodat die stad voor hun bereikbaar blijft. Dat is nog wel vrij nieuw, dat doen volgens mij nog niet veel steden. En die stickers, dat is ook allemaal afgestemd met toegankelijk Zwolle, dat is zeg maar de mindervaliden bond van Zwolle.

J. Valkema – Gemeente Groningen

Wat is uw functie bij de gemeente Groningen?

Officieel heet het zo mooi beleidsadviseur verkeer, maar gespecialiseerd met name in fietsverkeer, voetganger doe ik er sinds een aantal jaren een beetje bij en ik mag nog iets vinden over PNR. Maar daar komt fietsen ook weer een beetje bij, dus fietsen is gewoon hoofdmode, 95% is fiets. En dan zowel de rijdende als de stilstaande fiets.

En hoe kunt u uw ervaring het beste omschrijven op het gebied van mobiliteit?

Nouja, ik zit momenteel dik twintig jaar in het vak, zeg maar in het verkeerskunde vak. Het is breder geweest dan alleen de fiets, ik heb in het verleden ook dingen gedaan met monitoring, dus verkeersonderzoeken, verkeersmodel, nog met toekomstprognoses. De OV hoek heb ik het één en ander gedaan, met name de bus, en met verkeersveiligheid heb ik het één en ander gedaan, dus in die zin vrij breed. Maar er zijn ook dingen die ik niet kan, ontwerpen bijvoorbeeld kan ik niet, ja ik kan schetsen maar ik kan geen mooie verkeerstekeningen maken.

En de stad Groningen is bezig met een nieuwe binnenstadvisie, welke maatregelen worden hierin genomen om de stad toegankelijker te maken voor mindervalide personen?

Is dat de nieuwe binnenstadsvisie? Want die ligt er natuurlijk al, die wordt nu uitgerold.

“Ja, ik heb het ook al wel bekeken, maar”.

De binnenstadsvisie die wordt nu uitgerold, we zijn aan de westkant begonnen, Brugstraat, Aastraat, Westerhaven dat is ongeveer klaar. Munnekeholm is er achteraan gekomen, daar gebeuren nog een aantal dingen, met name hier aan de kant van het Zuiderdiep. Bij de kunstacademie minerva, we zijn op dit moment heel erg druk bezig met de Grote Markt en omgeving, om daar over na te denken want over anderhalf jaar gaan de bussen daar weg. Tenminste, dat is het idee, en hoe gaan we dan de Grote Markt inrichten? En dan niet alleen de Grote Markt maar ook de straten die er op uitkomen, dus Oosterstraat, Gelkingestraat aan de zuidkant, Sint-Jansstraat aan de oostkant, nou en de Ebbingestraat et cetera aan de noordkant. Nouja, dat wordt vergelijkbaar in die zin, zoals ik in onze leidraad van onze binnenstadvisie staat, waar bij de inrichting van straten ook is aangegeven hoe we dat willen gaan doen en dat zal grotendeels toch vergelijkbaar zijn met wat we nu aan de westkant zien bij de Brugstraat en omgeving. Er zullen nog wel wat dingen aangepast worden, daar komen we zometeen nog wel even op, en dat heeft bijvoorbeeld te maken met al die gestalde fietsen in de Brugstraat. Dat er nu toch wel wat discussie is, want we hebben daar bijvoorbeeld fietsparkeervakken, die zijn dus eigenlijk een copie van hoe we het al jaren doen. Ik denk dat we al een jaar of zes, zeven fietsparkeervakken toepassen. Alleen in de brugstraat is nu wel al duidelijk geworden van “Ja, het is niet voor iedereen even duidelijk waar je nou wel en niet mag staan, dus daar wordt nu ook over nagedacht want misschien moeten we dat iets anders doen, los van het feit van het fietsvak want daar zijn we op zich nog steeds voor en we willen in dat soort straten geen vaste fietsklemmen hebben, maar goed et kan wel zo zijn dat het er allemaal wat anders uit komt te zien dan dat we het bedacht hadden. Maar goed, in principe staan de maatregelen gewoon in de binnenstadsvisie en dat blijft nog wel steeds onze leidraad.

Ja, ik had wel al gelezen dat auto’s helemaal niet meer toegelaten worden dus dat heb ik al wel meegenomen.

De hoofdmode is dat we de binnenstad fiets-, maar vooral voetgangersvriendelijker willen hebben. Dat betekent dat het voetgangersgebied een stuk groter wordt, ik geloof 40% komt erbij. Dat wil niet zeggen dat je daar niet met je fiets mag komen, want die geluiden gaan ook wel eens. Omdat te bereiken gaan vooral de bussen een beetje meer naar de randen van de binnenstad. En dat is aan de westkant gebeurt. En nu aan de oostkant, Grote Markt, die halte komt straks bij de stadsschouwburg, dus aan de Diepenring. En op het Zuiderdiep hier aan het einde, dus bij de C&A zeg maar, dat worden de twee belangrijkste bushaltes aan die kant van de stad. Daarbij speel je dus de hele Ebbingestraat, Oosterstraat, Gelkingestrstaat en de Grote Markt vrij van bussen en krijg je dus meer ruimte voor fietsen. Dat is het idee en de auto zit er in die zin natuurlijk ook nog een beetje bij, maar goed die mag op heel veel plekken, ja hij mag er wel komen maar doorgaand autoverkeer hebben wij niet meer.

En het onderzoek richt zich vooral op gedragsverandering van studenten en wat is volgens u een goede methode voor gedragsverandering?

Nou wat wij zien, niet alleen bij studenten maar ik zou hem in die zin breder willen trekken, is vaak enerzijds gewoon duidelijk maken van wat wil je wel, wat wil je niet. We hebben in de binnenstad de afgelopen jaren een aantal proeven gedaan, heel simpel, met tape. Groene tape en rode tape. Dat je gewoon zegt van, aan de ene kant mag je je fiets neerzetten, daar zetten we een vinkje neer en aan de andere kant zetten we een rood kruisje neer. Dat snappen mensen en over het algemeen werkt dat

ook vrij goed. Dus enerzijds is het gewoon duidelijkheid, wat wel en wat niet. Anderzijds, waar we op dit moment in de binnenstad mee bezig zijn als het gaat om fietsparkeren is om ook te kijken naar stallingscapaciteit. Want ja, we willen fietsen van straat, maar dan moet je ook een alternatief bieden. Dus enerzijds duidelijkheid wat wel wat niet, aan de andere kant ook alternatieven, zodat je daardoor gedrag krijgt wat je liever hebt dan daar voorheen gebeurde. Nouja, en in het ergste geval want er is natuurlijk altijd een groep die laat zich niet sturen, ik ben er nog steeds van overtuigd dat de grootste groep zich wel laat sturen, mits je natuurlijk goeie alternatieven hebt en uitlegt wat wel wat niet en in het ergste geval dan moet je misschien ook gaan handhaven.

En dan, dat is net al een beetje benoemd, het gebruikmaken van nudging, bijvoorbeeld een voorbeeldfiets die goed geparkeerd staat. Dat is ook een methode, want jullie gebruiken wel vakken maar echt een voorbeeldfiets, en zadelhoesjes was ook een keer een actie geweest.

