

Using e-bikes as a mode towards sustainable mobility

Analysing e-bike use in the North of the Netherlands

Abstract

This research investigates to what extent e-bikes are used as a means to fasten the transition towards sustainable mobility in the North of the Netherlands. The transport sector is polluting the environment heavily, in the North of the Netherlands, the e-bike has a lot of potentials to make the transport sector more sustainable. How e-bikes are used and whether they can change people's behavior remains unrevealed in current literature. To find this out 3 sub-questions were being addressed: To what extent can e-bikes serve as an alternative for other means of travel?, How does the government try to stimulate the use of e-bikes as a sustainable mode of transport?, To what extent do high-speed bicycle lanes affect the choice in means of travel? Mixed methods were used to answer these questions. A paired sample t-test has been performed to find which modes of transport are replaced by e-bikes. After that interviews with two government officials and two e-bike users have been analysed, using atlas.ti to find out how e-bike use is being stimulated. The results show that e-bikes mainly replace ordinary bikes but also cars. Which can help in fastening the sustainable mobility transition. Local governments are trying to stimulate e-bike use to increase the replacement levels of e-bikes by cars. However, the results delivered through the stimulation remains unclear.

Table of content

Title Page	p. 1
Table of content	p . 2
1. Introduction	p. 3 - 4
2. Theoretical framework	p. 5 - 6
2.1 Conceptual Model	p. 6 - 7
3. Methodology	p. 8 - 11
3.1 Research Approach	p. 8
3.2 Questionnaire	p. 8
3.3 Sampling	p. 8-9
3.4 Interviews	p. 9 - 10
3.5 Ethics	p. 10
3.6 Data Collection	p. 11
4. Results and Discussion	p. 12 – 18
4.1 Statistical Analyses	p. 12 – 16
4.2 Qualitative Analyses	p. 16 – 18
5. Conclusion & Reflection	p. 19
References	p. 20 - 21
Appendix A	p. 23 – 25
Appendix B	p. 26 - 27
Appendix C	p. 28 - 52

1. Introduction

Environmental pollution and climate change have become important topics in both academic and societal agendas. A sector that has been polluting the environment heavily is the transport sector. Globally, the transport sector accounts for nearly a quarter of the greenhouse gas emissions, mainly due to road transport (Astegiano et al., 2018; Moser et al., 2019; Winslott Hiselius & Svensson, 2016). Hence, big wins can be made in tackling the problem of environmental pollution by making the transport sector more sustainable. Individual transportation behavior plays an essential role in pollution. Therefore, a move towards more sustainable individual mobility can be of great gain. However, individual travel behavior is tough to change because choices of modes of transport are mere habitual (Moser et al., 2019; Rojas López & Wong, 2019). Even though changing individual transport behavior is rather difficult, means of travel are changing but at a slow pace (Edge et al., 2018; Moser et al., 2019).

A mode of transportation that can fasten the sustainable mobility transition is the e-bike. They are faster and cover greater distances than ordinary bikes, additionally, e-bikes are a good solution for people that are for some reason unwilling to conventional cycling. Consequently, it can be assumed that e-bikes are a better alternative for polluting motorized vehicles than ordinary bikes (Fyhri & Fearnley, 2015). Furthermore, scholars have proven that e-bikes are a sustainable mode of transportation. They are 18 times more energy-efficient than cars (Dave, 2010) and despite their electrical assistance, the emission of greenhouse gasses aligns with the emissions of ordinary bikes (Astegiano et al., 2019). In The Netherlands conventional cycling already is a prominent means of travel for both leisure and business objectives. Annually, 27% of all trips in the Netherlands are bicycle trips (CBS, 2018). From trips shorter than 7.5 km, which are 70% of someone's total trips, 35% is done by bike (De Kruijf et al., 2018). Because cycling already is popular, the e-bike has become a good alternative for polluting means of travel, 30% of bicycles sold in The Netherlands already are e-bikes (KIM, 2018). However, sustainability is often not given as a reason for purchasing an e-bike (Plazier et al., 2016). Nevertheless, the e-bike still has a lot of potential because it remains a sustainable mode of transport regardless the reason for purchasing one. Therefore, the e-bike can be of great value for a transition towards sustainable mobility.

Although it may seem easier to get people out of their cars and start using an e-bike instead of a regular bike, it still is difficult. Efforts have been made to get people out of their car on to an e-bike. For example, in some places in the Netherlands (e.g. Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Nijmegen, Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Enschede) high-speed bicycle lanes are being constructed with the purpose to create high-quality bicycling connections. With the appearance of the e-bike and the high-speed bicycle lanes, it looks like there is a remarkably good establishment for a sustainable mobility transition. Whether people change their travel behavior because of the opportunities remains unrevealed in current literature. Therefore this paper will focus on whether e-bike users contribute to the transition towards sustainable mobility.

Overall, this paper will aim to answer the following research question:

- **To what extent are e-bikes being used to fasten the transition towards sustainable mobility in the North of the Netherlands?**

To answer the research question, first 3 sub-questions must be answered:

- *To what extent can e-bikes serve as an alternative for other means of travel?*
- *How does the government try to stimulate the use of e-bikes as a sustainable mode of transport?*
- *How do high-speed bicycle lanes affect the choice in means of travel?*

To find an answer on the main- and sub-questions first the current academic discourse on e-bike use and sustainable mobility will be discussed in chapter 2. After that, the conceptual model that has been used to perform statistical analyses is being. In chapter 3, the different methods that have been used will be explained and accounted for. Besides that, the gathered data is being reflected upon. The results and discussion can be found in chapter 4. First, the results and analyses of the statistical analyses are examined to find an answer to the first sub-question. Secondly, the interviews are analysed trying to develop an answer to the second and third sub-questions. Chapter 5 describes the conclusions of the research that form the answer to the main research question. Lastly, future research recommendations will be given and the research as a whole is being reflected upon.

2. Theoretical Framework

E-bike is short for: electrically assisted pedal cycle. They have a battery that can be charged to an ordinary socket. The battery is connected to an electric motor that supports pedalling during cycling. With a control board on the steer of the cycle, the driver can manage to which extent they need support during cycling (Jones et al., 2016). There are also e-bikes where pedalling is not needed at all, you can just ride by switching on a button. This research will only focus on e-bikes with pedalling assistance as these are the most common e-bikes in The Netherlands (KiM, 2018).

A high-speed biking lane is a lane that is only accessible for cycling traffic and thus restricted for any motorized vehicle. They are constructed to increase the average speed on these biking lanes. The high-speed biking lanes are specifically constructed with the intention that both high-speed bicycles, such as e-bikes, and ordinary bicycles can co-exist on the same lane. In this way, a cyclist can quickly cover great distances. This goal should be achieved by reducing the intersections with other (motorized) traffic and traffic lights to a minimum and increasing the quality of the road surface and width of the lane to ensure that passing becomes easier and safer (OTAR, 2015).

During the Paris Agreements (2019) about climate change, which is signed by 175 countries, sustainable mobility has been discussed as well. For the Netherlands, this means that by 2050 the transportation network should be fully sustainable. Meaning no emissions, and safe, affordable, efficient, comfortable and healthy travel options for everyone (Climate Agreements, 2019). Although sustainable mobility is described as a broad definition integrating all aspects of improving mobility in the Paris Agreements, this paper will only focus on the biggest challenge for the Netherlands which is to reduce emissions as is the focus for this paper.

The transition towards sustainable mobility means moving from polluting towards cleaner means of travel. Making progress in this transition thus depends on which means of travel replaces the other (Astegiano et al., 2019). This certainly goes up for the e-bike as well. If an e-bike replaces car trips, this is highly beneficial because 40 times less CO₂ is emitted when covering the same distance. Even when the e-bike replaces an electric car it uses 10 times less energy on the same distance (Astegiano et al., 2019). However, when the e-bike replaces an ordinary bike, there are no benefits in reducing the emissions and it can even result in a negative effect.

Edge et al. (2018) argue that it is hard to quantify to what extent e-bikes actually replace other modes of transport and if so which they replace. Yet, quite some scholars have tried to do so. Popovich et al. (2014) did a qualitative study in the USA and found that 80% of the participants noted that they drove less since they started using an e-bike. In addition to that, Astegiano et al. (2019) showed that an increase in e-bike usage could over time result in a reduction in car ownership. Edge et al. (2018) disapprove and found that car ownership in North America remains high among e-bike owners. Elliot et al. (2018) rejects both results and argues that car ownership nor e-bike ownership matters, what matters is how often a mode is used. Other researchers found that the e-bike does not only replace car trips but next to that also decreases ordinary bike trips (Haustein and Møller, 2016; Jones et al., 2016). For the Netherlands, e-bike ownership strongly reduces conventional bicycle use, but also albeit to a lesser extent car use (Kroesen, 2017).

The disparity in the outcomes of the available academic results is explained clearly by Kroesen (2017). He argues that the question of which mode is substituted by the e-bike mainly depends on the local context and the available modes of transport within that local context. He claims that the main mode of transport in a country (e.g. USA car-dominated country and The Netherlands Bicycle dominated country) is most likely to be replaced by an e-bike. Besides, according to Fyhri & Fearnley (2015) e-bikes do not only replace other means of travel but also increase the

number of trips that are made and distance covered in total. Similar results were found by Kroesen (2017) for the Netherlands.

Thus, local context is important in determining which means of travel is substituted by the e-bike. Consequently, based on the note made earlier, local context plays an essential role in the transition. The local context includes the main means of travel but also planning measurements and policies that try to regulate mobility. The current academic discourse does not focus on the local context influencing e-bike use. Elliot et al. (2018) and Jones et al. (2016) both argue that further research should be done on policies, planning and improving the infrastructure for e-bikes. This study addresses the local context and will try to reveal whether planning for e-bike use helps to increase the use of the e-bike and thus helps reach sustainable mobility. In Groningen, some planning (e.g. high-speed biking lanes) for e-bikes is already happening and even finished. In this way, this research will contribute to the current literature by providing insight into the effect of stimulating e-bike use on the use of e-bikes.

2.2 Conceptual Model

To perform statistical analysis, a conceptual model (figure 1) based on the conceptualization of Kroesen (2017) has been developed. The model exists out of two sets of independent variables, one set of intermediate variables and one set of dependent variables. Kroesen (2017) shows that socio-demographic and household characteristics (age, gender level of education, primary occupation, household income, license ownership, residential density, # of HH members) influence individual's travel behavior in two ways, directly and indirectly. These variables are predictive of vehicle ownership and travel behavior. They do not only predict e-bike ownership but do predict car-ownership and bicycle ownership as well. If these variables are not included in the model it, for example, maybe wrongfully concluded that e-bike use decreases car ownership. Whereas the real reason behind the decrease in car ownership is because older people use e-bikes more because they tend to use the car less because of their age (Kroesen, 2017). It is assumed that these variables are independent because they are regarded as quite static. They influence the variable vehicle ownership, which then affects the choice of means of travel. This makes the vehicle ownership an intermediate variable because it influences the dependent variable which is affected by the independent variable. Finally, travel behavior is considered as the end outcome and thus as a dependent variable. Which in the end can give information about the effect on the transition towards sustainable mobility.

For this conceptual model one independent variable was included, the built environment. This variable is, according to Kroesen (2017), not well represented in his model. In addition to that, as noted before, Elliot et al. (2018) and Jones et al. (2016) argue that more research should be done to reveal which affect the built environment has on travel behavior and thus e-bike use. Hence, this variable is included in this conceptual model as an independent variable because the existing built environment can be marked as rather static and will not change that easily in a short period.

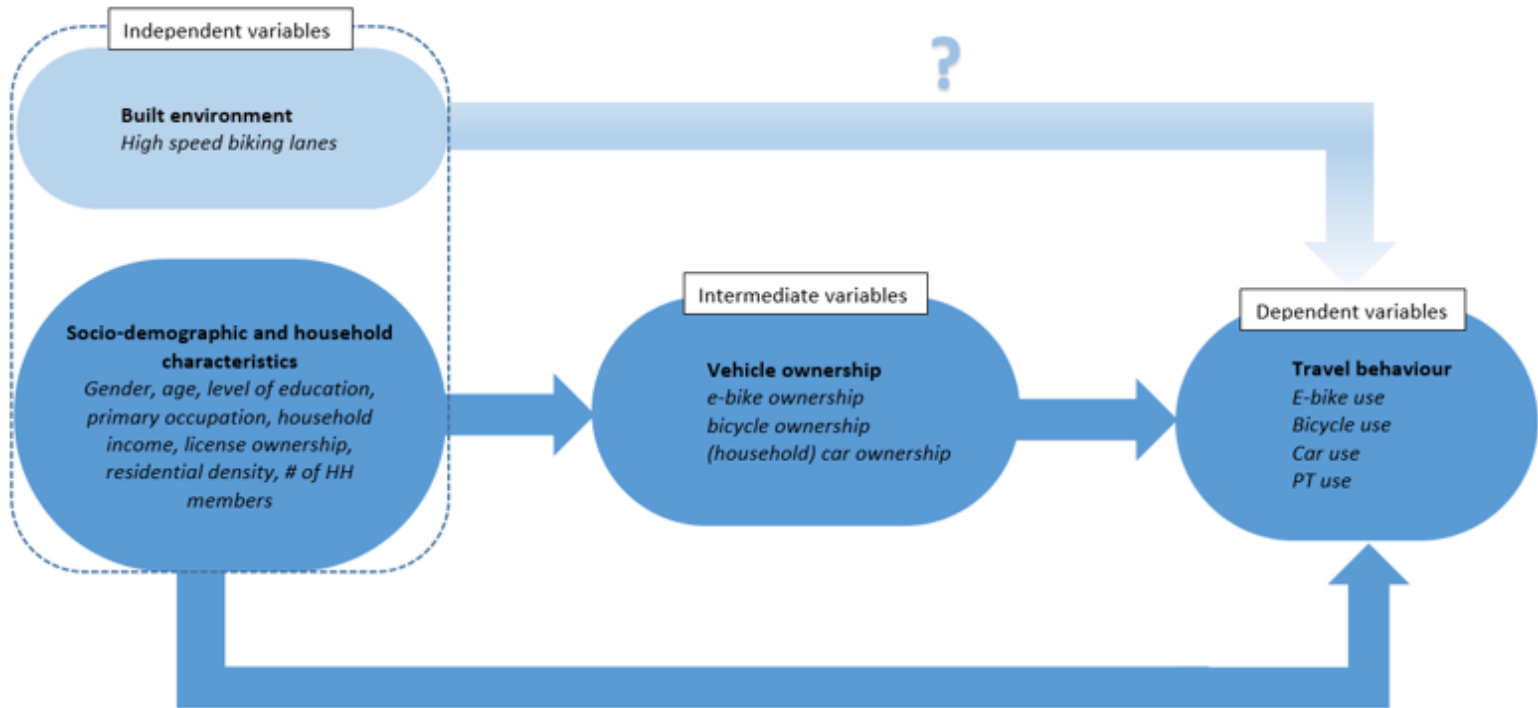


Fig. 1: Conceptual model. Source: Author.

Expectations, based on the literature, are that the construction of high-speed biking lanes will have an increasing effect on e-bike use (Elliot et al., 2018; Jones et al., 2016). Triggering a strong reduction in ordinary bike use and a minor reduction in car use (Haustein and Møller, 2016; Kroesen, 2017). Having a slightly positive effect on the sustainable mobility transition but a lot of progress still can be made.

3. Methodology

3.1 Research approach

For this research, mixed methods have been used in order to obtain knowledge from different perspectives and therefore maximizing the understanding of the research question (Longhurst, 2016). To answer the first research question a quantitative analysis has been done as this question aims to find results of which generalizations can be made. For the second and third research question, a qualitative analysis has been done to elaborate on the insights gained from the quantitative analysis. No data about e-bike users and their travel behavior could be accessed by the researcher, therefore no secondary data has been used. Primary data has been collected through survey research. With survey research, information about a population's characteristics, behaviors and attitudes can be acquired through a standardized questionnaire to a sample of individuals (McLafferty, 2016). For this research information will be obtained from a sample of e-bike users, both e-bikes up to 25 km/h and speed pedelecs (e-bikes up to 45 km/h) are included in the sample. The answers obtained from the questionnaire will be used to gain insight into the characteristics, behaviors and attitudes regarding the travel behavior of e-bike users, the population, before and after they owned an e-bike. These insights will be revised in a way that they can be used for statistical analysis. Which will eventually shed light on to what extent e-bikes can serve as an alternative for other means of travel.

