



university of
 groningen

faculty of spatial sciences

Fietsstimulering door gedragsbeïnvloeding

*Een onderzoek naar het gebruik van gedragskennis in het fietsbeleid
in Groningen, Drenthe en Noord-Holland*



Nao Steenmetz

S3245705

Bachelorscriptie Technische Planologie/Spatial Planning and Design

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Begeleider: F. Niekerk

Eindversie

11-06-2019

Colofon

Bachelorscriptie

Titel	Fietsstimulering door gedragsbeïnvloeding
Ondertitel	Een onderzoek naar het gebruik van gedragskennis in het fietsbeleid in Groningen, Drenthe en Noord-Holland
Auteur	Nao Steenmetz S3245705 nao_steenmetz@live.nl
Opleiding	Bachelor Technische Planologie/Spatial Planning and Design
Onderwijsinstelling	Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Begeleider	dr. F. (Femke) Niekerk f.niekerk@rug.nl Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Versie	Eindversie
Inleverdatum	11-06-2019
Foto op voorpagina	Door: Provincie Groningen 'Fietsrouteplus Groningen – Zuidhorn' https://www.oogtv.nl/wp-content/uploads/2012/05/Fietsroute-Plus-Zuidhorn-1024x768.jpg

Samenvatting

De fiets heeft positieve effecten op gezondheid en milieu en wordt gezien alternatief voor de auto op relatief korte afstanden. Overheden in Nederland zien de potentie van de fiets en maken fietsbeleid om het fietsen te stimuleren. Als uitgangspunt is genomen dat met inzichten in het gedrag van mensen, verplaatsingsgedrag gestuurd of beïnvloed kan worden. Het ontbreken van inzichten in het toepassen van gedragskennis in fietsbeleid is aanleiding geweest voor dit onderzoek naar hoe overheden, op basis van beschikbare gedragskennis, fietsen proberen te stimuleren. Gedragskennis is vanuit het traditionele- en gedragswetenschappelijk perspectief beschreven waarmee een conceptueel model is opgesteld die de relatie tussen fietsbeleid en fietsgedrag laat zien. In interviews met Nederlandse provincies en gemeenten is gevraagd naar de urgentie, bewustzijn en toepassing van gedragskennis in fietsbeleid en argumenten waarom gedragskennis wel of niet wordt toegepast. Hieruit is gebleken dat gedragskennis slechts in beperkte mate bewust wordt toegepast. Redenen hiervoor zijn dat, vooral in kleinere gemeenten, de urgentie ontbreekt om gedragskennis toe te passen en dat deskundigheid over gedrag extern gehaald kan worden. Overheden geven aan zelf ook meer aan de slag te willen gaan met gedragskennis. Verder wordt er gereflecteerd op het onderzoek en worden aanbevelingen voor vervolgonderzoek gedaan.

Inhoudsopgave

Inhoud

Colofon.....	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave.....	4
1. Introductie.....	6
1.1. Inleiding.....	6
1.1.1. Fietscultuur.....	6
1.1.2. Fietsen stimuleren	6
1.2. Gedragskennis	6
1.2.1. Traditioneel perspectief.....	6
1.2.2. Gedragwetenschappelijk perspectief	7
1.3. Relevantie van gedragskennis	7
1.4. Urgentie van gedragskennis	7
1.5. Onderzoeksprobleem	8
1.6. Structuur van het rapport.....	8
2. Theoretisch raamwerk.....	9
2.1. Gedragsmodellen	9
2.2. Individuele keuzeprocessen	11
2.2.1. Bekwaamheden	11
2.2.2. Emoties en waarden	11
2.3. Omgeving	11
2.4. Gewoontegedrag.....	12
2.5. Conceptueel model	12
2.6. Gedragsverandering in fietsbeleid.....	14
2.6.2. Voorwaarden van gedragsverandering.....	14
2.6.3. Strategieën voor gedragsverandering	14
3. Methodologie.....	16
3.1. Literatuuronderzoek.....	16
3.2. Beleidsdocumentenverkenning	16
3.3. Interviews.....	16
3.4. Reflectie op de methodiek	18
3.5. Ethische verantwoording.....	19
4. Resultaten van de interviews	20

4.1.	Gedragkennis in fietsbeleid.....	20
4.1.1.	Probleemstelling.....	20
4.1.2.	Urgentie.....	21
4.1.3.	Verantwoordelijkheid	21
4.1.4.	Feitelijk gemeten fietsgedrag	21
4.1.5.	Bewustzijn van gedragkennis	22
4.1.6.	Gedragbeïnvloeding door maatregelen	22
4.2.	Argumenten waarom gedragkennis wel of niet wordt toegepast in beleid	23
4.3.	Opdracht: ‘Fietsbeleid’ en ‘Fietsgedrag’	24
4.4.	Reflecties op de interviews.....	24
5.	Conclusie	25
5.1.	Toepassing van gedragkennis in beleid	25
5.2.	Reflectie en vervolgonderzoek	25
6.	Referenties	27
7.	Bijlagen.....	31
	Bijlage I: Begrippenlijst	31
	Bijlage II: Gedragsveranderingsmaatregelen.....	32
	Bijlage III: Vragenlijst interview	33
	Bijlage IV: Samenvatting interviews per onderwerp	34
	Bijlage V: Uitwerking opdracht tijdens interviews.....	50

1. Introductie

1.1. Inleiding

1.1.1. Fietscultuur

In Nederland is de fiets onmiskenbaar en kennen wij zowaar een echte fietscultuur. In 2017 werd er in totaal 14,5 miljard kilometer met de fiets afgelegd en werd meer dan een kwart van alle verplaatsingen gemaakt met de fiets (CBS, 2018a; CBS, 2018b). In vergelijking met de auto waarmee bijna de helft van alle verplaatsingen worden gemaakt zowel als bestuurder en passagier en waarmee de langste afstand worden afgelegd, blijft de fiets achter (CBS, 2016). Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid van mensen door de vermindering van luchtvervuiling en is beter voor het klimaat door minder uitstoot van broeikasgassen. Fietsgebruik verhoogt niet alleen het niveau van fysieke activiteiten (Hartog et al., 2010) maar hangt ook positief samen met mentale gezondheid (Singleton, 2018). Ondanks dat fietsen ook negatieve effecten heeft zoals een hogere blootstelling aan luchtvervuiling en risico's op een verkeersongeval, is volgens Hartog et al. (2010) het positieve effect op de gezondheid wezenlijk groter dan de negatieve effecten. Daarnaast is fietsen een goedkope manier van transport en wordt door fietsen de bereikbaarheid op de korte afstand verbeterd (Hendriksen & Van Gijlswijk, 2010). Fietsverkeersveiligheid blijft volgens het KiM (2018) wel een belangrijk aandachtspunt omdat het aantal verkeersdoden onder fietsen niet afneemt en het aantal ernstig gewonden toeneemt.

1.1.2. Fietsen stimuleren

Fietsen is naast lopen en sommige vormen van openbaar vervoer een duurzame vorm van mobiliteit en heeft een positief effect op gezondheid en milieu. De fiets is het meest gebruikte hoofdvervoersmiddel op de korte afstanden van 1 tot 5 km (CBS, 2016). Maar ook voor langere afstanden van 7,5 tot 15 km wordt de fiets gezien als alternatief voor de auto (Provincie Groningen, 2016; Provincie Noord-Holland, 2018). Overheden zien om verschillende redenen de voordelen in de fiets en maken, of hebben beleid gemaakt, met het doel om het fietsgebruik te stimuleren. Zo werken in het Programma Beter Benutten het Rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven samen om passende maatregelen te ontwerpen om de drukte op de wegen te verminderen (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2017). Dit gebeurt onder andere door mensen te verleiden om de fiets te gebruiken. In Brabant is het B-riders programma opgezet om met financiële beloningen en een app fietsgebruik te stimuleren. Bij fietsstimulering is een verandering nodig in het verplaatsingsgedrag van mensen. Dit kan door middel van gedragskennis en gedragsbeïnvloeding bewerkstelligd worden.

1.2. Gedragskennis

Gedragsbeïnvloeding kan alleen maar plaatsvinden als bekend is wat het huidige gedrag is en als het duidelijk is wat voor gedrag men uiteindelijk tot stand wil brengen. De kennis over gedrag van mensen die is opgedaan vanuit de gedragseconomie en sociale psychologie zal in dit onderzoek 'gedragskennis' genoemd worden. Door inzichten over gedrag wordt inzichtelijker hoe mensen keuzes maken en hoe bepaald gedrag tot stand komt. Van belang is dat als bekend is hoe bepaald gedrag tot stand komt, het ook mogelijk wordt geacht dat gedrag van mensen gestuurd of beïnvloed kan worden. Gedragskennis is een abstracte term en zal voor toepassing in dit onderzoek worden geoperationaliseerd door middel van twee perspectieven: Het traditionele en het gedragswetenschappelijk perspectief:

1.2.1. Traditioneel perspectief

Traditioneel wordt binnen de economie het handelen van mensen beschreven met behulp van de rationele keuzetheorie. Een aanname in deze theorie is dat de mens in staat is doelbewust te

handelen en verschillende mogelijke acties weloverwogen kan selecteren en uitvoeren (Lovett, 2006). Mensen maken keuzes door gebruik te maken van de beschikbare informatie en deze informatie op juiste wijze te verwerken om hun 'nut' te maximaliseren (DellaVigna, 2009). Er wordt hierbij gekozen voor nutmaximalisatie gegeven de beperkingen bepaald door onder andere de beschikbare informatie, kosten van goederen en diensten en inkomen (Camerer, 2014).

1.2.2. Gedragwetenschappelijk perspectief

Vanuit de gedragseconomie, waarin ook inzichten vanuit de psychologie worden meegenomen, wordt het traditionele perspectief in twijfel getrokken (DellaVigna, 2009; Camerer, 2014; Gsottbauer & Van den Bergh, 2011). Realistisch gedrag van mensen zou vaak niet goed vastgelegd zijn vanuit het traditionele perspectief (Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015; Kollmuss & Agyeman, 2002). Het daadwerkelijke gedrag van mensen wijkt af van het rationele gedrag wat verklaard kan worden door *biases* (systematische vertekeningen van de werkelijkheid) van mensen (Gsottbauer & Van den Bergh, 2011). Voorbeelden van *biases* zijn dat verlies zwaarder weegt dan winst en de voorkeur van mensen om het huidige gedrag niet te veranderen. Deze *biases* zorgen voor inconsistenties in het gedrag zoals 'beperkte rationaliteit' en 'gelimiteerde eigenbelang' (Gsottbauer & Van den Bergh, 2011). Emoties en normen zijn voorbeelden van *biases* die invloed hebben op het gedrag (Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015). Ook de wijze waarop een keuze is *geframed* (gepresenteerd) zou door deze *biases* invloed hebben op het gedrag van mensen (Gsottbauer & Van den Bergh, 2011; Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015; Camerer, 2014).

1.3. Relevantie van gedragskennis

In het laatste decennium is er een stijging te zien van toepassing van gedragskennis in beleid (French & Oreopoulos, 2017; Gopalan & Pirog, 2017). De publicatie *Nudge* van Thaler en Sunstein (2008) en het opzetten van het *Behavioural Insights Team* (BIT) in het Verenigd Koninkrijk in 2010 worden hierbij gezien als het startsein voor andere landen om gedrag te waarborgen in beleid. Ondanks deze ontwikkelingen zou volgens Garcia-Siera, Van den Bergh en Miralles-Guasch (2015) huidig transportbeleid niet effectief zijn om milieubelasting te verminderen omdat het gedragscomponent van reizigers hierin onvoldoende erkend wordt. Inzichten vanuit het gedragwetenschappelijke perspectief zouden bijdragen aan een beter begrip van verplaatsingsgedrag. Beleid zou daarbij verder moeten reiken dan prijsgerelateerde regelingen en heeft aanvullende maatregelen nodig om gedragsverandering tot stand te brengen (Gsottbauer & Van den Bergh, 2011).

In Nederland neemt de relevantie van gedragskennis in beleid ook toe. Al vanaf circa 2004 is er hiervoor geleidelijk interesse ontstaan (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2017). De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) constateert echter dat overheidsbeleid soms weinig rekening houdt met keuze en gedrag van mensen en dat er vaak de traditionele gedachte is dat als mensen worden voorzien van informatie, zij rationele keuzes maken (2009). De effectiviteit van zulk gevoerd beleid wordt ook hier in twijfel getrokken. Na aanleiding van het WRR-rapport is in 2012 het 'Behavioural Insights Team IenM' opgericht door het toenmalig ministerie van Infrastructuur en Milieu. In 2014 is daarna het 'Behavioural Insights Netwerk Nederland' (BIN NL) opgericht waaraan alle ministeries deelnemen om kennis en ervaringen te delen. De WRR (2009) en de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) (2014) geven aan dat overheidsbeleid effectiever is wanneer gebruik wordt gemaakt van gedragskennis. Hoe mensen reageren op beleidsmaatregelen is niet altijd te voorspellen als er uitgegaan wordt van rationaliteit van gedrag.

1.4. Urgentie van gedragskennis

In het nationale beleid is er een bewustzijn dat gedragskennis effectief kan zijn bij het ontwikkelen

van beleidsmaatregelen op het gebied van verduurzaming. Echter, wordt vanuit de literatuur geconstateerd dat de toepassing ervan nog achterloopt. Het toepassen van gedragskennis in beleid zou wel nodig zijn om maatschappelijke problemen zoals klimaatverandering te boven te komen (Gsottbauer & Van den Bergh, 2011). Een schoon milieu is een maatschappelijk doel dat niet vanzelf bereikt wordt zonder een overheid met een sturende rol om gedragskennis beter te benutten (RLI, 2014). Bepaalde maatschappelijke problemen zouden alleen oplosbaar zijn wanneer mensen duurzaam hun gedrag veranderen. Kennis vanuit het gedragswetenschappelijk perspectief kan daarbij gebruikt worden om op nieuwe en effectieve manieren het gedrag van burgers te beïnvloeden (WRR, 2014).

1.5. Onderzoeksprobleem

In dit onderzoek zal er gespecificeerd worden naar het fietsbeleid van provincies en gemeenten in Nederland. De focus op fietsbeleid is gekozen omdat fietsen veel positieve effecten heeft op mens en milieu en beschouwd kan worden als een vorm van duurzame mobiliteit. Eerder is gesproken over de relevantie en urgentie van gedragskennis en de toepassing ervan in beleid. Er is echter weinig consensus over hoe gedragskennis opgenomen kan worden in beleid (Gopalan & Pirog, 2017). Er is gezien dat gedragsinzichten in transportbeleid reeds op nationaal niveau en beperkt op provinciaal niveau worden toegepast. Hier kan echter een constatering worden gemaakt dat het onduidelijk is in welke mate gedragskennis in gemeentelijk- en provinciaal fietsbeleid wordt toegepast om fietsen te stimuleren. Als het gebruik van gedragskennis in overheidsbeleid effectief zou zijn, is het van belang om eerst te inventariseren hoe provincies en gemeenten gebruik maken van gedragskennis in fietsbeleid en wat hierbij de argumenten zijn om gedragskennis wel of niet te gebruiken. Daarbij staat de volgende hoofdvraag centraal:

“Hoe proberen provincies en gemeenten, op basis van beschikbare gedragskennis, keuze en gedrag van mensen te beïnvloeden om fietsverplaatsingen te stimuleren?”

Deelvragen die helpen bij het beantwoorden van de vraag zijn:

- Hoe komt de mobiliteitskeuze van mensen tot stand en hoe kan dit keuzeprocess door de provincie of gemeente beïnvloed worden?
- In hoeverre wordt de gedragscomponent in huidig fietsbeleid meegenomen?
- Welke argumenten spelen bij het wel of niet toepassen van gedragskennis bij het maken van fietsbeleid?

1.6. Structuur van het rapport

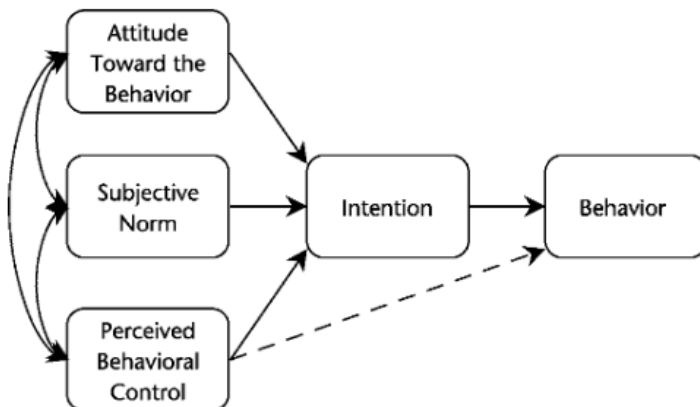
In dit hoofdstuk is een introductie gegeven op het onderzoek en is de relevantie en urgentie van gedragskennis benoemd. De hoofd- en deelvragen dienen hierna als leidraad voor het rapport. Relevante theorieën zullen in hoofdstuk 2 ‘Theoretisch raamwerk’ worden besproken waarna een conceptueel model wordt gepresenteerd die als basis zal functioneren voor de datacollectie en -analyse. De methode van de datacollectie zal wordt toegelicht in hoofdstuk 3 ‘Methodologie’. De gekozen onderzoeksmethodes en ethische verantwoording van de methodes worden hier bediscussieerd. In hoofdstuk 4 ‘Resultaten van de interviews’ wordt de verzamelde data uiteengezet en samengevat waarna in hoofdstuk 5 ‘Conclusie’ de implicaties van het onderzoek en een reflectie op het onderzoek worden gegeven.

2. Theoretisch raamwerk

Voor het inventariseren van de toepassing van gedragskennis in fietsbeleid zal eerst kennis die er is over gedrag en keuze worden toegelicht. Er zal een beknopt overzicht worden gegeven van verschillende soorten gedragsmodellen die gedrag overzichtelijk weergeven. Daarna zal er een onderscheid gemaakt worden tussen de factoren die een rol spelen bij de totstandkoming van gedrag. Een conceptueel model is hierna opgesteld, welke de verhouding tussen fietsbeleid en fietsgedrag ('verplaatsingsgedrag') laten zien. Aan het einde worden er gedragsveranderingsmaatregelen voorgesteld die toegepast kunnen worden in fietsbeleid om fietsen te stimuleren.

2.1. Gedragsmodellen

Om het ontstaan van gedrag overzichtelijk weer te geven kan het keuzeproces worden uitgezet in een model. Hierin wordt weergegeven welke factoren een rol spelen bij het tot stand komen van gedrag en hoe deze zich tot elkaar verhouden. Een gedragsmodel waar vaak naar verwezen wordt is 'The theory of planned behaviour' (TPB) (de theorie van gepland gedrag) van Ajzen (2005) (figuur 1). Hierbij zouden intenties en daarmee gedrag ontstaan vanuit drie basis determinanten: 'Persoonlijke attitude richting bepaald gedrag', 'Subjectieve normen' en 'Ingeschatte beheersing van gedrag'.



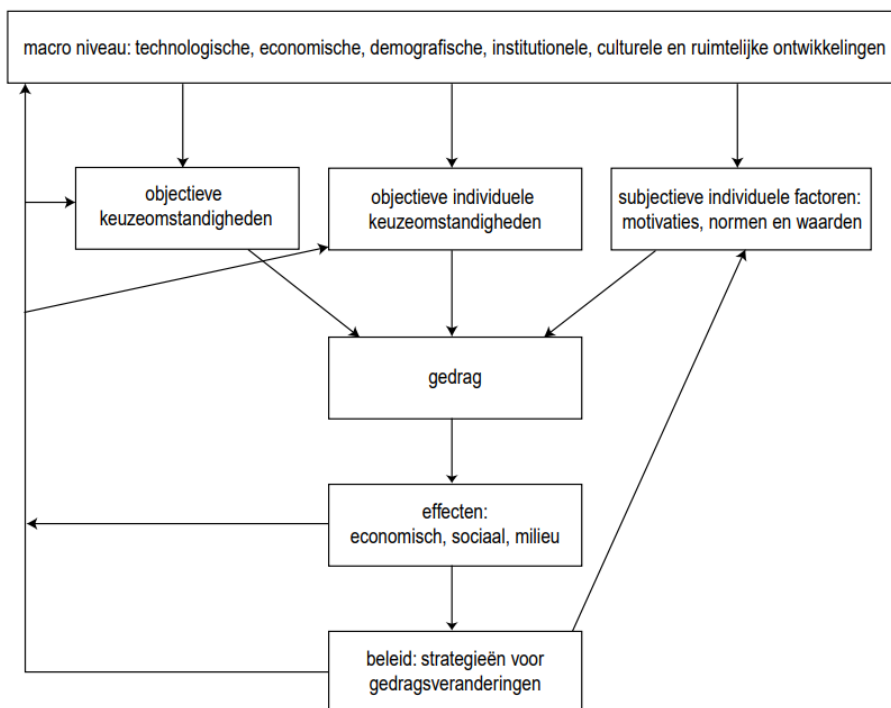
Figuur 1 'The Theory of planned behaviour' (Ajzen, 2005, p. 118)

De RLI (2014) heeft ook een gedragsmodel ontwikkeld en beschrijft daarmee gedragskennis aan de hand van vier gedragsbepalende factoren: 'Bekwaamheden', 'Motieven', 'Omstandigheden' en 'Keuzeprocessen' (figuur 2). Deze factoren spelen alle vier een rol bij het tot stand komen van gedrag. De RLI beschrijft, in tegenstelling tot de TPB van Ajzen (2005), een breder omvattend keuzemodel van het individu omdat externe factoren ook worden meegenomen.



Figuur 2 'Schematische weergave van de werking van gedrag' (RLI, 2014, p. 59)

Het gedragsmodel van Steg en Kalfs (2000) omvat de factoren op macro- en microniveau die van invloed zijn op mobiliteitskeuze. Hieruit wordt duidelijk dat objectieve keuzeomstandigheden en subjectieve factoren een rol spelen bij het maken van een keuze. Het model van Steg en Kalfs (2000) verschilt ook van het model van Ajzen (2005) doordat externe factoren expliciet worden benoemd en dus invloed hebben op het gedrag van het individu. Daarnaast is beleid ook onderdeel van het model en vindt er terugkoppeling plaats tussen beleid en gedrag. Het fietsgedrag kan als het ware als feedback dienen voor het (opnieuw) op te stellen fietsbeleid. Een dergelijke terugkoppeling maakt dat het model beter toepasbaar is in praktijk omdat beleid maken geen lineair maar een circulair proces is.



Figuur 3 'Relatie tussen factoren die van invloed zijn op gedrag, verplaatsingsgedrag, gevolgen van dit gedrag en beleid' (Steg & Kalfs, 2000, p. 47)

Uit deze reflectie op de gedragsmodellen is te zien dat er verschillende factoren een rol spelen bij de totstandkoming van gedrag. Om te onderzoeken op welke manier keuze en gedrag van mensen beïnvloed worden, zal hierna er een poging worden gedaan om deze factoren te concretiseren om

het mogelijk te maken deze factoren op fietsbeleid toe te passen. Er zal hierbij een onderscheid gemaakt worden tussen individuele keuzeprocessen, omgeving en gewoontegedrag die leiden tot fietsgedrag. Andere factoren die invloed hebben op gedrag zijn voor dit onderzoek niet meegenomen.