Dat hebben we ook een aantal keren gedaan. Nouja dat hoort een beetje in, dat is die positieve kant, laten zien wat je wel wil, wat je niet wil. We hebben in het verleden op de Grote Markt ook met voorbeeldfietsen gewerkt. Fietsen hebben we opgespoten en op de kop gezet, zodat mensen ook door hadden van "dat is een stalling". Nouja goed, dat zijn dingen die kunnen, je kunt mensen belonen en dat kan met een zadelhoesje maar er zijn ook andere dingen. We hebben ook een keer zo'n actie gehad dat je bij een fietsenstalling een gratis fietsenstandaard kon krijgen. Die ook nog aan de fiets werd gezet, want het was vaak dat mensen riepen "ja, maar ik heb helemaal geen stander dus ik kan mijn fiets daar niet neerzetten". Ja goed, dat zijn allemaal dingen die je ook kunt gebruiken en die we ook zeker zullen gebruiken.

En hoe denkt u over een strenger handhavingsbeleid, bijvoorbeeld voor het fietsparkeren?

Nouja dat hangt heel erg af. Ik zeg altijd, ik ben niet tegen handhaving als dé ultieme oplossing. Er wordt vaak de vergelijking gemaakt als we het hebben over de binnenstad, met het station. Ja op het station handhaaf je ook, ja dat klopt, maar bij het station komen hele andere mensen dan in de binnenstad. De binnenstad gaan mensen heen, over het algemeen toch mensen die daar wat korter zijn. Als jij een bezoeker bent en je wil naar de Albert Heijn, dan zet je de fiets een half uur neer en dan ben je weer weg. Of je neemt je fiets mee naar de winkel en je gaat zo van winkel naar winkel. Op het station zijn toch mensen die daar over het algemeen een dag naartoe gaan of langer, want je gaat niet voor 10 minuten met de trein. En natuurlijk zijn er mensen die even naar de Burger King moeten om even een Whopper te halen en die zijn over 10 minuten weer weg, maar dat is volgens mij het probleem niet. Dus in die zin kun je veel beter sturen in het stationsgebied en is handhaving daar veel makkelijker, want die fietsen die daar 's ochtends staan die staan daar 's avonds nog. De binnenstad is een heel ander verhaal, wat ik net al zei, kort gebruik, wat ook juridisch gezien veel lastiger is om te handhaven want fietsen zomaar wegslepen dat mag niet dus je moet, dat heet dan met een mooi woord beginstigingstermijn, moet je de overtreder geven. En fietsen staan daar ook veel korter dus de fiets is ook binnen no time weer weg. Je kan wel zeggen, je hangt er een label aan, binnen een half uur moet die fiets weg zijn, anders halen wij hem weg, even kort door de bocht. Maar dan zie je, als je dat bij de Albert Heijn gaat doen om even een voorbeeld te geven, binnen een half uur zijn al die fietsen weer weg. Dus heeft totaal geen zin, dan kun je wel zeggen we gaan handhaven maar per saldo maakt dat niet zo heel veel uit. En daar komt wel bij met handhaving, en dat geldt voor zowat het stationsgebied als de binnenstad als waar dan ook, je moet over voldoende alternatieven beschikken. En dat is bij het station nu in principe wel zo en dat is bij de binnenstad niet zo op heel veel plekken. Dan kun je wel

zeggen "jem ag hem daar niet neerzetten" maar dan krijg je standaard de vraag "waar dan wel?". Dus we zijn nu op dit moment bezig, eind van het jaar gaat het Groninger Forum, daar zit een fietsenstalling onder de markt, onder de nieuwe markt. En dat is dus wel een plaats, waar we eigenlijk nu al aan het voorbereiden zijn om daar ook vanaf eind van het jaar echt te gaan handhaven. Dat je gewoon een stalling onder het plein hebt, en dan mag je ook tegen de fietser, en ook van de fietser verwachten, en dus tegen hem zeggen "je gaat nu de fiets in de stalling zetten, anders wordt ie gewoon weggesleept". Dus dat wordt de eerste plek, maar voor de hele binnenstad bijvoorbeeld zie ik dat niet gebeuren. Ook omdat het, nouja toch een beetje een soort fietsertje pesten ghaat worden. Omdat het gewoon praktisch heel lastig is, wat ik net al zei met die bgunstigingstermijn, dat je niet zomaar alles weg kan slepen. Nee, daar komt nog eens bij, handhaving is gewoon heel duur omdat er heel veel mankracht aan verbonden zit. En daarom, je kunt de hele binnestad wel gaan handhaven maar dat kost je een vermogen. Dus ik zie dfat niet gebeurem.

Ja de vraag is eigenlijk al een beetje beantwoordt, want in Zwolle in het centrum heb je een parkeerverbod voor fietsen op de Grote Markt.

Ja op één plekje dus? Niet in de hele stad?

Nee echt in het centrum, bij de terrassen en waar de uitgaansgelegenheden zijn. En daar is een soortgelijke overweging ook genomen.

Nouja goed, heel concreet, ik bijen nou gewoon bezig met de voorbereiding van de nieuwe markt en omgeving, Poelestraat hoort daar waarschijnlijk ook bij. Daar is gewoon een openbare orde en veiligheids ding, al jaren. Maar we hebben nu de kans, op het moment dat de stalling klaar is dan vegen we het gebied ook schoon. Ik kan me best voorstellen dat we de ene keer wat strenger zijn dan de andere keer. Want ja, we halen geen fietsen weg omdat we het leuk vinden om fietsen weg te halen laat dat ook voorop staan. Dus je moet ook kijken wat is nou redelijk en wanneer moet je het echt doen? Nouja, wanneer kun je het misschien laten. Verder zijn we op dit moment aan het kijken naar meer plekken in de binnenstad waar we bezig zijn met fietsenstallingen en dat zou op dat moment ook een reden kunnen zijn. Op het moment dat je ergens een goede stalling hebt, dat je dan ook zegt van, het gebied er omheen daar zetten we A geen fietsenrekken meer neer, dus alle fietsenrekken die er staan die halen we weer weg. En op dat moment verwachten we ook dat je met je fiets inde stallign gaat staan en dan zorgen we er ook voor dat we om die stalling heen, dat we daar een fietsparkeerverbod maken dat je daar dus ook gewoon je fiets niet meer neer mag zetten. Dan is handhaving nog weer een tweede, wat ik net al zei van je kunt twe keer per dag daar gaan handhaven of inderdaad continu, nouja daar zitten allerlei smaken maar dat is wel een beetje waar we naartoe gaan uiteindelijk. Maar het is wel altijd de stap geweest, ook het vorige college heeft dat altijd gezegd van, eerst capaciteit, dan sturen met nouja publieksvriendelijk, fietsstewards, weet ik veel en pas dan gaan we echt handhaven.

Oh zo, ja!

Terwijl er ook veel mensen, ook inwoners uit dfe stad gewoon roepen van "begin nou gewoon met handhaving". Maar goed, juridisch hebben we dan ook geen grond, dus we zeggen altijd eerst capaciteit, dan verleiden en dan pas handhaven. Dus in die volgorde en niet andersom.

Het blijkt ook dat weinig studenten gebruikmaken van de ondergrondse fietsenstalling, zoals in de Oude Boteringestraat. Zijn er ook maatregelen om dat te stimuleren?