3.2 Questionnaire

Following the conceptual model, the survey asked respondents to fill in questions about their socio-demographic characteristics, vehicle ownership and travel behavior. The survey can be found in Appendix A and consisted of four parts. In the first part, the respondents were asked which modes of transport they had access to and what was important for them in the choice in means of travel. The second and third part of the survey consisted of questions asking how many rides per week were made with every means of transportation now that they have an e-bike (section 2) and before they had an e-bike (section 3). One ride meant a movement with a certain means of travel from one location to another and back. This was mentioned specifically with every question to take away any obscurities for the respondents about what was meant with one ride. It also tended to structure the answers into data that was comparable because every individual respondent answered in the same unit. In the last section the respondents were asked a few socio-demographic questions but only the essentials. This section was kept short on purpose to keep the survey easy to fill in and the socio-demographic characteristics are not very important for this research.

The questionnaire has been analyzed using SPSS performing paired-sample t-tests. This t-test is useful for comparing the rides per mode of transportation before and after e-bike use. With this test, we can discover which mode of transports the e-bike serves as an alternative. The data from sections 2 and 3 were used in the t-tests. Section 1 and 4 were analyzed using their descriptive statistics and frequencies to discover the reasons behind their behavior.

3.3 Sampling

The population that is being investigated consists out of e-bike users in the Netherlands. The sampling frame in this research is a subset of e-bike users in the Netherlands. E-bikers are difficult to sample while they are cycling because they are almost always going somewhere. Trying to make people stop to fill in a questionnaire was expected to result in a low response rate. On top of that, it is not always directly visible if someone is using an e-bike or an ordinary bike. Also, the time of the year when the data gathering was done did not help. Because the data gathering was done in

November, it was dark till late in the morning (until 8:20 a.m.) and it was dark early in midday (around 16.20) while those are rush hours in which most people use their e-bike. Because of ethical considerations, sampling during dark hours was not an option because people could feel unsafe. These arguments led to the decision to use convenience sampling. Via e-mail and social media, several appeals for filling in the questionnaire towards e-bike users have been done. With this sampling method, a large amount of possible respondents has been reached. People know whether they have an e-bike or not and can choose whether they want to participate in a questionnaire.

3.4 Interviews

Because the quantitative analysis only shows which mode of transport is most likely to be replaced by the e-bike the reasons behind these replacements and what role the high-speed bicycle lanes play remains rather unrevealed. To gain deeper insight into these reasons semi-structured interviews have been done with local government representatives and e-bike users that use the high-speed bicycle lanes. Semi-structured interviews grant the possibility to receive a response in the participants' own words rather than a 'yes' or 'no' type answer (Longhurst, 2016). Which will give much more information about the participants' attitudes and reasons for behaving in a certain way. Semi-structured means that the questions will be asked in a predetermined order but there still is room for flexibility depending on the answers giving by the participant. In total there have been done four interviews, with two government representatives and two e-bike users that use the high-speed bicycle lanes. The main characteristics of the interviewees can be found in table 1.

Table 1. Main characteristics of the interviewees. Source: Author.

Interviewee	Main reason e-bike use	Main activities	Gender	City of residence	Distance to Groningen by (e)-bike
Bicycle lobbyist for the Province of Groningen	Uses an ordinary bike for commuting	Supporting municipalities in the province of Groningen to do more with the theme 'cycling'	Female	Groningen	0 km
Project manager high speed bicycle lane Assen - Groningen	uses an ordinary bike for commuting	Maintaining unity between and control over all the different stakeholders within the process of building a high speed bicycle lane between Groningen and Assen	Male	Assen	28 km
Speed pedelec user & user of high speed bicycle lane	Commuting	x	Male	Zuidhorn	13 km
Speed pedelec user & potential user of high speed bicycle lane	Commuting	x	Male	Hoogezand	15 km

Snowball-sampling was used to find participants' for the interviews because of the given timeframe this was an effective way of reaching willing participants'. According to Longhurst (2016), every interview requires its preparation, thought and practice. That is why two different interview guides were made in order to let the questions fit with the participants' background. The interview guide for the government representatives can be found in Appendix C1 and for the e-bike users in Appendix C2. The interviews all started with some opening questions that made the participant feel comfortable, during the interview the questions became more difficult to answer and in the end, closing questions were asked to wrap up the interview.

The interviews were all recorded, with permission from the interviewee, and transcribed afterward to further analyze the interviews. The transcripts were coded using atlas.ti to analyze the participants' answers and can be found in Appendix C4. Coding is an effective way of organizing qualitative data to help find patterns, similarities and disparities between the answers of the participants (Cope & Kurtz, 2016). By comparing these patterns, similarities and disparities an encompassing perspective is formed by the researcher which then can be placed in the broader context of the research. Beforehand a code tree was created with deductive coding, using the literature. Afterward, the code tree was complemented through inductive coding because there were a lot of answers that were not covered by the literature. The code tree can be found in Appendix C3.

3.5 Ethics

Regarding the collection of the questionnaire for this research ethical considerations were taken into account. Before filling in the survey, participants were informed about what the research was about and that their answers would be used anonymously and would only be used for this specific research. Furthermore, it was made clear that respondents were not obliged to fill in the questionnaire and could quit at any moment without explanation if they wanted to. Finally, it was said that, if a respondent wanted to have any extra information or had any questions regarding the research or questionnaire, they could always get in contact with the researcher. By making people aware of their rights during the questionnaire, public trust will be maintained. This will help to increase the chances of getting responses to the survey and continue with the research in a successful way (Hay, 2016).

Concerning the interviews, all interviews were conducted on a location chosen by the interviewee to make it easy for them to participate and make them feel comfortable. The interviewees were asked beforehand whether the conversation could be recorded and afterward transcribed to analyze the interviews, all participants' agreed. The names of the interviewees and other information that could lead back to the participants will not be mentioned in the research on account of their privacy. Furthermore, the interviewees were informed about the research and their rights before the interview which was the same as the respondents of the questionnaire. Lastly, the interviewees were asked if they wanted to receive a summary of the research results when the research has been completed so that they can see what has been done with their answers, which is quite common in qualitative research (Longhurst, 2010)

This research does not investigate a vulnerable group and it is expected that the results will not harm anyone. However, the results of the research can give insight into what the government can or should do to encourage the transition towards sustainable mobility. Which will benefit the people that take part in the research.

3.6 Data collection

3.6.1 Reliability

Although the sampling strategy has been thought through profoundly there should be made some notes on the reliability and validity of the quantitative data that has been gathered. Reliability is about consistency, whether the same data should be gathered if the same questionnaire or interview was held at a different location at a different point in time. The reliability of the data from the questionnaire that has been gathered can be a bit dubious. As discussed in the theoretical framework, Kroesen (2017) argues that substitution by e-bikes highly depends on the main mode of transport within a country. This, therefore, indicates that the results will differ if this questionnaire will be held on a location outside of the Netherlands. However, this problem will not occur if the questionnaire will be held within the Netherlands. If the research will be limited within the Dutch context the data can be marked as rather reliable.

3.6.2 Validity

Validity refers to whether the data measures that have been used, gathered the data that was intended to be collected. Looking at the data, it seemed that all respondents filled in the questionnaire as intended. There were no comments or questions received regarding the questionnaire at all. All questions were quite straightforward and any doubt about what to answer was taken away because most questions were multiple choice. Except for sections 2 and 3 of the questionnaire about the average number of rides per week for every mode of transport. The questions in these sections could create unclarity for the respondents because rides per week could be different things for different people (e.g. one-way or round-trip). To tackle this problem, it was specifically mentioned for every different question what a "ride" meant as described in Appendix A. The answers to these questions were also filled in rather valid. No very high or very low numbers were filled in and also no comments or questions about these sections were received. Overall, the data from the questionnaire is seen as rather valid.

4. Results and discussion

In this chapter first the statistical results will be discussed and put in a broader perspective. After that the interviews will be analyzed.

4.1 Statistical Analyses

The questionnaire has been filled in by 135 respondents in total. Nine respondents did not own an e-bike, therefore these cases were excluded from the sample as they are not part of the research population.

The sample consisted out of 126 cases (N=126), 36% males and 64% females. The average age of the sample is 54 and 84% of the sample belongs to the working class. These descriptives are in line with current literature, e-bike use is high under females and higher ages (Kroesen, 2017; Plazier et al., 2017). The first insight in the substitution effects of the e-bike can be seen from vehicle ownership. All 126 respondents own an e-bike, 47% still owns an ordinary bike besides their e-bike. Car-ownership is a lot higher, 74% owns a car alongside their e-bike. Less than 25% own a public transport card. At first sight, these findings give an insight into the substitution effect of the e-bike. It suggests that the e-bike is mainly seen as an alternative for an ordinary bike and to a lesser extent for a car. People cannot use a vehicle if they do not own it, therefore vehicle ownership can give some indication. However, as argued by Elliot et al. (2018) whether a mode of transportation is a good alternative depends on how often modes are used. This will be assessed through statistical analysis. The descriptive statistics of the main characteristics of the respondents can be found in table 2. The residential locations of the respondents from the questionnaire can be found in fig. 2 below.

Table 2. Descriptive statistics of the main characteristics and vehicle ownership. Source: Author.

Variable		N	%
Gender	Male	45	36
	Female	81	64
Age	12-49	36	29
	49-66	79	63
	67+	11	9
Primary Occupation	Student	2	2
	Employed	107	85
	Unemployed	1	1
	Retired	16	13
Vehicle Ownership	E-bike (25 km/h)	122	97
	E-bike (45km/h)	4	3
	Ordinary bike	60	48
	Car	93	74
	Pubic transport card	29	23

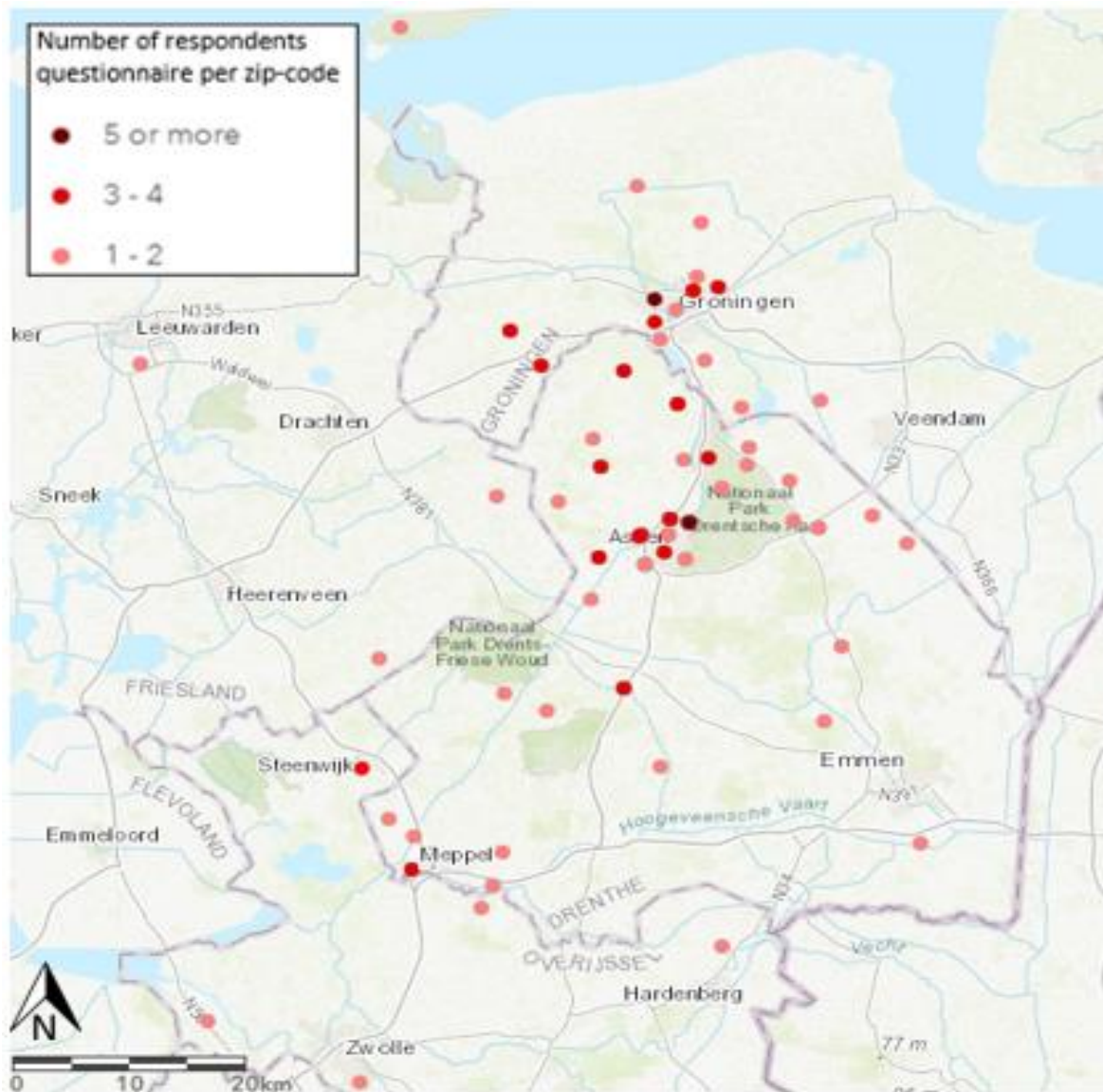


Fig. 2: Number of respondents from the questionnaire per residential location based on their zip-codes. Source: Author, based on ArcGIS

4.1.1 The effect of e-bike use on other modes of transportation

When comparing the means of the number of rides in the paired sampled t-test similar results were found. The results of the analysis can be found in table 3 on the next page. The t-test shows that for both rides by car and rides by ordinary bike the differences in means are significant ($p < 0.01$). The difference for both means is negative, meaning rides by ordinary bikes and rides by car decrease after someone starts using an e-bike. With 99% confidence, it can be said that rides per week made by ordinary bike decrease with 2,1 ride up to 4,2 ride after someone starts using an e-bike (see table 3). To a lesser extent, car rides per week decrease with 0,4 up to 1,7 after someone starts using an e-bike (see table 3). These results verify the findings of Kroesen (2017) that both car rides and ordinary bike rides are being replaced. The analysis shows that the test is not significant for rides with public transport and therefore, no differences in rides with public transport after starting to use an e-bike can be found.

Table 3. Paired sample t-tests of the number of rides per week for different modes of transportation before and after adopting an e-bike. Source: Author.

Variables	Mean	Std. Deviation	Std. Error mean	99% Confidence interval of the difference		t	df	Sig. (2-tailed)
				Lower	Upper			
Rides ordinary bike after e-bike use – rides ordinary bike before e-bike use	-3.143	4,509	0,402	-4,194	-2,092	-7,824	125	0,000*
Rides car after e-bike use – rides car before e-bike use	-1.063	2,816	0,251	-1,720	-0,407	-4,239	125	0,000*
Rides public transport after e-bike use – rides public transport before e-bike use	-0.32	0,715	0,064	-0,198	0,135	-0,499	125	0,619

*Significant at $p < 0.01$

Although the t-tests show decreases by car and ordinary bike, this does not necessarily have to mean that these rides are substituted by e-bike rides. There can be other reasons for the decreases such as a decrease in total rides. Some elaboration is needed to find out whether the decreases result in switching from those modes to an e-bike.

All 126 respondents together make 1354 rides per week. From these rides, 42 % are made by e-bike, 14% are made by ordinary bikes, 41% are made by car. Before the respondents owned an e-bike they made 1320 rides per week. From which, 44% are made by an ordinary bike, 53% are made by car. The total rides per mode of transportation, the means and their percentages can be found in table 3. The increase in the total amount of rides is almost nihil, therefore, the additional share of e-bike rides cannot be explained by an increase in the total amount of rides. Thus, shifts between the different modes of transport must be happening. The total rides by ordinary bike drop with 68%, which is a decrease of 30% of the total rides. The total rides by car drop with 19%, which is a decrease of 10% of the total rides.

Table 4. Total Number of rides per week before and after e-bike ownership for all 126 respondents, means and percentages. Source: Author.