2.2. Individuele keuzeprocessen

In de hiervoor genoemde gedragsmodellen is te zien dat er een onderscheid gemaakt kan worden tussen interne en externe factoren die het verplaatsingsgedrag van mensen bepaalt. De externe factoren kunnen ontwikkelingen zijn op macro niveau. Onder interne factoren worden de individuele keuzeprocessen verstaan die uiteindelijk het voorkeur van het individu bepalen op welke manier deze zich zal verplaatsen. Deze factoren zullen opgevat worden als bekwaamheden, emoties en waarden.

2.2.1. Bekwaamheden

Beleid kan gericht zijn op de objectieve factoren die door de RLI (2014) als 'Bekwaamheden' worden genoemd. Bekwaamheden kunnen gezien worden als objectieve informatie en fysieke en intellectuele vermogens van mensen. Beschikbare informatie over bijvoorbeeld prijzen van goederen en diensten kan gedrag beïnvloeden (DellaVigna, 2009; Camerer, 2014). Financiële beloningen voor fietsen kent bijvoorbeeld potenties om mobiliteitskeuze te beïnvloeden (Wardman, Tight & Page, 2007). Daarnaast is het nodig dat mensen fysiek in staat zijn een verplaatsing te verrichten en dat zij ervan op de hoogte zijn dat een dergelijke verplaatsing mogelijk is. Bekwaamheden worden echter niet benoemd in het model van Ajzen (2005) en Steg en Kalfs (2000) maar komen dichtbij de determinanten 'Ingeschatte beheersing van gedrag' en 'Objectieve individuele keuzeomstandigheden'. Op basis van het kunnen van het individu kan ingeschat worden of het te vertonen gedrag ook beheerst kan worden.

2.2.2. Emoties en waarden

Beleid kan ook gericht zijn op emoties en waarden die volgens de RLI (2014) onder 'Motieven' vallen. Motieven geven aan waarom mensen een bepaald gedrag vertonen en hoe sterk het gedrag zich uit. Emoties richting bepaalde mobiliteitsvormen spelen een rol bij het tot stand komen van verplaatsingsgedrag (Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015). Daarnaast is het voorkeur of motivatie voor gedrag ook afhankelijk van de waarden die mensen hebben (Stern et al. 1995; Kollmuss & Agyeman, 2002; Steg, 2016). Deze waarden sturen de aandacht van mensen en beïnvloeden hoe zij verschillende consequenties van keuzes evalueren. Het gedrag van mensen kan worden beïnvloed en bijvoorbeeld aangezet worden tot milieubewust gedrag als de biosferische waarden geactiveerd worden (Steg, 2016). Emoties en waarden worden niet direct genoemd in de andere gedragsmodellen maar komen overeen met de factoren 'Persoonlijke attitude naar bepaald gedrag' van Ajzen (2005) en 'Subjectieve individuele factoren: motivaties, normen en waarden' van Stef en Kalfs (2000).

2.3. Omgeving

Voor de factor 'Omgeving' zal er een onderscheid gemaakt worden tussen de fysieke (gebouwde) en de sociale (persoonlijke) omgeving. Volgens de WRR (2009) en de RLI (2014) kunnen veranderingen in de omgeving van een individu bepaalde waarden activeren en het individu stimuleren bepaald gedrag te vertonen. Dit kan onder andere door de manier waarop een keuze *geframed* is (Gsothbauer & Van den Bergh, 2011; Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015; Camerer, 2014). Hogere woondichtheden en het landgebruik hebben invloed op de mobiliteitskeuze (Kitamura, Mokhtarian, Laidet, 1997; Vandenbulcke et al. 2011; Beenackers et al., 2012). Het voorzien van fietsenstallingen bij stations en bushaltes en andere fietsvoorzieningen kan ook zorgen voor een

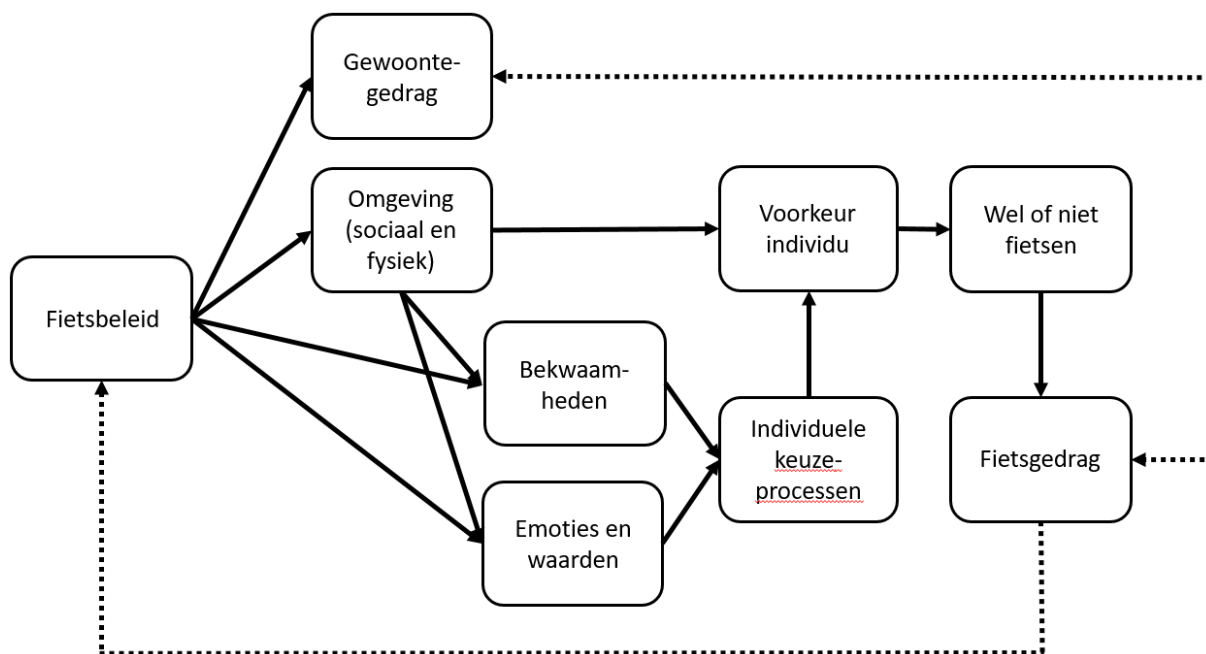
stijging in fietsgebruik (Martens, 2007; Wardman, Tight & Page, 2007). Voor recreatief fietsen zouden de afwezigheid van barrières zoals heuvels en de beschikbaarheid van fietspaden het fietsen stimuleren (Beenackers et al., 2012). De factor 'Objectieve keuzeomstandigheden' van Steg en Kalfs (2000) die gezien kan worden als de omgeving van het individu speelt een rol bij het maken van een keuze. De factor 'Omstandigheden' in het model van de RLI (2014) heeft naast de fysieke omgeving ook te maken met de sociale omgeving. Culturele normen spelen een belangrijke rol voor het gedrag van mensen (Kollmuss & Agyeman, 2002). Mensen zijn ook gemotiveerd om juist te gedragen om te passen in hun sociale omgeving (Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015). Deze normen komen het meest overeen met de 'Subjectieve norm' van Ajzen (2005).

2.4. Gewoontegedrag

Hoewel verder in het onderzoek de focus zal worden gelegd op de hiervoor genoemde drie factoren, is het van belang om gewoontegedrag te noemen als factor bij het ontstaan van gedrag omdat gewoontegedrag ervoor zorgt dat een bepaald gedrag wordt aangehouden. Zodra gewoontes zijn gevormd voor verplaatsingen zullen andere mobiliteitsvormen niet meer overwogen worden (Banister, 1978). Ondanks dat de TPB van Ajzen (2005) nuttig is gebleken in verschillende domeinen om gedrag te verklaren, wordt volgens Verplanken, Aarts en Van Knippenberg (1997) het belang van gewoontegedrag onderschat. In het keuzeproses worden besluiten snel en automatisch gemaakt omdat mensen meestal niet bewust alle mogelijk argumenten voor of tegen langsgaan voordat ze bepaald gedrag vertonen.

2.5. Conceptueel model

Met behulp van de theorie uit het theoretisch raamwerk kan er opgemaakt worden dat de mobiliteitskeuze van een individu en daarmee het fietsgedrag afhankelijk is van meerdere factoren. Er wordt overigens opgemerkt dat de daadwerkelijke visualisering van het tot stand komen van gedrag zo complex is dat het niet mogelijk is om dit weer te geven in één model (Kollmuss & Agyeman, 2002). Verder hebben de drie gedragsmodellen als inspiratie gediend voor het opstellen van het conceptueel model van dit onderzoek (zie figuur 4).



Figuur 4 Conceptueel model over totstandkoming van fietsgedrag en de rol van fietsbeleid. (eigen figuur)

Omdat intenties moeilijker in kaart gebracht kunnen worden, zal er hier in plaats van 'Intentie' van het individu zoals gebruikt wordt in de TPB van Ajzen (2005), 'Voorkeur van het individu op de mobiliteitskeuze' gebruikt worden. In het conceptueel model is gevisualiseerd hoe fietsgedrag tot stand komt en hoe fietsbeleid het fietsgedrag kan beïnvloeden.

In het individu vinden er keuzeprocessen plaats. Deze keuzeprocessen zijn gebaseerd op bekwaamheden (Wardman, Tight, Page, 2007; DellaVigna, 2009; Camerer, 2014) en emoties en waarden (Stern et al. 1995; Kollmuss & Agyeman, 2002; Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015; Steg, 2016). Daarnaast kan de sociale (Kollmuss & Agyeman, 2002; Garcia-Siera, Van den Bergh & Miralles-Guasch, 2015) en fysieke omgeving (Kitamura, Mokhtarian, Laidet, 1997; Martens, 2007; Wardman, Tight & Page, 2007; Vandenbulcke et al. 2011; Beenackers et al., 2012; Beenackers et al., 2012) direct of indirect invloed hebben op de persoonlijke voorkeur voor de mobiliteitskeuze. Dit kan direct gebeuren door bijvoorbeeld gestimuleerd te worden om te fietsen doordat mensen uit de sociale omgeving dit ook doen. Indirect kan dit doordat bekwaamheden en emoties ten opzichte van fietsen veranderen als er bijvoorbeeld een nieuw fietspad is aangelegd. Deze drie factoren zullen de voorkeur van het individu bepalen. Bij de totstandkoming van gedrag door gewoontegedrag kan de voorkeur van het individu overgeslagen worden (Banister, 1978). Als bij het maken van fietsbeleid rekening wordt gehouden met deze vier factoren kan dit invloed hebben op de mobiliteitskeuze. In dit onderzoek zal hierna de focus liggen op de factoren 'Bekwaamheden', 'Emoties en waarden' en 'Omgeving'. Door middel van terugkoppeling (gestippelde pijl) tussen fietsgedrag en fietsbeleid verloopt het proces circulair. Tussen fietsgedrag en gewoontegedrag vindt er ook terugkoppeling plaats. Als mensen vaak kiezen voor de fiets wordt er niet meer actief nagedacht over een mobiliteitskeuze (Verplanken, Aarts en Van Knippenberg, 1997). Het conceptueel model zal als basis dienen voor de dataverzameling en -analyse door te onderzoeken of in bestaand fietsbeleid daadwerkelijk onderscheid wordt gemaakt tussen factoren vanuit het individu en de omgeving die fietsgedrag beïnvloeden en of er maatregelen bestaan met het doel om de mobiliteitskeuze te beïnvloeden. Hiermee kan geïnventariseerd worden of bestaand fietsbeleid

rekening houdt met gedragskennis en daarmee bewust is van een complexer totstandkoming van gedrag.

2.6. Gedragsverandering in fietsbeleid

2.6.1. Fietsbeleid

Hoe fietsgedrag van mensen tot stand komt is hierboven behandeld waarbij een selectie is gemaakt van een aantal factoren die hierbij een rol spelen. Zoals is benoemd in de inleiding proberen provincies en gemeenten fietsen te stimuleren. Hiervoor kan fietsbeleid gemaakt worden waarin gericht gekozen wordt op welke manier de beleidsmaker mobiliteitskeuze, en daarmee fietsen wil stimuleren. Ook kan fietsen indirect gestimuleerd worden door bijvoorbeeld maatregelen te nemen in de fysieke omgeving die het fietsen veiliger maken (Pucher & Dijkstra, 2003). Door het aantal fietsslachtoffers is fietsveiligheid een aandachtspunt (KiM, 2018) en is in paragraaf 4.1.1. te zien dat overheden zich ook hiermee bezighouden. Verder is van belang dat de toepassing van gedragskennis afhankelijk is van de context en het schaalniveau. Bij het ontwikkelen van fietsbeleid moeten er dus vragen gesteld worden over de specifieke situatie om in die context beleid te maken (WRR, 2014).

2.6.2. Voorwaarden van gedragsverandering

Om fietsen te stimuleren is voor niet-fietsers gedragsverandering nodig. Daarnaast moet voorkomen worden dat de huidige fietsers zullen kiezen voor een andere mobiliteitsvorm. Bij gedragsverandering gaan mensen door de vijf stadia van verandering: Ontkenning – Erkenning – Verkenning – Actie – Volhouden (Prochaska, DiClemente & Norcross, 1992). Hoewel dit model vooral wordt toegepast voor verslavende gedragingen zoals roken, zouden de stadia toegepast kunnen worden om de bereidwilligheid van overheden te meten om fietsen te stimuleren. Het is mogelijk dat overheden zich in het eerste stadium ‘Ontkenning’ bevinden en dat er dus geen noodzaak is om fietsen te stimuleren. In het tweede stadium ‘Erkenning’ is de overheid bewust van een probleem en denkt erover na om het op te lossen maar er is nog geen actie ondernomen. De literatuur over voorwaarden voor gedragsverandering is beperkt. Steg & Kalfs (2000) beschrijven wel een aantal voorwaarden voor gedragsverandering voor beleidsmakers en politici die overeenkomen met het stadium ‘Erkenning’: (1) Op beleidsniveau is een goede probleemdefinitie; (2) De overheid onderkent dat zij medeverantwoordelijk is voor het ontstaan en oplossen van de problemen; (3) De overheid is van mening dat de collectieve problemen onaanvaardbaar groot zijn en een oplossing behoeven. In het derde stadium ‘Verkenning’ wordt er nagedacht over een actie of zijn de ondernomen acties nog niet effectief. Dit komt overeen met een vierde voorwaarde van gedragsverandering: (4) er zijn of komen voldoende gedragsalternatieven beschikbaar. De daadwerkelijke gedragsverandering heeft nog niet plaatsgevonden. Echter wordt het wel mogelijk gemaakt voor de reiziger om zijn/haar gedrag te veranderen.

2.6.3. Strategieën voor gedragsverandering

Met behulp van het eigen conceptueel model (figuur 4) blijkt dat fietsgedrag op verschillende manieren kan worden veranderd. Met passend fietsbeleid kan het gedrag worden veranderd door een verandering in bekwaamden, emoties en waarden van mensen en de sociale en fysieke omgeving waarin mensen een keuze maken. Steg en Kalfs (2000) maken onderscheid tussen psychologische en structurele strategieën. Het veranderen van de emoties en waarden van mensen kan met behulp van psychologische strategieën. Bekwaamheden en omgeving kunnen worden veranderd met behulp van structurele strategieën.

In de onderzoeken van Pucher & Dijkstra (2003) en Vandenbulcke et al. (2011) worden een aantal maatregelen voorgesteld om fietsen te stimuleren. Daarnaast stellen Steg en Kalfs (2000) en Steg (2016) strategieën voor om gedrag te veranderen en mensen milieubewuster te laten handelen. De

maatregelen en strategieën zijn met elkaar vergeleken en de meest toepasbare maatregelen voor fietsbeleid worden in tabel 1 uiteengezet. Een uitgebreidere tabel met een korte uitleg over de maatregelen is te vinden in bijlage II. Daarin zijn ook indien nodig kanttekeningen geplaatst bij de desbetreffende maatregel. Verder zal er worden uitgelegd op welke manier in het conceptueel model het keuzeproces wordt beïnvloed.

Psychologische maatregelen	Structurele maatregelen	Zowel psychologisch als structurele maatregelen
<ul style="list-style-type: none"> • Verandering van normen en waarden; • Het verminderen van cognitieve inspanning; • Maak gebruik van het verlangen van mensen om consistent te zijn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien in nieuwe of andere gedragsmogelijkheden; • Verandering in kosten en baten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wettelijke regelgeving en handhaving; • Organisatieverandering; • Voorlichting, educatie en communicatie; • Sociale beïnvloedingsstrategieën.

Tabel 1 Gedragsveranderingsmaatregelen (o.b.v. Pucher & Dijkstra, 2003; Vandenbulcke et al., 2011; Steg en Kalfs, 2000; Steg, 2016)

3. Methodologie

In dit hoofdstuk wordt de toegepaste methodologie besproken. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van kwalitatieve data, die onderscheiden kan worden in twee soorten: materiaal dat bestaat uit al bestaande documenten of visuele opnames die niet gemaakt zijn door de onderzoeker zelf (secundaire data) en materiaal dat door de onderzoeker zelf is gemaakt door bijvoorbeeld het uitvoeren van interviews, focus groepen en enquêtes (primaire data) (Cope & Kurtz, 2016; Tyrrell, 2016). In dit onderzoek is zowel primaire als secundaire data gebruikt.

Om de eerste deelvraag te beantwoorden is een literatuuronderzoek gedaan. De inzichten hieruit zijn ook de basis geweest voor de beantwoording van de overige deelvragen. Voor de tweede deelvraag is eerst gekozen voor een beleidsdocumentenverkenning om te zien hoe er over gedragskennis wordt gecommuniceerd in beleidsdocumenten. Daarnaast is voor deze vraag en de laatste deelvraag data verzameld door middel van interviews met overheidsmedewerkers van provincies en gemeenten.

3.1. Literatuuronderzoek

Om de eerste deelvraag te beantwoorden is een literatuuronderzoek gedaan over gedrag en gedragsverandering. Door middel van het literatuuronderzoek is vanuit secundaire data achterhaald welke factoren een belangrijke rol spelen bij de totstandkoming van gedrag. De inzichten hierin zijn de basis geweest voor het eigen conceptueel model en de verschillende soorten maatregelen die toegepast kunnen worden om gedragsverandering te bewerkstelligen. Het conceptueel model en de gedragsveranderingsmaatregelen waren basis voor de data-verzameling en -analyse van de primaire data die verzameld is door middel van de interviews.

3.2. Beleidsdocumentenverkenning

Een beleidsdocumentenverkenning (secundaire data) is uitgevoerd ter voorbereiding op de interviews met de overheidsmedewerkers om een eerste inzicht te krijgen in hoeverre het gedragscomponent wordt benoemd in het huidige fietsbeleid. In het geval dat er geen specifiek fietsbeleid te vinden was, is gezocht naar het algemener verkeer- en vervoerbeleid. Voorwaarden waaraan de beleidsdocumenten moeten voldoen zijn onder andere dat deze door de overheden zelf of in opdracht van de overheid uitgebracht zijn en beschrijven hoe beleid op het moment wordt gevoerd of hoe het gevoerd zal worden in de nabije toekomst. Een overzicht van de documenten zijn te zien in tabel 2.

3.3. Interviews

De primaire data is verzameld door middel van 9 interviews met overheidsmedewerkers van de provincies Groningen, Drenthe en Noord-Holland en de gemeenten Westerkwartier, Midden-Groningen, Meppel, Coevorden, Amsterdam en Amstelveen. Na informatie-uitwisseling over het onderzoek is een afspraak voor het interview gemaakt met één of twee overheidsmedewerkers. Wat hier van belang is dat de medewerkers inzichten hebben in het fietsbeleid van de desbetreffende instantie.

Er zijn verschillende soorten interviews mogelijk. Een gestructureerd, ongestructureerd en semigestructureerd interview. Een gestructureerd interview volgt een vooraf bepaalde en gestandaardiseerde lijst van vragen die altijd op dezelfde manier en volgorde worden gevraagd. Het gesprek in een ongestructureerd interview wordt meer door de geïnterviewde zelf gestuurd dan door de vragen (Dunn, 2005 p. 80; geciteerd door Longhurst, 2016). Semigestructureerde interviews bevinden zich hier tussenin waarbij een lijst met vragen is voorbereid en waar het mogelijk is om belangrijke onderwerpen uiteen te zetten (Longhurst, 2016). Omdat het onderzoek een

inventarisatie omvat over hoe bewust provincies en gemeenten zijn van gedragskennis en of dit toegepast wordt in fietsbeleid en daarmee meer een verkennend onderzoek is, is gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews met een open karakter dat ruimte biedt voor verdiepende vragen.

De interviews bestaan uit een verkennend deel waarin de geïnterviewde medewerkers gevraagd zijn naar de huidige situatie van het fietsbeleid en een oplossingsgericht deel waarin maatregelen tot gedragsverandering worden besproken. Ook is gevraagd of zij op de hoogte zijn van de term 'gedragskennis' en of zij hierover iets kunnen vertellen. Tijdens het interview is er een opdracht voorgelegd om de verhouding tussen de termen 'fietsbeleid' en 'fietsgedrag' ('verplaatsingsgedrag') te visualiseren (zie bijlage V). Het doel van de opdracht was om de geïnterviewde te laten nadenken over de relatie tussen deze twee termen en als het ware een conceptueel model te laten tekenen. De resultaten van de opdracht laten indirect zien in hoeverre gedragskennis wordt toegepast in fietsbeleid en geven inzichten in hoe overheden nadenken over het beïnvloeden van fietsgedrag vanuit fietsbeleid. Het is mogelijk dat de opdracht niet voor iedereen even duidelijk was waardoor de resultaten verschillen. In de uitwerking is ook meegenomen wat er gezegd is tijdens de opdracht. De vragen die in het interview gesteld zijn, sluiten aan bij het conceptueel model (figuur 4; p13) en zijn verder gebaseerd op voorwaarden van gedragsverandering (zie paragraaf 2.6.2.). In bijlage III is de vragenlijst te vinden die gebruikt is tijdens de interviews. Hieronder is een overzicht gemaakt van de geïnterviewde medewerkers. Daarin is ook aangegeven welk beleidsdocument van tevoren is bestudeerd.