We hebben in het verleden inderdaad wel wat gedaan daarmee alleen we hebben op een gegeven moment gezegd, met de komst van het forum en die nieuwe stalling onder de nieuwe markt, die eigenlijk vijf zes jaar geleden al klaar had moeten zijn vanwege de aardbevingen et cetera heeft dat ook stil gelegen, dus dat heeft ons in die zin ook parten gespeeld, dus hij gaat nu pas open terwijl we eigenlijk vijf jaar geleden er al vanuit gingen dat hij al open ging. Op dat moment gaat er binnen de fietsenstalling het een ander veranderen want de Boteringestraat bijvoorbeeld is nu de grootste stalling in de binnenstad. Dat hele pand waar de bieb nu zit gaat naar de universiteit, de RUG. Dus ook die stalling wordt formeel straks eigendom van de universiteit. Dus we hebben ook gezegd , twee jaar geleden al, we kunnen heel veel doen aan het aantrekkelijker maken van die stalling. We kunnen gaan promoten et cetera, noem alles maar op. Maarja, dat is voor hele korte duur want daarna is die stalling niet meer van ons. Dus we hebben nu ook gezegd, met die drietrapsketting wat ik net al zei. we hebben straks die stalling onder de nieuwe markt, die is 24 uur open, die is gratis, die is goed te ... , er zit bewaking, noem alles maar op. Dus alle faciliteiten zijn gewoon goed in orde. Op het moment dat die stalling er is, in die periode, eigenlijk straks direct na de zomervakantie gaan we ook beginnen, zijn nu al bezig met de voorbereiding. Nouja, communicatie, niet alleen studenten maar iedereen weet dat daar een stalling zit. We gaan vervolgens ook met de horeca in de Poelestraat, willen we dingen samen doen. Ook met het Forum, dat mensen vanuit het forum, dat mensen naar de bioscoop gaan ik noem maar wat. Dat ze ook weten dat ze hun fiets in de stalling zetten en niet meer op het plein of ergens in de omgeving. Dus dat gaan we allemaal doen, dus die bekendheid. We hopen dan dat mensen als ze er één keer in geweest zijn, dat de tweede keer ook makkelijker wordt. Nouja en tegelijkertijd zijn we dus nu ook al aan het nadenken over die handhaving en daar beginnen we ook weer publieksvriendelijk mee. Dus het kan best zijn dat je de eerste week, weet ik veel, dat je inderdaad een zadelhoesje op je zadel hebt van "weet je dat daar een stalling zit?". Vanaf volgende week mag het niet meer, ik noem maar even iets. Dus daar gaan we ook wel, daar zijn we nu echt mee bezig om dat uit te gaan zetten. Er wordt ook al over nagedacht hoe we dat gaan doen. Ook inderdaad om er voor te zorgen, niet alleen voor studenten maar ook voor andere stadjes, dat je gewoon weet dat daar een stalling zit. En dat het gewoon een goeie stalling is waar je je fiets kwijt kan, dat er altijd plek is et cetera. Dus dat gaan we nu wel doen en dat is ook wel een beetje weer de opmaat voor de rest van de stallingen, op het moment dat we hier een success hebben gaan we het ook voor de andere stallingen doen.

En hoe denkt u over shared space, zoals in de Folkingestraat?

Nou, de Folkingestraat is officieel geen shared space, dat is altijd een heel mooi voorbeeld. Maar daar heb je nog steeds die rij lopen, dus officieel, dat is hetzelfde als met Brugstraat, daar heeft iedereen het over shared space, maar formeel is het nog steeds geen shared space omdat je nog steeds die rijloper hebt.

Er zit wel een lijn naast inderdaad ja.

Maargoed, als je dat bedoelt, dat hangt er heel erg vanaf waar je het toepast. Bij een Folkingestraat denk ik zelfs, hoewel daar wel veel klachten over zijn, dat het misschien wel beter werkt dan bijvoorbeeld in de Brugstraat. Maar at heeft gewoon grotendeels te maken met wat is het gebruik.

Kijk, zaterdag werkt het in de Folkingestraat volgensmij prima, want dan zijn er zoveel voetgangers die overal lopen en heel veel mensen die hier in de stad wonen of hier in de gemeente wonen, die hier bekend zijn die kiezen op zaterdag gewoon een andere route, die gaan niet door de Folkingestraat fietsen maar die denken ik fiets wel langs de Munnekeholm. Dus dan werkt het, omdat dan de voetgangers verreweg in de meerderheid zijn. Wat je bijvoorbeeld in de Brugstraat ziet, omdat enerzijds alles op niveau ligt, dus je kunt veel makkelijker die straat oversteken. Maarja, er komen ook heel veel fietsers door die straat. Nouja, op het moment dat de fiets verreweg in de meerderheid is, en de voetgangers niet, ja dan drukt die fietser die voetganger weg en dan werkt het dus niet. Dus dat is een beetje, het is een beetje dubbel. Op zich denk ik dat shared space wel kan werken, alleen nouja de vraag is altijd hoe je het toepast. En formeel is dit ook niet echt die situatie.

En dan gevaarlijk fietsgedrag, zoals door rood fietsen, geen hand uitsteken en telefoongebruik tijdens het fietsen. Dat is een storende factor voor mindervalide mensen.

Ja, niet alleen bij mindervalide personen denk ik maar ook bij heel veel anderen. Nouja goed, de beste manier, volgensmij is er één manier die het beste werkt en dat is voor de dingen die niet mogen, dus door rood fietsen. Vanaf 1 juli geloof ik mag je ook niet meer bellen op je fiets, of appen op je fiets. Ja, geen hand uitsteken ik weet niet of daar een bekeuring op staat. Maar het beste om het tegen te gaan is volgensmij gewoon bekeuren. Uiteindelijk gewoon lik op stuk en op het moment dat je drie keer bij zo'n verkeerslicht staat en mensen weten dat dan stoppen ze.

Ja, geen licht werd ook vaak genoemd.

Dat is ook zoiets, ja volgensmij uiteindelijk bekeuren. Er zijn verkeerspsychologen die hebben wel eens gezegd van, mensen calculeren in hoe groot de pakkans is. Op het moment dat die heel groot is en de bekeuring fors is, dan doen mensen het niet. Door rood fietsen, ja ik vraag me af hoeveel mensen afgelopen jaar hier in Groningen zijn bekeurd op door rood fietsen. Volgensmij zijn dat er heel weinig. Dus dan is de pakkans heel laag. Dus ik denk dat uiteindelijk, handhaving in die geval het beste is. Maar goed ik denk dat het ged is dat je hier als overheid, als gemeente, over communiceert en de reges uitlegd, door rood fietsen dat weet iedereen natuurlijk wel, maar we zien bijvoorbeeld wel bij buitenlandse studenten, als ze hier een half jaar zijn, dat ze op fietspaden aan de verkeerde kant fietsen, et cetera. Ook omdat ze het gewoon niet weten en denken dat dat mag. Dus het is enerzijds ook weer regels uitleggen, maar aan de andere kant is het ook in dit geval gewoon handhaven. Op het moment dat mensen gewoon weten dat de pakkans heel groot is als je door rood fietst, of met de telefoon straks, ik denk dat zeker de eerste tijd na de zomervakantie dat er best wel streng op gehandhaafd gaat worden en ik denk dat je dan ook zal zien dat dat bellen en appen op de fiets, dat dat best wel een stuk naar beneden zal gaan. Alleen het moment dat het daarna twee jaar niet meer gebeurt, dan zie je het weer omhoog gaan. Maar ik denk dat dat uiteindelijk het beste werkt. En dan nog niet eens de hoogte van de bekeuring, maar hoe groot is de pakkans.

Zijn er verder nog dingen die u... ?

Volgensmij niet. Volgensmij zijn we nu klaar.

Wat is de doelstelling van Verkeerswijzer Groningen?

De doelstelling is minder verkeersslachtoffers, dat doen wij door middel van verkeerseducatie voor alle leeftijden, en ook door campagnes in de openbare ruimte.

En wat is uw functie binnen de organisatie?

Ik ben coördinator, dus waar vraag en aanbod bij elkaar komen aan de ene kant. Scholen die willen wel veel, wij hebben partijen die kunnen dingen doen en ik stem dat op elkaar af. Ik ben ook wel bezig met nieuwe passende activiteitstijden. Of mee bezig, kijken van is het aanbod nog goed. Zijn er nieuwe ontwikkelingen? Kun je die toepassen? Dat is in hoofdlijnen mijn functie.