Mode of transportation	Total amount of rides before and after e-bike ownership				% of total rides before and after e-bike ownership	
	Before e-bike	Mean	After e-bike	Mean	Before e-bike	After e-bike
E-bike	-	-	568	4,51	-	42
Ordinary bike	581	4,61	185	1,47	44	14
Car	693	5,5	559	4,44	53	41
Public Transport	46	0,37	42	0,33	3	3
Total	1320	10,48	1354	10,75	100	100

4.1.2 Effects on the transition towards sustainable mobility

Thus, the t-test showed that ordinary bike and car rides decreased with e-bike use, the total amount of rides remained rather the same, accordingly the decrease in ordinary bike and car rides can be explained with starting to use an e-bike. As argued by Kroesen (2017) which mode of transport is replaced by an e-bike depends on the local context. In The Netherlands, the main mode of transport is an ordinary bike and after that the car. The results from the analysis show that the main mode of transport is mainly being replaced but after that also the car is being replaced although to a much lesser extent than the ordinary bike. This means that the effect on the sustainable mobility transition is slightly positive because some car rides are being replaced by e-bikes but mainly ordinary bike rides which then does not have any effect on the transition. Nevertheless, these people are still cycling albeit on e-bikes. It must be taken into account that this analysis does not show whether these people would be still cycling if they did not buy an e-bike. If they have chosen between buying an e-bike to replace ordinary bike rides so that they could remain cycling instead of using the car instead then this benefits the sustainable mobility transition because it assures that people do not switch to car use. Therefore reasons for buying an e-bike are important as well.

4.1.3 Reasons behind e-bike use

Next to switches made between the different modes, the reasons behind using an e-bike do not show that people start using an e-bike because of sustainability. Respondents could select multiple options as reasons why they use an e-bike. The percentages of respondents that selected the several reasons can be seen in fig. 3.

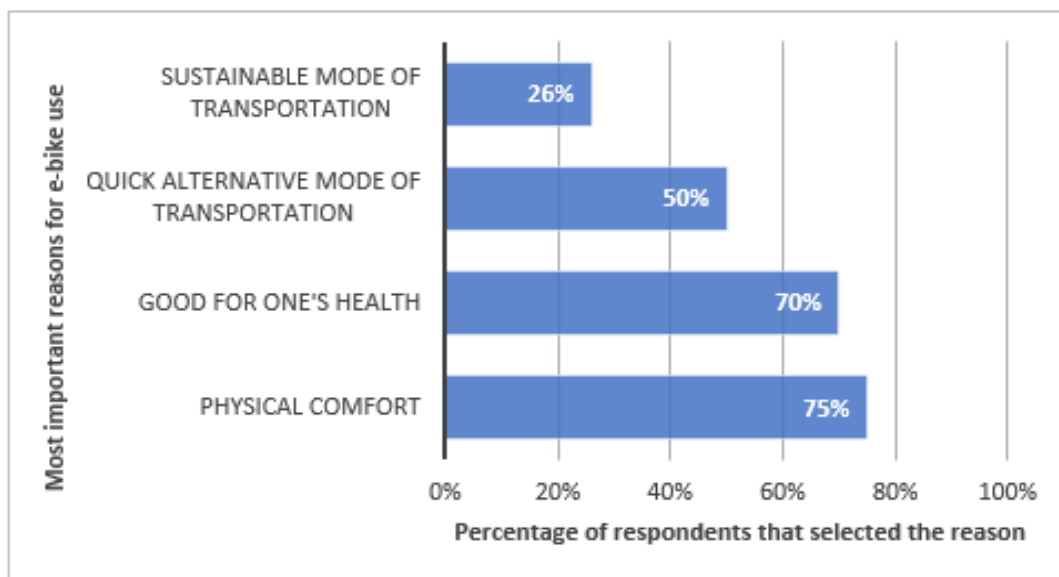


Fig. 3: Percentages showing the most important reasons indicated by the respondents from the survey to use an e-bike. Source: Author.

Physical comfort is the most common reason for people to use an e-bike, 75% gives this is one of the reasons for buying an e-bike. Only 26% of the respondents said that they use an e-bike because it is a sustainable mode of transportation. Thus most people do not use an e-bike because of the reason that it is sustainable. Next to that, 40% of the respondents were neutral on which role climate pollution in their decision for means of travel. Plazier et al. (2017) revealed in their research that sustainability is not a reason for people to buy an e-bike. The results of the questionnaire seem to

verify these findings. At first sight, it seems unfavorable that people do not buy an e-bike because of sustainability reasons. However, e-bike users may not mark sustainability as a reason for e-bike use, they still contribute to the sustainable mobility transition. Therefore, the reasons for purchasing an e-bike do not affect sustainable mobility effects. The reasons can be important for governments so that they know how e-bike use can effectively be stimulated. The analysis of the interviews will give more insight into the reasons behind e-bike use and how the government tries to get as many people out of their car as possible although this is so difficult.

4.2 Qualitative analyses

4.2.1 Interviews

The statistical analysis revealed that e-bikes can serve as an alternative for cars and thus can be a sustainable mode of transportation. However, most people do not buy or use an e-bike with the reason that it is a sustainable mode of transport. The government plays an important role in the process of changing modes of transport. By making people aware of the possibilities of an e-bike, more people will start using one which will be beneficial for the transition. The analysis of the interviews will consummate the statistical analysis by trying to gain insight into what the government is doing to show people that e-bikes can be a sustainable mode of transportation. When switched from car to e-bike. Next to that, the role of the high-speed bicycle lanes surrounding Groningen has been discussed.

The government representatives that have been interviewed are a bicycle lobbyist for the Province of Groningen and the project manager of the high-speed bicycle lane between Groningen and Assen. The e-bike users that have been interviewed both have a speed pedelec which they use to commute to Groningen using (part of) a high-speed bicycle lane. The main characteristics of the interviewees can be found in table 4 below.

4.2.2 Difficulties in changing travel behavior

As has been argued by Astegiano et al. (2019) sustainability benefits are only reached when people change their travel behavior by moving from polluting means of travel towards clean(er) means of travel, in this case moving from their car towards an e-bike. However, the statistical analysis shows that the main mode of travel that is being replaced are ordinary bikes. The interviewees confirm this before they had a speed pedelec, they commuted to work by ordinary bike or sometimes by train. Which already are clean means of travel and therefore do not benefit the transition towards sustainable mobility (Astegiano et al., 2019). The Bicycle Lobbyist from the Province of Groningen says that they experience this problem a lot as well, she articulates:

“We put a lot of effort in trying to get people out of their car on a bicycle but what we actually see because of the e-bike is that people move from using their ordinary bike to using an e-bike while in that case I prefer that they use an ordinary bike, which is quite frustrating.”

Reason behind this phenomenon is that individual travel behavior is rather habitual and therefore difficult to change (Moser et al., 2019; Rojas López & Wong, 2019). A switch from an ordinary bike to an e-bike requires little adaptation in people’s daily routines (e.g. routes remain the same and physical effort remains the same or becomes even less). Whereas, switching from a car to an e-bike a lot more adaptation is needed (e.g. different routes, physical effort). Although the local governments struggle with this challenge, a lot of effort is put into countering this. Kroesen (2017) writes in his research that stimulating e-bikes in order to reduce car use can be effective. The following part reflects upon stimulation from the local governments.

The government officials that have been interviewed try to trigger switches from cars to e-bikes by stimulating e-bikes as an alternative mode of transportation for the car. Along with, creating competition between the e-bike rides and car rides through the high-speed bicycle lanes. The high-speed bicycle lanes are also being promoted in order to increase the number of users.

4.2.3 Stimulating e-bike use to reach sustainable mobility

First, e-bike use is being promoted to people that do not have an e-bike. People can try out an e-bike for free during a longer period (e.g. 1 or 2 weeks) instead of just making a test ride at the store when deciding to buy one. In this way people can experience what benefits an e-bike can have for them in their daily life and after the try out period, they can buy one. The government representatives both say that this initiative works quite well and it gets a lot of people from their car onto an e-bike. Both e-bike users confirmed this, they mentioned that participating in the try-out period helped them in choosing to buy and start using an e-bike. One of the e-bike users explained why he thinks that the try-out period is an effective way to introduce people to an e-bike as follows:

“Look, one day, one ride with an e-bike that does not make a lot of sense, you notice how fast it can go, that’s fine but I wanted to experience how it would be if I would used it for a week. And if I would actually use it every day. The only way to discover this is to try it for a longer period.”

The main argument for not buying an e-bike is because they are rather expensive. Of course, the e-bikes are expensive, however, if seen as an investment for a longer period it will eventually be a lot cheaper than driving a car. One of the e-bike users says that people should look at buying an e-bike in a different way:

“The bicycle [e-bike] is an expensive model, it costs 6000 euros. One could say: ‘That is a very expensive bicycle’, one could also say: ‘That is a very cheap car’. I prefer the last one.”

4.2.4 Creating competition between e-bike and car

The government representatives state that a ride on a high-speed bicycle lane should serve as a competing alternative for the car by establishing a high quality of the bicycle lane. Meaning, wide lanes to ease passing and as little as possible obstacles to assure constant flow on the lanes. To create high-quality rides that are as fast as car rides or even faster. An e-bike user confirms that he experiences the high quality of the lane and that it has been constructed for high-speed traffic. It is a lot faster to go with his e-bike than go by car so in this case, it wins the competition with the car surely, which in essence is the goal of the high-speed bicycle lane. He experiences the competition between the different means of travel as follows:

“By speed pedelec it costs 20 up to 24 minutes depending on how the traffic lights are arranged [...] By car it takes me 62 minutes, the big disadvantage of going by car is that you will end up in traffic jams on the Friesestraatweg. For me the car is, in all cases, the slowest way of commuting.”

Besides creating competition between e-bike and car through the high-speed bicycle lanes, the lanes are being promoted and made recognizable to increase the number of users. When more people recognize and use the lanes, a bigger effect on the sustainable mobility transition could be realized.

4.2.5 Promotion and Recognition of the high-speed bicycle lanes

The high-speed bicycle lanes are being promoted in order to make people aware of the fast alternative route to use for their commute. This is done through social media and local newspapers or by festive openings of the route. Also, more creative promotions are done, the high-speed bicycle lane between Assen and Groningen for example. A contest was held for people to come up with the best and most unique name for the lane. It is now called 'De Groene As', in this way people get involved in the process of developing the lanes. The project manager says that they try to promote the lane in a lot of different ways:

"We have organized a lot of information meetings about the lane. We are going to hire someone to do some marketing for the lane and get people on their bike. We also want to do a little bit of branding of the lane, to give it a little content to make it enjoyable to cycle on it."

Lastly, recognition of the lanes becomes important. Users of the lane need to know which directions they need to go to stay on the lane. On the high-speed bicycle lane from Groningen to Ten Boer stamps have been put on the lane itself (see figure 3). On the entire lane, these stamps can be seen which makes it clear which directions to go.



Fig. 4: Recognition stamps on the high-speed bicycle lane from Groningen to Ten Boer. Source: Author.

However, this is just one example, the signing on other lanes is poor and it is not clear where the lane starts, ends or where you need to go to stay on it. So explains one of the users:

"There is no sign that says: 'this is the start of the high speed bicycle lane'. I do not see it as a different track through the city, I think that is a loss of the route. [...] There is no signing at all how you can continue your journey comfortable."

The quote above describes another problem where the local governments struggle with. They want to put up signs to make clear where the routes start and point out which directions people can go, however, this is not possible because they are not allowed to do so. There is one national institution that can place official traffic signs in The Netherlands, De Nationale Bewegwijzeringsdienst. They do not want to place signs yet because there is no official sign for the rest of the Netherlands designed. This shows that the high-speed bicycle lanes are positioned in the beginning phase and that there can still be made a lot of progress. However, it also shows that the North of the Netherlands, and specifically the area surrounding Groningen is very progressive with their high-speed bicycle lanes. Some big first steps towards sustainable mobility are being made here.

5. Conclusions

The main focus of this research was to gain insight into what extent e-bikes are used to fasten the transition towards sustainable mobility in the North of the Netherlands. To assess this, statistical analyses have been performed and interviews have been analyzed. First, it was important to show to what extent the e-bike can be sustainable. Astegiano et al. (2019) explained that e-bikes are only benefiting the sustainable mobility transition if they replace polluting modes of transportation. The statistical analyses found similar results for the North of the Netherlands as Kroesen (2017) found for The Netherlands as a whole. Car rides are being replaced with e-bike rides but the main mode of transportation that is being replaced are ordinary bikes. It surely does not harm sustainability because people remain cycling and replace some car rides. Therefore, the e-bike can be marked as a sustainable mode of transport yet to a rather small degree when compared with ordinary bikes. Although, e-bikes replace care rides to a certain extent, it was found that reasons for using an e-bike are not because of sustainability. These findings are in line with the findings of Plazier et al. (2017), who also found that sustainability is not a reason for using an e-bike. However, despite the reason for using an e-bike they still are quite sustainable, thus an increase in using e-bikes can help in fastening the transition towards sustainable mobility. The analyses of the interviews showed that the government can play an important role in trying to increase the e-bike use.

Kroesen (2017) argued that the local context plays an essential role in the sustainable mobility transition. The area surrounding Groningen including the high-speed bicycle lanes is a very good example of what Kroesen (2017) means. A lot of local efforts are made trying to increase the replacement level of e-bikes for cars. Local governments are trying to mediate in the choice for means of travel. High-quality infrastructure is being built in the form of high-speed bicycle ways to establish a safe and mainly fast (e-)cycling network in order to compete with car rides. E-bike try-out programs are put up to display how useful the e-bikes can be. Next to that, a lot of promoting of both the high-speed bicycle lanes and e-bikes is done to enthuse people to e-bike use. There already are some people that have adopted an e-bike who see the big advantages of cars. Increasing switches from car to e-bikes are already seen by the local governments. These results show that this area is quite progressive in planning for e-bike use to reach sustainable mobility. However, no hard conclusions can be derived from these findings because it is such a small sample that has been researched. Besides that, the local context is different, the findings could be very different for different areas.

Concluding, e-bikes can be used as a means to fasten the transition towards sustainable mobility although to a small extent. Governments are using the e-bike, trying to increase the share of switches from cars to e-bikes in several ways. Some promising results are appearing in the North of the Netherlands, mainly in the area surrounding Groningen. Still, further research is needed to reveal if these efforts are working in other places as well because of the local context. As argued by Elliot et al. (2018) and Jones et al. (2016), further research should be done on planning and improving the infrastructure for e-bikes. This research has tried to contribute to this for the North of the Netherlands. Still, future research directions can focus on areas other than the North of the Netherlands. A research direction for the North of the Netherlands can be, analyzing the results from stimulation programs from the governments. Other research directions can address how e-bikes affect the sustainable mobility transition when they replace ordinary bikes.

Reflection

This research used mixed methods to gain insights from different perspectives and sources. However, the sample of interviews is small. This means that very different results can be found when these interviews are held with government officials in different locations. The paired-sample t-tests give insight into the replacement level of modes of transportation by e-bikes. But by using a paired-sample t-test other variables that could be of influence for replacement levels were kept out of the analysis. So there are no significant results from other variables than the rides per different mode of transport. Also, this research was done in November, a period in The Netherlands with bad weather. Bad weather results in less (e-)bike rides and more car rides. By asking people about their average rides per week in this period, it could result in some different results than when asked in one of the summer months when the weather is nice and more people cycle. Lastly, as has been discussed earlier, the results of this research go up only in this local context or a comparable local context. Only for countries where the main mode of transport are ordinary bikes. For car-dominated countries, this research is not applicable because of the differences in infrastructure and policies in these countries.