Naam	Functie	Gemeente/ Provincie	Beleids- document	Datum en tijd
Saskia Zwiars	Fietsmakelaar	Provincie Groningen	Fietsstrategie 2016-2025	29 april 2019, 13:00-14:00
[Anoniem]	Beleidsmedewerker Gemeente Meppel	Gemeente Meppel	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2017)	30 april 2019, 15:00-16:00
Koen van 't Hof	Manager Gedrag & Innovatie bij 'Programma Fiets'	Gemeente Amsterdam	Meerjarenplan Fiets 2017-2022	2 mei 2019, 15:00-16:00
Rob Ellermeijer	Wethouder met o.a. portefeuille Verkeer en vervoer	Gemeente Amstelveen	Uitvoeringsprogramma verkeer 2015-2018	3 mei 2019, 10:30-12:00
Ton Smith	Communicatieadviseur wethouder Amstelveen			
Theo Vlaming	Beleidsmedewerker Verkeer en vervoer	Gemeente Westerkwartier	Verkeersvisie gemeente Leek (2017)	6 mei 2019, 11:00-12:30
Jasper Groebe	Adviseur Mobiliteit	Provincie Noord-Holland	Perspectief Fiets (2018)	7 mei 2019, 15:15-16:30
Jan-Albert de Leur	Beleidsadviseur Fietsbeleid			
Ben Luinge	Beleidsmedewerker Omgevingskwaliteit	Gemeente Midden-Groningen	Programma-begroting 2018	9 mei 2019, 10:00-11:30
Marc Pothof	Beleidsmedewerker Verkeer en vervoer	Gemeente Coevorden	Mobiliteitsplan 2012-2020	23 mei 2019, 11:00-12:30

Sjoerd Bijleveld	Beleidsmedewerker Verkeer en vervoer	Provincie Drenthe	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2020	28 mei 2019, 11:00-12:00
Anouk van Oosterhout	Bovenregionaal coördinator gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid			

Tabel 2 Geïnterviewde medewerkers

Na de interviews is, in het geval dat audio is opgenomen, het interview getranscribeerd. In gemeente Midden-Groningen is geen toestemming voor audio gekregen en is na afloop met behulp van aantekeningen het interview uitgewerkt. Hierna zijn de transcripties en uitwerking gecodeerd en op verzoek gecontroleerd door de geïnterviewde(n). Coderen is een vorm van tekstevaluatie en data organisatie om betekenissen te identificeren en begrijpen (Cope & Kurtz, 2016). Coderen zorgt ervoor dat categorieën en patronen in de tekst onthuld worden en helpt bij het ontwikkelen van overkoepelende thema's die gelinkt kunnen worden met het theoretisch raamwerk van het onderzoek. Na het coderen zijn selecties van de uitgelichte delen (zie Bijlage IV) uit de transcripties met elkaar vergeleken en is per onderwerp een korte samenvatting gemaakt. Hieronder is een gedeelte van de transcriptie te zien met codering.

Nao Steenmetz: [00:05:26] Vervolgens is mijn vraag of er volgens u bepaalde problemen of misschien verbeterpunten spelen in gemeenten Westerkwartier op het gebied van fietsstimulering en misschien ook als u al wat verder kunt kijken naar gedragsbeïnvloeding.

Theo Vlaming: [00:05:44] Ja nou verbeterpunten is natuurlijk wat we vanuit Leek sowieso al die discussie hebben gestart over voorrang voor fietsers op rotondes. Dat is natuurlijk wel een puntje waar we in ieder geval uniformiteit in proberen te bewerkstelligen. Als we dat met elkaar willen fietsers wel in de voorrang of niet in de voorrang dat we dat uniform uitsmeren over het hele gebied. Verbetering van fietsveiligheid bijvoorbeeld dat is natuurlijk wel, en dat komt ook in de hoofdwegen structuur studie naar voren, daar valt nog wel het nodige aan te verbeteren ook als het gaat om schoolroutes maar ook routes voor woon-werkverkeer waarbij fietsers overheen gaan. Dan kom je tal van knelpunten tegen waarvan je zegt van jou daar moeten we aandacht voor hebben, maar los daarvan verbeterpunten... we zijn natuurlijk het Westerkwartier bezig met een fietsroute plus tussen Leek en Groningen. Dat is ook puur ter stimulering maar ook ter verbetering van de verkeersveiligheid voor die fietser dat die voor het woon-werkverkeer ook op een betrekkelijk eenvoudige en veilige wijze vanuit de periferie naar de stad Groningen kan rijden en terug. Zo hebben we dat al een tijdje geleden in Zuidhorn gerealiseerd daar loopt ook een fietsroute plus langs de 355 dus Friesestraatweg ook met als doel niet alleen het stimuleren van fiets qua afstand dus dat het comfortabel is maar ook qua veiligheid. Er zijn best een hoop verbeterpunten voor de fietsers te bedenken in dit gebied.

-  Nao Steenmetz probleem
-  Nao Steenmetz probleem
-  Nao Steenmetz fietssnelweg
-  Nao Steenmetz verkeersveiligheid
-  Nao Steenmetz fietsen stimuleren

Figuur 5 Transcriptie met codering

3.4. Reflectie op de methodiek

Voor de beleidsdocumentenverkenning is er online gezocht naar beleidsdocumenten waardoor mogelijk niet altijd de meest geschikte documenten gevonden zijn doordat bepaalde overheidsdocumenten niet online beschikbaar zijn. Er is tijdens de interviews niet specifiek gevraagd of er andere overheidsdocumenten over het fietsbeleid beschikbaar zijn.

Voor de interviews is op te merken dat er een inconsistentie is ontstaan in het soort "specialist" dat is geïnterviewd omdat hier geen rekening mee gehouden is tijdens het benaderen van instanties. Zo is in gemeente Amstelveen de wethouder en de communicatieadviseur geïnterviewd terwijl bij de andere instanties beleidsmedewerkers zijn geïnterviewd. Echter, heeft dit geen invloed gehad op de kwaliteit van de data om dat in dit geval wel gelukt is om geschikte inzichten over het fietsbeleid te verzamelen.

Verder wordt opgemerkt dat de inzichten uit de interviews afkomstig zijn van één of twee personen die werkzaam zijn bij de instantie en dat aan hen specifieke vragen zijn gesteld over het fietsbeleid. Daardoor is het soms voorgekomen dat de geïnterviewde geen (direct) antwoord kon geven op de vragen. Achteraf is ook niet gevraagd naar aanvullende informatie waardoor antwoorden kunnen ontbreken of lastig vergelijkbaar zijn. Hier valt aan toe te voegen dat als je een vollediger overzicht wil krijgen van een instantie er meerdere interviews nodig zijn met verschillende medewerkers uit dezelfde instantie.

Tijdens de interviews is het voorgekomen dat de vraagstelling door de onderzoeker en geïnterviewde verschillend geïnterpreteerd zijn, doordat de term 'fietsgedrag' en 'gedragsbeïnvloeding' op meerdere manieren geïnterpreteerd kunnen worden. In bijlage I zijn de mogelijke interpretaties toegelicht die zijn gebruikt in dit onderzoek. Ook zijn er gedurende het onderzoek aanpassingen gemaakt aan het conceptueel model waardoor terminologie in de uitwerkingen van de interviews soms verschilt met de terminologie in de hoofdtekst. Een voorbeeld hiervan is dat in het conceptueel model niet meer gebruik wordt gemaakt van de termen 'rationele overwegingen' en 'emotionele overwegingen' maar deze nog wel te vinden zijn in de uitwerkingen van de interviews in bijlage IV. Deze termen zijn vervangen door respectievelijk 'Bekwaamheden' en 'Emoties en waarden'.

3.5. Ethische verantwoording

Het doen van onderzoek dient ethisch verantwoord te verlopen. Volgens Longhurst (2016) zijn twee belangrijke ethische zaken vertrouwelijkheid en anonimiteit. Deelnemers zijn verzekerd dat de verzamelde data beveiligd is en uitsluitend gebruikt zal worden voor dit onderzoek. Verder blijven de deelnemers zelf anoniem, tenzij zij anders verlangen. Deelnemers moeten ook in staat zijn elk moment in het onderzoek zich terug te kunnen trekken. De geïnterviewde is voorafgaand aan het interview op de hoogte gebracht van deze zaken en is voorzien van een 'Information sheet' en een 'Agreement to participate', beide opgesteld door de Ethische Commissie van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen. Op verzoek is na het interview de transcriptie of de uitwerking van het interview toegestuurd naar de geïnterviewde om indien gewenst, aanpassingen of opmerkingen te kunnen maken.

4. Resultaten van de interviews

In dit hoofdstuk zullen de resultaten van de interviews worden beschreven door middel van beantwoording op de tweede en derde deelvraag. Eerst zal behandeld worden in hoeverre het gedragscomponent wordt meegenomen in huidig fietsbeleid. Hierna wordt uiteengezet welke argumenten een rol spelen bij het wel of niet toepassen van gedragskennis. Verder worden de resultaten van de opdracht vergeleken en wordt afgesloten met reflecties op de interviews.

4.1. Gedragskennis in fietsbeleid

Om het verplaatsingsgedrag van mensen te veranderen en daarmee fietsen te stimuleren moet er ten eerste sprake zijn van een 'Erkenning' van het probleem en daarmee een wil bij de overheidsinstantie om het verplaatsingsgedrag van mensen te veranderen. In dit stadium is men bewust van een probleem en wordt er ook nagedacht om dit op te lossen (Prochaska, DiClemente & Norcross, 1992). Het is daarvoor nodig om te weten of er überhaupt sprake is van problemen en/of verbeterpunten op het gebied van fietsenstimulering in het huidige fietsbeleid. Ten tweede is gevraagd naar de grootte van het probleem waardoor de urgentie om het probleem aan te pakken duidelijk wordt. Ten derde is gevraagd of de overheid onderkent (mede)verantwoordelijk te zijn voor het ontstaan en oplossen van het probleem. Voordat gedragsverandering plaatsvindt is het handig om te weten waarmee je een verandering vergelijkt. Het is dus nodig om een startpunt te hebben waarvan bekend is wat het feitelijk gemeten fietsgedrag is van de mensen in de desbetreffende provincie of gemeente. Hierna is geïnterviewd in hoeverre de overheden op de hoogte zijn van de term 'gedragskennis'. Verder is gevraagd of gedragskennis toegepast wordt om fietsverplaatsingen te stimuleren en of er maatregelen toegepast worden die het verplaatsingsgedrag beïnvloedt. Om te toetsen op welke manier deze maatregelen het fietsgedrag (kunnen) veranderen is gevraagd op welke van de drie factoren 'Omgeving (sociaal en fysiek)', 'Bekwaamheden' en 'Emoties en waarden' uit het conceptueel model (figuur 4; p13) de maatregelen invloed hebben.

Door op deze manier de urgentie, bewustzijn en toepassing van gedragskennis uiteen te zetten kan een volledig overzicht gegeven worden van de toepassing van gedragskennis in beleid. Hieronder zal in deze volgorde antwoord worden gegeven op de tweede deelvraag. Per onderwerp zal een korte samenvatting gegeven worden van de antwoorden uit de interviews. Binnen de haakjes '[]' wordt aangegeven voor welke provincies en/of gemeenten de uitspraak geldt. Hier worden de volgende afkortingen gebruikt:

GE	Groningen (provincie)
WE	Westerkwartier
MG	Midden-Groningen
DR	Drenthe
ME	Meppel
CO	Coevorden
NH	Noord-Holland
AD	Amsterdam
AV	Amstelveen

Tabel 3 Afkortingen van provincies en gemeenten

4.1.1. Probleemstelling

Het meest voorkomende probleem in het fietsbeleid die genoemd wordt, is de verkeersveiligheid en daarmee het waarborgen van de veiligheid van fietsen [WE, DR, ME, AD, AV]. Het fietsen stimuleren zelf wordt door de drie provincies ook als uitdaging gezien. Argumenten hiervoor zijn dat de kennis ontbreekt [GR, DR] of dat er geen invulling is gegeven aan fietsenstimulering door

gedragsbeïnvloeding [NH]. Provincie Drenthe ziet daarentegen wel in dat het risico op een verkeersongeval toeneemt zodra er meer mensen gaan fietsen. Daarnaast wordt de positie van de fiets ten opzichte van de auto als speerpunt of probleem gezien. Hieronder valt het ‘auto-minded’ zijn [GR] en de fiets waarborgen op hetzelfde niveau als de auto [CO]. In Midden-Groningen heeft de auto een hoge prioriteit en is de fiets niet verankerd in het beleid. Echter, wordt dit niet als probleem gezien. Als het gaat om mobiliteit in het algemeen wordt de fiets gezien als mogelijke oplossing voor het mobiliteitsprobleem [DR]. Andere aandachtspunten zijn de algemene verkeersdrukke [AV], parkeren [MG], het ontbreken van fietsdata en geschikte instrumenten [CO], het niet blijven stimuleren van de huidige fietser [NH] en ergernissen op de fiets [AD].

4.1.2. Urgentie

In de gesprekken waar verkeersveiligheid ter sprake kwam, is de urgentie om de fietsveiligheid te verbeteren hoog [DR, AV]. Het verbeteren van de fietsveiligheid wordt daarbij als een plicht gezien van de wegbeheerder [WE]. Er zou daarnaast geen rede zijn om af te wijken van het probleem dat op landelijk niveau ook bekend is [ME]. Het eerdergenoemde ‘auto-minded’ zijn wordt als een grote uitdaging gezien voor komende tijd [GR]. Ook stijgt de urgentie om de positie van de fiets te waarborgen op hetzelfde niveau als de auto [CO]. Voor het parkeerprobleem in gemeente Midden-Groningen is er daarentegen geen urgentie omdat er niet sprake is van een probleem voor fietsers. Om meer fietsdata te verzamelen is een investering nodig, dus in Coevorden zal op dit moment niet méér fietsdata verzameld worden en is de urgentie dus lager. Het feit dat in het Meerjarenplan Fiets van Amsterdam het gedragscomponent expliciet wordt meegenomen, geeft aan dat het belangrijk gevonden wordt.

4.1.3. Verantwoordelijkheid

De provincies en gemeenten onderkennen dat zij (mede)verantwoordelijk zijn voor het oplossen van de genoemde problemen/verbeterpunten. Van de instanties die aangeven dat zij medeverantwoordelijk zijn, kan een onderscheid gemaakt worden tussen instanties die medeverantwoordelijk zijn als wegbeheerder [WE, DR, NH] en medeverantwoordelijk zijn als overheidsinstantie [GR, NH, AD, AV]. Aan de instanties aan wie is gevraagd of zij ook verantwoordelijk zijn voor het ontstaan van het probleem, verschillen de antwoorden. Enerzijds wordt onderkent dat zij wel (mede)verantwoordelijk zijn [WE, AV] en anderzijds onderkennen zij dit niet omdat de weggebruiker zelf verantwoordelijk zou zijn voor het ontstaan van het probleem [DR].

4.1.4. Feitelijk gemeten fietsgedrag

De provincies en gemeenten hebben enige inzichten over het feitelijk gemeten fietsgedrag. Echter, de verschillen zijn groot. Er is vaak gezegd dat het lastig is om fietsdata te verzamelen [GR, WE, DR, AD, AV] maar vele instanties zouden daarnaast wel meer fietsdata willen verzamelen [GR, WE, MG, DR, CO, NH, AV]. Veel instanties hebben specifiek aangegeven dat zij hebben meegedaan aan de Fietstelweek en op deze manier data hebben verkregen over het feitelijk gemeten fietsgedrag [GR, MG, DR, NH, AD]. Midden-Groningen geeft aan de data niet te gebruiken in het beleid, terwijl Amsterdam deze data wel gebruikt. Ook door middel van enquêtes [GR, MG] en projecten als ‘Ping if you care’ waarin fietsers feedback geven over de tevredenheid van de fietsrit [AD] zijn inzichten verkregen over het fietsen. Per provincie en de bijbehorende gemeenten zijn er verschillen te zien. In de provincie Groningen wordt aan een monitoringsplan gewerkt. In Drenthe is de Fietsmonitor opgezet met alle Drentse gemeenten waarbij er ruim 100 telpunten zijn gemaakt verspreid over de provincie. Voordelen van de Fietsmonitor zijn: inzichten verkrijgen in fietsstromen [DR], door middel van één maand fietsen tellen en extrapoleren een jaargemiddelde kunnen berekenen [ME] en het hebben van toegang tot data vanuit één loket [CO]. Nadelen zijn dat je kan verzenden in alle verzamelde gegevens [DR] en dat de beleidstoepassing mogelijk nog niet genoeg ontwikkeld is voor

kleinere gemeenten [ME]. Noord-Holland zegt een informatieachterstand te hebben op het gebied van fiets en denkt er aan om met andere partijen in de regio structureler fietsdata te gaan inwinnen. Amsterdam en Amstelveen geven wel al aan zelf data te verzamelen.

4.1.5. Bewustzijn van gedragskennis

De antwoorden op de vraag of de geïnterviewde op de hoogte is van gedragskennis lopen erg uiteen omdat het een zeer open vraag is die op verschillende manier kan worden beantwoord. Gedragskennis kan worden benaderd vanuit het maken van keuzes: het kiezen van de fiets als mobiliteitsvorm [GR, DR, MG, WE], het kiezen van de kortste route [CO] en mensen verleiden tot een bepaalde keuze [NH]. Het kan ook worden geïnterpreteerd vanuit de verkeersveiligheid. Ongevallen ontstaan door het gedrag van mensen [MG, ME]. Verder is er gesproken over de toepassing van gedragskennis in de verkeerseducatie [ME] en de verbondenheid van gedrag en verkeersveiligheid [AV]. Sommige instanties geven aan dat er wel bepaalde inzichten zijn over gedrag [MG, CO, AD, AV]. Andere geven aan dat ze niet op de hoogte zijn van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van gedragskennis [ME, AD]. Daarentegen zegt provincie Drenthe dat zij wel af en toe meekrijgen wat er wordt onderzocht op het gebied van gedragskennis. Gedragskennis wordt ook gezien als sluitpost en verdient minder aandacht dan dat het zou verdienen [ME, AD].

4.1.6. Gedragsbeïnvloeding door maatregelen

Over de toepassing van gedragskennis wordt op verschillende manieren geantwoord. Een aantal gemeenten zeggen dat het lastig of complex is om gedrag aan te passen [ME, CO, AD]. Verder is gezegd dat er geen specialistische toepassing is van gedragskennis [GR], gedragskennis indirect wordt gebruikt door middel van promotie van of korting op elektrische fietsen [MG], gedragskennis die men denkt te hebben niet uit harde data maar uit gevoel wordt toegepast [DR], fietsgedrag abstract is [ME] en dat gedragskennis wel gebruikt wordt om fietsen te stimuleren [AD].

Maatregel die specifiek genoemd zijn om fietsgedrag (zowel 'verplaatsingsgedrag' als 'gedrag op fiets') aan te passen en daarmee fietsen te stimuleren worden hieronder weergegeven.

Maatregel	Gemeenten/provincies	Invloed op:
<i>Het aanleggen van fietsinfrastructuur</i>		
Fietspaden	MG, DR, ME, CO, NH, AD, AV	Fysieke omgeving en bekwaamheden
Fietsnelweg	GR, WE, ME	Fysieke omgeving en bekwaamheden, gewoontegedrag
Fietsenstalling	CO, AV	Fysieke omgeving en bekwaamheden
<i>Verkeerseducatie en voorlichting</i>		
Voorlichten	WE, CO, NH, AD, AV	Sociale omgeving, Bekwaamheden, emoties en waarden
Kinderen stimuleren met de fiets naar school te komen	GR, DR	Sociale omgeving en gewoontegedrag
Campagnes voeren	DR, ME	Sociale omgeving, bekwaamheden, emoties en waarden
Verkeerslessen geven en/of verkeersexamens afnemen	CO, AV	Emoties en waarden
Promoten van de fiets	MG	Emotie en waarden
Fietscontroles uitvoeren	CO	Emotie en waarden

<i>Overige</i>		
Sociale beïnvloedingsstrategieën	WE, MG, AD	Sociale omgeving, emoties en waarden
E-bike of speed pedelec proberen	GR, WE, MG	Bekwaamheden, emoties en waarden
Parkeerbeleid	CO, AD, AV	Bekwaamheden
Ruimtelijk beleid voeren om fietsen te stimuleren	NH	Fysieke omgeving en bekwaamheden
Fietsen aanbieden	AD	Bekwaamheden
Veranderingen in kosten en baten	AD	Bekwaamheden
Deelfiets	AV	Bekwaamheden
Cognitieve inspanning verminderen door programma 'Low Car Diet'	AV	Bekwaamheden

Tabel 4 Maatregelen om fietsen te stimuleren

Het maken van aanpassingen in de fysieke omgeving wordt het meeste gekozen als meest effectieve factor om een maatregel voor te maken [MG, CO, NH, AD, AV]. Volgens Noord-Holland zou dit zijn omdat daar de verantwoordelijkheid van de provincie ligt. Aanpassingen in de omgeving zijn daarentegen wel duurder [AD]. Bekwaamheden wordt ook aangegeven als meest effectieve factor [WE, DR]. Emotie en waarden zijn wel relevant en valt te proberen op te richten [WE] maar dat wordt ook wel lastig gevonden [DR].

Een aantal instanties hebben aangegeven dat zij alle genoemde maatregelen gebruiken [DR, AD, AV]. Daarnaast is gevraagd of men uit de lijst met gedragsveranderingsmaatregelen één maatregel kon kiezen die nog niet wordt toegepast, die effectief zou kunnen zijn om fietsen te stimuleren. Handhaving wordt genoemd als mogelijke nieuwe maatregelen in de vorm van fiets- en ov-stimulering vanuit bedrijven [GR] en het invoeren van de helmplicht wat een stimulans kan zijn voor het fietsen omdat de fietsveiligheid verbeterd [MG]. Voorlichting geven over nieuw aangelegde fietspaden kan ook beter volgens provincie Groningen. Organisatieverandering wordt ook genoemd als mogelijk nieuwe maatregel [WE] om op deze manier gedragskennis te borgen in de organisatie [NH].

4.2. Argumenten waarom gedragskennis wel of niet wordt toegepast in beleid

Een argument om wel gedragskennis toe te passen in beleid is dat je de mogelijkheid krijgt om voorspellingen te doen over ontwikkelingen in de toekomst en op basis daarvan plannen te maken over mogelijke aanpassingen aan de infrastructuur [AV]. Sommige instanties gaven ook aan dat zij meer aan de slag willen met het toepassen van gedragskennis in fietsbeleid [GR, MG, DR].

Tijdens de interviews kwamen er echter vooral argumenten naar voren waarom de overheden niet gedragskennis toepassen in beleid. Redenen hiervoor zijn de volgende: gedragskennis wordt niet toegepast door een gebrek aan kennis over het gedrag van mensen [GR]. Gedragskennis is daarnaast "ondergeschoven" in beleid [MG]. Deskundigheid over gedrag kan worden gehaald uit externe partijen [GR, MG, AD] zoals marktpartijen of de werkgever [NH]. Een argument hiervoor is dat het moeilijk is zelf te beoordelen op kwaliteit van beleid als je de kennis over gedrag ontbreekt [AD]. Gemeenten van kleinere omvang zeggen dat zij als gemeente te klein zijn om te beschikken over gedragskennis omdat de verantwoordelijke beleidsmedewerker daarnaast zich ook bezighoudt met andere zaken [WE, ME]. Provincies geven ook aan dat zij hiervoor niet altijd de tijd hebben [DR]. De toepassing van gedragskennis is niet concreet waardoor er niet direct resultaat te zien is [MG, ME]. Ook zijn er financiële overwegingen waardoor gedragskennis niet toegepast wordt in beleid [MG, DR]. Een andere overweging is omdat mensen zich ook vaak verplaatsen buiten de gemeentegrenzen

waardoor de toepassing van gedragskennis op alleen gemeenteniveau minder nut heeft dan als er wordt aangehaakt bij provinciale of landelijke initiatieven [ME].