Welke projecten zijn er, en dan vooral in de stad Groningen, waar jullie mee bezig zijn?

We hebben bijvoorbeeld voor elke leeftijd wel iets, het begint bijvoorbeeld al van nul tot vier jaar. Dan kijk je bijvoorbeeld naar ouders, van hoe vervoeren die hun kind. Veilig in de auto, veilig op de fiets, dat kan allemaal beter. Daar hebben we iets voor, het zwaartepunt ligt vooral bij basisscholen. Daar hebben we ook een heel boekje voor een boekje met activiteiten. Daar kunnen scholen hun keuze uit maken.

Oké, ik zag net ook al iets dat ze tussen lijntjes door moeten fietsen enzo. Stopbord erbij.

We hebben val alles wel wat, over gedrag in de schoolomgeving hebben we wel iets. Theatervoorstellingen. Fietslessen hebben we ook. Hoe ga je om met zebrapaden? Nog iets voor de remweg van een auto. Aandacht voor blinden en slechtzienden, dat is denk ik wel relevant voor jouw onderzoek.

Ja, zeker!

Lessen, stop voor de witte stok. Eigenlijk, mensen weten dat helemaal niet, die verkeersregel. Dat is een stukje bewustwording, kinderen mogen ook in die rol kruipen van blinden en slechtzienden. Hoe dat eigenlijk is in het verkeer.

Goed dat dat op jonge leeftijd al geleerd wordt.

Ja, dat is wel al bekend bij veel mensen en kinderen hoor. Dit is misschien ook wel interessant denk ik, hier heb je tegelijk groen kruispunten in Groningen. Dat vinden zowel ouderen als jonge kinderen lastig. We hebben een soort lesbrief bedacht van, dat kinderen op onderzoek gaan van, wat is dat nou eigenlijk? Hoe moet je je daarin gedragen? Wat werkt het beste? We kunnen ook een situatie een soort van nabouwen op het schoolplein en dat je daarmee oefent. Zodat je daarmee eer verstrouwd mee raakt, met die situatie. Dit gaat over landbouwverkeer midden in de stad, is minder relevant denk ik. Dit gaat over afleiding op de fiets.

Ja, dat komt in mijn onderzoek ook terug.

Dat ze de smartphone minder gaan gebruiken. Dat hebben we trouwens iets aangepast nu, we hebben gezegd tegen kinderen, als je dat ding per se wilt gebruiken, ga dan even aan de kant staan. Dat is veiliger, in ieder geval niet in het verkeer. Dat wordt veel gedaan op scholen, en je hebt natuurlijk de examens nog. Dat doen wij niet zelf, maar wij financieren dat wel op de achtergrond. Basisscholen die kunnen dit allemaal aanvragen, wat bij hun past. Ook voor het middelbaar onderwijs hebben we het één en ander. Verkeerswaarneming het snuffelen aan heel veel dingen, zoals de dode hoek van de vrachtwagen, verkeerswaarneming en gedrag. Eerste hulp bij ongevallen zit er nog in zelfs, hoe kom je uit een auto die over de kop geslagen is? Met de rolkooi bijvoorbeeld. Dit gaat meer over verkeersregels, maar ook over waarneming en gedrag weer. Van dat uitgaan dat gaat specifiek over alcohol en verkeer. Jongeren komen vaak in aanraking met alcohol, rond de vierde klas voor het eerst, op een gegeven moment gaat dat een rol spelen want dan ga je ermee het verkeer in. Dan proberen we ze toch over te halen dat ze er over na gaan denken, wat zou je kunnen doen als dat gebeurt? Dat gaat ook over hetzelfde onderwerp.

Zonder licht, dat is ook ééntje die...

Fietsverlichting is inderdaad een thema. Dus nouja, zo hebben we dus verschillende dingen. We hebben ook voor ouderen nog het één en ander, fietslessen voor e-bikes. Dat ze beter dat ding leren controleren.

Ja, soms zie je ze wel een beetje zoekende als ze een kruising naderen, dat ze niet goed weten hoe ze moeten reageren.

Ze zijn soms wel een beetje onzeker op zo'n fiets, dan proberen ze wel een beetje vertrouwd daarmee te raken. We hebben ook een tijdje scootmobieltrainingen gehad. Dat doen we iets minder vaak, maar gaat misschien wel weer komen. Dus voor elke leeftijd hebben we dus activiteitien. Het zwaartepunt ligt dus echt op scholen, daar doen we het meeste.

Maar zijn er ook programma's voor studenten, bijvoorbeeld buitenlandse studenten of studenten die niet uit Groningen komen? Of van het platteland, die misschien wat meer moeite hebben in de stad.

We zijn momenteel bezig om een film te laten maken voor buitenlandse studenten. Want het blijkt dat die heel vaak de basis verkeersregels niet kennen. Ze weten niet wat haaiantanden zijn, voorrang van rechts weten ze vaak niet. Waar fiets je wel, waar fiets je niet? Ze hadden ook studenten van de Ringweg geplukt hier. Fietsverlichting, hoe je dat voert. Specifiek is het best wel onbekend. We proberen eigenlijk met een leuke film een paar dingen te belichten, dus dat is wel iets voor dit najaar. Maar verder specifiek voor studenten niet, maar er zijn wel dingen die heel erg op studenten van toepassing zijn. We hebben een soort van fotoframe, dan gaan mensen op de foto. Dan doen ze eerst een quiz over afleiding op de fiets. Daarna doen ze de belofte aan hunzelf, van ik ga niet meer appen en fietsen ofzo, en dan gaan ze daarmee op de foto. Je vroeg al van, wat werkt nou goed? Nou, dat zijn dus dingen die goed werken want als je iets aan jezelf belooft, een soort commitment maakt, dat schijnt wel iets te doen met je gedrag.

Dan heb je zoiets van, dan moet ik me er ook aan houden, zeg maar?

Ja, dus dat is het principe wat wel vrij vaak toegepast wordt. Je had het ook over nudging, daar had je het over he?

Ja, klopt.

Heb je ook gekeken bij de SWOV? Dat is de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid.

Ja, ik heb wel van de site wat vandaan gehaald.

Er is zo'n bekend onderzoek van de SWOV dat gaat over nudging, dan hebben ze er Nijntje borden neergezet in de schoolomgeving, als associatie met kinderen. En dan hebben ze eerst gevraagd aan automobilisten van, hoe ga je hier op reageren? Toen bleek dat ze allemaal zelf een paar kilometer langzamer gingen rijden. Dat was de zelfrapportage. Maar toen gingen ze dat in de praktijk meten en toen bleek het eigenlijk maar een heel kortdurend effect te zijn en daarna was het gelijk weer weg. Dus nudging, als je daar naar kijkt dan heeft het wel even effect maar het bleek niet blijvend te zijn.

Ja klopt, en dat geven de studenten ook wel aan. Ik had nudging ook wel in de enquête verwerkt en daar zeggen studenten ook, het zal tijdelijk zijn. Er was ook een actie met zadelhoesjes.

Wat stond er op de zadelhoesjes?

Fietsheld als je je fiets goed geparkeerd had en anders FietsAso, als je bijvoorbeeld je fiets op een blindegeleidestreek had gezet. Dus dan krijg je een zadelhoesje.