References

- Aestegiano, P., Fermi, F & Martino, A. (2019). Investigating the impact of e-bikes on modal share and greenhouse emissionInterviewee: a system dynamic approach. *Transportation Research Procedia*, 1(37). 163-170.
- CBS (2018). *Personenmobiliteit in Nederland: Persoonskenmerken en vervoerwijzen, regio*. Consulted on 19-09-2019 via <http://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83499NED/table?ts=1568900889264>.
- Cope, M & Kurtz, H. (2016). Organizing, coding, and analyzing qualitative data. . In N. Clifford, M. Cope, T. Gillespie & S. French (Ed.), *Key Methods in Geography* (pp. 647-664). London: Sage.
- Dave, S. (2010). Life Cycle Assessment of Transportation Options for Commuters. Report 1. Massachusetts Institute of Technology.
- Edge, S. Dean, J., Cuoma, M & Keshav, S. (2018). Exploring e-bikes as a mode of sustainable transport: A temporal qualitative study of the perspectives of a sample of novice riders in a Canadian city. *The Canadian Geographer*, 3(26). 384-397.
- Elliot, T., McLaren, S.J & Sims, R. (2018). Potential environmental impacts of electric bicycles replacing other transport modes in Wellington, New Zealand. *Sustainable Production and Consumption*, 1(16). 227-236.
- Fyhri, A & Fearnley, N. (2015). Effects of e-bikes on bicycle use and mode share. *Transportation Research part D: Transport and Environment*, 1(36). 45-52.
- Haustein, S & Møller, M. (2016). Age and attitude: Changes in cycling patterns of different e-bike user segments. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9(10). 836-846.
- Hay, I. (2016). On being Ethical in Geographical Research. In N. Clifford, M. Cope, T. Gillespie & S. French (Ed.), *Key Methods in Geography* (pp. 30-43). London: Sage.
- Jones, T., Harms, L & Heinen, E. (2016). Motives, perceptions and experiences of electric bicycle owners and implications for health, wellbeing and mobility. *Journal of transport Geography*, 1(53). 41-49.
- KiM. (2018). *Fietsfeiten*. Rapport 18. Den Haag: VormVijf.
- Kruijff, J. de, Ettema, D., Kamphuis, C.B.M & Dijst, M. (2018). Evaluation of an incentive program to stimulate the shift from car commuting to e-cycling in the Netherlands. *Journal of Transport and Health*, 1(10). 74-83.
- Langford, B.C., Cherry, C., Yoon, T., Worley, S & Smith, D. (2013). North America's First E-bikeshare: A year of Experience. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1(2387). 120-128.
- Longhurst, R. (2016). Semi-structured interviews and focus groups. In N. Clifford, M. Cope, T. Gillespie & S. French (Ed.), *Key Methods in Geography* (pp. 143-168). London: Sage.
- McLafferty, S.L. (2016). Conducting Questionnaire Surveys. In N. Clifford, M. Cope, T. Gillespie & S. French (Ed.), *Key Methods in Geography* (pp. 129-142). London: Sage.

Moser, C., Frick, V., Seidl, R & Blumer, Y.B. (2019). Teaming up for sustainability: Promoting sustainable mobility behavior through sports clubs in Switzerland. *Energy Research and Social Science*, 1(53), 89-97.

OTAR. (2015). Fietssnelwegen nieuwe succesformule. Consulted on 20-09-2019 via http://www.fietssnelwegen.nl/Links/OT_03_Fietssnelwegen_56-59_def.pdf

Plazier, P.A., Weitkamp, G & Van den Berg, A.E. (2017). "Cycling was never so easy!" An analysis of e-bike commuters' motives, travel behavior and experiences using GPS-tracking and interviews. *Journal of Transport Geography*, 1(65), 25–34.

Popovich, N. Gordon, E. Shao, Z. Xing, Y. Wang, Y & Handy, S. (2014). Experiences of electric bicycle users in the Sacramento, California. *Travel behavior and Society*, 1(1). 37-44.

Rijksoverheid. (2019). *Klimaatakkoord*. Rapport 1. Den Haag: Staatsuitgeverij.

Rojas López, M.C. & Wong, Y.D. (2019). Process and determinants of mobility decisions – A holistic and dynamic travel behavior framework. *Travel behavior and Society*, 1(17). 120-129.

Winslott Hiselius, L & Svensson, A. (2017). E-bike use in Sweden e CO2 effects due to modal change and municipal promotion strategies. *Journal of Cleaner Production*, 1(141). 818-824.

Appendix A

Original questionnaire e-bike users

Hallo, Ik ben Roald Schoenmaker, 4e jaar student van de Bachelor Sociale Geografie en Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Ik ben momenteel bezig met mijn afstudeeronderzoek over het gebruik van e-bikes. Hiervoor zou ik graag zo veel mogelijk enquêtes willen verzamelen. U zou mij enorm helpen met het invullen van deze enquête. Het kost maximaal 5 minuten van uw tijd. Antwoorden zullen niet gedeeld worden met derden, alleen gebruikt worden voor onderzoeksdoeleinden en zijn volkomen anoniem. U kunt op ieder gewenst moment stoppen met de enquête als u dit wilt. Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben over de enquête kunt u contact met mij opnemen: r.p.schoenmaker.1@student.rug.nl. Alvast bedankt!

1. Over welke vervoersmiddelen beschikt u?

U kunt meerdere opties aanvinken

Normale e-bike (25km/u)
speed-pedelec (45 km/u)
Fiets
Auto
Openbaar vervoersbewijs
AnderInterviewee:

2. Wat was de reden voor het aanschaffen van uw e-bike?

U kunt meerdere opties aanvinken

Fysiek gemak
Goed voor het milieu
Snel alternatief vervoersmiddel
Goed voor gezondheid
AnderInterviewee:

3. Klimaatvervuiling speelt een rol in welk vervoersmiddel ik gebruik

1: helemaal oneens
2: oneens
3: neutraal
4: eens
5: helemaal eens

4. Ik vind het belangrijk dat het gebruik van schone vervoersmiddelen gestimuleerd wordt door de overheid

1: helemaal oneens
2: oneens
3: neutraal
4: eens

5: helemaal eens

2. Aantal ritjes per vervoersmiddel

Bij de volgende vragen wil ik u vragen een schatting te maken van het aantal ritjes dat u momenteel maakt met het genoemde vervoersmiddel.

5. Hoeveel ritjes maakt u gemiddeld per week op een e-bike?

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

.....

6. Hoeveel ritjes maakt u gemiddeld per week op een normale fiets?

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

.....

7. Hoeveel ritjes maakt u gemiddeld per week met de auto?

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

.....

8. Hoeveel ritjes maakt u gemiddeld per week met het openbaar vervoer?

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

....

3. Aantal ritjes per vervoersmiddel vóór de aanschaf van een e-bike

Bij de volgende vragen wil ik u vragen een schatting te maken van het aantal ritjes dat u maakt met het genoemde vervoersmiddel voor de aanschaf van uw e-bike.

9. Hoeveel ritjes maakte u gemiddeld per week met een normale fiets voor de aanschaf van een e-bike?

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

....

10. Hoeveel ritjes maakte u gemiddeld per week met de auto voor de aanschaf van een e-bike? (als chauffeur)

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

....

11. Hoeveel ritjes maakte u gemiddeld per week met het openbaar vervoer voor de aanschaf van een e-bike?

1 keer heen én weer geldt als 1 ritje, 2 keer heen én weer geldt als 2 ritjes etc. Als u geen gebruik maakt van een e-bike of slechts een paar keer per jaar vult u 0 in.

.....

4. Algemene vragen

12. Wat is uw postcode?

.....

13. Wat is uw voornaamste bezigheid?

Scholier/Student/Werkende/Niet-werkend/Gepensioneerd

14. Wat is uw leeftijd?

.....

15. Wat is uw geslacht?

Man/Vrouw/Anders

Appendix B1

Syntax SPSS paired-sample t-test

DATASET ACTIVATE DataSet1.

T-TEST PAIRS=ritjesgewonefiets ritjes ritjesOV WITH ritjesgewonefietsvoorebike ritjesvoorebike
ritjesOVvoorebike (PAIRED)

/CRITERIA=CI(.9900)

/MISSING=ANALYSIS.

Appendix B2

Original output from spss

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	ritjes gewone fiets	1,47	126	2,925	,261
	ritjes gewone fiets voor e-bike	4,61	126	4,291	,382
Pair 2	ritjes	4,44	126	4,781	,426
	ritjes voor e-bike	5,50	126	5,785	,515
Pair 3	ritjes OV	,33	126	1,166	,104
	ritjes OV voor e-bike	,37	126	1,262	,112

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	ritjes gewone fiets & ritjes gewone fiets voor e-bike	126	,264	,003
Pair 2	ritjes & ritjes voor e-bike	126	,875	,000
Pair 3	ritjes OV & ritjes OV voor e-bike	126	,830	,000

Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	99% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	ritjes gewone fiets - ritjes gewone fiets voor e-bike	-3,143	4,509	,402	-4,194	-2,092	-7,824	125	,000
Pair 2	ritjes - ritjes voor e-bike	-1,063	2,816	,251	-1,720	-,407	-4,239	125	,000
Pair 3	ritjes OV - ritjes OV voor e-bike	-,032	,715	,064	-,198	,135	-,499	125	,619

Appendix C1

Interview guide: e-bike gebruiker op fietssnelweg

Inleidende vragen:

1. Hoe oud bent u?
2. Wat is uw voornaamste bezigheid? (werk/student etc.)
3. Waar woont u?
4. Wat voor e-bike heeft u?
5. Hoe lang bent u al in het bezit van een e-bike?
6. Waar gebruikt u uw e-bike zoal voor?
7. Welke routes fietst u over het algemeen met uw e-bike?

Kernvragen:

8. (In hoeverre) heeft het ontstaan van de fietssnelweg uw reisgedrag beïnvloed?

Probing question Interviewee: Kunt u hier een voorbeeld van geven? Kunt u dit nader toelichten? Kunnen er nog andere redenen zijn waardoor uw reisgedrag is veranderd?

9. Wat is de voornaamste reden/zijn de voornaamste redenen om gebruik te maken van een fietssnelweg?

Probing question Interviewee: Waarom is dit (de gegeven reden) belangrijk voor u? Wat is een reden/ zijn redenen om geen gebruik te maken van de fietssnelweg? In hoeverre speelt het klimaat hierin een rol? (pas na de gegeven antwoorden vragen)

10. In hoeverre beïnvloedt de fietssnelweg u om uw e-bike te gebruiken?

Probing question Interviewee: Reed u deze route ook al voordat de fietssnelweg er lag? En voordat u een e-bike had?

11. Waarom kiest u niet voor een ander vervoersmiddel dan de e-bike?

Probing question Interviewee: Wat is hier de reden voor? Kunt u hier nader toelichten?

12. Wat zijn volgens u de voor -en/of nadelen aan de fietssnelweg ten op zigt van "normale" fietsroutes?

Probing question Interviewee: Wat zou er verbeterd kunnen worden aan de fietssnelweg? Ondervindt u minder hinder van ander verkeer tijdens het gebruik van de fietssnelweg?

Closing questions

13. Blijft u in de toekomst gebruik maken van de fietssnelweg?
14. Op welke manier denkt u dat er meer mensen van de fietssnelweg gebruik zullen gaan maken?

Appendix C2

Interview guide: **Beleidsmaker fietssnelweg**

Inleidende vragen:

1. Kunt u vertellen wat u zoal doet?
2. Wat is uw rol in het ontwikkelen van fietssnelwegen?
3. Hoe gaat u zelf naar uw werk?
4. Heeft u zelf een e-bike?
5. Heeft u inzicht in wie er gebruik van de fietssnelwegen maken? (cijfers)

Kernvragen:

6. **Wat is voor uw organisatie het uiteindelijke doel van de fietsnelweg(en)?**

Probing question Interviewee: Worden deze doelen ook behaald? Wie is de doelgroep? Wat is er anders aan deze nieuw route(s) ten opzichte van de route(s) die er al lag(en)?

7. **Op welke manier kan volgens u de fietssnelweg het reisgedrag van mensen kunnen beïnvloeden?**

Probing question Interviewee: Kunt u hier een voorbeeld van geven? Kunnen er eventuele onbedoelde gevolgen optreden door de fietssnelwegen?

8. **Wat is volgens u de voornaamste reden/zijn de voornaamste redenen voor het aanleggen van een fietssnelweg?** (lijkt wel erg op vraag 6 nu, deze er eventueel uitgooien en 6 erin laten)

Probing question Interviewee: Tussen wat voor locaties komen de fietssnelwegen? In hoeverre speelt het klimaat hier een rol?

9. **In hoeverre beïnvloedt de fietssnelweg volgens u het e-gebruik?**

Probing question Interviewee: Wordt er aandacht besteed aan naamsbekendheid van de fietssnelwegen? Op welke manier wordt er rekening gehouden met de e-bike?

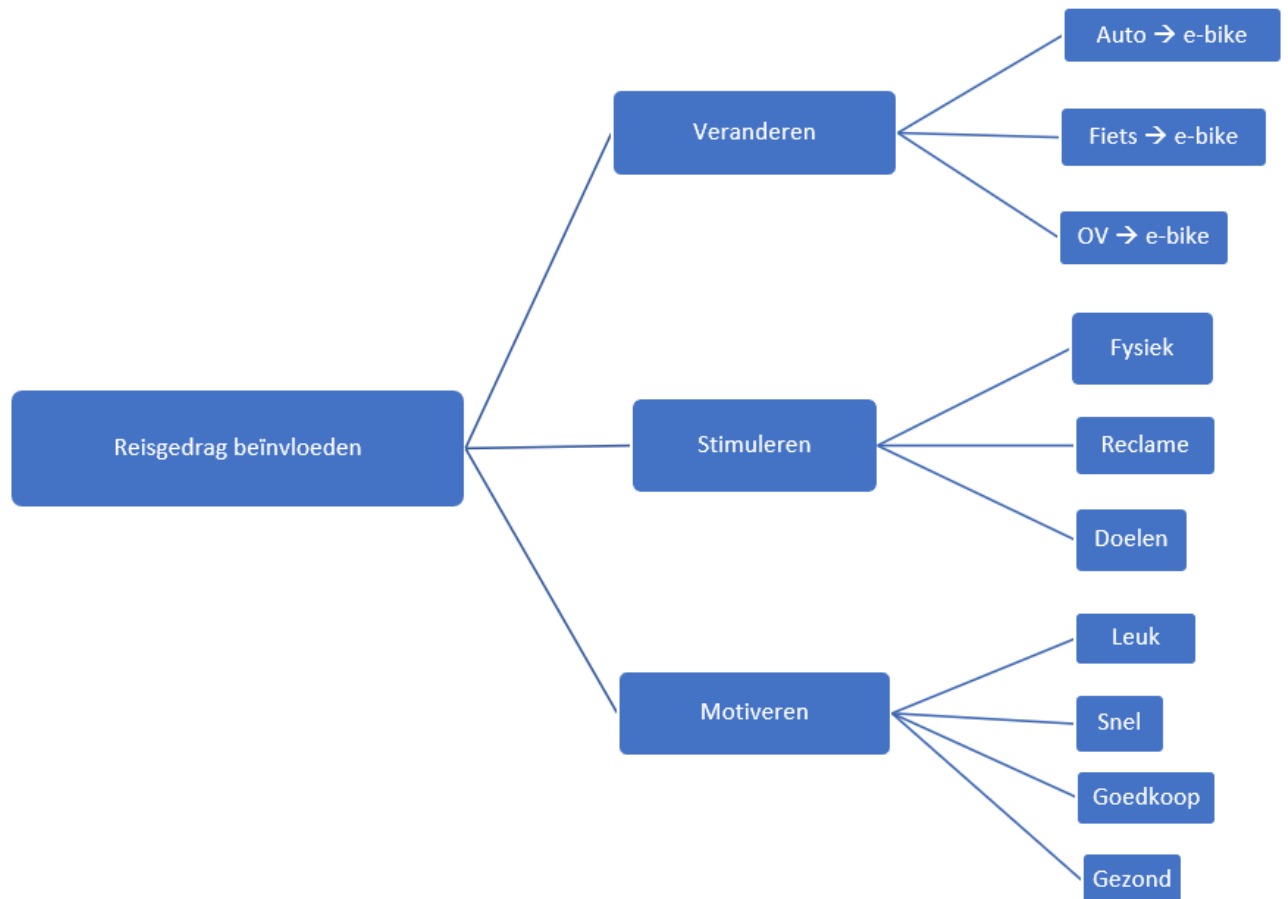
Closing questions

10. Hoe ziet de toekomstige fietsinfrastructuur van Groningen er volgens u uit?
11. Op welke manier denkt u dat er meer mensen van de fietssnelweg gebruik zullen gaan maken? Deze vraag is ook nog wat sturend:

Hoe denkt u over de toekomst van het fietssnelweg gebruik? Op welke manier denkt u dat mensen hier gebruik van zullen gaan maken?

Appendix C3

Code Tree



Appendix C4

Interview Fietsmakelaar provincie Groningen

R: Zou je eerst kunnen vertellen wat u doet met betrekking tot e-bikes en fiets snelwegen?