4.3. Opdracht: 'Fietsbeleid' en 'Fietsgedrag'

Interessante bevindingen van de opdracht zijn dat de drie provincies [GR, DR, NH] en twee gemeenten [WE, AD] een circulair model hebben getekend en/of toegelicht met de constructie 'Fietsbeleid -> Fietsgedrag -> Fietsbeleid etc.'. Dit komt overeen met het eigen conceptueel model (figuur 4; p13). Andere gemeenten zagen de relatie 'Fietsbeleid -> Fietsgedrag' [MG, CO] of de relatie 'Fietsbeleid + Fietsgedrag -> beleidsmaatregelen' [AV]. Dit laat zien dat drie gemeenten [MG, CO, AV] geen terugkoppeling zien van fietsgedrag naar fietsbeleid. 'Beleidsmaatregelen' of specifieke beleidsmaatregelen zijn veel voorkomende factoren tussen 'Fietsbeleid -> Fietsgedrag' [GR, WE, DR, CO, NH, AD]. Tussen 'Fietsgedrag -> Fietsbeleid' werd de factor 'feedback' ook genoemd [GR]. In de modellen ontbreekt echter de kennis over de totstandkoming van fietsgedrag en is het niet duidelijk op welke factoren, zoals omgeving, bekwaamheden, emoties en waarden, de maatregelen inspelen. Na doorvragen is hier wel eenmalig invulling aan gegeven [CO]. Uit deze opdracht komt naar voren dat gedragskennis niet duidelijk wordt toegepast in fietsbeleid en dat het bewustzijn over een complexer totstandkoming van gedrag ontbreekt vaak.

4.4. Reflecties op de interviews

Aan het einde van het interview is gevraagd naar een reflectie op het interview en de toepassing van gedragskennis in beleid. Een aantal gaven aan dat zij niet anders nadenken over gedragskennis na het interview [DR, CO, NH] maar dat gedragskennis wel een belangrijker thema wordt in beleid [DR, AD, AV]. Daarnaast is aangegeven dat overheden wel meer zouden willen doen met gedragskennis [WE, MG, DR], echter wordt dit door sommigen wel lastig gevonden [GR] en is de vraag hoe gedragskennis toegepast kan worden [MG]. Het feit dat overheden vinden dat gedragskennis relevanter wordt en het meer zouden willen toepassen geeft aan dat de toepassing van gedragskennis verbeterd kan worden. Daarnaast is aangegeven dat gedragskennis structureler en eerder toegepast zou kunnen worden in beleid en niet alleen achteraf [AD].

5. Conclusie

5.1. Toepassing van gedragskennis in beleid

De deelnemende provincies en gemeenten blijken verschillende soorten maatregelen te treffen om fietsen te stimuleren en spelen hierbij, vaak onbewust, in op de factoren die het verplaatsingsgedrag beïnvloedt. Het aanleggen van fietspaden en fietssnelwegen zijn de meest voorkomende maatregelen waarbij de fysieke omgeving en bekwaamheden van mensen worden beïnvloed. Het voorlichten van fietsers om daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren, is een veel voorkomende maatregelen die inspeelt op de sociale omgeving, bekwaamheden, emoties en waarden van mensen. Inzichten in hoeveel en waarnaar mensen fietsen, ontbreken vaak waardoor de effectiviteit van de maatregelen niet gemeten kan worden. Overheden bevinden zich vaak in het verkenningsstadium. Dit geeft aan dat overheden bereidwillig zijn om fietsen te stimuleren. Of dit ook effectief wordt gedaan, kwam uit de interactieve opdracht niet naar voren omdat de totstandkoming van gedrag niet duidelijk werd gevisualiseerd. Het bewustzijn over een complexer totstandkoming van gedrag ontbrak bij een aantal instanties. Soms werd het lastig gevonden om het gedrag van mensen aan te passen. Gedragskennis wordt ook gezien als sluitpost en verdient minder aandacht dan dat het zou verdienen. Ondanks dat de overheden wel bezig zijn met het stimuleren van fietsen, kan geconcludeerd worden dat over het algemeen gedragskennis slechts in beperkte mate wordt toegepast in fietsbeleid.

Er waren duidelijke argumenten waarom gedragskennis niet of in beperkte mate wordt toegepast. Vooral in kleinere gemeenten, echter bleek dit ook te gelden in grotere provincies en gemeenten, is de urgentie om te beschikken over gedragskennis laag. Hierbij waren er argumenten dat de beleidsmedewerkers door ervaring in het vakgebied kennis hebben over het gedrag van mensen en de beïnvloeding ervan of dat gedragskennis uit gevoel toegepast kan worden. Daarnaast kan deskundigheid gehaald worden uit externe partijen. Een aantal overheden gaven wel aan dat gedragskennis relevanter wordt in beleid en dat zij meer aan de slag willen met het toepassen van gedragskennis in fietsbeleid. Een interessante opmerkingen hierover komen van provincie Noord-Holland. Jasper Groebe: “Niemand zal ontkennen dat kennis van gedrag heel belangrijk is maar bijna niemand weet ook hoe je het een goede plek in het beleid en in je projecten geeft” en Jan-Albert de Leur: “Maar het doorvertalen naar daadwerkelijk hoe je dat dan uitwerkt in beleid, dat is nog wel een hele moeilijke stap.”

Op Rijksniveau bestaat er een bewustzijn over gedragskennis en wordt de urgentie om gedragskennis toe te passen om effectief beleid te maken benadrukt. In dit onderzoek is gebleken dat bij de onderzochte provincies en gemeenten gedragskennis niet voldoende is ingebed in fietsbeleid om daarmee effectief fietsverplaatsingen te stimuleren. Vaak gebeurt dit zonder kennis te nemen van de totstandkoming van gedrag. De relevantie van gedragskennis dient hierbij benadrukt te worden omdat maatschappelijke doelen niet bereikt zullen worden zonder een overheid die gedragskennis waarborgt in beleid. Desondanks kan gedragskennis ook ingebed worden door de kennis extern op te halen. Hier is echter het bewustzijn voor nodig dat de toepassing van gedragskennis effectief kan zijn.

5.2. Reflectie en vervolgonderzoek

Als reflectie op het onderzoek wordt benadrukt dat de getrokken conclusies resultaat zijn van een inventarisatie over de toepassing van gedragskennis. De gebruikte methodiek heeft ook gezorgd voor een grote variatie aan antwoorden die soms lastig te vergelijken zijn omdat bepaalde patronen en herhalingen uit de data als basis voor de conclusies gebruikt zijn. Daarnaast is de term ‘gedragskennis’ een veel omvattende term die op verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden. De conclusies zijn daarentegen relevant omdat er een duidelijker beeld is gevormd over de

toepassing van gedragskennis in fietsbeleid. Dit kan als aanleiding gebruikt worden voor vervolgonderzoek waarbij ook een aantal onderwerpen meegenomen kunnen worden die in het kader van dit onderzoek niet zijn behandeld. De bevinding over de communicatie en het betrekken van belangengroepen kunnen als basis dienen voor onderzoek naar de transparantie van het beleid. Er zou namelijk volgens het WRR (2014) sprake zou zijn van weinig transparantie over de rol van gedragskennis in de vorming en bepaling van beleid. Ook is er geen aandacht gegeven aan de multi-level benadering (provincie – gemeente) om te onderzoeken of er ook sprake is van kennis- en ervaring deling op het gebied van fietsstimulering door middel van de toepassen van gedragskennis. Tijdens de interview werd ook de term 'keuzevrijheid' aan het licht gebracht, waarbij gesproken werd over de rol van de overheid bij gedragsverandering.

6. Referenties

- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, Personality and Behavior*. Maidenhead, Berkshire, England: McGraw-Hill Education. [ebook] Beschikbaar via: <http://search.ebscohost.com.proxy-ub.rug.nl/login.aspx?direct=true&db=nlebk&AN=233830&site=ehost-live&scope=site> [Geraadpleegd: 3 maart 2019]
- Banister, D. (1978) The Influence of habit formation on model choice – a Heuristic model. *Transportation*, 7(1), 5-23. Beschikbaar via <https://link.springer.com/article/10.1007/BF00148368> [Geraadpleegd: 6 juni 2019]
- Beenackers, M.A., Foster, S., Kamphuis, C.B.M., Titze, S., Divitini, M., Knuijman, M., Van Lenthe, F.J. & Giles-Corti, B. (2012). Taking Up Cycling After Residential Relocation: Built Environment Factors. *American Journal of Preventive Medicine*, 42(6), 610-615. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2012.02.021> [Geraadpleegd: 5 juni 2019]
- Camerer, C.F. (2014). Behavioral economics. *Current Biology*. 24(18), R867-R871. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1016/j.cub.2014.07.040> [Geraadpleegd: 5 juni 2019]
- CBS. (2016). *CBS Maatwerktabel te voet naar het werk*. [dataset] Beschikbaar via: https://www.cbs.nl/-/media/_excel/2018/14/cbs%20maatwerktabel%20te%20voet%20naar%20het%20werk.xlsx [Geraadpleegd: 23 mei 2019]
- CBS. (2018a). *Totale reizigerskilometers in Nederland per jaar; vervoerwijzen, regio's*. [online] Beschikbaar via: <https://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83497NED&D1=0&D2=1-2,6&D3=0&D4=a&HDR=T,G3&STB=G1,G2&VW=T> [Geraadpleegd: 23 mei 2019]
- CBS. (2018b). *Personenmobiliteit in Nederland; vervoerwijzen en reismotieven, regio's*. [online] Beschikbaar via: <https://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83500NED&D1=5&D2=0&D3=1-2,6&D4=0&D5=0&D6=a&HDR=T&STB=G1,G4,G3,G2,G5&VW=T> [Geraadpleegd: 23 mei 2019]
- Cope, M. en Kurtz, H. (2016). 'Organizing, Coding and Analyzing Qualitative Data' in Clifford, N., Cope, M., Gillespie, T. and French, S. (3rd ed.) *Key Methods in Geography*. Glasgow: Bell and Bain Ltd, pp. 647-664.
- De Hartog, J.J., Boogaard, H., Nijland, H. & Hoek, G. (2010). Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks?. *Environmental Health Perspectives*. 118(8), 1109-1116. Beschikbaar via: <https://dx.doi.org/10.1289%2Fehp.0901747> [Geraadpleegd: 24 mei 2019]
- DellaVigna, S. (2009) Psychology and Economics: Evidence from the Field. *Journal of Economic Literature*. 47(2), 315-372. Beschikbaar via <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jel.47.2.315> [Geraadpleegd: 4 juni 2019]
- French, R. & Oreopoulos, P. (2017). Applying behavioural economics to public policy in Canada. *Canadian Journal of Economics*, 50(3), 599-635. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1111/caje.12272> [Geraadpleegd: 4 juni 2019]

- Garcia-Sierra, M., Van den Bergh, J.C.J.M. & Miralles-Guasch, C. (2015). Behavioural economics, travel behaviour and environmental-transport policy. *Transportation Research, Part D*(41), 288-305. Beschikbaar via: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.09.023> [Geraadpleegd: 5 juni 2019]
- Gopalan, M. & Pirog, M.A. (2017). Applying Behavioral Insights in Policy Analysis: Recent Trends in the United States. *Policy Studies Journal*, 45(S1), S82-S114. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1111/psj.12202> [Geraadpleegd: 4 juni 2019]
- Gsottbauer, E. & Van den Berg, J.C.J.M. (2011). Environmental Policy Theory Given Bounded Rationality and Other-regarding Preferences. *Environmental and Resource Economics*. 49(2), 263-304. Beschikbaar via <https://link.springer.com/article/10.1007/s10640-010-9433-y> [Geraadpleegd: 5 juni 2019]
- Hendriksen, I. & Van Gijlswijk, R. (2010). Fietsen is groen, gezond en voordelig. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven. Beschikbaar via <https://repository.tudelft.nl/view/tno/uuid:85559746-1929-4bb9-8735-9989c3e074dc> [Geraadpleegd: 24 mei 2019]
- KiM. (2018). *Fietsfeiten*. [ebook] Beschikbaar via: https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/brochures/2018/03/16/fietsfeiten/Fietsfeiten_interactief+ebook.pdf [Geraadpleegd: 24 mei 2019]
- Kitamura, R., Mokhtarian, P.L. & Laidet, L. (1997). A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area. *Transportation*, 24(2), 125-158. <https://link.springer.com/article/10.1023/A:1017959825565> [Geraadpleegd: 6 juni 2019]
- Kollmuss, A. & Agyeman, J. (2002) Mind the Gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8(3), 239-260. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1080/13504620220145401> [Geraadpleegd 6 juni 2019]
- Longhurst, R. (2016). 'Semi-structured Interviews and Focus Groups' in Clifford, N., Cope, M., Gillespie, T. and French, S. (3rd ed.) *Key Methods in Geography*. Glasgow: Bell and Bain Ltd, pp. 143-156.
- Lovett, F. (2006). Rational Choice Theory and Explanation. *Rationality and Society*, 18-2, 237-272. Beschikbaar via <https://journals-sagepub-com.proxy-ub.rug.nl/doi/pdf/10.1177/1043463106060155> [Geraadpleegd: 16 maart 2019]
- Martens, K. (2007). Promoting bike-and-ride: The Dutch experience. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(4), 326-338. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.09.010> [Geraadpleegd: 7 juni 2019]
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. (2017). *Rijk aan gedragsinzichten: editie 2017 - Behavioural Insights Netwerk Nederland*. [ebook] Beschikbaar via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/11/01/rijk-aan-gedragsinzichten-editie-2017/rijk-aan-gedragsinzichten-editie-2017.pdf> [Geraadpleegd: 5 juni 2019]
- Prochaska, J.O., DiClemente, C.C. & Norcross, J.C. (1992). In Search of How People Change: Applications to Addictive Behaviors. *American Psychologist*, 47(9), 1102-1114. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1037/0003-066X.47.9.1102> [Geraadpleegd: 7 juni 2019]
- Provincie Groningen. (2016). *Verbinden met fiets: Fietsstrategie 2016-2025 provincie Groningen*. Groningen. [ebook] Beschikbaar via https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Beleid_en_documenten/D

ocumentenzoeker/Verkeer_en_vervoer/Fiets/Fietsstrategie-2016-2025-Verbinden-met-de-fiets.pdf
[Geraadpleegd: 17 maart 2019]

Provincie Noord-Holland. (2018). *Perspectief Fiets*. Haarlem. [ebook] Beschikbaar via:
https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Perspectief_Fiets.org
[Geraadpleegd: 7 mei 2019]

Pucher, J. & Dijkstra L. (2003). Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From The Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1509-1516.
Beschikbaar via <https://doi.org/10.2105/ajph.93.9.1509> [Geraadpleegd: 7 juni 2019]

Rli. (2014). *Doen en laten, effectiever milieubeleid door mensenkennis*. Den Haag: OBT-Opmeer.
Beschikbaar via
https://www.rli.nl/sites/default/files/doen_en_laten_advies_pdf_voor_de_website.pdf
[Geraadpleegd: 3 maart 2019]

Rotmans, J. (2010). *Transitiagenda voor Nederland: Investeren in duurzame innovatie*. Nieuwkoop: Ecodrukkers. [ebook] Beschikbaar via
<https://www.urgenda.nl/documents/TransitieAgendaJuni2010JanRotmans.pdf> [Geraadpleegd: 17 maart 2019]

Singleton, P.A. (2018). Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute. *Travel Behaviour and Society*. Beschikbaar via:
<https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.02.005> [Geraadpleegd: 24 mei 2019]

Stern, P.C., Dietz, T., Abel, T., Guagnano, G.A. en Kalof, L. (1999). A Value-Belief-Norm Theory of Support for Social Movements: The Case of Environmentalism. *Human Ecology Review*, 6-2, 81-97.
Beschikbaar via https://www.jstor.org/stable/24707060?seq=1#page_scan_tab_contents
[Geraadpleegd: 3 maart 2019]

Stern, P.C., Kalof, L., Dietz, T. & Guagnano, G.A. (1995). Values, Beliefs, and Proenvironmental Action: Attitude Formation Toward Emergent Attitude Objects. *Journal of Applied Social Psychology*, 25(18), 1611-1636. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1995.tb02636.x> [Geraadpleegd: 6 juni 2019]

Steg, L. (2016). Values, Norms, and Intrinsic Motivation to Act Proenvironmentally. *Annu. Rev. Environ. Resour.*, 41, 277–92. Beschikbaar via
<https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-environ-110615-085947> [Geraadpleegd: 18 Februari 2019]

Steg, L. en Kalfs, N. (2000). *Altijd weer die auto! Sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en hetverkeers- en vervoerbeleid*. Den Haag. [ebook] Beschikbaar via
<https://www.scp.nl/dsresource?objectid=62bac216-808e-41fb-83c3-84e6500c9a76&type=org>
[Geraadpleegd: 15 april 2019]

Thaler, R.H., and Sunstein, C.R. (2008). *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. New Haven & London: Yale University Press. [ebook] Beschikbaar via
<https://www.researchgate.net/file.PostFileLoader.html?id=53abe564cf57d7df1e8b45f4&assetKey=A5%3A273548994646025%401442230571326> [Geraadpleegd: 17 maart 2019]

Tyrrel, N. (2016). 'Making Use of Secondary Data', in Clifford, N., Cope, M., Gillespie, T. and French, S. (3rd ed.) *Key Methods in Geography*. Glasgow: Bell and Bain Ltd, pp. 519-536.

- Vandenbulcke, G., Dujardin, C., Thomas, I., De Geus, B., Degraeuwe, B., Meeusen, R. & Int Panis, L. (2011). Cycle commuting in Belgium: Spatial determinants and 're-cycling' strategies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(2), 118-137. Beschikbaar via <https://doi.org/10.1016/j.tra.2010.11.004> [Geraadpleegd: 5 juni 2019]
- Verplanken, B., Aarts, H. en Van Knippenberg, A. (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*, 27(5), 539-560. Beschikbaar via [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0992\(199709/10\)27:5<539::AID-EJSP831>3.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0992(199709/10)27:5<539::AID-EJSP831>3.0.CO;2-A) [Geraadpleegd: 17 maart 2019]
- VN. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Annex bij document A/42/427 Beschikbaar via <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm#> [Geraadpleegd op 16 maart 2019]
- VoRa. (2018). *VoRa-jaarprogramma 2018*. Den Haag. [ebook] Beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/jaarplannen/2018/01/26/vora-jaarprogramma-2018/Vora+Jaarprogramma+2018.pdf> [Geraadpleegd: 3 maart 2019]
- Wardman, M., Tight, M. & Page, M. (2007) Factors influencing the propensity to cycle to work. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(4), 339-350. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.09.011> [Geraadpleegd: 7 juni 2019]
- WRR. (2009). *De menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag*. Amsterdam: Amsterdam University Press. [ebook] Beschikbaar via <https://www.wrr.nl/binaries/wrr/documenten/verkenningen/2009/11/26/de-menselijke-beslisser---22/V022-Menselijke-beslisser.pdf> [Geraadpleegd: 3 maart 2019]
- WRR. (2014). *Met kennis van gedrag beleid maken*. Amsterdam: Amsterdam University Press. [ebook] Beschikbaar via <https://www.wrr.nl/binaries/wrr/documenten/rapporten/2014/09/10/met-kennis-van-gedrag-beleid-maken/R092-Kennis-gedrag-beleid.pdf> [Geraadpleegd op 11 april 2019]

7. Bijlagen

Bijlage I: Begrippenlijst

De term 'fietsgedrag' kan op verschillende manier geïnterpreteerd worden en kent in dit onderzoek drie interpretaties: 'verplaatsingsgedrag', 'feitelijk gemeten fietsgedrag' en 'gedrag op de fiets'.

- Verplaatsingsgedrag: het verschijnsel dat mensen zich verplaatsen van plaats A naar B. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van een mobiliteitsvorm zoals de auto of fiets. Daarnaast wordt lopen ook gezien als verplaatsingsgedrag. Bij het stimuleren van fietsen zal geprobeerd worden het verplaatsingsgedrag van mensen te veranderen en hen dus te laten kiezen om zich te verplaatsen met de fiets.
- Feitelijk gemeten fietsgedrag: Feiten en cijfers over hoeveel mensen fietsen en inzichten in van waar en waarnaartoe zij fietsen.
- Gedrag op de fiets: Het gedrag dat mensen laten zien wanneer zij zich verplaatsen op de fiets. Dit kan onder andere te maken hebben met de snelheid van de fietser en het rekening houden met andere weggebruikers. Met verkeerseducatie en voorlichting kan het gedrag op de fiets veranderd worden met het doel om mensen veiliger te laten fietsen in het verkeer.

De term 'gedragsbeïnvloeding' kent hierdoor ook meerdere interpretaties. Namelijk het beïnvloeden van het verplaatsingsgedrag van mensen of het beïnvloeden van het gedrag van mensen op de fiets.

Daarnaast zijn de volgende termen opgenomen in de begrippenlijst:

- Duurzaamheid: De term 'duurzaamheid' wordt voor het eerst beschreven in het Brundtland-rapport geschreven door de World Commission on Environment and Development (VN, 1987) die Duurzame ontwikkeling definieert als ontwikkeling dat de huidige behoeften tegemoetkomt zonder het moeilijker te maken voor toekomstige generaties om tot eigen behoeften te voorzien.
- Duurzame mobiliteit: Een interpretatie van duurzame mobiliteit die hier wordt gebruikt is gegeven door Rotmans (2010, p. 40) als "een wijze van vervoeren van personen en goederen die bewegingsvrijheid biedt (je kunt je altijd en overal verplaatsen hoe je wilt) die de beleving verrijkt en faciliteert (reizen is een aangename beleving), die schoon en veilig is en die verbindingen maakt tussen mensen en plekken." Hierdoor wordt optimale bereikbaarheid, milieuvriendelijkheid, betrouwbaarheid, veiligheid en betaalbaarheid gegarandeerd.
- Nudging: Nudging kan gebruikt worden door zogenaamde 'keuze architecten', dit kunnen beleidsmakers zijn of ondernemers, die het gedrag van mensen in een voorspelbare manier willen beïnvloeden zonder hen bepaalde mogelijkheden te verbieden of hun economische kansen te veranderen. De maatregel moet makkelijk en goedkoop zijn om te vermijden en zijn geen mandaten. (Thaler & Sunstein, 2008)

Bijlage II: Gedragsveranderingsmaatregelen

Psychologische maatregelen

- Verandering van **normen en waarden**: Veranderen van waarden en motivaties van individuen om mensen anders te laten denken over de aanvaardbaarheid van fietsgedrag. Door campagne te voeren over de voordelen en het gemak van fietsen kunnen de emoties en waarden met betrekking tot fietsen worden aangepast.
- Het verminderen van **cognitieve inspanning**: Mensen kunnen niet voor elke beslissing overwegen hoe zij milieubewuster kunnen handelen. Subtiele overtuigende technologieën kunnen mensen motiveren om milieubewuster te handelen. Een app die het individu op een toegankelijke manier feedback geeft over het fietsgedrag. Echter zijn mensen over het algemeen niet snel willend om dergelijke technologieën te accepteren en over te nemen.
- Maak gebruik van het verlangen van mensen om **consistent** te zijn: Mensen laten handelen in lijn met wat zij eerder hebben gezegd of gedaan op het gebied van fietsen. Door het stellen van doelen en het opstellen van een implementatieplan zal het individu zich inzetten om te gaan fietsen en zal er worden beschreven hoe zij om zullen gaan met obstakels waardoor het makkelijker wordt om deze te onder ogen te zien. De motivatie van mensen om zich in te zetten om meer te fietsen kan eventuele barrières wegnemen om technologieën te accepteren en over te nemen.