Ja nudging, ligt een beetje aan de methodes he. Wat wel goed werkt en gebruikt wordt is self persuasion, zelfovertuiging. Als je dus zelf redenen verzint om bepaald gedrag te vertonen. Bijvoorbeeld, ik ga niet meer door rood licht fietsen, dan ga je jezelf overtuigen van, waarom dan niet? Ik heb een voorbeeldfunctie voor andere kinderen of ik kom zelf in gevaar, of ik breng anderen in gevaar, je kan nog wel wat meer dingen bedenken. Als je dat soort redenen zelf gaat bedenken, dat noemen ze zelf overtuiging. Dat is wel redelijk, dat kan zich in goed gedrag gaan vertalen zeg maar. Dat wordt door veel partijen waar we mee samenwerken, die zien dat als meest effectief. Dus die techniek.

Oh, dat is misschien ook wel eentje om mee te nemen.

Ja, maar dan kom je toch vaker in een soort lessfeer, dat je wat meer één op één bent. Dat is voor een campagne wat minder geschikt maar voor een lessetting wordt dit wel gebruikt. Dus op deze manier.

En een onderdeel is ook het fietsparkeren door studenten in de stad, wat vindt u van het huidige beleid omtrent het fietsparkeren?

Heb je daar al over nagedacht? Volgensmij moet je nog even iets verder terug. Zo'n binnenstad zoals Groningen die is oorspronkelijk niet gebouwd voor veel verkeersbewegingen door zo'n stad heen. Zo'n

stad is een soort van trefpunt voor ontmoeting, voor handel en op een gegeven moment werd dat een soort van verkeersruimte voor auto's. Auto's hebben ze wel aardig de stad uit gewerkt maar nu wordt de fietser de dominante verkeersdeelnemer. Die wordt ook gebruikt om er doorheen te gaan maar die stad is daar eigenlijk niet voor gemaakt. Dus dat wordt dan een soort van overbelasting zou je bijna kunnen zeggen. Zeker ook met die enorm groeiende studentenaantallen, sowieso bevolkingsaantallen, dan wordt die druk steeds groter op zo'n binnenstad. Maar, je zou ook weer even terug kunnen gaan van, maarja, wat willen we eigenlijk met zo'n stad? Wat is de betekenis daarvan? Dat je er wat fundamenteeler naar gaat kijken, je kan nu wel allemaal met een soort van symptoommaatregel of lapmaatregel de boel wat proberen overeind te houden maar misschien kun je er ook wat fundamenteeler naar gaan kijken. Zou mijn advies zijn.

Dat je het wat meer in z'n geheel neemt zeg maar? Dat is de bedoeling van... ?

Ja, misschien moet je zeggen dat bepaalde fietsroutes niet meer kunnen, door de binnenstad heen niet. Zeg maar iets. Als je de functie van zo'n stad wil gaan veranderen, misschien kun je daar in debat over.

Ja, de gemeente is nu ook bezig met het Forum ook en daar komt een grote parkeerkelder, fietskelder onder het Forum. Dat willen ze dan ook echt gaan stimuleren en gaan handhaven dat op de Grote Markt niet meer geparkeerd wordt maar dan in die kelder. Maar als je tijdens uitgaansavonden...

Ja, als dat heel aantrekkelijk wordt dan zal dat vast gaan werken.

Dat zou voor mindervaliden ook wel een voordeel zijn. Ik had nog een paar dingetjes.

Oja, ik had nog een project, dat is de 3D afleidingswijk. Dan gaan studenten, die fietsen in een soort van virtuele wereld en dan moeten ze ondertussen dingen met hun telefoon doen en dan ervaren ze zelf wat er allemaal fout gaat.

Dat is gewoon om het appen tegen te gaan op de fiets?

Precies!

En een andere methode is het strenger handhaven. Hoe denken jullie over het strenger handhaven?

Je hebt nu per 1 juli bijvoorbeeld dat verbod voor appen op de fiets he. Het is heel erg de vraag of dat handhaafbaar is. De politie heeft niet zoveel capaciteit voor verkeer. De verwachting is eigenlijk dat de politie het niet helemaal waar kan maken helaas. Handhaving is hardstikke goed maar de realiteit is momenteel niet zo eenvoudig, met de politie en de beschikbaarheid.

En het effect van campagnes, hoe kun je dat misschien het beste omschrijven? Acties zoals Bob enzo..

Campagnes. Dat moet even gezegd, een campagne moet nooit alleen een campagne zijn maar het moet eigenlijk onderdeel zijn van meerdere interventies. Bijvoorbeeld, de politie gaat ook handhaven,

dat onderwerp. Bijvoorbeeld ook acties op school in het kader van dat onderwerp. Dus altijd: én, én, én. Dan kan het een waardevol onderdeel zijn, een campagne. Aan de andere kant kan een campagne wel helpen om een gesprek op gang te brengen in de samenleving om draagvlak te creëren voor bepaalde maatregelen. Dus dat kan helpen. Wat op zich wel aardig gewerkt heeft in Groningen is, op een gegeven moment had je die Zernike routes. Op het moment dat je net begint als student, dan ben je nog vrij ontvankelijk, je weet niet waar je heen moet.

Dat viel mij in het begin ook op, ineens een bordje "Zernike-route".

Dan ben je nog enigzins stuurbaar in je gedrag. Dat heeft dus wel redelijk gewerkt begreep ik, met die Zernike routes. Was dat een soort campagne? Ja, misschien wel. En wat dan altijd een succes is van een campagne is die Bob campagne, dat is een enorm succes. Want dit ging wel hand in hand met extra politieinzet dit onderwerp, het stond niet op zichzelf dat niet. Maarja, Bob is wel eeh..., maar dat is wel moeilijk om dat te kopiëren dat succes van Bob.

Ja, het is echt een begrip. Misschien dat Flapdrol ook wel helpt, de campagne.

Ja, dat vind ik wel een leuke trouwens.

Ja klopt, leuk gevonden.

Ja dat is een goeie, als de politie dan ook flink handhaaft en die boete die komt er dan bij. Misschien gaat het dan wel goed werken.

Nudging hebben we besproken. En wat vindt u van shared space in het centrum van Groningen?

Ja, over het algemeen is shared space, je kan niet. Het werkt op de ene plek beter dan op de andere plek. Elke situatie is weer anders, dat is ook een belangrijk onderscheid. Wat vind ik daarvan? Ja over het algemeen, ik vind dat de communicatie wat ontbreekt daarover. Waarom doe je dat eigenlijk en wat is het idee er achter? Ik denk dat als je dat meer zou doen, dan zou de waardering daarvoor stijgen. Nu is het een beetje, onbekend maakt onbemind. Mensen voelen zich een beetje onzeker, onveilig en begrijpen het idee ook niet er achter. Daar zou je wel veel kunnen winnen met voorlichting nog.

Ja want er zijn ook wel mensen die het mijden, die shares space locaties. Dat ze omfietsen of...

Ja dat hoor je vaker, maar dat schijnt dus wel moeilijk meetbaar en grijpbaar zo van, hoeveel zijn het dan en wie zijn het dan? Het is ook de vraag van, in de oude situatie, was er toen ook al vermijdingsgedrag? Dat weet je ook niet.

Verder... Zij er ook specifieke projecten van verkeerswijzer die gericht zijn op de bereikbaarheid voor mindervalide personen?

Nee, neit op bereikbaarheid, dat is niet ons ding. We zijn puur echt op gedrag, dus dat niet. Daar kan ik niks over zeggen.

Waren er nog andere dingen? Nog aanvullingen verder?

Nouja, gedragingen van fietsers zijn het meest overlastgevend voor andere weggebruikers. Wij zetten vol in op afleiding dus, op smartphonegebruik en dus op alcohol.

Dat is wel duidelijk, en de grootste verkeersproblemen in de binnenstad?