INTERVIEWEE: Ja, ik werk bij de provincie Groningen als fiets makelaar. Mijn rol als fietsmakelaar houdt in dat ik de twaalf gemeentes in de provincie ondersteun. En enthousiasmeer om meer met het thema "fiets" te gaan doen. Maar de fiets in de brede zin. Ontwikkelen van fietsbeleid. Maar ook wel stimuleringsprojecten opzetten. Maar ook wel verbeteren van verkeersveiligheid voor fietsers in brede zin. Ja, dus ik ondersteun echt de gemeentes maar een onderdeel van het takenpakket dat ik veel acties opzet rond hun fiets stimuleren. Ook voor in de provincie. Als ik me dan toespitst op e-bikes inderdaad dan merken we wel dat binnen fietsstimulering dat er inderdaad op gebied van e-bikes dat er echt wel een kans ligt om meer mensen of andersoortige mensen op de fiets te krijgen. E-bikes heeft ook binnen fietsstimulering wel aandacht en komt op verschillende momenten in het werk weer terug.

R: En doet u ook specifiek iets met fietssnelwegen of de doorfietsroutes die nu overal opkomen of dat meer bij de fiets stimulering zelf.

INTERVIEWEE: Als onderdeel van fiets stimuleren, de herkenbaarheid dat speelt zeker een rol bij en ook als we e-bike willen promoten dan helpt het ook wel heel erg om te kunnen zeggen van jongenInterviewee: er ligt ook een mooie route voor jullie om te kunnen gaan gebruiken en dat versterkt elkaar wel.

R: Hoe gaat u zelf naar uw werk?

INTERVIEWEE: Op de fiets maar met de gewone fiets, want ik woon en werk in de stad Groningen en binnen de stad ben ik van mening dat je niet echt heel veel aan een e-bike hebt. Dat dat Prima zonder elektrische ondersteuning kan en dat je daar jong genoeg voor bent.

R: Wat is voor u, voor de organisatie de provincie Groningen, wat is het uiteindelijke doel van de fiets stimulering daarbij. Daarbij de fiets snelwegen.

INTERVIEWEE: We hebben in de provincie een eigen beleid opgesteld voor de fiets. En het fietsbeleid van de provincie. Die richt zich met name op de hogere doelen van gezondheid. Meer mensen in beweging krijgen. Vaker de fiets pakken in plaats van een auto. Heeft op verschillende manieren gezondheidswinst. Als je hem helemaal doorrekent met een ingewikkeld model. Ook heel erg al het thema duurzaamheid. Wel benoemd in de zin van als meer mensen de fiets pakken in plaats van auto dan is het beter voor het milieu. Maar dat zijn echt abstracte hogere doelen en dat is heel moeilijk om dat terug te rekenen van hoe dan exact het effect op het beleid van de provincie effect heeft op zo'n uiteindelijk doel. Maar dat zijn wel. Onze twee hoge doelen waar het beleid heel erg aan ophangen. Gezondheid en duurzaamheid.

R: Inhakend op duurzaamheid. Als ik het dan goed begrijp wordt er wel rekening mee gehouden met duurzaamheid. Veel overkoepelende doelen maar het is niet helemaal duidelijk wat die doelen dan precies moeten zijn van duurzaamheid

INTERVIEWEE: Nee nee klopt die staan er echt heel. Het staat er echt: het draagt bij aan... en we hebben een doel om meer mensen op de fiets te krijgen. Maar we hebben niet in het fietsbeleid een niet specifiek doel opgenomen. We willen minder CO2 uitstoten dús we stellen een doel

R: Zou dat wel in de toekomst nog daarbij kunnen komen?

INTERVIEWEE: Dat denken we eigenlijk wel. We merken dat dat heel snel Aan het veranderen is. Momenteel merken we bijvoorbeeld ook vanuit de landelijke overheid dat steeds meer doelstellingen echt heel specifiek worden gelinkt aan kun je bewijzen hoeveel CO2 je nu echt hebt bespaart met deze maatregel en dat is een nieuwe vraag, die eigenlijk vroeger niet werd gesteld. Eerst moest je gewoon alleen aantonen, als we jullie subsidie geven om een fietspad aan te leggen hoeveel meer mensen denk je dan dat er over het fietspad gaan fietsen maar nu is de vraag als we jullie subsidie geven voor dit fietspad hoeveel CO2 gaan jullie dan besparen. Dit is ook een nieuwe vraag die ook van bovenaf komt dus bedenk wel dat we dat aan moeten gaan schermen.

R: Hebben jullie daar al enig inzicht in, in hoeveel CO2 dan bespaard wordt als die vraag gesteld wordt.

INTERVIEWEE: We zijn momenteel bezig met het opstellen van een monitoring programma. Maar dat zal dan nu pas voor het eerst weer op zo'n manier gaan monitoren. Maar eigenlijk pas als lang jarig gaat doen, dan pas kun je daar echt iets over zeggen eigenlijk. Het is heel moeilijk om hard te maken: oke als deze persoon die hier nu fietst wat zou die anders hebben gedaan als zij niet zou fietsen.

INTERVIEWEE: Dat is voor mijn scriptie natuurlijk een beetje hetzelfde probleem. Het zou heel mooi zijn als je dat zou kunnen weten alleen hoe kom je daarachter want je kan niet aan iedereen op het fietspad vragen zou je eigenlijk met de auto gaan. Ja want we hebben jullie al een idee hoe jullie dat gaan doen. We gebruiken enerzijds. De data vanuit overheden vanuit het Landelijk Platform. En dat is voor mij zo'n systeem dat mensen dagboek krijgen en dat ze bijhouden hoeveel reizen. En daardoor weten we inderdaad een deel hoe ze zich verplaatsen nu, maar niet in dat opzicht hoe ze gingen. Maar dat is in een onderzoek geweest van de rug eigenlijk, dat is misschien wel interessant voor jou als achtergrond. Dat is een onderzoek geweest naar de kansen voor de e-bike op het platteland. En dat is echt een grote stap vooruit van Gert Nijkamp. Dat geeft aan dat eigenlijk heel mensen van de fiets ook overstappen op de e-bike. En 1 heel specifieke omgeving die een beetje bijhoudt of mensen switchen is meer om de stad Groningen. In samenwerking met Groningen Bereikbaar. Maar dat is niet voor de hele provincie. Dat is razend interessante data maar dat is voor ons als provincie geeft dat net niet volledige weergave

R: En dat zijn dan dorpen zoals Ten Boer, Zuidhorn hoe je die dan verbindt met Groningen met de fiets.

INTERVIEWEE: En nu ligt daar ook wel voor de provincie de belangrijkste kans en opgave om meer mensen op de fiets te krijgen. Dus op zich is het oké om daarop te focussen. We zien bijvoorbeeld dat vanuit GRONINGEN bereikbaar zijn. Probeer actie dat je een week lang gratis kunt proberen. Bijvoorbeeld in 2018 hebben we bijna 300 mensen uitgetest en bijna 20 procent daarvan heeft ook echt een e-bike aangeschaft en is vanuit de auto overstapt op de e-bike. Concreter dan dat wordt hem niet. Maar ja dat zijn dan alleen mensen die die speciale actie hebben gedaan en die kun je meten want dan heb je contact mee gehad. Maar anders is het lastig maar dat vind ik ook juist het leuke van fietsen dat het allemaal niet meer is en dat je lekker je eigen weg kan gaan en dat je niet goed te tracken bent. Maar het maakt het voor beleid soms wel moeilijk.

R: en daar zijn die doorfietsroutes wel een heel mooi voorbeeld dan bijvoorbeeld ten boer met Groningen te verbinden of Zuidhorn met Groningen te verbinden. Op welke manier denken jullie met die fietssnelwegen het gedrag van mensen te beïnvloeden.

INTERVIEWEE: Wij hopen dus dat. door een hogere kwaliteit te bieden, een aantrekkelijk alternatief wordt voor de auto dus door echt te zorgen voor zo min mogelijk obstakels dat je overal door kunt fietsen en niet bij elke kruising voorrang moeten verlenen aan auto's omdat de fietser voorrang heeft. en ook om te zorgen voor een veilige omgeving en straks dan ook nog in combinatie met herkenbaarheid van de route. Daarbij dat ze gewoon als een volwaardig alternatief gezien kan worden. Waar we momenteel nog wel een opgave hebben liggen om dan ook nog wat we in Ten Boer bij iedereen aan bellen en zeggen: Hebben jullie het fietspad al gezien en probeer het is even een keertje. Het is nu gewoon hij ligt er en hij is feestelijk geopend. En dat is het (focus op bestaande fietsers voornamelijk

R: Dus jullie hebben ook nog echt in zicht. Of het nou daadwerkelijk meer mensen van Ten Boer naar Groningen zijn gegaan met de fiets.

INTERVIEWEE: We tellen wel elk jaar en we zien op zich wel dat het gebruik echt wel toeneemt. Volgens mij als je het gemiddeld ziet komt daar wel bijna 20 procent extra fietsers

R: Dus dan zijn de fietssnelwegen voornamelijk gericht op die mensen (fietsers) of ook juist de bedoeling dat je mensen die nog niet fietsen aan het fietsen wil krijgen.

INTERVIEWEE: Dat is wel stap 2 maar we merken dat er. Tot nu toe op enige manier nog een beetje ondergesneeuwd ofzo

R: maar dat is ook niet echt helemaal duidelijk hoe dat komt waarschijnlijk omdat het vrij nieuw is allemaal .

INTERVIEWEE: Zoals die met Ten Boer dan heb ik eigenlijk, dat is een gemiste kans. Dat had ook gekund op het moment het open ging. Tien maanden lang iedereen erbij moeten sleuren en heel Ten Boer e-bikes lenen zodat ze gewoon konden proberen meteen goed aanpakken en heel concreet voor die mensen maken. Hoe lang fiets je er over. Hoe lang je met auto. Gewoon heel specifiek ten boer op zo toespitsen. Ik heb een wereld aan ideeën maar op 1 of andere manier sneeuwt het onder in de workload.

R: Zouden die fietssnelweg gewoon nog onbedoelde gevolgen kunnen hebben nu is het doel vooral mensen op de fiets krijgen en fietsers het aangenaam maken zouden die dan ook nog misschien voor omwonenden. Ik heb wel eens gehoord dat het door Paddepoel heen dat ze daar niet heel erg tevreden waren met al die student de hele tijd langs fietsen is dat met de fiets snelwegen ook.

INTERVIEWEE: Ja dat speelt zeker. Momenteel wordt de route naar Winsum aangelegd. En er zijn heel veel gesprekken met omwonenden. Doordat de routes langs het spoor lopen. Heel veel achtertuinen grenzen direct aan het spoor en zou het eigenlijk zo zijn dat we een deel van achtertuinen af moeten snoepen iets waaraan de gemeente. Iets afsnoepen kunnen we nog wel mee leven. Maar het feit dat het fietspad wordt en dat al die fietsers achter hun huis langs gaan stuit op heel veel weerstand.

R: Hoe gaan jullie daar mee om.

INTERVIEWEE: Uiteindelijk is het wel gelukt en gaat het wel door maar ik moet toegeven dat ik dat soort gesprekken niet gehad heb daar hebben we ook specialisten voor die met heel veel praten dat oplossen. Dat was wel erg. Dat wordt heel zorgvuldig gedaan. Hoe is dat precies doen. Dat weet ik niet. Het is geen autoweg maar ook op de fietssnelweg naar Assen komen we dat heel erg tegen hoor. Soms zijn het zelfs bestaande paden maar er zit een soort angst in. Daardoor juist doordat we vergroten en het gaan promoten hebben mensen echt van wow het gaat om echt veel problemen en er komen echt heel veel fietsers en dat vinden ze wel spannend. Ja hoe druk gaat het dan worden.

R: Dat is ook wel logisch natuurlijk. De routes lopen van een bepaald punt in dit voorbeeld dan Groningen is het dan vooral de bedoeling dat mensen vanuit dat punt naar Groningen gaan of kan het ook zijn dat mensen fietsen tot halverwege en weer terug, zeg maar dat ze maar een deel van de fietssnelweg gebruiken in plaats van dat ze hem helemaal uit fietsen.

INTERVIEWEE: Vooral het voorbeeld van, de fietssnelweg Groningen- Assen zijn we ons daar heel erg bewust van. Waarschijnlijk zal er een deel vanaf de kop van Drenthe gebruiken om naar Assen te gaan. Maar we denken dat het echt maar een mini groepje zal zijn die hem helemaal uit zal fietsen. Het is juist een kans om in verschillende aanpak dan een mooie fietsroute te hebben en ook vooral snellere. Maar tegelijkertijd is het ook 26 kilometer en is dat voor heel veel mensen denk ik wel een eind om helemaal te gaan.

R: Maar daar heb je dan wel de buik voor natuurlijk want je hebt verschillende e-bikes, gewoon normale die tot 25 gaan en ook van die speed pedelecs die 45 kilometer per uur gaan. In hoeverre denken jullie dan dat die fietssnelweg het e-bike gebruik beïnvloedt. want ik kan me voorstellen dat mensen wel van Assen naar Groningen fietsen als ze zo'n speed pedelec hebben. Die kan 45 kilometer per uur. Dan ben je wel binnen het uur van Assen naar Groningen. Hoe zien jullie dat.

INTERVIEWEE: Het mooie is wel nog groter dan de gewone e-bike is biedt de speed pedelec echt een optie om de auto te vervangen die is gewoon echt qua tijd en ervaring ofzo. Is die voor een groep mensen is die een stuk beter dan de gewone e-bike dat daarbij echt heel veel mensen zijn eigenlijk bijna iedereen die hem aanschaft die doet ook gewoon de tweede auto of de auto helemaal weg. Dus dat is echt wel echt positieve resultaten terwijl de gewone e-

bike is inderdaad veelal of in plaats van de gewone fiets of erbij dat de auto echt gewoon blijft staan. Met speed pedelecs is het echt ongelooflijk er zijn écht mensen die vanuit Delfzijl elke dag naar de stad toe fietsen.

R: Dat is wel heel mooi want dat is het uiteindelijke doel van de fietssnelweg om zulk soort mensen op de fietsen te krijgen.

INTERVIEWEE: Ja en voor die doelgroep zijn juist ook, niet alleen voor die doelgroep, eigenlijk voor alle gebruikers is het gewoon heel belangrijk dat die fietspaden breed genoeg zijn en dat je lekker door kunt fietsen. Die breedte is ook wel heel erg belangrijk. Juist doordat er meer snelheidsverschil ontstaat. Zodat je die ruimte hebt om in te halen. Dat speelt daar dan zeker in mee. Sterker nog de provincie gaat het beleid (op speed pedelecs) nu ook aanpassen aan de gemeente Groningen gaat het beleid ook aanpassen. Om bijvoorbeeld na Ten Boer, dat is nu een 'fietspad'. Maar de speed pedelec is een brommer in de classificatie en die mag dus niet over die doorfietseroute rijden omdat het geen 'fiets' is. Maar dat gaan we dus aanpassen dat wil zeggen, uitgezonderd speed pedelecs dat dat ook die is toegestaan

R: Ja, want je hebt stukken die heel breed zijn in Ten Boer maar er zijn ook stukken die gewoon nog 'normaal' fietspad zijn die wel onderdeel zijn van de routes die gewoon zoals een fietspad ook zou zijn, zo breed zouden zijn.

INTERVIEWEE: Je hebt een paar punten waar het spannend is, maar zodra je de stad uitgaat willen we eigenlijk dat de speed pedelec, dat ze overal op die doorfietroute kan want dat is bij uitstek een fiets die daar gewoon heel goed, zich thuis voelt. Het grappige is ook wel weer dat de speed pedelec rijder, die vindt zo'n stuk langs het eerste stuk van fietssnelweg naar Assen tussen Groningen en Haren langs Willems kanaal. Soms vinden mensen met een gewone fiets het echt oersaai en dat het echt een eindeloos lang stuk is. Geen afleiding maar een speed pedelec rijder vindt dat juist briljant en die zegt ook motor op maximaal en ik kan lekker doorfietsen. Dat voorziet vooral voor die doelgroep ook echt in hun behoefte. Wat we destijds bij het opstellen van beleid en het aanleggen van de eerste routes helemaal niet voorzien hadden toen bestond dat ding (speed pedelec) nog helemaal niet maar het is mooi bijeffect.

R: Dat was toen de door fietsroutes en fiets snelwegen bedacht werden, toen waren er nog geen speed pedelecs toen waren er alleen normale e-bikes of ook niet

INTERVIEWEE: In opkomst jawel en dan nog was het in het begin waren ze heel erg gericht op oude mensen. Terwijl ons beleid is gericht op forenzen en de verder werkende mensen naar de stad toe te krijgen. En schoolgaande jeugd. Zo lijkt het zeg maar de eerste fietsroute is naar Zuidhorn die ligt sinds 2011 2012. Je kunt wel 4 jaar voor uittrekken van de eerste plannen tot uitvoering. Dat ze in 2008 begonnen zijn met het bedenken. Toen waren er nog niet veel e-bikes en al helemaal niet zoveel als nu. Dus destijds is er in het beleid geen rekening mee gehouden.