Structurele maatregelen

- Voorzien in **nieuwe of andere gedragsmogelijkheden**: het aantrekkelijker of beter mogelijk maken van het fietsgedrag of het onaantrekkelijker of minder goed mogelijk maken van het bestaande niet-duurzame verplaatsingsgedrag. Het voorzien van fietsvoorzieningen, fietsinfrastructuur en deelfietsen zijn voorbeelden hiervan en zijn veranderingen in de fysieke omgeving en bekwaamheden.
- Verandering in **kosten en baten**: Niet-duurzame vormen van mobiliteit duurder maken en/of fietsen relatief goedkoper maken en veranderen de bekwaamheden van mensen. Financiële prikkels zoals beloningen of betaald parkeren kunnen er echter voor zorgen dat mensen zich meer richten op de individuele kosten en baten waardoor de kans groter wordt dat mensen afstand houden van milieubewuste acties die geen duidelijke individuele voordelen hebben.

Zowel psychologisch als structurele maatregelen

- Wettelijke **regelgeving en handhaving**: Regels met betrekking tot fietsbeleid en verkeersveiligheid worden opgesteld waar men zich aan houdt waarna en de regels uiteindelijk geïnternaliseerd worden. In eerste instantie worden de fysieke en sociale omgeving en bekwaamheden veranderd. Later kunnen de regels leiden tot een verandering van normen en waarden van mensen.
- **Organisatieverandering**: de organisatie en het functioneren van instituties en organisatie veranderen. Door gedragswetenschappers en/of een *Behavioural Insight Team* (BIT) aan te stellen, kan er gedragskennis bijgedragen worden aan beleid opdat het fietsbeleid worden bevorderd. Indirect kunnen hierdoor zowel de fysieke en sociale omgeving als bekwaamheden, emoties en waarden worden aangepast.
- **Voorlichting, educatie** en communicatie: Informatie en feedback leveren over de consequenties van gedrag, het probleembesef van mensen over niet-duurzame vormen van mobiliteit verhogen, kennistekorten over voordelen van fietsen verminderen en attitudes tegenover specifieke mobiliteitsvormen veranderen. Ook in de vorm van verkeerseducatie kan mensen voorgelicht worden om veiliger te gedragen in het verkeer. Deze strategie kan effectief zijn wanneer mensen weinig weten over het desbetreffende onderwerp en/of er nog geen mening over hebben. De sociale omgeving, bekwaamheden, emoties en waarden worden hiermee aangepast.

- **Sociale beïnvloedingsstrategieën:** het veranderen van sociale omgeving die van invloed zijn op verplaatsingsgedrag zoals andere mensen of groepen mensen gebruiken om de gedachten of acties van een individu te beïnvloeden. Informatie kan worden verschaft over het fietsgedrag van anderen of van het individu zelf vergeleken met anderen. Ook het zien van andere mensen die fietsgedrag vertonen kan mensen motiveren om te fietsen. Zowel rationele- als emotionele overwegingen worden hiermee aangepast.

Bijlage III: Vragenlijst interview

Vragen interview 'Gedragsbeïnvloeding in fietsbeleid'

Nao Steenmetz S3245705

27-05-2019 versie 3

[introdactie] Voorstellen, bedanken, onderwerp/doel onderzoek, wijzen op rechten geïnterviewde, toestemming opname interview, opbouw

1 [algemene informatie] Wat is uw functie binnen de provincie/gemeente?

2 [verkenning probleem] Spelen er problemen/verbeterpunten binnen de provincie/gemeente in het fietsbeleid? En op het gebied van gedragsbeïnvloeding/fietsstimulering?

- Zo ja, hoe groot achten jullie het probleem? (voorwaarde)

Is volgens u de provincie/gemeente medeverantwoordelijk voor het ontstaan en verbeteren van gedragsbeïnvloeding in het fietsbeleid? (voorwaarde)

Verzamelt de provincie/gemeente informatie over fietsgedrag (feitelijk gemeten)?

- Zo ja, wordt dit door de provincie/gemeente zelf verzameld of door een externe partij, hoe wordt de informatie verzameld en hoe gaat de provincie/gemeente om met de informatie?
- Zo nee, waarom niet?

3 [subvraag] Bent u op de hoogte van 'gedragskennis'?

Heeft de gemeente/provincie kennis over het mobiliteitskeuzegedrag van mensen? (hoe mensen een mobiliteitskeuze maken welke factoren hierbij een rol spelen)

Wordt gedragskennis toegepast om fietsverplaatsingen te stimuleren?

- Zo ja, waarom wel? En wat zijn de ervaringen met het toepassen van gedragskennis?
- Zo nee, waarom niet?

4 [opdracht] Hoe verhouden fietsbeleid en fietsgedrag zich met elkaar? Teken een model hoe de twee factoren interacteren en welke andere factoren een rol spelen. (bijv. individu, maatregelen, etc.)

5 [oplossing] Welke psychologische en/of structurele maatregelen worden toegepast om fietsgedrag te beïnvloeden?

- Welke factoren (omgeving, emotionele overwegingen, rationele overwegingen) worden beïnvloed door deze maatregelen?
- Door middel van een focus op welk van de drie factoren zal volgens u gedragsverandering in fietsbeleid het meest effectief zijn (qua kosten en effect)?

Welke maatregel (psychologisch en/of structureel) zou in de provincie/gemeente (nog meer) ingezet kunnen worden om gedragsverandering tot stand te brengen? (Eén kiezen uit overzicht van maatregelen)

- Op welk(e) van de drie factoren heeft dit invloed?

6 [overheid] Wat is de rol van de overheid bij het tot stand brengen van gedragsverandering? (dwingend, sturend, informierend, etc.)
 Hoe communiceert de provincie/gemeente over gedragsbeïnvloeding? (draagvlak)
 Is de provincie/gemeente ook in gesprek met belangengroepen (bijv. fietsersbond, bewoners, bedrijven?) (draagvlak)
 Heeft de gemeente/provincie medewerkers zie zich bezighouden met gedragskennis (bijv. gedragswetenschappers, psychologen)?

- Zo ja, wat zijn de ervaringen hiermee?
- Zo nee, wat zijn de argumenten om dit niet te doen?

Hoe is de samenwerking met andere gemeenten en provincies? (Delen van kennis en ervaringen)

8 [reflectie] Hoe denk u na dit interview over gedragskennis en de toepassing ervan in beleid?
 Hoe ziet de toekomst er uit voor het fietsen in uw provincie/gemeente?

Bijlage IV: Samenvatting interviews per onderwerp

Provincie/gemeente	Probleem
Groningen	Binnen de stad wint de fiets en is er een goede concurrentie met de auto maar op andere plekken in de provincie wint de auto qua comfort, afstand, etc. "Rest van provincie is nog heel erg 'auto-minded'". "Kennis ontbreekt hoe op het platteland mensen op de fiets te krijgen".
Westerkwartier	Discussie is gaande over wel of niet voorrang voor fietsers op rotondes. Daar wordt geprobeerd om uniformiteit in te bewerkstelligen. "Verbetering van fietsveiligheid bijvoorbeeld dat is natuurlijk wel, en dat komt ook in de hoofdwegen structuur studie naar voren, daar valt nog wel het nodige aan te verbeteren ook als het gaat om schoolroutes maar ook routes voor woon-werkverkeer waarbij fietsers overheen gaan."
Midden-Groningen	Op het gebied van fietsbeleid: Er is geen fietsbeleid, maar de fiets wordt wel genoemd in andere plannen. De auto heeft een hoge prioriteit en de fiets heeft een lage prioriteit. De fiets is niet verankerd in het beleid. Op het gebied van gedragsbeïnvloeding: gemeente Midden-Groningen volgt de provincie Groningen en Regio Groningen-Assen. Er is sprake van een stimulatierегeling in Midden-Groningen. Ook betrokken bij ontlasten van de Zuidelijke Ringweg Groningen. Verder niet actief op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Wat wel als probleem wordt gezien is het parkeren. Zo zijn er rondom het winkelcentrum 1000 parkeerplaatsen voorzien voor de auto, dat is ideaal. Het fietsgebruik naar het winkelcentrum is relatief laag en er zijn ook weinig voorzieningen voor de fiets zoals fietsstallingen. De auto wordt gefaciliteerd omdat dit de wens is van de ondernemers. Daarnaast zijn de af te leggen afstanden groot.
Drenthe	Verkeersveiligheid is geen probleem maar wel een speerpunt waarop wordt ingezet. Daarnaast is een vraag, hoe krijg je meer mensen op de fiets. Lastig om achter te komen hoe je meer mensen op de fiets krijgt en waarom mensen wel of niet op de fiets gaan. Dat niet zoveel mensen fietsen wordt niet gezien als een probleem. SB: "Ik zie het niet als een probleem. We zitten er ook niet in als gij zult fietsen. We zien fiets natuurlijk wel als een mooie oplossing voor mobiliteitsprobleem maar ook voor gezondheid." Het

	<p>mobilitieitsprobleem kent uitdagingen en kansen vanwege gezondheid en duurzaamheid. Fietsen kan een oplossing bieden voor maatschappelijke problemen. Er is een stijgend aantal verkeersslachtoffers, waaronder ook fietsers. Dat is de afgelopen jaren omlaag gegaan maar nu is er weer een lichte stijging.</p>
Meppel	<p>Verbeterpunt met name over de smartphone als component bij project 'Fietsveilig' maar nog niet voldoende ingebed. Ook in ongevalgegevens zijn fietsers een kwetsbare groep die ook toeneemt. "Door middel van gedragsbeïnvloeding slagen we er in Nederland nog onvoldoende in om daar passende maatregelen voor te vinden. Dat is nog wel een lastige."</p>
Coevorden	<p>De basis is op orde in Coevorden, ook in de stad Coevorden. Er zijn nog een aantal knelpunten die opgelost moeten worden. Als je meer mensen op de fiets wil moet je ook weten hoeveel mensen er überhaupt fietsen, daarvoor moet je data hebben. "...maar we hadden daar tot voor kort helemaal geen gegevens over, helemaal geen data. Komt ook een beetje omdat het telapparatuur gewoon daar niet echt goed geschikt voor was". Fiets gaat het speerpunten worden, ondanks dat het nog niet vastgesteld is door het College is het idee dat de fiets op hetzelfde 'niveau' komt als de auto en dat er evenveel aandacht gegeven moet worden. "Dan ga je nog niet zo ver dat de fiets nog boven auto ligt maar fiets is gewoon een serieus onderwerp.", "Dat in ieder geval op hetzelfde niveau behandeld wordt en niet dat we een ontwerp gaan maken en dat de auto en bus past er wel in, en de fietsers... nouja weet je die is niet zo belangrijk. Maar nee die is net zo belangrijk. Dus die plek voor de fietsen moet gewoon geborgd zijn."</p>
Noord-Holland	<p>In het beleid dat in de afgelopen jaren gevoerd is, is de keuzevrijheid van mensen die hebben gekozen om met de fiets te verplaatsen niet gerespecteerd. Verder is vanuit de provincie geen invulling gegeven aan gedragsbeïnvloeding in fietsbeleid om fietsgebruik te stimuleren of onder de aandacht brengen.</p>
Amsterdam	<p>Speerpunten van gedragsbeïnvloeding en fietsen: moeilijk om te kiezen -> parkeergedrag, top 3 ergernissen van fietsen -> aanknopingspunten gedrag maar heeft ook overlap met verkeersveiligheid waarvoor ook een programma is waarmee samen wordt opgetrokken om te kijken wat er samen gedaan kan worden. Daarnaast gaat het ook over elkaar ruimte geven, maar dat heeft ook te maken met snelheidsverschillen. Verkenningfase: kijken naar pijnpunten op gedragsgebied en wat is de haalbaarheid van het beïnvloeden van het gedrag. Anders wordt er te veel energie gestopt in extreem moeilijk te beïnvloeden gedrag -> voorbeeld stoppen voor zebapaden, moeilijk om te beïnvloeden. Fietsprofessor Marco te Brömmelstroet wil af van 'autodenken' wat geprojecteerd wordt op fietsers, fietsen zijn anders in gedrag en opereren als zwermen door elkaar heen, niet dichttimmeren en scheiden maar organisch geheel maken en ruimte bieden. Inspireren en adviseren door inzichten.</p>
Amstelveen	<p>Verkeersdruk is een probleem waarbij autoverkeer toeneemt waardoor openbaar vervoer lastiger zijn weg kan vinden. Daarnaast is verkeersveiligheid ook een probleem.</p>

Provincie/gemeente	Urgentie
Groningen	Grote uitdaging voor komende tijd. Kennis van de fiets zit in steden. Fiets is goed voor ruimtegebrek in steden -> dit argument speelt niet buiten steden.

Westerkwartier	“Het is natuurlijk wel zo, als je kijkt naar het ongevallenbeeld, is dat wel iets wat toch wel zorgen baart. Natuurlijk fietsers zijn kwetsbaar en als je dat met gedragsbeïnvloeding kunt bewerkstelligen dat de men zich wat anders gaat gedragen en ja, al zal het maar uiterst gering zijn maar dat vind ik bijvoorbeeld dat je als wegbeheerder daar de plicht toe hebt om dat op te pakken te verbeteren. We weten natuurlijk ook bijvoorbeeld hier in dit gebied precies waar de schoolroutes lopen.”
Midden-Groningen	Er is niet sprake van een probleem want als er geen fietsers zijn, zullen er ook geen ongevallen zijn. De intensiteit bepaald het risico maar de kans op een ongeluk is laag door de lage intensiteit.
Drenthe	Verkeersveiligheid is een speerpunt waar heel erg op ingezet wordt. Wil fietsen stimuleren hoe meer mensen gaan fietsen hoe meer slachtoffers je waarschijnlijk krijgt. Verkeersveiligheid is een groot probleem. Elke slachtoffer is één te veel.
Meppel	“Op landelijk niveau is dat echt een probleem en we hebben geen reden om aan te nemen dat Meppel van dat landelijke beeld afwijkt, dus ik denk dat dat wel echt een probleem is”.
Coevorden	De basis van de fietsinfrastructuur is op orde in gemeente en stad Coevorden. Fietsdata zal niet méér verzameld worden door middel van vaste telpunten want daarvoor is een investering nodig. Urgentie om de positie van de fiets te waarborgen stijgt.
Noord-Holland	Dat is afhankelijk van de rol die je hebt. Voorbeeld tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stationsgebieden. JG: “Daarvan is hier altijd de stelling geweest dat is een probleem van gemeenten en het Rijk samen maar die zijn ook niet in staat geweest dat allemaal op te lossen. Dus daar kan je wel de vraag stellen welke rol kunnen we daarin spelen om dat gedaan te krijgen. Dus daar liggen wel problemen en kansen van de dingen die wel misschien nodig zijn maar niet voor elkaar gebokst worden. Aan de andere kant moet je ook afvragen, is dat dan onze natuurlijke rol om daar in te vullen? En gaat het dan uiteindelijk om het faciliteren of gaat het uiteindelijk vaak ook weer gewoon om financiële bijdragen die mensen van je verlangen?”
Amsterdam	Vergeleken met andere problemen in fietsbeleid: “In termen van budgetten ... is dat [de problemen op het gebied van gedrag] het minst belangrijke want dat komt omdat het goedkoper is om campagnes te voeren dan om infrastructuur aan te passen”, budget voor pijler gedrag is kleiner dan budget voor infrastructuur. Meer een politieke vraag wat belangrijker is, “maar het feit dat het nu expliciet in het Meerjarenplan Fiets is opgenomen, geeft al aan dat het urgent of belangrijk gevonden wordt en zeker met het oog op de toekomst omdat het alleen maar drukker wordt en op sommige plekken in de stad niet de ruimte is om infrastructuur te verbreden bijvoorbeeld. Dan zal je toch iets aan de fietser moeten vragen om samen te zorgen voor een prettig fietsklimaat”.
Amstelveen	De verkeersveiligheid staat hoog op de agenda en op de tweede plaats het bereikbaar houden van Amstelveen. Het aantal verkeersongevallen met fietsers neemt toe en het is lastig om daar feitelijk te onderbouwen waardoor dat komt. De onderzoeken wijzen erop dat het veroorzaakt wordt doordat mensen afgeleid worden omdat ze tijdens het fietsen ook gewoon bezig zijn met andere zaken waardoor de concentratie in het verkeer er dus niet is.

Provincie/gemeente	Verantwoordelijkheid
Groningen	In sommige gevallen een gemeente-overstijgende zaak. Voorbeeld fuseren basisscholen: overstijgt taak van de gemeente omdat leerlingen uit een breder gebied komen. Het vervoer ernaartoe is een sluitpost. Kennis ontbreekt. Kans voor provincie om een rol te spelen, schakelen tussen gemeenten en provincie: "bevoegdheden en taken van provincie heel beperkt". Provincie heeft een stimulerende, inspirerende en informerende rol. Echter, dit is wel vrijblijvend. Provincie kan waarschijnlijk wel meehelpen met maken van fietsbeleid. Heel aantal principes kunnen breed toegepast worden. "Elke gemeente hoeft niet het wiel uit te vinden"
Westerkwartier	"Ik denk dat we grotendeels wel verantwoordelijk zijn als wegbeheerder voor het ontstaan van het probleem en ook zorg moeten dragen voor oplossingen".
Midden-Groningen	Deels wel maar op papier niet. Het bestuur wil wel de problemen op het gebied van fietsbeleid oplossen maar er zijn geen officiële verplichtingen.
Drenthe	Verkeersveiligheid: Niet verantwoordelijk voor het ontstaan, wel als wegbeheerder iets aan doen. De meeste weggebruikers zijn zelf degene die verantwoordelijk zijn voor het ontstaan van het probleem omdat zij het gedrag vertonen. AvO: "En ook de redenen waarom er bijvoorbeeld meer ongelukken zijn, vind ik ook niet dat dat bij de provincie ligt. Dat is bijvoorbeeld deels omdat mensen veel zitten te appen op de fiets. Dat vind ik niet dat dat onze verantwoordelijkheid is. Maar in de voorlichting, wij hebben daar wel een grote rol in denk ik.". Wel (deels) verantwoordelijk om zo min mogelijk verkeersslachtoffers te krijgen.
Meppel	Als gemeente wel verantwoordelijk. "Ik denk dat dit [verkeersveiligheid] wel echt aandacht verdient". Meppel geeft 1 euro per inwoner uit aan verkeerseducatieve projecten. De provincie Drenthe legt hier nog eens 1 euro bij (dit geldt voor alle gemeenten in Drenthe).
Coevorden	Wel verantwoordelijk als het gaat om de gemeentelijke weg. Ook als er een knelpunt is erkent zal de gemeente zijn best moeten doen om het knelpunt of te lossen.
Noord-Holland	Medeverantwoordelijke met name voor de dingen die bovenregionaal zijn en waar het de eigen infrastructuur aangaat wordt verantwoordelijkheid genomen.
Amsterdam	Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid met de inwoners en fietsers zelf. Als stad laten zien wat er gebeurt om fietsen aantrekkelijk te maken. Maar kan niet zonder dat fietsers meehelpen om prettig en toegankelijk te houden.
Amstelveen	Draagt zeker verantwoordelijkheid voor oplossen maar mobiliteit is geen lokaal probleem. Gemeente ook verantwoordelijk voor ontstaan van probleem.

Provincie/gemeente	Feitelijk gemeten fietsgedrag
Groningen	Fietsen is anoniem dus is lastig te grijpen. Deelgenomen aan Fietstelweek en aanvullend provincie breed en periodiek enquête uitdoen en algemeen beeld krijgen over tevredenheid fiets. Feitelijk gemeten fietsgedrag alleen wat mensen in enquête invullen. Laatste keer uitgevoerd door provincie voor opstellen Fietsstrategie. Provincie werkt nu aan monitoringsplan om breder inzicht te krijgen in fiets, periodiek en door onderzoeksbureau.