Grootste verkeer, dat is eigenlijk al een beetje gezegd. Dat die druk op die stad steeds groter wordt door het groeiende verkeer en de ruimte wordt niet groter. Dus we proberen wel een soort van herinrichting te komen op lange termijn, dus daarmee gaan we proberen om die ruimte wat op te rekken.

Ja klopt, de gemeente was daar ook wel mee bezig in de nieuwe visie inderdaad.

Ja goed, ik denk dat dat ongeveer het ding is wat ik je kan vertellen.

[K. Bandsma – Rijksuniversiteit Groningen](#)

Wat is uw functie bij de RUG?

Ik ben promovendus, dat betekent dat ik een proefschrift moet schrijven in vier jaar en ik kijk in mijn proefschrift eigenlijk naar hoe nudging, ik weet niet of je ermee bekend bent?

Ja, jawel.

Het begint toch iets moois te worden op deze faculteit, dat doet me heel veel goed. Dus ik kijk eigenlijk naar de mogelijkheden van nudging voor planologen. In wat voor soort omstandigheden is nudging nou een geschikt instrument voor planologen? Wat zijn dan de problemen? En met name in relatie tot de publieke ruimte. Waaronder ook fietsparkeren dus een probleem is. Dat is dus eigenlijk in een notendop waar mijn onderzoek over gaat. Verder geef ik ook les enzo, maar dat is iets minder relevant denk ik. Dat is het dus eigenlijk in een notendop en ik probeer eigenlijk ook enerzijds door middel van ik interviews en ik heb een lab experiment gedaan over fietsparkeren en ik ga straks nog een veldexperiment doen.

Ook in Groningen of ook in andere steden?

Nee het lab experiment was hier, het gaat hier zelfs over de campus hier en het veldexperiment komt ook hier op de campus. Ook over fietsparkeren.

Oh, interessant.

Ja, vind ik wel.

Ja, uw ervaring op het gebied van mobiliteit is dan ook?

Wat je wel ziet is dat nudging en instrumenten, dat die wel binnen mobiliteitsvraagstukken worden gebruikt. Ja, het gaat bijvoorbeeld ook voor shared space, dat is ook een voorbeeld van een nudge die is bedoeld om de verkeersveiligheid te vergroten. Nudging wordt ook gebruikt om files te verminderen, om overlast van fietsparkeren te verminderen. Dus binnen het domein van mobiliteit zie je wel heel veel raakvlakken ook dat er wordt genudged, op het gebied van parkeren, van auto's, veel verkeersveiligheid maar ook, iets daarbuiten is ook en dat wordt ook wel toegepast op het gebied van beleving van de publieke ruimte te versterken dus. Iets minder relevant, maar tegen vervuiling bijvoorbeeld, minder afval. Zwerfafval, dat is typisch een domein waarop nudging veel wordt toegepast. Dus ik kijk meer in die brede zin, dus zowel verkeersveiligheid als wel die sociale overlast. Nouja verkeersvraagstukken, op een heel groot deel van die raakvlakken wordt wel genudged. Snelheid, nouja ik heb er net al genoeg genoemd. Dus in zoverre zit daar die mobiliteit in.

En u had het ook over social disorder in uw omschrijving.

Ja, dat is eigenlijk overlast

Dat heeft een negatief effect, hoe kunt u dat het beste omschrijven?

Nouja kijk, overlast dat begint eigenlijk bij een relatie tussen twee mensen. Eén iemand die ervaart iets ongemakkelijks aan een bepaalde relatie. Dus dat levert ergernis op, en we zien wat betreft overlast op buurtniveau, zien we ook dat overlast invloed heeft op de leefbaarheid in wijken. We zien dat overlast leidt tot meer criminaliteit, het zogenaamde broken windows effect. Ben jij dat ook wel eens tegengekomen in de literatuur?

Jawel.

Dus in een notendop gaat dat er dus eigenlijk om dat een kleine vorm van overlast toch zou kunnen leiden tot een grotere vorm van criminaliteit. Daar is ook onderzoek naar gedaan van Kees Keizer, misschien ook van gehoord. Maar goed, dat broken windows effect om die overlast te willen beperken. Dat leidt dan tot meer criminaliteit, overlast. Ook tot een verlaagde participatie in buurten en verminderde gevoelens van place attachment. Er zijn heel veel aspecten die een rol spelen bij die overlast. Overlast kun je in dat opzicht ook wel zien als een symptoom van hoe zo'n buurt functioneert. Dus er zijn heel veel aspecten daarbij betrokken, dat maakt het voor de planoloog denk ik ook wel interessant, want je hebt overlast puur maar het is ook nog verbonden aan een veel bredere dynamiek.

Een soort spinoff zeg maar?

Ja, om hoe buurtbewoners ten opzichte van elkaar staan en de sociale interacties in een buurt, het speelt allemaal een rol bij die overlast, als jij een goeie band hebt met je burens dan ervaar jij dat minder snel een vorm van overlast dan andersom. Dus er zijn een heleboel aspecten die daar gewoon een rol bij spelen. En nouja, overlast heeft dus verschillende negatieve effecten zoals ik al noemde. Dus dat kun je ook wel in de literatuur gewoon onderbouwen.

Dat komt wel goed, wat vindt u van de huidige situatie in het centrum van Groningen omtrent het fietsparkeren?

In het centrum?

Ja, in de binnenstad, niet bij het station.

Daar sta ik enerzijds bij het gemeentegevoel. Enerzijds denk ik dat het ook een positief signaal is dat we dit probleem hebben. Kijk, heel veel steden buiten Nederland zijn bezig met het promoten van fietsen, promoting bicycle friendly cities. Die stap hebben wij hier allang gemaakt. Wij zijn hier bezig met het vervolgprobleem daar eigenlijk van, dus in zoverre is dat wij dit probleem hebben, is misschien wel een teken dat wij in dat opzicht gewoon heel ver zijn. Dus in dat opzicht denk ik ook, is het in die zin een beetje een luxeprobleem. Neemt niet weg dat we natuurlijk ook voor de winkelier in de straat, voor de burger die meer rondslingerende fietsen heeft. Wat A, nadelig kan zijn, ik bedoel het is niet een heel fraai gezicht dat er overal fietswrakken rond het stadhuis staan geparkeerd. Mee eens. Het kan verkeersonveilig zijn. Het kan het trottoir, de stoep blokkeren. Het kan onveilig zijn voor de mate van toegankelijkheid van de straat voor hulpdiensten. Dus er zijn ook allemaal wel wat serieuze problemen aan verbonden. Maar aan de andere kant denk ik ook van ja, het is ergens ook wel een "mooi" probleem bij wijze van spreken. Het geeft gewoon aan dat je al best wel ver bent met het stimuleren van de fiets. Wat ook een belangrijk onderdeel is van het fietsbeleid en wat we ook graag willen. Want fietsen is gezond, het is goed voor het milieu, in zoverre is het denk ik een beetje een luxeprobleem. Maar het kan voor mensen ook gewoon heel irritant zijn, dat denk ik zeker. Zeker voor mindervaliden en blinden.

Ja, en hoe denkt u dan over een parkeerverbod? Want de gemeente Groningen wil onder het nieuwe Forum een parkeergarage maken en dan ook heel veel plekken om fietsen te stallen. Ze willen beginnen met het stimuleren van het parkeren van fietsen onder dat Forum en dan uiteindelijk richting een verbod gaan.