R: Grappig dat we dan toen die fietsroutes en fietssnelweg nog steeds ontwikkeld zijn. Dat die speed pedelec er toen nog niet was. Eigenlijk heb je weer een nieuwe uitdaging in.

INTERVIEWEE: Hij staat zelfs hier (verbinden met de fiets) niet in en deze is uit 2016. Daar staat het woord speed pedelec niet in.

INTERVIEWEE: Dus het gaat heel snel allemaal.

R: We hadden het net ook al over naamsbekendheid en bekendheid onder mensen van de fietssnelwegen. Ik heb die stempels op de weg gezien, u had het de net over feestelijke opening in een dorp. Wordt daar nog meer aandacht aan besteed zodat mensen die ook misschien wel niet zouden fietsen daarmee in aanraking komen? In welke vormen gebeurt dat?

INTERVIEWEE: Over die stempels op de weg, dat is goed om te weten dat we die route naar Ten Boer als een test route gebruikt. Om te kijken van hoe groot moeten ze en valt het mensen op. Nu moeten we meteen door naar alle routes zodat je zowel naar Bedum en Winsum en Zuidhorn dat je zorgt dat je overall dezelfde herkenbaarheid hebt. Omdat we denken dat dat eraan bijdraagt dat mensen het zowel vanuit de stad naar buiten toe als vanuit de dorp de stad in gaan gebruiken maar dat is De nationale bewegwijzeringdienst die heeft er iets op tegen dus dat is momenteel nog een lange discussie. Maar we hopen dat wel in het voorjaar om breed uit te kunnen rollen. En dat moment willen eigenlijk ook aangrijpen om er meer bekendheid aan te gaan geven, meer promotie ook aan te geven want dan kunnen we dat allemaal in diezelfde huisstijl. We hebben ook al een soort Metro kaartje klaarliggen dat je al die routes schematisch kunt zien waar je naartoe kunt. Dus we hebben wel wat op de plank liggen. En dan willen we dan ook echt krantenadvertenties en op een of andere manier loopt die discussie weer eens een beetje spaak. Want het wordt nog een beetje tegengehouden door die bewegwijzeringdienst. Die op zich hebben niks te zeggen over wat we op de weg spuiten. Maar we willen ook heel graag borden plaatsen met pijlen maar daar komen we niet tussen. Zij zijn de enige formele partij die borden mogen plaatsen en dat betekent dus dat dat deel ligt momenteel nog een beetje in de ijskast ligt maar dat is wel iets wat we willen gaan doen maar dat is tot nu toe meer een algemene campagne meer krantenadvertenties maar ook wel via socials en dergelijke. En ik weet bijvoorbeeld ook dat de route van Winsum bijvoorbeeld zodra die klaar is dat we dan ook specifieke aandacht aan Winsum willen schenken. Zo van: De route is nu hier langs in plaats van langs de provinciale weg. Ik denk dat momenteel Groningen Bereikbaar onze grootste uitdrager van het verhaal van fietssnelwegen. Die hebben echt wel vooral naar de stad toe hebben als missie en inderdaad wel pak die fiets eens en stap uit de auto. Probeer de fiets eens en vermijd de files. Zij nemen eigenlijk altijd in hun krant of berichten geven zij heel veel aandacht aan de fietsen en doorfietsroutes. Zij zijn nu het voornaamste kanaal.

R: levert dat ook wat op?

INTERVIEWEE: hopelijk, specifiek van de e-bike actie weten we het en opzich vanuit de model split meting van rondom de stad. Die van afgelopen jaar zagen we ook dat het aandeel fiets naar de stad ook is toegenomen. De auto die is afgenomen dus er is ook echt een verplaatsing aan het plaatsvinden dus rondom de stad is het wel veelbelovend. Daar ben ik wel echt blij mee.

R: Hoe ziet u dan de toekomstige fietsinfrastructuur? Hoe hoopt u dat u eruit ziet? en hoe denkt u dat hij eruit ziet

INTERVIEWEE: Waar ik momenteel mee bezig bent is, dat als je nu zo'n e-bike wilt proberen dan moet je die e-bike ophalen bij je fietsmaker in de stad. Terwijl eigenlijk wil je gewoon dat als je in Zuidhorn woont dat je dan op maandagochtend meteen op de e-bike kunt stappen en dat je dan op zaterdag de fiets meteen in Zuidhorn kunt ophalen. Daar zijn we dan nu mee bezig. Dat we kijken of we ook wat meer fietsmakers bereid kunnen vinden om aan die actie mee te doen. Dat voor een veel groter publiek aantrekkelijk wordt om het een keer te gaan proberen. We zien gewoon dat als je het een keer geprobeerd hebt dat mensen er veel enthousiaster tegenover en hebben van ja dit kan voor mij echt wel iets zijn. Enerzijds moeten we het toch echt wel meer blijven promoten en zorgen dat mensen er kennis mee kunnen maken. Anderzijds moet we dus gewoon nog veel meer zeggen zo van jongens er liggen mooie routes. Tegelijkertijd worstel ik er ook nog steeds wel mee. En dat is ook iets waar het healthy ageing netwerk mee worstelt is dat we dus eigenlijk inderdaad we zetten er heel erg op in dat we mensen uit de auto op de fiets willen hebben maar wat we eigenlijk zien door die verrekte e-bike is dat mensen van de gewone fiets overstappen op de e-bike terwijl ik dan liever heb dat ze op een gewone fiets zitten want dat is nog gezonder dat ze eigenlijk beter.

Interview Project Manager Doorfietsroute Assen Groningen

R: Kunt u mij vertellen wat uw rol is in het ontwikkelen van een fietssnelweg?

INTERVIEWEE: Formeel is mijn rol, procesmanager. De fietsroute loopt van Assen naar Groningen gaat door de gemeente Tynaarlo en Groningen. Die zitten samen met de beide provincies in een stuurgroep we hebben ook een regiegroep die zitten daar ook allemaal in vertegenwoordigd in de look en feel van de doorfietsroute van Assen Groningen hetzelfde beeld kwaliteitsplan opgesteld hoe die er over het hele traject uit moet gaan zien maar hij wordt gefaseerd uitgevoerd door verschillende opdrachtgevers. Ik voer de regie hierop dat zegmaar die eenheid bestaat en dat het een en ander op elkaar aansluiten.

R: Tussen de provincie Drenthe en de provincie Groningen. Heeft u zelf ook een e-bike?

INTERVIEWEE: Nee ik ben nog te jong.

R: Hoe gaat u naar uw werk toe?

INTERVIEWEE: Als het kan op de fiets. Ik heb mij wel nu zo'n city-bike gekocht die wel makkelijker fiets maar die is niet ondersteun dat moet ik zelf doen.

R: Wat is voor de provincie Drenthe en de provincie Groningen het uiteindelijke doel van de doorfietsroute tussen Assen en Groningen?

INTERVIEWEE: We hebben een aantal ambities geformuleerd. Eerste is om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren ofwel een extra modaliteit aan toe te voegen. De tweede is, we willen gezondheid stimuleren. We willen bewerkstelligen dat mensen meer gaan bewegen het is aantoonbaar dat dat ook beter voor je gezondheid is ook maar ook voor je productiviteit. We willen het recreatieve gebruik verder uitrollen en versterken hiermee. de Fietsroute gaat evenwijdig aan het Drentsche AA-gebied vanaf de doorfietsroute kan je heel makkelijk het gebied verkennen voor een ommetje vanuit de stad

Assen of Groningen. En we mikken ook wel op het knooppunten systeem. We willen een bijdrage leveren aan de CO2 reductie slash stikstof problematiek die we nu hebben, door een schonere vorm van vervoer aan te bieden.

R: is er inzicht in deze doelen al enigszins behaald worden nu of wordt dat pas bekeken nadat de doorfietsroute wordt opgeleverd?

INTERVIEWEER: Wij hebben een verkenningsstudie. Het initiatief is genomen in 2015 In 2016 hebben we een aantal creatieve bureaus uitgenodigd om wat inspiratie te droppen. Omdat we niet alleen maar een beton pad willen hebben maar we willen ook echt iets neerzetten, een merk neerzetten. Eind 2017 hebben we een verkenning en studie gemaakt een eindbeeldstudie noemen we dat, staat ook op de site. En die eindbeeldstudie daar zit globale steeds zijn daar op weergegeven. Eén van de keuzes was om op de oostelijke oever van het kanaal te gaan zitten en het kanaal als een soort leidraad te gebruiken. Die oostelijke kade die is grotendeels in eigendom bij de provincies en gemeenten Wee hadden geen grond eigendom te doen, geen grond aankopen te doen. Daarnaast was het zo dat planologisch bijna overal mogelijk was om dat pad aan te leggen. Het bestemmingsplan voorzag in grote delen bijna overal in de aanleg van een fietspad en dat was voor ons de reden daarvoor te gaan zitten. Waar we wel tegen aanlopen is dat die dijk die ongeveer sinds de jaren zeventig ligt door de mensen die daar aan wonen, werken of hun landbouwpercelen hebben, wordt die dijk een beetje als hún dijk ervaren dus zeg onze dijk en is bedoeld voor het onderhoud van het kanaal. Maar zij kunnen er mee doen en laten wat ze willen. De afgelopen jaren en nu moeten ze die dijk gaan delen. Dus we hebben heel veel , redelijk veel weerstand, mensen die bezwaar aantekenen tegen de omgevingsvergunning, die we wel moeten hebben, dan wel tegen de verkeersbesluiten die we moeten nemen. En dat leidt tot een gang naar de voorzieningenrechter. Dat leidt tot een gang naar de Commissie voor rechtsbescherming en daarmee loop je toch vertraging op. En daarmee is het ook zo dat we verschillende in de komende jaren in verschillende fases het traject gaan uitrollen. Maar dan hebben we nog te maken met flora fauna, landschap, cultuurhistorie en dat soort elementen. Dat maakt dat het ogenschijnlijk een simpele opgave was maar dat hij toch complexer is geworden dan we gedacht hadden. Daarom loopt hij ook uit. Daarom is het van belang dat er regie hierop blijft dat we wel zorgen dat door de jaren heen wel zorgen dat het groeit, het groeit aan elkaar groeit.

R: En dat zijn voornamelijk plekken waar nog geen fietspad lag? Waar echt iets nieuws kwam te liggen.

INTERVIEWEER: Er lag bijna nergens een fietspad. Wat we doen is dus we gaan op de kanaaldijk zitten. Daar had je twee smaken, het zandpad of een weg. Daar waar een zandpad ligt leggen betonplaten aan. Daar waar een weg ligt, maken we een fietsstraat van. Een fietsstraat is de auto te gast, krijgt een andere kleur asfalt ,asfalt. Daar rijdt de auto gewoon op omdat het deel uitmaakt van het normale wegennet maar in alle uitstraling zijn de fietser prioriteit heeft.

R: Ik heb bij de doorfietsroute Groningen ten boer op de weg zelf en op de fietspaden stempels en herkenningselementen om te laten zien dit is een doorfietsroute maar borden en dat soort dingen mocht niet want daar was een institutie voor die mogen alleen

verkeersborden maken en daarom mogen ze geen borden van doorfietsroute neerzetten. Lopen jullie tegen hetzelfde probleem aan?

INTERVIEWEE: Het is nog complexer. Wij hadden de eerst een fietssnelweg Assen Groningen. Dat was een gezamenlijk project als Drenthe hebben we dat ook altijd aangehouden. Maar toen Groningen met doorfietsroutes en de naam doorfietsroutes aan de gang ging wilden zij ook heel nadrukkelijk de naam doorfietsroute hieraan verbinden aan een andere leden hebben gedaan. Maar toen kwam ook de huisstijl van de fietsroute. Groningen zou dan ook op de doorfietsroute Assen Groningen stempelen daar hebben we nog wel even wat lopen steggelen met elkaar. Omdat wij Drenthe natuurlijk ook nog wat willen gaan doen zo her en der en wij nog niet zo ver waren dat wij daar zelf onderdeel bij waren. We hebben nu gezegd we gaan in grote lijnen, de look and feel van de doorfietsroutes zoals ze in Groningen zijn, gaan we aanhouden. In die zin dat je op de doorfietsroute Ten Boer Groninger. Bij ons gaat die dan doorfietsroute Assen Groningen hetten. Maar we hebben er voor gekozen om een specifieke naam te geven, dus we hebben een prijsvraag uitgeschreven en de naam zal de Groene As zijn. Straks komt dat ergens op een paneel bord komt dan nog De Groene As als extra toevoeging op het bord wat er nu her en der in Groningen staat. Die pictogrammen die op de verharding staan. Die gaan wij ook plaatsen en wij zijn nog op zoek om nog op het wegdek pictogrammen te plaatsen die mensen wijzen op het gedeelde gebruik. Gemeenten gebruiken andere verkeersstromen. Verder is het zo dat volgens mij ook in Brabant loopt er een pilot voor doorfietsroutes en fietssnelwegen van bebording. Wat jij bedoelt is de NPD, de bebordingsdienst, vroeger was het de ANWB dat was makkelijker maar dat mocht geloof ik niet meer want dan was het een monopolist. Maar dat zijn de witte borden met de rode letters zeg maar rode verwijzingen om die zeg maar te plaatsen. We gaan ook in de omgeving zeg maar in de wijdere omgeving gaan wij verwijzen naar de doorfietsroute zo dat je bij wijze van spreken op zo'n vijf kilometer af naar de doorfietsroute wordt geleid dat die daar al op de borden staat.

R: Verder naast de marketing op de route zelf, ik hoorde u net al zeggen dat er een prijsvraag is geweest, volgens mij is ook een opening al van het deel dat nu al open is. Gaan jullie ook langs deuren in Assen of open middagen, zulk soort dingen organiseren jullie dat?

INTERVIEWEE: We hebben al heel veel bijeenkomsten organiseert. Wij. Gaan proberen iemand zeg maar voor de marketing achtig iets iemand aantrekken om mensen op de fiets gaan zien te krijgen. Daarnaast is het zo dat dat is heel cryptisch weergegeven. Ik heb de opdracht om een innovatieve en iconische route aan te leggen. Binnenkort gaan we starten met het proces om te kijken in hoeverre w een stukje content aan die snelweg kunnen geven. Het zou mooi zijn als je daar overheen gaat om aan de Groningen naar Assen of vice versa gaat gebruiken. Het zou mooi zijn als je hem ook recreatief gaat gebruiken of dat je daar fietst om wat te zien. Er zit een Atelier of er is een bed and breakfast. Of er is een horecagelegenheid, noem maar op. Dus die content daar zijn we naar op zoek. We gaan nu een stappenplan heb ik volgende week over. Dat we eerst met de regie groep een opdracht gaan formuleren en gaan vormen en dat we daarna met bureaus en nog een paar anderen die we ooit hebben gesproken om te kijken naar de branding en de look en feel van de fietsroute. We gaan hier intern bij de provincie Groningen en Drenthe ook kijken naar andere programma's waar we op kunnen aanhaken bijvoorbeeld duurzame mobiliteit kunnen zijn of fietsen kunnen zijn wat het is ons omtrent gezond. We hebben kunst en

cultuur Drenthe daar willen we ook gaan kijken in hoeverre een kruisbestuiving van verschillende programma's kunnen geven op de doorfietsrouter site komt. Daarmee willen we hem interessanter maken dan alleen een ontzettend comfortabel fietspad van 4 meter breed van A naar B.

R: Op welke manier kan volgens u de fietssnelweg uiteindelijk het reisgedrag van mensen beïnvloeden?

INTERVIEWEE: Ten eerste omdat het een comfortabele fietsroute is ook in de breedte zodat je elkaar goed kunt passeren. Dat is ook van belang bij de speed pedelec zodat je gewoon voldoende ruimte te hebben, snelheidsverschil zijn groot, extra ruimte nodig om in te halen. Het is een vrij directe route van Groningen naar Assen in theorie van station tot stations. We snappen dat er niemand van station naar station rijdt. Het is van belang dat zich voor de aanhechting vanuit Groningen en Assen maar ook de tussenliggende dorpen zoals bijvoorbeeld Vries of de Punt dat je daar ook gewoon goed er op en er af kan. Als je in Groningen Zuid bent of je bent bij de Punt en je moet naar het Martini Ziekenhuis dat er ook andere routes zijn dan alleen die doorfietsroute. Je moet zo weinig mogelijk kruisingen hebben. We hebben het niet zo heel veel kruisingen hele stukken waar je geen kruisingen hebt. We hebben een paar kruisingen waar de doorfietsroute voorrang heeft, moet je wel even uitkijken maar waar je goed door kunt fietsen. Het aantal kruisingen waar je even moet wachten maar het aantal kruisingen zeker tussen de steden is minimaal.