Westerkwartier	<p>“Dat proberen we nu eigenlijk ook op basis van die studie naar die hoofdwegenstructuur proberen we dat meer vorm te geven. Los daarvan, we hebben nu met Saskia [Saskia Zwiers, fietsmakelaar van provincie Groningen] als gemeente afgesproken dat we nog wat meer doen naar studie op het gebied van fietsstroom en dergelijke dus dat is nog een verdiepingsslag die we hier in die studie nog gaan opnemen. De provincie wil daar een bijdrage in verstrekken dus kunnen nog even iets meer doen dan wat we al normaliter van plan waren te doen. Dus we gaan daar nog meer werk van maken.” Kennis waar de schoolroutes lopen en waar woon-werkverkeer gebruik van maakt is globaal bekend. Ook kennis die is opgedaan uit verleden kan gebruikt worden. Nadrukkelijke input vanuit de gemeente omdat je weet van klachten en meldingen hoe wegen gebruikt worden.</p>
Midden-Groningen	<p>Geen informatie over het feitelijk gemeten fietsgedrag. MG kent geen telcijfers. Er zijn wel inzichten over hoe mensen zich verplaatsen naar openbare voorzieningen na het afnemen van enquêtes op locatie. Daarnaast heeft MG ook deelgenomen aan de fietstelweek waarvan er wel resultaten zijn maar deze worden niet gebruikt in beleid maken. Cijfers uit de fietstelweek bevestigen wel gevoel over fietsgebruik. (Zou MG meer data willen hebben over fietsgedrag?) Ja, het zou prettig zijn om bijvoorbeeld ook inzichten te hebben over real-time intensiteit op wegen. Maar ook nee, want gevoelsmatig is de intensiteit laag. Echter kan de data wel fungeren als bevestiging van het gevoel. Dataverzameling laten uitvoeren door bureau. Het zou te veel zijn om in de hele gemeente data te verzamelen. Alleen bij projecten worden metingen gedaan.</p>
Drenthe	<p>De fietsmonitor is het tellen van fietsers op locaties. Daarmee weet je hoeveel fietsers langs een bepaald punt komen. Het is lastig inzichtelijk te krijgen waar ze naartoe gaan en waar ze vandaan komen. Met de Fietstelweek wordt wel geprobeerd dit inzichtelijk te maken. Met een app wat de zien welke routes mensen afleggen. Nog steeds op zoek om meer grip te krijgen op fietsstromen. Ook landelijk is hier nog geen oplossing voor. SB: “Tellen kunnen we prima en dat zit ook in onze monitor. We tellen op ruim 100 punten hebben we volgens mij geteld alles bij elkaar. In heel de provincie.” Zou wel meer inzicht in fietsgedrag willen hebben maar dat is lastig om voor elkaar te krijgen. Er moet nog gewacht worden op de technieken die dit mogelijk maken. Deze zijn nog niet geschikt voor de fiets omdat de mobiele telefoons wel kunnen traceren waar je bent maar geen onderscheid maken tussen auto en fiets, vooral in de stad waar de snelheidsverschillen niet groot zijn. Voordelen: Inzicht krijgen in fietsstromen en mensen fietsen. Nadeel: verzanden in alle gegevens. SB: “Want je kan bakken met data binnenhalen maar je moet wel uitkijken dat je niet gaat verzamelen om het verzamelen.” Voor de dataverzameling aansluiten bij landelijk mogelijkheden. Zelf tellen van fietsers kan en het is ook mogelijk dat de provincie een pilot gaan doen, maar niet op uitgebreide schaal. Dat is heel duur om op te zetten.</p>
Meppel	<p>Gemeente Meppel verzamelt niet alleen informatie over feitelijk gemeten fietsgedrag. Dit doet de provincie. Zij hebben een fietsmonitor gerealiseerd waarin objectieve gegevens zijn weergegeven. De Fietsmonitor is samen opgezet met alle Drentse gemeenten. Aan gemeente is gevraagd aan welke informatie behoefte is. Deelnemende gemeenten willen weten op bepaalde plekken hoeveel mensen er fietsen -> provinciaal gekeken welke fietspaden</p>

	<p>continu gemeten moeten worden om goed beeld van Drentse fietsverkeer te hebben. Fietspaden verschillen van zeer recreatief tot zeer utilitair. Fietspaden verdeeld in categorieën. Permanente telpunten en tijdelijk (3 weken) telpunten. Op basis van permanent telpunt extrapoleren voor bijvoorbeeld jaargemiddelde of voorspellen andere maand. In Meppel 1 permanent telpunt bij Gasgracht ook aantal tijdelijke telpunten die door provincie met advies vanuit gemeente zijn geplaatst. “Kracht van telmethode”: elke gemeente kan eigen telpunten uitzetten en extrapoleren en zichzelf in zijn eigen informatiebehoefte voorzien. Voordeel telmethode: tellen in één maand -> jaargemiddelde. Nadeel: “omdat dit volgens mij een methode is die nog niet heel bekend is en voor zover ik weet alleen in Drenthe wordt toegepast, zijn de beleidstoepassingen niet heel ver ontwikkeld”, naar verwachting zal dit in de komende jaren ontstaan. De vraag is in hoeverre dit [de fietsmonitor] is ingebed bij gemeentebesturen, vooral in kleine gemeente waar één ambtenaar verantwoordelijk is voor het hele verkeer- en vervoerbeleid.</p>
Coevorden	<p>Samen met de provincie 2 telpunten geplaatst en ook zelf één gemaakt. Tot voor kort waren hier geen gegevens over omdat het telapparaat niet goed geschikt was. Bij de laatste telling minder dan een jaar geleden is worden zowel auto's en fietsen geteld. Hierdoor krijg je een beter beeld over hoeveel mensen er fietsen, kan je trends zien ontstaan en kan je ook dingen met elkaar gaan vergelijken. “Dan kun je iets kwalitatief en ook kwantitatief natuurlijk iets over zeggen als wij bijvoorbeeld iets willen gaan doen dan moet je tegenwoordig steeds meer eigenlijk argumenten aangeven waarom je dat dan doet. En het is ook goed om te weten van hoeveel mensen er überhaupt fietsen.” Als je het hele jaar door kunt meten dan heb je kwalitatief betere cijfers. Op dit moment niet meer vaste telpunten maken. Meer data is alleen maar positief. “...hoe meer data je krijgt hoe meer beter je er iets van kan zeggen en hoe beter je ergens een beeld van kunt vormen”. Met de fietsmonitor heb je één loket en kan je gemakkelijk bij de data en heeft alleen maar voordelen.</p>
Noord-Holland	<p>Alle feiten en cijfers die over feitelijk gemeten fietsgedrag staan in hoofdstuk ‘Perspectief fiets’. JL: “Dat is eigenlijk zo ongeveer alles wat we hebben. En daarin zie je dus dat we een gigantische informatie achterstand hebben op het gebied van de fiets. Dat is ook één van de punten die... één van opgaven die we hebben, dat we daar ook die achterstand hebben in te halen.”. “Wij denken nu na samen met de andere partijen in de regio om ook structureler fietsdata te gaan inwinnen. Dat ook structureel met elkaar dan ook de delen om een platform te maken waarbij je gezamenlijk die data beheert en ook kunt uitlezen”. Zelf data inwinnen vooral door middel van tellen. Belangrijk om ook een basis te hebben om over huidig fietsgebruik om te weten wat als er wat gebeurt welk effect dit heeft gehad. Afgelopen jaren wel meegedaan een meebetaald aan Fietstelweek.</p>
Amsterdam	<p>Aan het werk met fietsdata verzamelen, complex omdat er geen infrastructuur is om te tellen, wel lussen maar zijn niet altijd even betrouwbaar. Gebruiken data van fietstelweek en project ‘ping if you care’ afgerond met ping-knop aan stuur die gps locatie doorstuurt zodra ping stuurt. Na afronding fietsverplaatsing feedback geven over tevredenheid en tracking. Door externe partij uit België ‘Mobiel 21’ samengewerkt met ‘Bike citizens’.</p>

Amstelveen	Geen goed beeld over hoeveel een Amstelvener fietst. Het zou interessant kunnen zijn. Verkeersmetingen doen op fietspaden en op autowegen. Maar als je wil weten wat het fietsgedrag van mensen is en waarom gaan ze van A naar B met de fiets of waar gaan ze heen dan zul je dat aan mensen moeten vragen op het moment dat je een fiets langs ziet komen. Anders weet je niet waar ze heen gaan en je weet ook niet waar ze vandaan komen.
------------	---

Provincie/gemeente	Bewustzijn van gedragskennis
Groningen	“Waarom mensen fietsen en waarom mensen verplaatsen”, “worstelen daar altijd best wel mee”. Met enquête krijg je mensen die al enthousiast zijn over fietsen. “Ook willen weten waarom mensen niet fietsen en wat zouden hun motivaties zijn om dat wel te gaan doen.”
Westerkwartier	“Gedragskennis in zijn algemeenheid... hoe moet ik het uitleggen? Dan gaat het om hoe een fietser op een fiets gebruik maakt van het een en het ander, dat men weet van regels, dat men bewust de fiets pakt of zo. Hoe moet ik dat interpreteren?”, “Gedragskennis, je hebt natuurlijk ook dat mensen bewust bijvoorbeeld van de fiets gebruik maken als alternatief voor de auto, ik noem maar iets. Dat zou natuurlijk kunnen dat mensen dus zeggen dat een fietser heel bewust bezig is met z'n gezondheid en op basis daarvan de auto laat staan en de fiets gebruikt. Dat zou natuurlijk kunnen. Dus je kunt het vanuit verschillende hoeken denk ik gedragskennis aanvliegen.”
Midden-Groningen	Ja en nee. Elk ongeval komt voor uit gedrag. Snelheid en keuze is ook gedrag en afhankelijk van persoonlijke instelling. Iemand die kiest voor de auto zal zoeken naar argumenten om niet te fietsen. Parkeergedrag is een toepassing van gedragskennis. Als er voldoende parkeerplekken zijn maar deze bevinden zich ver van de winkel is er niet zozeer sprake van een parkeerprobleem maar een loopprobleem. Gevoelsmatig is de kennis er wel, maar er zijn geen kennisdocumenten.
Drenthe	Wat drijft de mens om bepaalde onbewuste of bewuste keuzes te maken. Keuzes in fietsroute, mobiliteitsvorm, mobielgebruik. Waarom vertonen mensen bepaald gedrag. Krijgt wel de ontwikkelingen mee uit landelijke onderzoeken.
Meppel	Meeste verkeersongelukken ontstaan door menselijk falen. Dit wordt vaak als uitgangspunt genomen waarop wordt ingespeeld. Niet op de hoogte van nieuwste bevindingen uit wetenschap. Gedragskennis komt weinig ter sprake in de gemeente. “Als het om gedragskennis gaat in relatie tot fietsbeleid dan komt het toch alweer snel richting de verkeerseducatie, dat is toch wel mijn bevinding”. Als gemeente zijn er veel wettelijke verplichtingen waaraan je moet voldoen, “de praktijk is toch vaak weerbarstig en dan is dit [gedragskennis] toch ook niet altijd het belangrijkste”, “de gedragskanten van fietsbeleid, dat krijgt dan denk ik toch wel minder aandacht dan dat het zou verdienen”
Coevorden	Wat je ziet doen mensen meestal na. Wat kinderen zien van ouderen wordt meestal nagedaan en dat is meestal uit eigenlijk ervaring. “Dus je kunt als overheid wel proberen te sturen om dingen te gaan doen maar ja dan moet het individu soms wel sterker zijn dan de groep.” Fietzers kiezen meestal de kortste route en dat is waar de overheid iets voor kan organiseren en uiteindelijk ook sturen om mensen de beoogde route te laten kiezen. Het gedrag van fietsers kan je proberen te faciliteren, sturen of beïnvloeden wat de taak is van de overheid. Elk gedragskenmerk van een individu is niet bekend. Bepaalde inzichten en ideeën over gedrag zijn wel bekend.

Noord-Holland	JG: "De kennis van en over gedrag. Het is een hele brede term. Dat vind ik sowieso met het toepassen van gedragskennis is... kijk alles wat we doen is gedrag. Dat maakt het niks en dat maakt het alles. Dat maakt dat ook wel heel... niemand zal ontkennen dat kennis van gedrag dat dat heel belangrijk is maar bijna niemand weet ook hoe je het een goede plek in het beleid en in je projecten geeft". JL: "Sowieso denk ik dat wij binnen onze mobiliteit afdeling best wel aardig wat mensen hebben die ook wel in ieder geval wat geschoold zijn in de manier van... ook een beetje over psychologische kennis daarin hebben. Maar het doorvertalen naar daadwerkelijk hoe je dat dan uitwerkt in beleid. Dat is nog wel een hele moeilijke stap. Dat merk ik. Als ik kijk naar wat gedragskennis is, zit het toch inderdaad met name op die psychologische kant. Hoe kun je nu mensen verleiden te doen wat jij wil zonder dat ze dat door hebben?". Kennis van gedrag helpt om anders naar problemen te kijken maar dat levert ook weer nieuwe vraagstukken op. Lopen tegen aan in hoeverre de kennis die opgedaan is in de wetenschap nu toepasbaar is op de situatie in de werkelijkheid.
Amsterdam	"Ik kan me er wel iets bij voorstellen". Op zelf betrokken: kennis van hoe gedrag kan worden geanalyseerd, wat het is en wat niet, en hoe je het kunt beïnvloeden. "Gedragskennis binnen gemeente gaat over bijvoorbeeld kennisdeling, wat zijn succesvolle projecten waarbij gedragsbeïnvloeding een rol heeft gespeeld. In hoeverre kun je dat met elkaar uitwisselen". Wetenschappelijk: wat zijn de laatste inzichten? Ook buiten Programma Fiets wordt gedrag ook belangrijk gevonden. "Maar mijn indruk is dat vaak, gedragsbeïnvloeding bijna wordt gezien als een soort sluitpost ... waarbij eerst de openbare ruimte is ontworpen, alle fysieke dingen zijn gemaakt. Dan doen mensen niet wat we willen en dan wordt er een psycholoog ingevlogen ... om het gewenste gedrag te stimuleren. Terwijl het natuurlijk mooier zou zijn om veel eerder in het proces samen kunt optrekken".
Amstelveen	Wel op de hoogte van de term. Als het gaat om gedrag is het verkeer en verkeersveiligheid dat is verkeersgedrag een hele belangrijke daarin. Ook op grotere afstand wordt geprobeerd om het gedrag te beïnvloeden om voor de fiets te laten kiezen. Gedrag en verkeer zijn behoorlijk aan elkaar verbonden.

Provincie/gemeente	Toepassing gedragskennis
Groningen	Niet specialistische toepassing van gedragskennis. Promotie wordt uitgevoerd door communicatiemedewerker. Externe partijen erbij vragen. Niet in huis. "Het zou super interessant zijn om zo iemand op de afdeling te hebben". <u>Maatregelen</u> : Provincie wil aan de slag met e-bike uitproberen in hele provincie (nieuwe gedragsmogelijkheden -> rationele overwegingen), Voorlichting: richting ouder om kinderen te stimuleren om lopend of met de fiets naar school te gaan, aanbieden als spel waarbij kinderen en ouders punten verzamelen en toewerken naar klassenprestatie (consistent, voorlichting richting ouders -> sociale omgeving en gewoontegedrag) Fietsinfrastructuur: fietssnelwegen (alternatief -> fysieke omgeving en rationele overwegingen). <u>Extra maatregelen</u> : Wettelijke handhaving: landelijk willen dat bedrijven fietsen en ov stimuleren, want dan kunnen bedrijven in andere provincies vestigen. "signaal is mooier als het landelijk is". Voorlichting: Missen dat nieuw fietspad er ligt en verder wordt er niet veel aan gedaan, geen extra

	<p>promotiecampagne, “hij ligt er, en dan ligt ie er” -> meer voorlichting geven en beter communiceren.</p>
Westerkwartier	<p><u>Maatregelen:</u> Fietsroute plus tussen Leek en Groningen om daarmee alternatief probeert te zijn voor het autoverkeer van en naar de stad Groningen. Project ‘Stap op en probeer’ om woon-werkverkeer meer te confronteren met de fiets als vervoermiddel en imago van de fiets positiever te laten zijn waardoor mensen makkelijker de fiets gaan gebruiken en fietsen is een groene manier om te vervoeren. “Je ziet natuurlijk ook in de loop der jaren het gebruik van de e-bike is een hele goede impuls geweest voor dat fietsverkeer en je ziet gewoon dat dat qua aandeel in de totale verkeersstromen behoorlijk aan het toenemen is en niet alleen de e-bike maar ook de speed pedelec zie je natuurlijk heel duidelijk om de hoek kijken.” Alternatieven stimuleren zoals de bus en fiets. Goedkoper als je de fiets pakt in plaat van een dure auto. (alternatieven -> rationele- en emotionele overwegingen). Ook door middel van interviews ervaringen deelt over programma. (sociale omgeving) Verkeerseducatie aan jongeren en voorlichting over e-bike aan ouderen, het ongevallenbeeld in positieve zin bij buigen. (educatie en voorlichting -> rationele- en emotionele overwegingen). <u>Meest effectief:</u> Rationeel zijn harde cijfers waarmee je het aantonen waarom je fietsbeleid wil en wat het positieve daarvan is als het gaat om geld en veiligheid. Maar emotioneel is ook relevant en moet je altijd proberen. Meetgehalte van emotionele overwegingen is moeilijk vast te stellen. “Maar ik denk als je op korte termijn wil scoren is met name die emotionele insteek natuurlijk wel een hele relevante als je als je echt op korte termijn wil zeggen van nou hoe kan ik mensen bewerkstelligen dat ze de fiets pakken? Dan is inspelen op die emotie wel een hele handige.” Op korte termijn acties ontketenen in de vorm van een advertentie of een subsidieregeling. Inspelen op de omgeving is heel complex. <u>Nieuwe maatregel:</u> “Organisatieverandering dat is natuurlijk wel even iets waar je veel hulp bij nodig hebt denk ik. Daar zou nog wel eens wat meer aan gesleuteld kunnen worden denk ik. Gedragswetenschappers die je bij wijze van spreken zouden kunnen helpen om daar een positieve draai aan te geven.”</p>
Midden-Groningen	<p>Gedragbeïnvloeding: snelheidsdisplay waarop met rood of groene teksten en daarmee voorbijgangers straffen en belonen. Echter, na een maand wordt het gewoontegedrag en kan je mensen een spiegel voorhouden en mensen op hun gedrag wijzen. Ook de snelheid van wandelaars en fietsers werd gemeten die daardoor ook ‘beloond’ werden. Gedragskennis wordt niet gebruikt, wel indirect door middel van promotie of korting geven op een e-bike of speed pedelec. <u>Maatregelen:</u> Verandering aan de infrastructuur (alternatieven -> fysieke omgeving en rationele overwegingen) Als er een breder fietspad is dan zullen mensen uit rationele overwegingen voor dit pad kiezen. Educatie: (educatie en voorlichting -> sociale omgeving en emotionele overwegingen). Op scholen is sprake van groepsgedrag. Met Verkeerswijze Groningen en subsidie gemeente. Promotie: (voorlichting -> emotionele overwegingen). Cognitieve inspanning verminderen: e-bike proberen <u>Meest effectief:</u> vanuit zelf en gemeente zal het meest effectief zijn om aanpassingen te doen aan de omgeving <u>Nieuwe maatregel:</u> Wettelijke handhaving: helmplicht op fiets. Er zal altijd een groep tegen de helm zijn. Maar het zal het fietsgebruik kunnen</p>

	<p>stimuleren omdat veiligheid een argument kan zijn tegen fietsen en door veiligheid te verbeteren kunnen er uiteindelijk meer mensen gaan fietsen. Niet mogelijk om op gemeenteniveau te handhaven maar wel op landelijk niveau. Rationele overwegingen zullen een rol spelen omdat voor verzekeringen de fietser schuldig bevonden gaat worden als de fietser met een telefoon gesignd wordt in geval van ongeval.</p>
Drenthe	<p>Wat is de rede dat mensen bepaald gedrag vertonen en hoe kun je dat op een leuke manier zo beïnvloeden dat ze het idee hebben dat ze toch zelf een andere keuze maken? Maar geen inzichten in hoe mensen individuele keuzes maken. Proberen fietsen te stimuleren door in te zetten op dat fietsen goedkoop, gezond en duurzaam is. AvO "Ik denk wel dat wij keuzes maken op basis van de kennis die wij denken te hebben over hoe mensen zich gedragen. Alleen niet uit de harde data maar meer uit gevoel en wat wij zien in onze omgeving dan dat we het onderzoeken." Krijgt wel mee uit landelijke onderzoeken.</p> <p><u>Maatregelen</u>: Verkeerseducatie: Met campagnes de bewustwording beïnvloeden van de risico's in het verkeer bepaald gedrag niet acceptabel maken of juist wel, dat heeft met normen en waarden te maken. Ook proberen om met kinderfietsplan kinderen te stimuleren om met de fiets naar school te komen. BOB-campagne. (educatie en voorlichting -> emotionele overwegingen en sociale omgeving). Fietsinfrastructuur: het netwerk op orde hebben zodat mensen de mogelijkheid hebben om veilig te fietsen waardoor je sneller de fiets zal pakken. 'Fietsmiles' verzamelen en het beschikbaar stellen van e-bikes om te proberen hoe het is om daar gebruik van te maken. (alternatieven -> fysieke omgeving, rationele overwegingen) Campagnes: voor fietssnelweg inspelen op de normen en waarden die mensen al hebben en daarmee licht beïnvloeden. Het aanpassen van normen en waarden dat gaat niet lukken. (alternatieven -> emotionele overwegingen)</p> <p><u>Meest effectief</u>: omgeving is duur en emotioneel is lastig. Rationeel is het meest effectief en inspelen op kosten en gemak.</p> <p><u>Nieuwe maatregel</u>: Veel van de maatregelen is Drenthe al bezig. Wettelijke handhaving gaat niet lukken, dat wordt landelijk opgelegd en daar heeft provincie weinig invloed op.</p>
Meppel	<p>Fietsgedrag is wat meer abstract en lastig om gedrag van mensen aan te passen in plaats van een concrete aanpassing te maken aan de omgeving. Er</p> <p><u>Maatregelen</u>: Fietsinfrastructuur: Snelfietsroute ZSM, Oude Boazstraat omgevormd tot fietsstraat. Infra plaatsen in fysieke omgeving en kan ook invloed hebben op gewoontegedrag. Fysieke barrières hebben ook invloed. Fysieke omgeving heeft invloed op rationele keuze voor vervoerswijze. Meppel stimuleert fietsverkeer door fietsveiligheid te verbeteren en soms ook wel in het infrastructurele zoals de fietsstraat. (alternatief -> fysieke omgeving, rationele overwegingen en gewoontegedrag). Verkeerseducatie: "Met gedragscampagnes mensen meer laten fietsen zie ik zelf nog niet echt heel erg terug". 'Fiets for safe' en 'Fiets veilig' wel maar gericht op veiligheid. enerzijds normatief "je kan het niet maken om met telefoon in hand te fietsen of te rijden", anderzijds rationeel 'doe ik mijzelf of iemand anders iets aan [lichamelijk letsel]'. Niet direct op sociale omgeving. In de sociale omgeving merk ik verschil tussen telefoongebruik tijdens rijden en drinken tijdens rijden: drinken is not done, dat geldt (nog) niet in die mate voor</p>