Nou, kijk. Ik denk dat als je dit probleem echt wil oplossen moet je wel streven naar een soort totaalaanpak. Dus met enkel nudging kom je daar niet. Dus in die zin heb je wel andere instrumenten gewoon nodig. Je hebt de wortel, de preek en de stok, dat is altijd zo'n raamwerkje. Dus je hebt de wortel nodig want je moet mensen af en toe gewoon belonen, je hebt af en toe ook sancties nodig, dus in zoverre ben ik voor handhaving wel voor. Dus ik ben in principe wel voor handhaving van bepaalde grenzen. Maar echt een verbod voor een groot deel van het grotere centrum dat zie ik niet zo voor me. Daar zou ik niet zo voor zijn, ik denk meer lokaal gericht, dat kan ik me wel voorstellen. Bij het station is dat gewoon op één plek binnen een relatief klein gebied. Als je zegt van, we gaan het hele centrum binnen de gracht, daar mag je je fiets niet meer parkeren. Ten eerste lijkt me dat handhaaftechnisch gewoon heel moeilijk, hoe wil je dat gaan handhaven? Qua capaciteit kost dat heel veel geld, als je dat echt strikt wil doen. Dus dat lijkt me gewoon al lastig, en ten tweede, ik zie er meer in als je bijvoorbeeld op dat nieuwe plein, achter dat Forum, dat misschien. Van, hier mogen geen fietsen maar voor de rest wel. Zoiets zou ik eerder iets in zien, maar dan moet je wel een goed alternatief bieden. Dat probeert de gemeente dus ook dus in zoverre kan ik me dat voorstellen, maar gewoon grootschalig een verbod dat zie ik niet zo voor me. Ik denk ook niet dat ze dat gaan doen.

Oké. En in Zwolle zijn een aantal gratis fietsenstallingen in het centrum op strategische plekken. Als je daar binnen de grachten komt dan heb je ongeveer honderd meter het centrum in heb je een

fietsenstalling, maar rond de Grote Markt in Zwolle heb je een parkeerverbod. Wat vindt u daarvan? Dat je op strategische plekken fietsenstallingen hebben en dat mensen vanaf daar kunnen lopen naar het centrum.

Dat speelt heel erg denk ik bij fietsparkeren, mensen zijn gewoon lui, over het algemeen. Dat herken ik ook bij mezelf. Je wil je fiets gewoon zo dicht mogelijk bij je eindbestemming neerzetten, dat is heel menselijk, heel logisch. En nouja, op een gegeven moment, kijk, waar je het eerder in moet zoeken is de sociale norm in de stad. Het is nu een beetje de sociale norm, je plaatst je fiets vaak waar je hem neer wil zetten. Dat doe ik gewoon en klaar. Misschien kun je met meer bewustwording, een beetje meer rekening met elkaar houden, kun je dat een beetje verschuiven. Daar zou ik het eerder geloof ik in zoeken, ook omdat het voordeel daarvan is dat wanneer mensen die norm tot zichzelf maken, dan gaan ze hem uit zichzelf doen en dan hebben ze niet een externe prikkel nodig van handhaving. En zo'n sociale norm die kun je lastig veranderen vanuit de overheid. Dat moet je echt via educatie, voorlichting, maar het moet ook gewoon vanuit de burgers zelf komen. Dus je moet het geloof ik meer in die hoek zoeken. En dat je die fietsenstalling op strategische plekken neerzet dat lijkt me in principe logisch, want dat doet de gemeente hier in feite volgens mij ook. Je hebt hier niet echt iets van "spitsstallingen" ofzo, maar als men denkt van het wordt heel druk, bijvoorbeeld in het weekend, dan zetten ze op strategische plekken fietsenstallingen neer. Dat lijkt me ook heel zinvol, kijk je moet ook gewoon de plek aanbieden voor fietsparkeren, dus dat lijkt me wel heel zinvol. Helpt het? Het zal helpen. Gaat het het hele probleem oplossen? Nee. Je zult altijd wel een groep mensen. Dat blijkt ook uit criminologisch, je hebt een driehoekje mensen. Eén groep mensen die doet altijd wat moet en wat wenselijk is en die volgt netjes de regels. Je hebt één groep mensen die overtreedt het sowieso, wat je ook doet, of je nou handhaaft of nudging implementeert, die doen toch waar ze zelf zin in hebben. De grootste groep mensen die zijn eigenlijk conditioneel, dus afhankelijk van de condities die er zijn, doen ze of wat wenselijk is, of ze overtreden. Dus ik denk je zal altijd een groep hebben die hem toch zet waar ze willen. En die is heel lastig te bereiken, die groep.

En over de routing van fietsenstallingen. Want in Zwolle heb je in het centrum ook borden voor fietsen, daar staat verwezen naar de stallingen waar je langs moet fietsen.

Nouja kijk ik denk wel dat dat belangrijk is, het is wel zo dat verkeersborden over het algemeen. Wat is het eigenlijk, een kwart van de verkeersborden zie je geloof ik. Dus een relatief klein gedeelte, dus heel veel van die verkeersborden zie je op een gegeven moment niet meer. Maar ik denk voor mensen die nieuw zijn in een stad, voor mensen met een ov fiets kan dat wel helpen om richting die gewenste plek te komen. Dus ja, dat zal zeker helpen. Maar, is het een totaaloplossing? Nee, maar nouja het kan wel helpen. Kijk, dat is met al deze maatregelen eigenlijk wel een beetje, ze zullen allemaal wel een beetje helpen. Het is de combinatie van die maatregelen die echt de power heeft om dingen te veranderen.

Ja, handhaving hebben we gehad. En nudging, wat voor soort nudging. U had wel aangegeven dat nudging goed is maar er zijn heel veel soorten, want je kan bijvoorbeeld zadelhoesjes uitdelen maar je kan ook een fiets goed plaatsen.

Kijk dat is over het algemeen best wel lastig te zeggen. Dat is eigenlijk met al die maatregelen, kijk wel naar een raamwerk waarin je zulk soort interventies kunt opzetten. Het kiezen van een bepaald

instrument is heel erg afhankelijk van wat drijft de doelgroep. In dat geval in jouw onderzoek zijn dat geloof ik studenten. Wat zijn nou de barrières en de mogelijkheden die studenten hebben om het gewenste gedrag te vertonen? Dat is eigenlijk de vraag die je moet beantwoorden voor jij kunt kiezen welke interventie zij willen. Dat is ook de vraag die je zou moeten beantwoorden, wil jij een bepaald mechanisme kiezen om te moeten nudgen. Dus, een voorbeeld, als nou blijkt dat heel veel studenten, die maakt het allemaal niet uit waar ze de fietsen parkeren, ik weet niet of dit waar is maar dit is gewoon even een voorbeeld. Als nou blijkt dat heel veel studenten denken van, het maakt niet uit waar ik mijn fiets parkeer maar ik zie daar zoveel foutief geparkeerde, een soort van normovertreding als het ware, wetsovertreding, ik parkeer mijn fiets daar gewoon bij. Dat is doen wat andere mensen doen, dat heet dan de descriptieve sociale norm zeg maar. Misschien ben je die term ook wel eens tegengekomen in de literatuur. Kijk, als dat nou een sociale norm is die aan het gedrag ten grondslag ligt, dan heeft dat meerdere gevolgen voor de methodes en de instrumenten die jij kiest. Ten eerste is het dan belangrijk dat de descriptieve sociale norm verdwijnt dus je moet die fietsen weghalen. Maar het heeft ook, als jij een nudge wil ontwerpen, heeft dat ook gevolgen dat jij niet een descriptieve sociale norm in je nudge moet gaan toepassen. Dus je moet niet een bord zetten daarboven van, 95 procent van de mensen parkeert hier hun fiets netjes. Dat moet je niet doen, terwijl je gewoon kan zien dat mensen dat niet doen. Dat is eigenlijk om te illustreren dat, het gedrag dat mensen noemen de barrières en de mechanismen die daar ten onder ligt, die moet eigenlijk leidend zijn voor de methoden die jij kiest voor mechanismen voor de nudge. Wat bijvoorbeeld wel kan helpen als je heel veel zwerffietsen hebt, is dat je het probeert te doen via de zogenaamde prescriptieve sociale norm. Dus dat je zegt van, 95 procent van de mensen vindt het ongewenst dat jij je fiets hier neerzet. Kijk dat zou misschien wel kunnen helpen. Dus het hangt heel erg af van, wat ligt aan het gedrag ten grondslag om te kiezen welke nudge jij doet. Wat zie je in Groningen vaak, het wordt vaak gegooid op sociale normen. Volgens mij best een krachtig middel om gedragsverandering te creëren. Feedback geven, feedback kan helpen maar dan moet het wel direct zijn. Het moet niet dat je die feedback pas over een maand krijgt ofzo. Dus ja, zo zijn er heel veel mechanismen waar je mee kunt spelen en het is heel erg afhankelijk van, ja, de doelgroep welk type gedrag, of welke nudge jij moet gebruiken. Of nog breder, welk instrument jij moet gebruiken. Als nou blijkt dat mensen heel erg bewust handelen, rationeel zijn, dan moet je nudging bijvoorbeeld niet gebruiken. Maar dan moet je het meer zoeken in financiële prikkels of handhaving. Omdat er dan veel meer een keuze achter zit en je moet veel meer de kosten en baten van zo'n keuze beïnvloeden. Ik hoop dat ik het zo een beetje heb beantwoordt.