R: Hoe proberen jullie te zorgen dat je niet alleen mensen bereikt die al fietsen dus dat mensen die al fietsend tussen Assen en Groningen of ergens op die routes dat die naar de fietssnelweg gaan en die gaan gebruiken. In plaats van dat je mensen die nog niet fietsen en dat je die naar de fietssnelweg toe laat trekken. Hoe proberen jullie daar voor te zorgen?

INTERVIEWEE: We proberen daar dus iemand voor aan te trekken. GRONINGEN bereikbaar doet dat. Ik woon in Assen en ik heb het wel gehad en in die huis aan huis krant. Wordt ik aangehaald en dat is ook een middel om in het verspreidingsgebied van Assen Groningen regio Assen Groningen om daar de doorfietsroutes te presenteren. Dus we willen er eigenlijk naar op zoek. Zo zijn we ook in gesprek met healthy ageing in de regio om te kijken of er ook healthy ageing kranten op dit voorjaar komen die is uitgesteld. Zo zijn we naar het dagblad van het noorden te gaan en zo proberen daar ons verhaal te doen. In dit geval haken we dan vooral op het thema gezondheid aan daar gaan we ook met het UMCG over praten. Dus op die manier proberen we onze positie wat te vinden. Die prijs vraagt bijvoorbeeld om een voorbeeld te geven. We twitteren, we zetten dingen op onze site. Zo proberen we mensen te bereiken.

R: Zouden er ook nog onbedoelde effecten kunnen zijn van de aanleg van de fietssnelweg. U zei net al dat er wel redelijk wat weerstand komt van de omwonenden langs de snelweg. Zijn er nog meer onbedoelde effecten die zijn ontstaan na het presenteren van het plan?

INTERVIEWEE: Het zit hem dus op dat mede-gebruik. Vooral bij aanwonenden soms het is nu een zandpad er komt helemaal niemand. Nu wordt de privacy niet wordt verstoord. Op een aantal plekken in de stad hebben we zitten nu wel tot de ketwiche verschuurlaan. We moeten eigenlijk in theorie tot aan het station onder de ring door. Je ziet dat het nog niet helemaal duidelijk is waar we langs moeten. Hoe we dat moet doen. Een belangrijk element is op dit

moment natuurlijk wie betaalt het. Het is zo dat wij in Drenthe de gemeentes Assen en Tynaarlo die dragen zelf wat geld bij. Maar substantieel komt dit (geld) van de provincie Drenthe. In Groningen is het de provincie Groningen die betaalt. De gemeente neemt in en onderhoud en eigendom over. Je ziet dat in de stad Groningen gewoon geldt ook voor andere gemeenten een financieel tekort is. Substantieel financieel tekort. Waardoor er andere prioriteiten komen. Je ziet dat in Groningen de doorfietsroute vanuit Assen naar Groningen geen prioriteit is die hebben andere prioriteiten. De Zernike route langs de eikenlaan. Op dit moment ligt vooral bij hun de focus bij fietsenstallingen. Daar ligt het politiek financiële positie van de gemeenten. Verder hebben we gewoon bijvoorbeeld bij de Punt te maken met het feit dat we een transferium gaan bouwen op en afrit van de A28 gaan aanpassen. De fauna passages komen dat de doorfietsroutes zeg maar een nadelig effect zou kunnen hebben op de fauna die door die passages heen gaat. We hebben te maken met cultuurhistorisch waardevolle polder rondom de witte molen Haren, Glimmen. Dus de landschappelijke inpassing historie, flora, fauna dat zijn wel landschap waar we mee van doen hebben. En in mindere mate is wel zo dat we te maken hebben met dat we op een waterkering on pad aanleggen bij waterkering langs het kanaal kunnen we natuurlijk niet onbeperkt in graven. Dat betekent ook dat het pad ook dat we op de huidige dijk niet overal op de gewenste hoogte verkeert. Dat betekent ook we her en der met het pad nog omhoog gaan om kerende hoogte te realiseren. Inderdaad bij Groningers zijn ze nu bij Witte Molen richting Haren daar was het fietspad heel slecht door het ondergronds, heel veel veen in de grond daar is het fietspad uit de openbaarheid onttrokken tijdelijk. Daar wordt straks een extra grondbelasting aangebracht om de zettingen te forceren zodat ze in 2021/22 het definitieve pad aan kunnen leggen. Een ander effect waar we op dit moment ook mee van doen hebben is op dit moment de discussie over stikstof en de PAS waardoor we mogelijk in de vertraging gaan komen of de discussie over de P-fas dat zijn Chemische stofjes die onder de verzamelnaam p-fas zijn gebracht. Die het moeilijk maakt om grond bewerking te doen. Grond af te voeren grond aan te voeren leidt ook tot stagnatie en extra kosten.

R: Dan nog over e-bikes specifiek dus niet alleen de speed pedelec maar ook tot 25 kilometer per uur. In hoeverre zal de fietssnelweg e-bike gebruik beïnvloeden? Focust de fietssnelweg zich op iedereen. Of zijn het ook e-bikes die misschien iets meer prioriteit krijgen omdat dat opkomend is en de afstand tussen Assen en Groningen wel zodanig is dat je dat op een normale fiets minder snel zou doen misschien.

R: We maken geen onderscheid in welk type fiets. Iedereen is welkom. De gewone traditionele fiets is van harte welkom. Zal inderdaad niet zo snel van Assen naar Groningen of van Groningen naar Assen gaan fietsen ik denk dat een aantal pendelaars tussen Assen en Groningen niet zo groot zou zijn want we kennen rot op zijn fiets niet van Groningen. We kennen mensen die van Vries naar Groningen fietsen of naar Assen fietsen. Dus dat is ons eigenlijk wel om het even. Wij mikken ons niet op de fietsers die daadwerkelijk tussen Assen en Groningen fietsen. Iedereen die naar zijn werk fietst of naar school. Scholieren, uit het dorp Tynaarlo, die gebruik maken van de doorfietsroute omdat het een half uur scheelt. Hij is zeer geliefd bij de scholieren die vanuit Tynaarlo fietsen. Dus dat is allemaal prima. Ik denk niet dat het mensen snelt met een e-bike van Assen naar Groningen zullen fietsen daar is de afstand eigenlijk nog iets te groot voor. Het zijn natuurlijk wel steeds meer mensen die in het weekend vanuit de stad Groningen gaan fietsen en een e-bike hebben daardoor een groter

rondje kunnen maken voor recreatieve doeleinden. Omdat ze minder, minder inspanning hoeven te leveren. En dan is de doorfietsroute wel een mooie backbone vanaf waar je het Drentscha AA-gebied in kan. Dus dan ben je snel de stad uit daarna het recreatieve netwerk in dus daar geloof ik echt in. Dat dat voor de recreant heel interessant is. Verder voor de e-bike is het interessant om gewoon bewijze van spreken van Haren naar Groningen te fietsen of van Haren naar Assen, die afstanden.

R: Dus er worden niet specifieke maatregelen genomen voor de e-bikes zoals bijvoorbeeld een oplaadpunt dat soort dingen.

INTERVIEWEER: Nee, dat heb ik ook vanuit een ander project ervaren. E-bikes die je nu hebt daar kan je zo 70 kilometer mee fietsen, dan ben je al heen en weer. Prorail komt er nu ook op terug om bij stations oplaadpunten te plaatsen want die worden in de praktijk niet gebruikt. Mensen fietsen gewoon heen en weer en laden hun fiets thuis op. De praktijk is dat we daar momenteel een beetje van aan het terugkomen zijn. Ook in Drenthe heeft het creaties gehad, heeft het al oplaadpunten neergezet bij vooral toeristische dingen, we hebben op het traject op dit moment maar 1 horeca-aangelegenheid. Dat is een beetje magertjes maar het zou wel aardig zijn om op zo'n plek waar je toch even stopt om een kop koffie te drinken. Bij te laden maar we gaan ze niet veruit verspreiden. We zijn ook grotendeels in een niet handig. Dus we zijn wel wat terughoudend met een aantal dingen, terughoudend met het aantal rustplaatsen bijvoorbeeld, dat er zo weinig mogelijk zitmeubilair is en afvalbakken plaatsen. Want er is weinig sociale controle, terughoudend met verlichting omdat we in het landelijk gebied zitten. Voor met name de fauna is dat een dingetje. En we hopen dat er toch wat meer plekken komen waar we wat meer reuring krijgen. Of dat nou een Airbnb is of een bed and breakfast of wat dan ook. Waar mensen de mogelijkheid hebben om een bandje te lappen of dat soort dingen. Dat moet uit dat proces nog komen dat we wat meer content leveren. We hebben nog twee sluiswachtershuisjes staan, die staan leeg. Ik heb wel gezegd, die bieden we gewoon aan de vrouwen van nu aan. Dan kunnen ze daar iedere dag een kop koffie drinken of even de band oppompen. Daar zijn we wel een beetje naar op zoek.

R: En dan tot slot. Als alles ideaal verloopt, hoe ziet dan de dan de Groene As tussen Assen en Groningen er uiteindelijk uit?

INTERVIEWEER: In het basismodel ligt er dan een schakel van betonpaden van 4 meter breed een aantal fietsstraten waarbij we op een plaats in de voorrang een weg kruisen, waar we in een aantal plaatsen niet in voorrang de weg kruisen. Dus dat we op een aantal plekken goede oversteek voorzieningen moeten gaan maken. Dat is het basismodel. Je zou je kunnen voorstellen als het een groot succes is die ruimte hebben we ook in onze plannen gemaakt. Dat we op termijn een kruisingen ongelijkvloers maken. Dat zal dan vooral ook wegen zijn en die wegen kruisen dan een brug. Vaak liggen kabels en leidingen tracés bij bruggen. Dat betekent dat we tegen aanzienlijke kosten aan gaan lopen op weer die waterkering daar een tunnel te bouwen. Naar verwachting zal dit neerkomen per kruispunt vijf tot zeven miljoen extra. Dus dan kom je op die luxe variant van 90 miljoen. We zien het wel als een soort groei model we leggen de basis neer, die moet veilig zijn het moet comfortabel zijn maar we zien het wel als een soort instapmodel. Stel dat er waanzinnig wordt gereden want we mikken nu tussen zo'n duizend tot vijftienhonderd fietsers per dag. Ik dacht dat we tussen Haren en

Groningen ook op zo iets zullen zitten. En dan zijn de fietsers uit Groningen zuid tot Groningen centrum zo'n twee tot drieduizend fietsers op het stuk zeg maar tussen Haren en Vries ongeveer 5 tot 8 honderd. Mocht dat echt een waanzinnig succes gaan worden dan zullen we her en der toch nog verbeterpunten doorvoeren maar dan hebben we ook een legitimatie en dan 15,5 miljoen is nog steeds heel veel geld. Dus als we dan bij de politiek komen en zeggen van kijk er de fietsen geen vijftienhonderd mensen hier maar er fietsen 5000 mensen. Dan kunnen we ook bij de politiek aankloppen en zeggen ja het moet toch echt anders. Op dit moment vindt iedereen het, als je kijkt naar het verwachte gebruik, vindt iedereen dit wel prima. En is een investering van 90 miljoen en alles wat daartussen zit, ja dat wordt lastig.

R: Houden jullie dat ook bij hoeveel mensen gebruik maken van de fietssnelwegen?

INTERVIEWEE: We hebben een aantal meetsystemen zeg maar die op afstand uit leesbaar. Die hebben we nu her en der in de provincie we gaan ze binnenkort ook op het traject wat we net hebben gerealiseerd hebben aanbrengen. Omdat we inderdaad heel graag vanaf de 0-fase willen zien hoeveel er gefietst wordt. Wij hebben een soort sensor waar je doorheen fietst. Die ander daar gaat mijn collega heen. Die heeft dan een systeem en die haalt dan de data uit. Daarbij komt nog dat asfalt en gladheidsmeetsysteem aanbrengen langs de hele route. Omdat wij ook willen om weer vanuit die eenheid als je straks als fietser in Assen opstapt dan moet je eigenlijk de hele fietsroute niet ervaren dat je of in een andere gemeente zit of in een andere provincie. Dus je moet van A tot Z onder dezelfde sneeuwvrij. Zout strooien op dezelfde locatie en omdat het toch een vrij groot traject willen we op verschillende plekken meet apparatuur hebben staan. Het kan best zijn dat Groningen eerder vriest dan in Assen of omgekeerd en dat we daar gewoon de data hebben. En wij doen dat ook als provincie Drenthe, dat hebben we afgesproken dat moet één partij doen. Die rijdt dan bij wijze van spreken in Assen het pad op en die rijdt naar Groningen toe. Dat we niet hebben dat fietsers opeens bergen sneeuw in fietsen ofzo. Zo hebben we ook een onderhoud afspraak gemaakt over hoe we zorgen dat wat er ligt ook door de jaren heen op niveau blijft.

Interview E-bike gebruiker

R: Waar woont u? Dat we weten welke fiets snelweg u gebruikt.

INTERVIEWEE: Zuidhorn

R: En dan gebruikt u dus de fietssnelweg tussen Zuidhorn en Groningen. Wat voor e-bike heeft u?

INTERVIEWEE: Stromer ST2

R: en dat is 1 die een maximale snelheid van 45 kilometer per uur?

INTERVIEWEE: Ja, ietsje sneller maar zet maar 45 km/u neer.

R: Hoe lang heeft u deze e-bike al?

INTERVIEWEE: 2,9 jaar maar dat is wel heel rond haha, maart was dat dus dat is ongeveer 2 / driekwart jaar

INTERVIEWEE: Waar gebruikt u uw e-bike voornamelijk voor?

INTERVIEWEE: 98% voor woon werk verkeer, 1% voor werk-werk verkeer en recreatief dus die andere procent.

R: En ik weet dus dat u de fietssnelweg ook voornamelijk gebruikt voor woon werkverkeer. Zijn er ook nog andere routes die u fiets bijvoorbeeld recreatief.

INTERVIEWEE: Andere routes voor woon-werk, de fietssnelweg zelf is een vrij saaie route langs hoofdinfrastructuur en langs de Vriese straatweg. Er gaat binnendoor vanuit Zuidhorn naar Hoogkerk een aantrekkelijkere fietsroutes dus als ik de tijd heb en het, het is goed weer en het is licht. Dan wil ik nog wel eens de alternatieve route recreatieve route met de speed pedelec nemen.

R: Alleen die is dan wel minder snel?

INTERVIEWEE: Mijn woon werk afstand is 13 kilometer en die route is net iets meer, die route is 14,1 kilometer.

INTERVIEWEE: Ondervindt u bij die route niet dat het lastig is om die route te gebruiken met uw speed pedelec omdat dat geen route is die zich specifiek focust misschien op een speed omdat die toch een stuk harder gaat.

INTERVIEWEE: Het is daar geen beperking door het is wat langer en het kost iets meer tijd je bent 8 minuten langer onderweg omdat ja de bochten zijn scherper die erin zit. Op zich is dat geen probleem omdat je dan bewust kiest voor een route die wat langer is en die wat interessanter is. Bovendien is die route ook in de ochtendspits bijzonder rustig dus er is geen sprake van conflicten met andere gebruikers. Overigens is het wel een fietspad en geen bromfietspad. Dus feitelijk rij je dan illegaal maar in de praktijk heb je daar nooit problemen of bezwaren van fietsgebruikers.

R: En dan valt 8 minuten inderdaad nog wel te overzien.

INTERVIEWEE: Dat is in te calculeren. Het vertrek van huis uiteraard dan wordt de route automatisch over de doorfietsroute. Maar als ik de tijd en zin heb dan pak ik ook wel is de alternatieve route die dus eigenlijklanger is.

R: Als u kijkt hoe uw reisde voor woon werkverkeer voordat u een speed pedelec had. In hoeverre heeft het ontstaan van de fietssnelweg of de komst van de speed pedelec uw reisgedrag dan beïnvloed?