	<p>telefoongebruik achter het stuur. “Ik kan me voorstellen dat die normen en waarden nog veranderen in de toekomst, en dat ga je merken in de sociale omgeving waarin je je bevindt”. (educatie en voorlichting-> emotionele- en rationele overwegingen)</p> <p><u>Nieuwe maatregel</u>: “In verkeerseducatieve projecten zit wel veel”, lastig om aan te geven wat wel of niet gebeurt.</p>
Coevorden	<p>Als gemeente is het lastig om het keuzegedrag van mensen te beïnvloeden omdat voor bepaalde doelgroepen het weer van invloed is op de keuze. Wel invloed op de fietsvoorzieningen. Gemeente probeert keuzegedrag te beïnvloeden op een positieve manier. Uiteindelijk met verkeerseducatie ook fietsen stimuleren.</p> <p><u>Maatregelen</u>: Fietsinfrastructuur: Aanbieden van fietsenstallingen bij het station en supermarkten. Kwaliteit, directheid en veiligheid van het fietspad. Tegelpad vervangen door betonpad. De veiligheid bevorderen door infrastructuur te faciliteren. Je biedt mensen de kans om aan hun normen en waarden te voldoen vanuit de levensstandaard van mensen. Maar niet actief de normen en waarden aanpassen. (alternatieven -> fysieke omgeving, rationele overwegingen) Parkeerbeleid: blauwe zone in het centrum. Uit enquête is gebleken dat mensen vaker op de fiets naar de stad komt. Door andere maatregelen te treffen is fietsen gestimuleerd. (alternatieven -> rationele overwegingen)</p> <p>Verkeerseducatie: mensen beter en veiliger te laten fietsen, fietscontroles uitvoeren door VVN, praktisch verkeersexamen. Je gaat vertellen wat je gaat verbeteren, we weten dat het onveilig is dus we willen het veilig maken volgens de richtlijnen (educatie -> niet aanpassen maar voldoen aan huidige emotionele overwegingen)</p> <p><u>Meest effectief</u>: locatiekeuze (fysieke omgeving): De grootste beïnvloedende factor is de locatie van herkomst en bestemming. Dus de bestemming dichtbij halen zodat dat invloed heeft op je mobiliteitskeuze. Als niet anders kan, directe, veilige en comfortabele routes maken naar de bestemming.</p> <p><u>Nieuwe maatregel</u>: Kosten en baten: het inzichtelijk maken van de kosten en baten van een maatregel levert veel op. Bijvoorbeeld op langere termijn is een betonpad goedkoper dan een tegelpad. Moeilijk om naar de gemeente toe te vertalen wat de baten zijn van een maatregel. Er zijn geen onderzoeken die zeggen wat er gebeurt als iedereen gaat fietsen. “Hoe makkelijker je het kunt vertalen in centen. Hoe makkelijker je ook investeringen kunnen verantwoorden.”</p>
Noord-Holland	<p>JG: “Bewust stimuleren zijn we niet heel actief. We stimuleren toch vooral door gewoon eerst maar eens de boel op orde te hebben en het feit dat je de boel op orde brengt daarover goed communiceren.” Deels is het toepassen van gedragskennis belegd in de rol van de andere partners zoals werkgever en specialisten. Soms kunnen marktpartijen dat veel beter. Wel op zoek naar de behoefte van de fietser en daar dit een deel gedragskennis in. Verder is het prioriteit om structureel verschuiving te krijgen in fietsgebruik, dat is niet een specifieke beleidsdoel van de provincie. Voorbeeld P&R: JG: “hoe groot is dit probleem en kunnen we interventies plegen om te zorgen dat er meer mensen op de fiets komen waardoor er meer ruimte komt voor auto's die wél op grotere afstand daar willen parkeren? Zo probeer je met je beleid mobiliteitskeuzes toch ook het gedrag te beïnvloeden.”</p> <p><u>Maatregelen</u>: Ruimtelijk beleid: bijvoorbeeld verstedelijken in groeikerken of steden verdichten (alternatief -> omgeving en rationele overwegingen).</p>

	<p>Omgeving bepaald ook gewoontegedrag. Fietsinfrastructuur: (alternatief -> fysieke omgeving) Als overheid wil je niet aan de emotionele overwegingen komen. Er wordt dus geen initiatief genomen daarvoor. Echter, als er een beweging in gang is dat is het de taak wel om daar uitwerking aan te geven. Vekeerseducatie: fietseducatie, fietsvoorlichting, praktische fietsexamens. wordt wel gedaan. In de</p> <p><u>Meest effectief</u>: fysieke omgeving, Verantwoordelijkheid van de provincie ligt vooral op het omgevingsdomein. Taak en verantwoordelijkheid op omgeving, verstedelijking en fysieke infrastructuur. Op het moment dat veranderingen in rationele overwegingen geen effect heeft op de emotionele overwegingen dan zijn dan slechts tijdelijke maatregelen.</p> <p><u>Nieuwe maatregel</u>: "Eén van de dingen die je net noemde is het realiseren van zo'n fiets community en die gebruiken als communicatie wat voor aan de ene kant gewoon vertellen wat je doet. Maar ook het laten zien van dat er een enthousiaste groep fietsers is en wat hun ervaringen zijn dat soort dingen. Dat is wel iets waar we vanuit het fietsbeleid ook wel mee aan de slag willen" (sociale omgeving) En organisatieverandering: gedragsteam mobiliteit om kennis op te doen, kennis te ontwikkelen, ervaring opdoen en story telling. Bij het Rijk zit een BIT-team. Gedragkennis borgen in de organisatie.</p>
Amsterdam	<p>Niet zozeer nieuw om mensen te beïnvloeden. "Het gedrag van fietsers is best wel complex om te beïnvloeden omdat je van heel veel factoren afhankelijk bent en fietsers onderling ook allerlei dingen doen en ook vaak afhankelijk van het reismotief mensen haast hebben waardoor het sowieso lastiger is om ze de gewenste richting in te bewegen". "...gedrag wordt vaak als een soort van extra ding gezien bovenop alle andere dingen die al gedaan worden aan gedrag van fietsers, want door middel van het aanleggen van infrastructuur verander je ook gedrag van fietsers, aanleggen van fietsparkeervoorzieningen ook. Dus ik zie het meer als een soort van integrale aanpak waarbij we zeker niet de infrastructuur uit het oog verliezen omdat die gewoon hartstikke belangrijk is en waarschijnlijk wel het meest effectief om gedrag van fietsers te beïnvloeden". Gedragkennis gebruikt om fietsen te stimuleren in stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuid-Oost.</p> <p><u>Maatregelen</u>: Verkeerseducatie: Maatregelen om mensen op de fiets te krijgen. Veel initiatieven maar die zijn ad hoc en niet goed geëvalueerd. Zelf niet heel erg bij betrokken maar bijvoorbeeld in Zuidoost fietslessen om bekwaamheden te vergroten en tegen gereduceerde tarief fiets aanschaffen en in Nieuw-West fietslessen en aanmoedigen om fiets te kopen. Educatie en voordelen laten zien van vrijheid dat de fiets biedt omdat actieradius groter wordt. Emancipatie: vrouwen gaan meer ondernemen omdat ze verder kunnen komen. (educatie en voorlichting -> rationele overwegingen en sociale omgeving) Fietsen aanbieden: projecten met ROC's waarbij scholieren een Swapfiets kunnen gebruiken (alternatief -> rationele overwegingen). Fietsinfrastructuur: "Ik vraag me af in hoeverre die echt gericht zijn om meer mensen op de fiets te krijgen", "Het is bedoeld om de aansluiting van bijvoorbeeld Zuidoost met de binnenstad beter te maken dus die toegangswegen worden wel verbeterd, de ontbrekende schakels worden wel aangelegd om die doorstroming te verbeteren en aantrekkelijker te maken om de fiets te pakken, dus die [fysieke maatregelen] worden ook wel genomen." (alternatief -> fysieke omgeving)</p> <p>Kosten en baten: projecten gedaan met een 'Ring ring' app waarbij je fietskilometers kan sparen in ruil voor korting bij koffietent.</p>

	<p>Korting op fiets als je fietslessen hebt genomen. (kosten en baten -> rationele overwegingen) Parkeren: parkeernorm is verhoogd -> beïnvloed mobiliteitsgedrag. (kosten en baten -> rationele overwegingen) Sociale beïnvloeding: vergelijking wordt ook gedaan. Niet op grote schaal maar gericht op sociale domein, moeilijk te bereiken groep mensen, andere benadering is nodig dan forensen.</p> <p><u>Nieuwe maatregel</u>: Alle soorten maatregelen worden toegepast</p> <p><u>Meest effectieve factor</u>: Meest effectief is verandering in omgeving. “Wat je zei, traditioneel gezien worden gedragsmodellen gericht op intra persoonlijke variabelen terwijl het vaak veel eenvoudiger is, maar misschien ook wel duurder, of veel effectiever is om in die omgeving iets te veranderen”.</p>
Amstelveen	<p>Gedragskennis wordt gezien als belangrijk en is volop bezig ermee. Niet exact gedrag in beeld maar wel bekend hoe je fietsen kan stimuleren.</p> <p><u>Maatregelen</u>: Fietsinfra: Goede fietsvoorzieningen bij en goede fietspaden naar ov-knooppunten. fietssnelwegen. Sociale gedrag gaat wijziger zodra bijvoorbeeld stoplicht te lang op rood staat. (alternatief -> fysieke en sociale omgeving en rationele overwegingen) Deelfiets: (alternatief -> rationele overwegingen) Educatie: voorlichtcampagnes als het gaat om verkeersveiligheid om erop te wijzen wat het gevaar is van mobielgebruik tijdens fietsen, verkeerseducatieprogramma’s kinderen op basisschool en ouderen. Als het gaat om verkeerseducatie over mobielgebruik is dat wel inspelen op de emotie, dus als het gaat om de veiligheid wil de gemeente wel ingrijpen en sturen. Verkeerslessen en -examen. (educatie, voorlichting -> rationele- en emotionele overwegingen), Cognitieve inspanning: medewerkers eigen organisatie stimuleren in plaats van met de auto met de fiets naar het gemeentehuis te komen met ‘Low car diet’ (cognitieve inspanning -> rationele overwegingen). Parkeertarieven (kosten en baten). Parkeren: In Amstelveen Noord een spin-off van het parkeerbeleid in Amsterdam. Mensen hebben de neiging om over de gemeentegrens de auto te parkeren en dan Amsterdam in te gaan. Parkeer-afremmende maatregelen, betaald parkeren invoeren. (kosten en baten -> rationele overwegingen) Handhaven: Als je gaat handhaven kom je al snel op de rationele overwegingen want als je weet dat de pakkans groot is kan dat gedrag geld gaan. Op basis van een rationele overweging ga je je gedrag aanpassen. Maatregelen zijn dus gericht op rationele overwegingen en de keuzevrijheid van de mensen moeten niet beïnvloed worden. (handhaven -> rationele overweging)</p> <p>Ook rondom de klimaatdiscussie gaat het om kosten. Rationele overwegingen winnen het altijd van de emotionele overwegingen. Als je op basis van emotionele overwegingen voor een bepaalde keuze kiest maar je weet dat je heel veel geld kost in plaats van een andere waaraan je minder geld kwijt bent winnen de rationele overwegingen.</p> <p><u>Meest effectief</u>: rationele overwegingen kost minder dan aanpassingen aan omgeving.</p>

Provincie/gemeente	Wel of niet gebruiken gedragskennis
Groningen	Het is een deskundigheid hoe je mensen kunt motiveren. Nauwe samenwerking met Verkeerswijzer verantwoordelijk voor campagnes als ‘Mono’ en ‘Bob’ gericht op verkeersveiligheid. Voor zulke campagnes wordt deskundigheid ingehuurd. “We passen het voor mijn gevoel wel toe links en

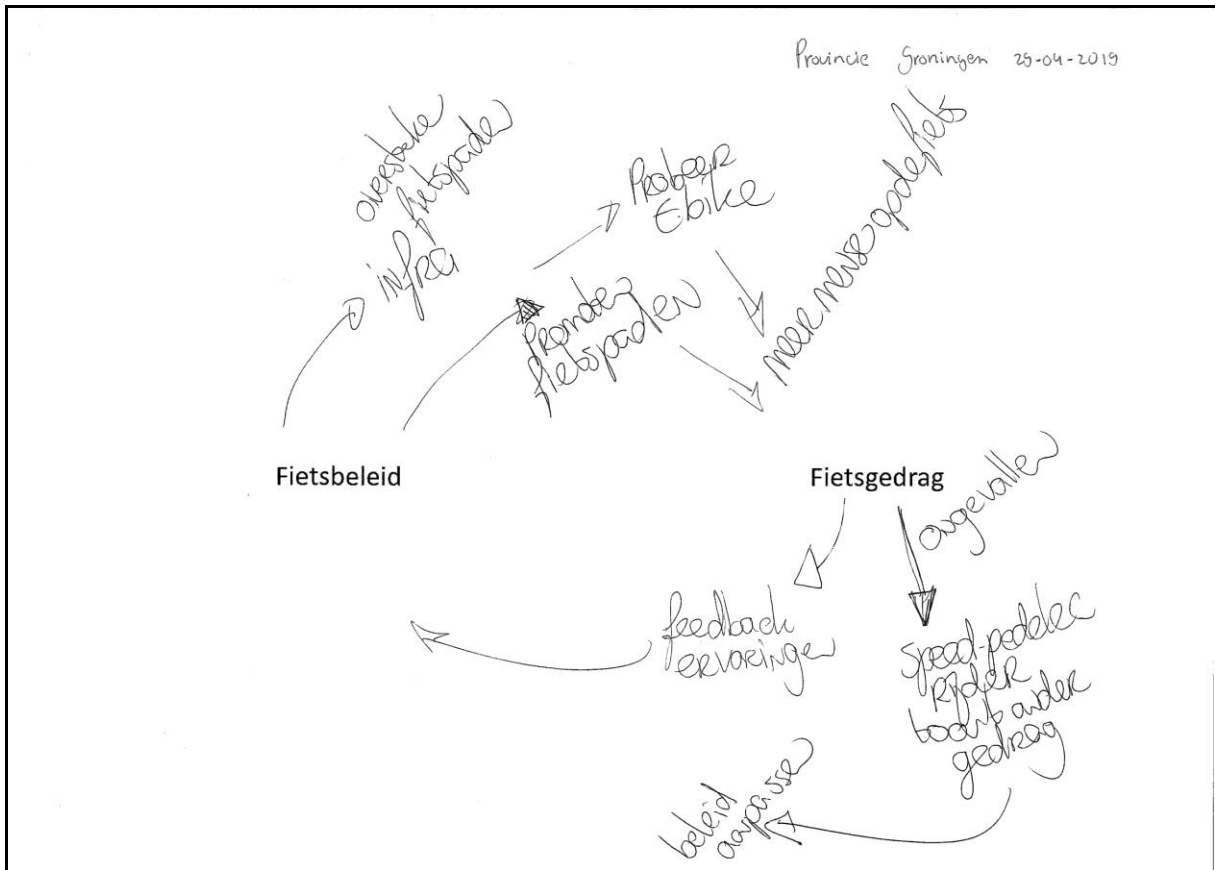
	<p>rechts, maar het wordt dan wel vaak beoordeeld op ons gevoel, maar niet per se specialistisch". Gebrek aan kennis, maar ook moeilijk om breder te kijken naar gedrag. Onderzoek RUG 'e-bike op platteland': slag van inzichten in kansen naar wat te doen is moeilijk om te maken. "Wat kun je daarmee?".'</p>
Westerkwartier	<p>Daarvoor ben je als gemeente te klein om die kennis aan boord te hebben. "Weet je, je hebt natuurlijk, en dat is binnen onze organisatie je bent eigenlijk een generalist. Je moet je met zoveel zaken bezig houden als je in een grote gemeente heel specifiek met fietsbeleid zou mogen bezig houden, bijvoorbeeld de provincie Groningen heeft een fietsambtenaar dan kun je er wat dieper ingaan en daar kan je misschien nog eens wat verder gaan neuzen. Maar in ons geval laten we zeggen een betrekkelijk kleine gemeenten mogen we al blij zijn dat we iets op het gebied van verkeersbeleid of fietsbeleid op kunnen zetten. Daar krijg je voorlopig nog even niet de tijd voor."</p>
Midden-Groningen	<p>Omdat er geen fietsbeleid is. Het onderwerp gedragskennis is ondergeschoven in beleid. Kennis is wel op te halen. Bij toepassing is er ook niet direct resultaat te zien.</p> <p>MG werkt samen met Verkeerswijzer Groningen aan verkeerseducatieprojecten in MG die MG subsidieert.</p> <p>Financiële middelen zijn niet zo breed.</p> <p>(Wil MG meer zelf aan de slag met gedragskennis?) Het onderwerp wordt wel opgenomen in het nieuwe GVVP.</p>
Drenthe	<p>Gedragskennis wordt niet direct vanuit de provincie toegepast om fietsen te stimuleren. Door het maken van keuzes door bijvoorbeeld geld in te zetten op onderzoeken naar de risico's op het gebied van verkeersveiligheid en meer dataverzameling. Meer inzetten op waar ongelukken gebeuren en hoe die ontstaan. Je kunt niet alles tegelijk doen. AvO: "Ik denk dat we wel steeds meer gaan naar dat gedragskennis en gebruik van gedragspsycholoog en het inzetten van dat soort dingen maar ik denk dat dat nog een beetje beginnend is bij ons in ieder geval wel." Het is een kwestie van tijd en financiën. Er zijn ook niet zoveel mensen die zich hiermee bezighouden. Uiteindelijk zouden ze wel meer inzichten willen krijgen en gebruiken om fietsbeleid te verbeteren.</p>
Meppel	<p>Krijgt landelijk meer aandacht, ook provinciaal waarin Meppel meegaat. Landelijk wordt er geld beschikbaar gesteld voor de fiets en dan gaat Meppel daar in mee. "Het [gedragskennis] is er zeker wel maar dan wordt er meestal toch wel wat aangehaakt bij provinciale of landelijk initiatieven en dat is ook wel makkelijker" want als op gemeenteniveau in het gunstigste geval alle bewoners wordt bereikt, maar als andere gemeenten dat niet doen dat heeft het weinig nut omdat mensen zich ook buiten gemeentegrenzen verplaatsen -> Dat is de rede waarom gemeenten bij provincie en op landelijke initiatieven aanhaakt. Financiële gebreken of kennis die ontbreekt? Lastig te beantwoorden omdat niet lang genoeg bij gemeente Meppel werkt. Als gemeente veel verantwoordelijkheden en taken heeft en "dat is het toch niet altijd zo heel concreet, gedragsbeïnvloeding, en niet altijd even zichtbaar en daarom verdwijnt het toch ook wel snel uit het blikveld", "Als grotere gemeente, als grote stad bijvoorbeeld kun je daar misschien zelfs op een gegeven moment iemand op zetten ... want we vinden dat belangrijk en nu is het vaak, ook in mijn portefeuille, één van de onderdelen [van alle werkzaamheden]". Ter indicatie, ongeveer een halve dag per week met verkeerseducatie en gedragsstimulering bezig, "dus dat geeft aan welke andere prioriteiten gesteld worden". Door Verkeer en Vervoerberaad</p>

	“Ik zou denken dat het zo is maar misschien komt er wat anders uit jouw onderzoek, dat naarmate de gemeente groter is dat er meer tijd en ruimte voor [gedragsverandering in fietsbeleid] is”.
Coevorden	[Geen directe vraag gesteld naar de argumenten om gedragskennis te gebruiken] Als gemeente heb je beperkte invloed op het keuzegedrag van mensen omdat voor een bepaalde doelgroep het weer altijd van invloed is. Daar heb je als overheid geen invloed op. Wel stimuleren door fietsvoorzieningen te maken. Probeer te handelen naar het gedrag van mensen. De taak van de overheid om te faciliteren of te sturen maar ook proberen te beïnvloeden
Noord-Holland	Wel of niet toepassen van gedragskennis is afhankelijk van de rol die de provincie heeft. Soms zijn marktpartijen beter dan dat de provincie zou willen kunnen. Er wordt dus overwogen waar het geïnvesteerde geld de meeste zin heeft om uit te geven als provincie. Als provincie kan je inspringen op het moment van ontbreken van ondersteuning. JL: “Terwijl in dit geval bijvoorbeeld als het gaat over stimuleren van fietsen naar het werk dan is die werkgever toch aanzet. Dus wil je die werkgever in staat stellen om dat ook te kunnen doen.” JG: “En juist als het gaat dus ook over er is toch aanzienlijke kennis van nodig en middelen nodig om dat soort beweging gang te krijgen. Daar kan je ook gewoon beter specialisten op zetten dan dat wij dat zouden gaan doen.” Infrastructuur op orde houden is een taak van de provincie en JL: “en dat is een heel belangrijke basisvoorwaarde voor fietsen dus die moet echt wel in orde zijn wil je mensen kunnen stimuleren om te kunnen gaan fietsen.” JG: “En als je dat dan wel gaat doen dan zou ik ook hier veel eerder voor kiezen voor het uitbesteden ervan aan gespecialiseerde communicatie bureaus en marketing bureaus en gedragsbureaus. Dan dat je dat zelf gaat oppakken. Dat is een vak op zich.”
Amsterdam	Amsterdam was op zoek naar iemand met gedragskennis. Niet per se nodig want kan ook gedragskennis van buiten halen. Minder handig als je voorstellen van externe partijen beoordeeld. Moeilijk te beoordelen op kwaliteit als je er zelf geen kennis van hebt.
Amstelveen	Gedrag analyseren om daaruit een voorspelling te kunnen doen over hoe de toekomst gaat ontwikkelen. Op basis daarvan kan er gekeken worden naar mogelijke aanpassingen aan infrastructuur.