Dat is duidelijk. De gemeente Groningen wil projecten stimuleren waarin mensen bewust worden gemaakt van de gevaren van mindervaliden in het verkeer. Bijvoorbeeld dat ze mee gaan lopen tijdens de Kei-week en dan geblinddoekt door de stad. Dat is een voorbeeld, en hoe denkt u over dat soort ... ?

Dat lijkt mij op zich wel een goed idee. Dat lijkt me op zich ... kijk dat voorbeeld dat kennen we denk ik allemaal wel, dat je die fiets op die lijnen bij zo'n zebrapad ziet, dat herken ik wel. Ik denk met name wat hier speelt, kijk, waarom ik denk dat het een goed idee is, is als mensen hier zijn in de Kei-week dan zijn ze hier net nieuw en dan staan ze nog open voor gedragsverandering. Ze hebben nog niet de ingesleten gewoontes die iemand die hier al jaren woont heeft. Dus ze zijn nog wat ontvankelijker voor externe prikkels. En ik denk dat daarom dit wel kan helpen daarvoor. Ook dat je zelf ervaart dat je, nouja bijna blind bent. Ik denk dat dat ook, kijk dat komt wel bij mensen binnen. Ervaring is gewoon een hele sterke methode van gedragsverandering. Om gewoon iets te laten ervaren, ja ik zie daar op

zich wel wat in. Zeker omdat mensen hier nog nieuw zijn, ze ontwikkelen zich nog nieuwe gewoontes, ze zijn nog ontvankelijker voor gedragsverandering. Dus ik denk dat dat wel allemaal factoren zijn die meespelen waardoor dit wel kans zou maken. Je hebt ook een paper die zegt van, ik weet de naam eigenlijk niet meer, maar hoe je met korte interventies helemaal in een begintraject, hoe je dan ook gedragsverandering op de lange termijn kunt creëren. Dus je begint gewoon met, nouja, gewoon een middagje iets doen. Een klein project, en dan zie je over tijd dat dat gedrag toch wel constant blijft. Daarom denk ik ook dat dit wel kansrijk is.

En campagnes voeren voor de fiets, om goed fietsgedrag te stimuleren.

Wat wordt hier onder campagnes verstaan?

Ja een soort reclamespotje, of folders of flyers uitdelen.

Ja, ik kan me wel herinneren dat een paar maand geleden, posters waren opgehangen geloof ik, op borden van parkeer je fiets goed, bij wijze van spreken. Ja, ik denk niet dat dat heel effectief is. Zo'n postertje ophangen of zo'n filmpje op internet bij wijze van spreken, ik zie daar weinig effectiviteit. Ik denk niet dat dat heel erg effectief is, en waarom? Omdat je mensen niet de informatie geeft op het moment dat ze het gedrag doen. Wat ik me herinner is, dat als ik naar huis fietste zag ik inderdaad zo'n poster met parkeer je fiets goed.

Ja, je hebt ook "ik val op" met dat je fietsverlichting moet gebruiken, dat is ook zo'n poster.

Ja nouja, dan kan ik mij eerder nog voorstellen dat dat effectiever is. Maar gewoon zo'n poster terwijl je al fietst, kijk als zo'n poster nou zou hangen op de plek waar jij je fiets parkeert, dan zou het al anders zijn. Maar gewoon een filmpje, zo los de samenleving in slingeren, gewoon een poster los langs het fietspad waar iedereen gewoon fietst en niet zijn fiets parkeert, ik denk niet dat dat heel effectief is omdat dat niet op het moment is wanneer mensen het besluit nemen omtrent het gedrag. Het is niet op het moment dat mensen hun fiets parkeren daar. Dus daarom denk ik niet dat dat heel effectief zal zijn. Ik denk niet dat dat heel effectief is, kan ik me niet voorstellen.

Oké duidelijk. En de laatste vraag ging over gevaarlijk fietsgedrag. En wat is volgens u de beste manier om dat aan te pakken? Zeg maar het over de stoep fietsen, negeren van de voorrangsregel, en kleine fietsovertredingen.

Dat is, ten eerste denk ik dat je altijd moet streven naar de totaalaanpak, dus je moet meerdere interventiemiddelen gebruiken. Ten tweede moet je daar ook weer kijken van wat zegt je doelgroep. Wat heeft die nodig om het gewenst gedrag te doen? Is dat een stukje educatie, dat ze gewoon niet weten dat het gevaarlijk is of bijvoorbeeld, is het een stukje, zijn het financiële prikkels die ze nodig hebben, is het dat het fysiek niet mogelijk is om het gewenst gedrag te vertonen. Dus, er is niet een beste manier maar de beste manier is denk ik afhankelijk van de locatie en wie er op die locatie wil zijn. Ik denk dat dat de twee belangrijkste aspecten zijn die eigenlijk bepalen wat de beste manier is. Dus in die zin is er niet een beste manier maar zijn er heel veel beste manieren, afhankelijk van waar je kijkt. En daarbij speelt ook nog dat andere interventiemiddelen, financiële prikkels, handhaving, nudging, die hebben allemaal hun eigen target. Een eigen idee van wat ze kunnen beïnvloeden. Ja, dus

in zoverre denk ik dat de vraag een beetje, denk ik niet dat er een beste manier is maar is die heel erg conditioneel op de situatie. Kijk, waar ik wel voor ben en wat positief is aan nudging, of dat soms de beste manier is en soms niet, nudging is heel erg, nouja een beetje lief, als het ware. Het is niet heel, met een gestrekt been er in. En ik denk wel dat je moet streven als overheid, naar een zo licht mogelijk interventiemiddel, dat werkt om jouw doel te bereiken. Dus het proportionaliteitsbeginsel in feite. Dus ja, in zoverre denk ik dat ik, kan ik op deze vraag niet direct een antwoord geven. Want het is afhankelijk van het soort vragen en er is niet een beste manier. Maar er zijn heel veel beste manieren.

Oké, duidelijk