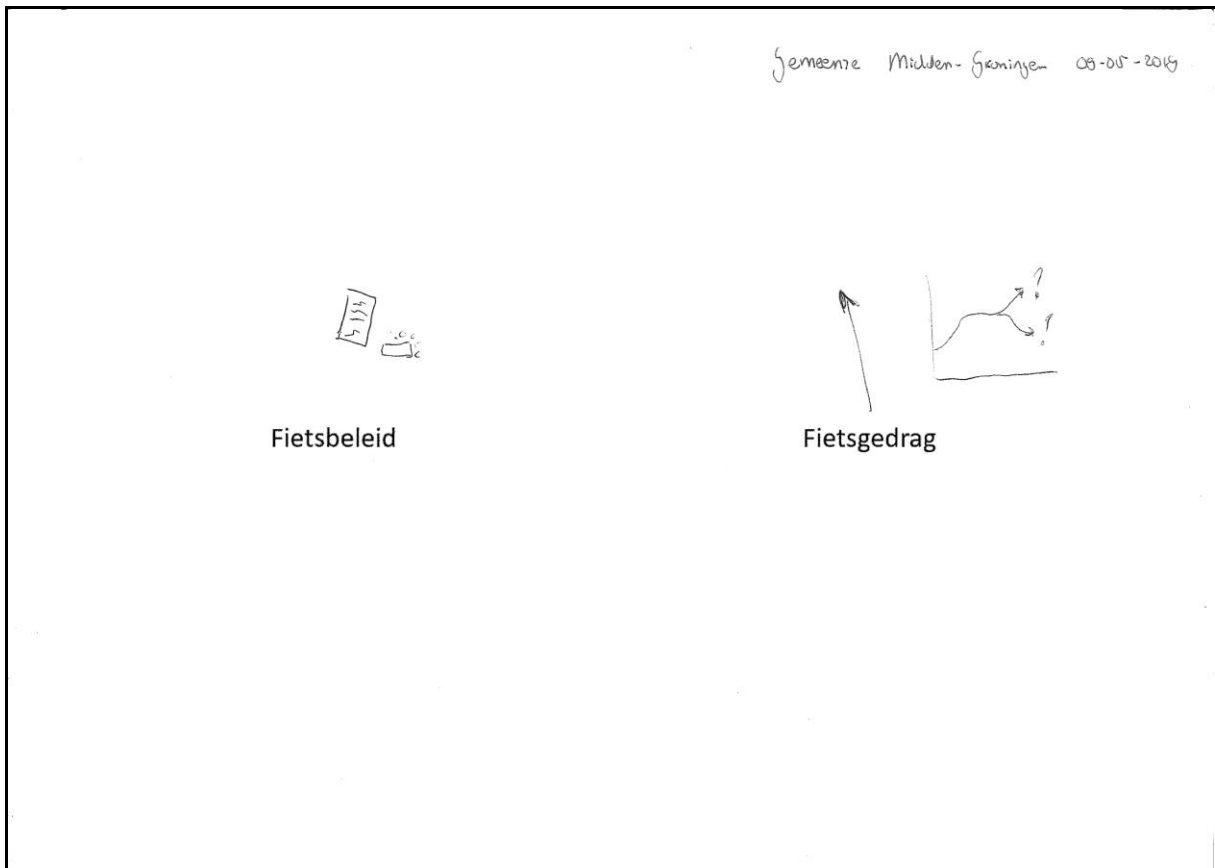
Provincie/gemeente	Reflectie
Groningen	Moeilijk om een slag dieper te maken op individueel niveau. Waarom bepaalde keuzes worden gemaakt. Wordt op scherp gezet hoe mensen gemotiveerd kunnen worden en waarom zij dit zouden doen. Kritisch kijken naar welke motivatie er achter ligt.
Westerkwartier	Zou meer willen doen met gedragskennis maar de organisatie kent beperkingen.
Midden-Groningen	Veel is terug te leiden naar gedrag en waarom bepaald gedrag tot stand komt. Het was interessant om op deze manier dieper over gedragskennis na te denken. Traditioneel wordt er achteraf gekeken om het effect te verminderen van bijvoorbeeld verkeersongevallen. Echter zou het beter zijn om proactief te werk te gaan en de oorzaak aan te pakken. Het maakt duidelijk wat er op dit moment mee gebeurt, en maakt geïnteresseerd om er meer mee te doen. Ook het vernieuwen van de oude cijfers zou kunnen bijdragen aan het stimuleren van fietsen en verbeteren van het fietsnetwerk. Een nulmeting is dan gedaan en na 5 jaar kan er gekeken worden op het

	fietsbeleid heeft gewerkt en of kan geaccepteerd kan worden. Maar waarom zou je het proberen als je niet weet wat het effect zou zijn en er ook externe factoren als brandstofprijzen invloed hebben op het gedrag? Ook is de vraag hoe gedragskennis toegepast kan worden.
Drenthe	Denkt niet anders na over gedragskennis na het interview maar krijgt wel het idee dat er meer gedaan moet worden dan al wordt gedaan. Meer mensen op de fiets krijgen kost ook tijd en geld. Gedragskennis kan een belangrijk thema worden in de komende jaren maar dat moet blijken met het nieuwe College die het programma nog uitwerkt. De voorspelling is dat hier wel op ingezet gaat worden. Steeds bewuster van gedragskennis en dat daar meer mee gedaan kan worden.
Meppel	(Ontbreekt)
Coevorden	Denkt niet anders over de toepassing van gedragskennis in beleid. De marketing rondom fietsen kan positiever en realistischer. Naast het beïnvloeden van mensen kunnen ook andere actoren aangezet worden om tot een positieve markt te komen.
Noord-Holland	Denkt niet anders over de toepassing van gedragskennis in beleid maar heeft wel meer het besef dat de termen gedrag en gedragskennis erg alomvattend is en dat je dus moet uitkijken dat men over hetzelfde praat. Helpt te realiseren dat alles wat je doet, gedrag wordt opgeroepen. In beeld brengen wat voor effect hebben de maatregelen en is het gedrag dat wordt opgeroepen ook het gedrag dat wenselijk is? De lijst met verschillende interventies is bruikbaar om daarmee aan de slag te gaan.
Amsterdam	Gedragskennis wordt steeds belangrijker maar de vraag is hoe dit geïmplementeerd gaat worden. Het wordt vaak erbij gedaan, in plaats van dat er meer personeel op ingezet wordt. Hier liggen wel kansen. Het zou structureler en eerder in het proces toegepast moeten worden zodat het geen sluitpost wordt.
Amstelveen	Gedragskennis is een belangrijk onderwerp. Als het gaat om kosten en baten zou door middel van gedragsbeïnvloeding bepaalde veranderingen kunnen doorvoeren die daardoor kosten-effectiever zijn dan het gebruiken van andere maatregelen zoals handhaving. In plaats van mensen bewust beïnvloeden in hun keuzes kan je mensen stimuleren om hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en op basis daarvan keuzes te gaan maken. Als dit effectief is dat kost dat veel minder dan welke andere maatregel je ook treft.

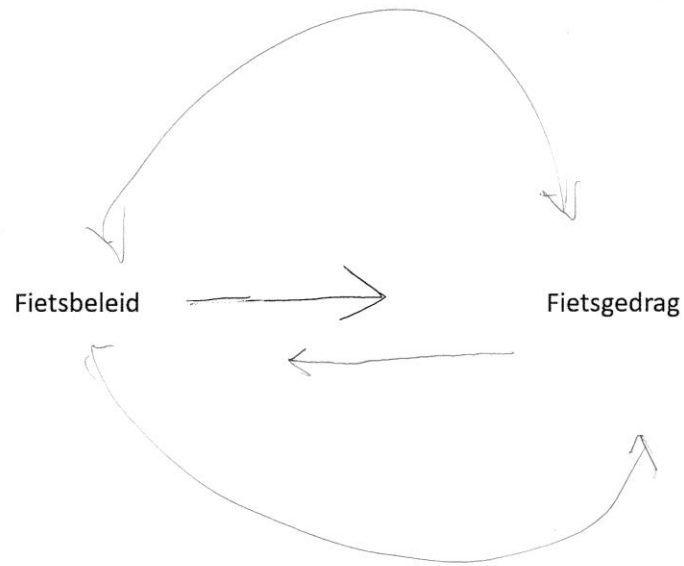
Bijlage V: Uitwerking opdracht tijdens interviews



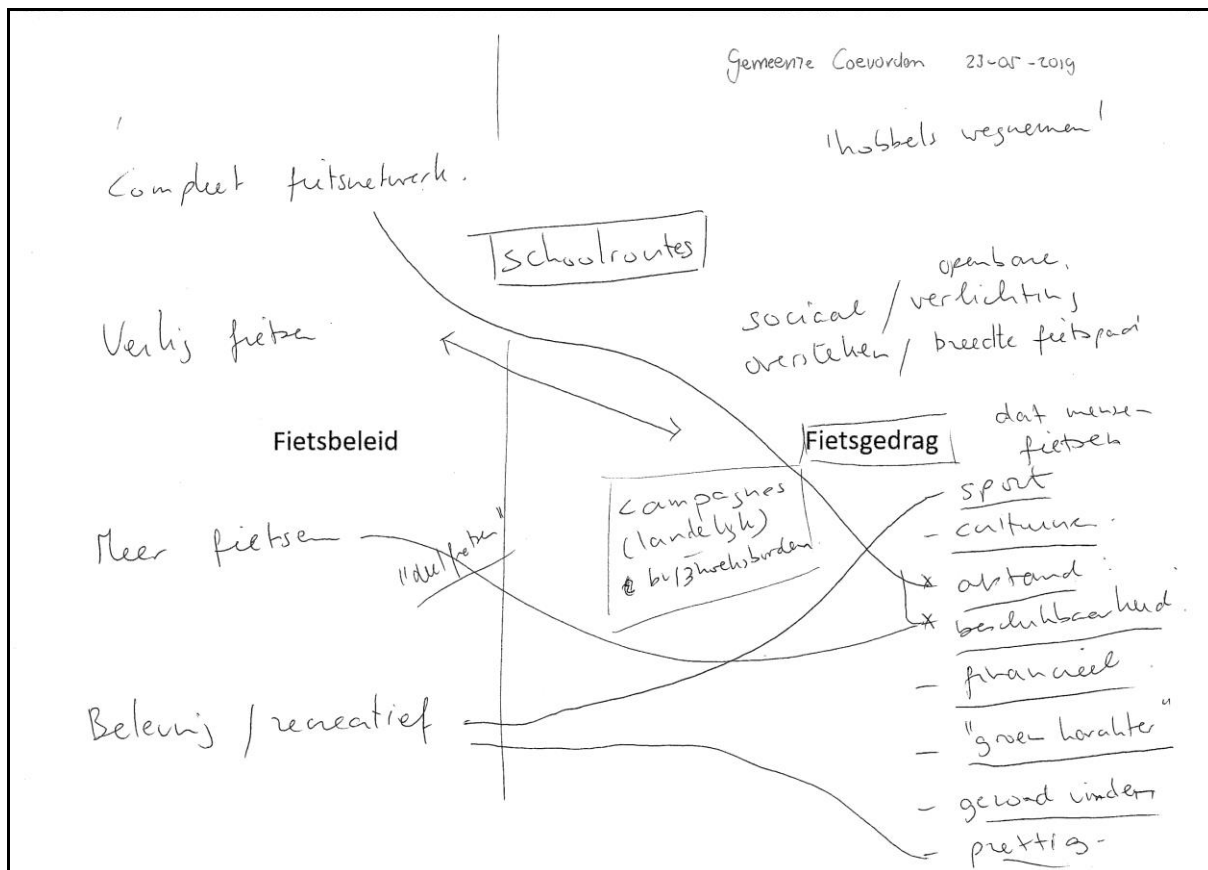
Tekstuele toevoeging Westerkwartier: De termen hebben heel nadrukkelijk met elkaar te maken. Fietsbeleid is bepalend voor fietsgedrag als zodanig met beleid. Met beleid kun je gedrag bewerkstelligen dat meer mensen gebruik maken van de fiets. Het fietsbeleid wordt gestimuleerd met comfortabele fietsroutes, veilige fietsroutes, fietsroutes die zo min mogelijk knelpunten kennen, luwe fietsroutes, fietsroutes waar in de winterperiode gestrooid wordt. Het beleid is heel erg bepalend voor het gedrag. Als je ziet dat fietsbeleid positief doorwerkt, dan is het ook weer een stimulans om fietsbeleid te verbeteren. Er is een interactie tussen beide aspecten.



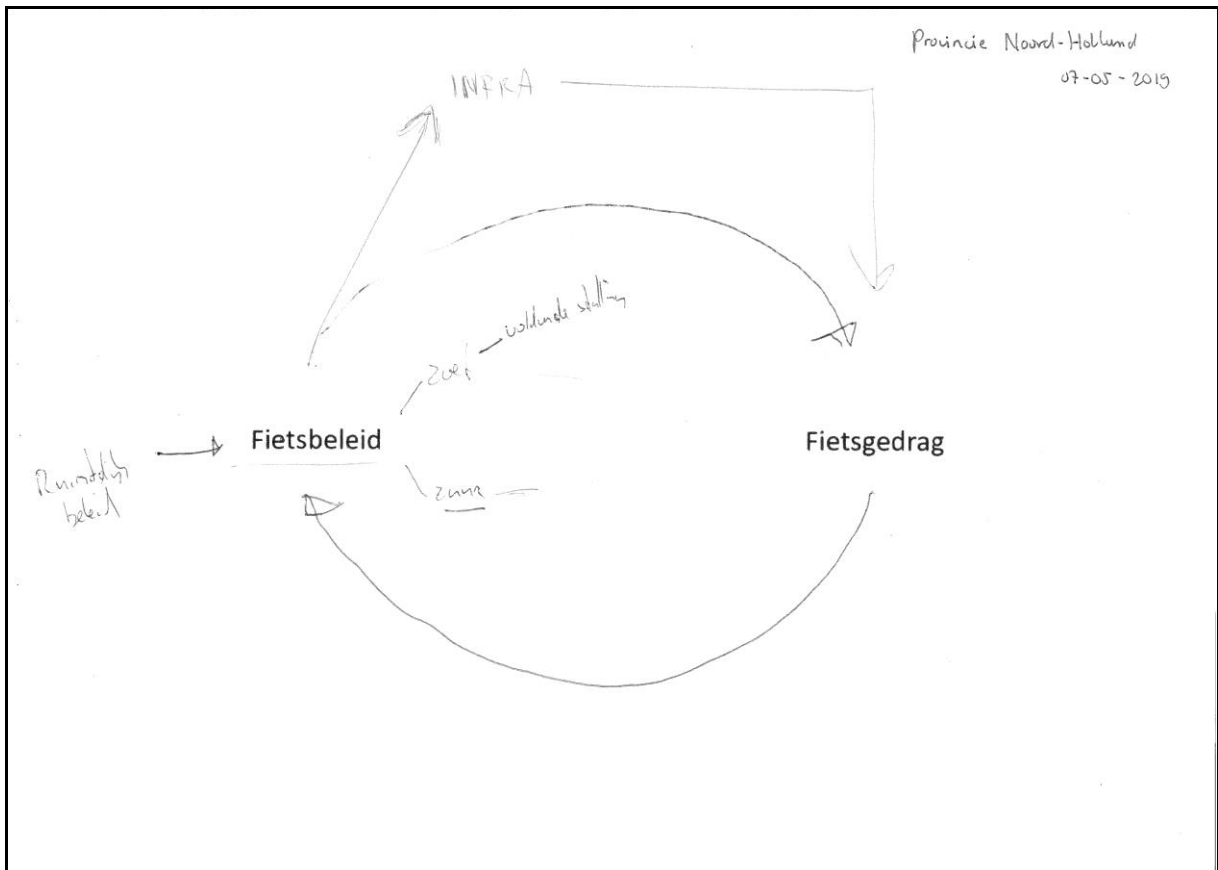
Tekstuele toevoeging Midden-Groningen: Fietsgedrag is feitelijk en dynamisch. Fietsbeleid bestaat uit regels, geld en is statisch. Niet duidelijk of beleid invloed heeft op gedrag als er geen nulmeting is gedaan. Er is een bepaald wensbeeld, je wilt de fiets stimuleren maar je weet niet hoe en wat de effecten zullen zijn want de uitkomsten zijn niet voorspelbaar. Of bepaald fietsbeleid effect zal hebben op het gemotoriseerd verkeer is niet op voorhand voorspelbaar. Als er wel resultaat is, dan wel beleid maken. Anders geen beleid maken. Stel het fietsgedrag blijft hetzelfde dan was het niet nodig om beleid te maken. Het is nooit zeker dat fietsbeleid effect zal hebben op het fietsgedrag van mensen omdat ook externe factoren, zoals brandstofprijzen en klimaatverandering, een rol spelen bij het tot stand komen van gedrag.



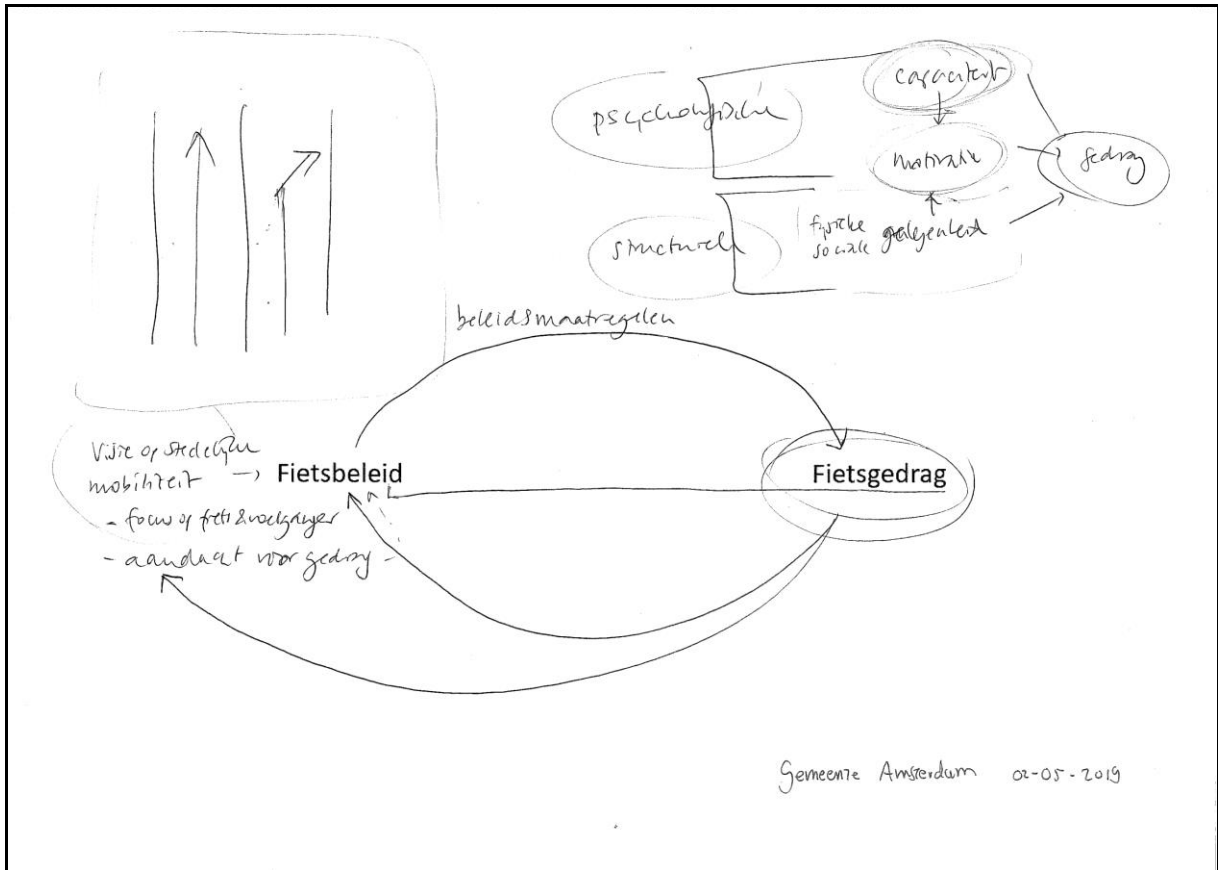
Tekstuele toevoeging Drenthe: Er kan een gedraging bestaan die je niet wilt. Daar kan beleid op gemaakt worden. Omgekeerd maak je ook beleid wat zich dan moet uiten in bepaalde gedragingen. Vanuit fietsbeleid kan je bepaalde 'zoete' (stimuleert fietsen) of 'zure' (minder aantrekkelijk maken van fietsen) maatregelen nemen die fietsgedrag beïnvloeden.



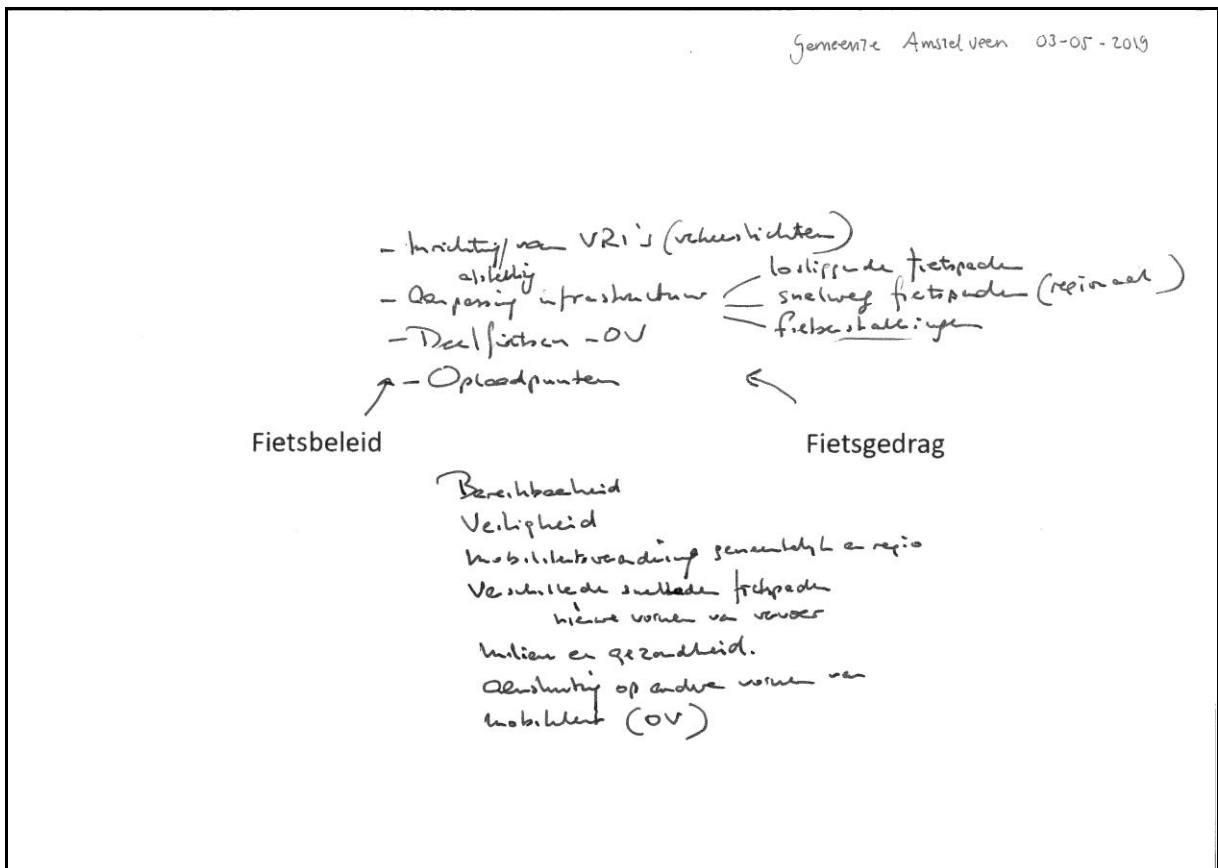
Tekstuele toevoeging Coevorden: De vier pijlers van fietsbeleid, overgenomen van provincie Drenthe: Compleet fietsnetwerk, veilig fietsen, meer fietsen, beleving/recreatief. Met fietsgedrag probeer je deze doelen te bereiken. Factoren die bepalend zijn voor fietsgedrag zijn benoemd zoals cultuur, afstand, beschikbaarheid etc. Vanuit de pijlers van fietsbeleid zijn verbanden gelegd met deze factoren. Met fietsbeleid kunnen factoren als afstand en beschikbaarheid beïnvloed worden maar met factoren zoals cultuur en "groen karakter" zijn geen verbanden gelegd met het fietsbeleid. Dit kan geïnterpreteerd als dat fiets beleid niet op alle factoren die bepalend zijn voor fietsgedrag, invloed heeft.



Tekstuele toevoeging Noord-Holland: Met fietsbeleid kan je gedrag beïnvloeden en het gedrag kan een reden zijn om beleid bij te stellen. Als provincie heb je een belangrijke intermediaire rol voor infrastructuur. Daarnaast heeft het ruimtelijke beleid ook invloed op het fietsbeleid door bijvoorbeeld groeikernen te realiseren of de stad te verdichten. Vanuit het fietsbeleid kunnen 'zoete' of 'zure' maatregelen worden gemaakt.



Tekstuele toevoeging Amsterdam: Fietsbeleid beschrijft maatregelen die fietsgedrag beïnvloeden. Het daadwerkelijke fietsgedrag heeft invloed gehad op het fietsbeleid.



Tekstuele toevoeging Amstelveen: Eerst zijn er wat keywords die met fietsbeleid en fietsgedrag te maken hebben beschreven zoals bereikbaarheid, veiligheid, mobiliteitsverandering. Vanuit het fietsbeleid en fietsgedrag kan je input krijgen om bepaalde maatregelen te nemen zoals het aanpassen van de infrastructuur.