R: Ik ben in 2016 gaan verhuizen. Van Groningen naar Zuidhorn. Waarmee de insteek was, dat ik mijn woon-werkverkeer op de fiets zou doen. Bewust voor Zuidhorn gekozen omdat dat nog op een redelijke fiets afstand van de stad ligt en dan deed ik er 40 tot 60 minuten over om te gaan fietsen. En met name die 60 minuten wordt ingegeven doordat het fietspad

langs de Vrieschestraatweg niet beschut is. Je rijdt in weer en wind dus ook vaak met tegenwind. Daarmee kwam ik erachter dat ik steeds minder vaak op de fiets ging. Als het hard waaide stapte ik al niet meer op mijn gewone fiets maar stapte ik al in de trein, als het regende had ik niet zo veel zin in om te fietsen of als de kans op regen of wind aanwezig was op de heen of terugweg dan had ik ook al snel een reden om in de trein te stappen. Daarmee brak ik dus mijn eigen uitgangspunt om te gaan fietsen naar het werk. En toen heb ik een week lang een speed pedelec geprobeerd om te kijken van: zou ik met een speed pedelec de argumenten weer en wind argumenten kunnen tackelen en dat heb ik toen gedaan. Dat beviel uitstekend. Toen heb ik een speed pedelec aangeschaft inderdaad in plaats van mijn gewone fiets. Daardoor ging ik weer op de fiets naar het werk. Ik heb toen 9 maanden achtereen elke dag gefietst. 9 december dat jaar was toen dan de eerste keer dat ik met de trein ging door ijzel of zo iets was. In de praktijk kwam het er dus op neer dat als je goed gekleed bent tegen regen en wind dan is dit een non issue op een speed pedelec. Dus ik ging eigenlijk sindsdien elke dag met de speed pedelec. Dus in mijn geval heeft de speed pedelec het ritje met de gewone fiets en het ritje met de trein verdrongen.

R: Was op dat moment die fietssnelweg er ook al of heeft die een specifieke rol gespeeld in de keuze dat u makkelijk van Zuidhorn naar Groningen kon?

INTERVIEWEE: Die fietssnelweg lag er al. Wat de doorslaggevend was in de keuze van het zoeken van een woning buiten de stad was, was eigenlijk puur gedaan op basis van een cirkel rond het werkadres trekken en binnen 20 kilometer, fietsafstand trekken iets vinden, ongeacht of dat een doorfietsroute was of niet.

R: U reisde dus niet met de auto tussen Zuidhorn en Groningen, dat heeft u ook nooit gedaan?

INTERVIEWEE: Nee, mijn speed pedelec is dus geen vervanger van de auto. Bovendien kan ik de auto niet bij werk parkeren, we hebben gewoon geen parkeergelegenheid bij ons kantoor. Dat is dus het stimulerend beleid van de gemeente Groningen om een alternatieve vervoerswijze te kiezen. Bovendien is het niet sneller als ik met de auto naar het P & R-terrein rijdt dat ik daar dan de auto neerzet en dan met de bus verder ga. Even voor de beeldvorming, met mijn gewone fiets deed ik er 40/42 minuten over bij geen wind. met de speed pedelec doe ik er 20 tot 24 minuten over afhankelijk van hoe de verkeerslichten geregeld. Met de trein doe ik er een klein half uur over. En met de auto, ik heb het gisteren nog even geprobeerd en dan deed ik er 62 minuten over om naar P & R Reitdiep te rijden rij ik via Hoogkerk dan doe ik er iets meer dan een half uur over. Met de auto is het nadeel namelijk dat je ook gewoon in de file staat op de Friese Straatweg. De auto is in alle gevallen de meest langzame manier van mijn woon-werkverkeer.

R: En de speed pedelec dus in principe de snelste.

INTERVIEWEE: Ja, ook in alle gevallen sneller dan de trein. Kijk de trein doet zelf tussen Groningen en Zuidhorn negen of tien minuten over, echter de trein vertrekt wel op vaste tijdstippen zeker met name als ik in de avonduren vertrek. Dan ben je afhankelijk van de vertrektijden van de trein die 1 keer per uur of 1 keer per half uur gaat. Dus daarmee is per saldo de speed pedelec altijd de snelste optie.

R: U zei net dat u een week een speed pedelec uitgeprobeerd had, hoe moet ik dat voor me zien?

INTERVIEWEE: Vanuit Groningen bereikbaar was er een actie om een speed pedelec een week lang gratis te proberen en daar heb ik toen gebruik van gemaakt. Het was een vrijblijvende kennismaking.

R: Uiteindelijk bent u daardoor dus zo'n speed pedelec aan gaan schaffen?

INTERVIEWEE: Kijk één dag, één ritje op een speed pedelec dat heeft niet zoveel zin dan merk je hoe snel dat is dat is prima maar ik wilde ervaren hoe het is als ik hem een week lang zou gebruiken en dat ik hem ook daadwerkelijk elke dag zou gebruiken. En dat doe je alleen maar door hem een langere periode mee te nemen. En tot nu toe is het nog elke dag een feestje om op die fiets te stappen. Het maakt niet uit of het regent of dat de wind tegen is. Het mooie is dat ik namelijk elke dag langs de file op de Vrieschestraatweg rijdt. En ik dus in de spits periode altijd eigenlijk sneller in Groningen ben dan iemand die met de auto van Zuidhorn naar Groningen rijdt. Dat is geeft wel een heel lekker gevoel.

R: Uw motivatie om dan met de fiets te gaan is voornamelijk, dat het heel veel sneller is dan de auto en ook sneller dan het openbaar vervoer.

INTERVIEWEE: En ook uiteindelijk de goedkoopste oplossing. Als je de investering over een langere termijn uitsmeert, de speed pedelec is een duur model hij kost 6.000 euro. Je kunt zeggen dat is een hele dure fiets, je kunt ook zeggen dat is een hele goedkope auto. En dat laatste zeg ik dan want ik heb uitgerekend wat de kosten dan zijn. Aan stroom kosten, ik kan als mijn zonnepanelen op een mooie zomerse dag elektriciteit produceren, vijf maanden van op mijn speed pedelec rijden. Op één dag op een zonnige dag, kan ik dus vijf maanden speed pedeleccen aan stroomkosten dan mag je zeggen dat is nihil, verwaarloosbaar. Ja wat zijn de kosten verder, geen wegenbelasting, wél verzekering maar dat is iets van 200 euro. Ik weet het niet eens precies maar in die orde van grootte dus dat is ook in geen verhouding met wat een auto aan verzekering kost. Uiteindelijk een goedkope manier van reizen, goedkoper dan met de trein. Dus dat is ook een optie die daarin meeweegt maar de voornaamste optie is de snelheid.

R: Wat zijn voor u dan redenen om die fietssnelweg specifiek te gebruiken? Heeft die voordelen ten opzichte van die andere route die u beschrijft bijvoorbeeld behalve dat die misschien sneller is? Dat is natuurlijk het grootste voordeel.

INTERVIEWEE: De fietssnelweg is echt gebouwd om ook brommers en speed pedelecs te faciliteren door de breedte van het fietspad dat is een stuk comfortabeler. Er is voldoende aandacht besteed aan dat die breed genoeg is, dat de bochten niet te krap zijn, goede verlichting, de staat van het wegdek is goed en alles is goed onderhouden. Alles is daarop gericht om dat goed te faciliteren dus daar maak ik dankbaar gebruik van. Wat echter niet goed is, dat is A het is een saaie route Dit was ook 1 van de redenen waarom ik eigenlijk met mijn gewone fiets niet zo heel veel zin had om gebruik te maken van die doorfietsroute. Je rijdt toch langs het autoverkeer dat is lawaaierig. Het is een lange rechte weg en op mijn gewone fiets, zit ik iets van 25 minuten op de fietsroute en dan is dat een issue. Op de speed pedelec zit ik in totaal van mijn reis ongeveer 10 minuten op de doorfietsroute of misschien

nog wel iets minder. Dus de tijd dat je er overlast van hebt van de route is ook een stuk korter en dat vind ik een aardige trade off dus dat ga ik dan ook aan want de route is inderdaad wel comfortabeler en vooral sneller.

R: En u ervaart dus ook daadwerkelijk dat inderdaad die fietssnelweg extra breed is, dat u meer voorrang heeft, dat de bochten beter begaanbaar zijn ook voor speed pedelecs ondanks dat u misschien weet dat dat in het beleid ook daadwerkelijk gesteld wordt dat dat de bedoeling is.

INTERVIEWEER: Uiteindelijk is dat in de praktijk wel belangrijk als je moet kiezen tussen de route die er parallel aan ligt aan de noordzijde ligt nog het oude fietspad, nou die neem je niet vanwege van de kwaliteit van het wegdek, de breedte van het fietspad. Hoe sneller je rijdt, hoe meer ruimte, breedte je wil hebben als veiligheidsbuffer. Wat wel een nadeel is is dat hoe breder het fietspad, hoe meer scholieren naast elkaar gaan fietsen op weg naar school. Dus als je het fietspad twee keer zo breed zou maken dan zouden scholieren ook 2 keer zo breed naast elkaar gaan fietsen. En daar moet je eigenlijk altijd omheen dus altijd bellen ze rijden ook aan de andere kant van het fietspad je kunt er nooit zonder bellen langs. Maar goed dat beschouw ik dan maar als een gegeven, dat deed ik vroeger zelf ook. Daar heb ik het mee te doen. Dat vind ik dus eigenlijk helemaal niet zo erg.

R: En qua herkenbaarheid van de route van fietssnelweg, heeft u echt door wanneer u op de fietssnelweg fietst en wanneer u dat niet doet met boarding of seinen op de weg.

INTERVIEWEER: Er staat niks aangegeven ik zou je ook niet kunnen zeggen waar de fietsroutes in Groningen zouden beginnen naar Ten Boer of Assen toe. Ik zie dat niet als aparte lijn ofzo door de stad, dat vind ik wel een nadeel van de fietsroute. Die begint bij Zuidhorn, overigens hebben ze dat wel verlengd tot onder het spoorwegviaduct. Het is nu ook extra breed geworden. Dat is erg positief want dat was altijd een knelpunt aan het begin van de route. Het probleem is in Groningen kom je aan en dan kom je eigenlijk gewoon in een woonwijk en dan houdt de fietsroute ook op. Het staat niet aangegeven hoe je de route comfortabel verder moet zetten. Bovendien beginnen dan in Groningen ook weer obstakels te komen en dan kom je in Vinkhuizen uit en dan heeft het fietspad geen voorrang. Daar houdt de route ook gewoon echt op terwijl niemand natuurlijk in Vinkhuizen de eindbestemming heeft. Je moet altijd verder dan dat.

R: Want bijvoorbeeld, wat u net zei, de fietsroute naar Ten Boer. Daar staan sinds kort op de weg stempels en dat soort dingen met: dit is een fietssnelweg daardoor herken je hem wel beter. Denkt u dat het misschien voor Zuidhorn ook goed zou zijn?

INTERVIEWEER: Ik denk dat je dan ook tegelijkertijd moet optrekken met de gewone ANWB bebording voor fiets routes of nou ja bestemmingen zeg maar. Wat ik zie is dat dat inconsequent door de stad aangegeven is. Ik denk dat daar nog wel iets winst te behalen valt. Op den duur weet je wat de snelste route is of je meest comfortabele route is. Ik denk niet dat dat heel veel extra gebruikers gaat trekken voor zo'n route. Ik vraag me af of dat daadwerkelijk veel zinvoller is. Wat wel zinvol is dat zo'n fietsnetwerk veel verder de stad ook doorgetrokken wordt. Ook op andere kruispunten de eigenschappen heeft van een doorfietsroute. Vanuit Ten Boer kom je aan in Lewenborg dan wordt het fietspad gewoon de standaard breedte. Dat is over het algemeen in het eerste gedeelte van Lewenborg vanuit

Ten Boer gezien. Dat is ook prima hoor, is ook 3 of 3,5 meter breed. Dat is op zich netjes maar je komt al heel gauw in het gewone fietsnetwerk terecht waar bijna geen onderscheid meer is tussen doorfietsroute of gewone fietsroute. De doorfietsroute maakt dan gewoon gebruik van het fietsnetwerk in de stad Groningen en is daarin niet onderscheidend.

R: Dat klopt inderdaad. Tot slot nog. Blijft u in de toekomst gebruik maken van de fiets snelweg?

INTERVIEWEER: Absoluut

INTERVIEWEER: Denkt u dat er misschien ook met u meer mensen gebruik van de fiets snelweg zullen maken want tot nu zijn er mensen die hem gebruiken maar nog niet zoals de gemeente of de provincie zou willen natuurlijk. Heeft u misschien een idee waardoor meer mensen hem zouden kunnen gebruiken?

INTERVIEWEER: De fiets is duur in aanschaf. Mensen beschouwen het zoals ik zonet al zei als een hele dure fiets. Terwijl je het anders moet marketen het is een goedkope auto. Aanschafprijs is daar een issue in, wat vanaf 2020 mogelijk is, dat er een fiets via de werkgever vergoed kan worden. Dat is afhankelijk of werkgevers daaraan mee doen. Bijvoorbeeld mijn werkgever gemeente Groningen doet daar niet aan mee. Maar middels een werkgeversvergoeding kan een fiets goedkoop aangeschaft worden of geleased worden. En daarmee voorkom je dus een initiële investering en daarmee wordt een fiets aantrekkelijker. Dus dat is de component financieel. Dan heb je de component comfort, daar zijn de gemeenten en provincies voor wat de pendel richting Groningen betreft al goed mee bezig. Dat het fietspad comfortabeler wordt aangelegd echter ben ik vergeten te vertellen is dat één groot nadeel is (van fietspad Zuidhorn Groningen) dat die langs de Vriesche straatweg ligt. Is dat je in de avonduren je veel last hebt van verlichting van de auto's. Ook de verlichting wordt steeds beter. Je krijgt vaker led verlichting en de xenon verlichting is ook heel fel. En wat auto's doen die schijnen licht in de berm ook. Daarmee niet rekening houdend dat in Nederland vaak in de berm het fietspad ligt dus de tegenligger ook op de rijbaan wordt niet verblind. Echter, de tegenligger op het fietspad wat, vanuit de auto gezien de rechterzijde ligt. Die wordt door die berg verlichting weldegelijk verblind. Zeker als het regent en je hebt een brilletje op tegen de wind dan schittert dat ook weer eens in de druppels op je bril. En daarmee is het zicht heel slecht, wat het fietspad aantrekkelijker kan maken als er ook een fysieke scheiding zit tussen het fietspad en de rijbaan. Bijvoorbeeld door het planten van een haag waardoor je niet direct het directe licht van de auto's in je gezicht hebt. Dat vind ik een nadeel en een missie in deze doorfietsroute. Dat geldt niet voor alle doorfietsroutes natuurlijk want in Ten Boer bijvoorbeeld loopt die door de velden heen. Daar heb je geen last van het autoverkeer. Bijvoorbeeld de doorfietsroute naar Assen langs het Noordwillemskanaal aangelegd ja daar rijden uiteraard ook geen auto, daar is het weer geen issue. Wat een kracht is van speed pedelec is zoals ik al eerder aangaf het feit dat je langs de auto's rijdt. Wat ik zie is dat er tegenwoordig wel meer speed pedelecs op het fietspad zitten. Ik was één van de eersten destijds die daar gebruik van maakte in 2017 maar dat aantal is echt wel toegenomen. Echter op het fietspad is nog voldoende ruimte maar de auto staat nog steeds in de file. Ik denk dat het een hele lastige opgave is om de automobilist uit de auto te krijgen ondanks dat de fiets een snellere en goedkopere oplossing is. Dus het aspect comfort is zeer belangrijk en mensen hebben daar veel voor over. Dan maakt het niet

uit dat een fiets goedkoper is en sneller is. Je rijdt toch wel door weer en wind ondanks hoe je gekleed bent is dat toch wel een dissatisfier. Dus ik denk dat het effect voor de speed pedelec met name op het mensen uit de auto krijgen zeer beperkt is. De doelgroep moet je toch zien in degenen die nu al fietst en dat graag sneller zou willen doen.

R: Want kent u bijvoorbeeld nog meer mensen die hetzelfde doen als u?

INTERVIEWEE: Ja en dat zijn allemaal personen die overstappen van de gewone fiets op de speed pedelec.

R: Dat was het interview

Interview E-bike user

R: Ten eerste, vanaf waar fietst u naar uw werk?

INTERVIEWEE: Hogezaand

R: Als ik het goed begrepen heb heeft u een speed pedelec?

INTERVIEWEE: Ik heb een speed pedelec en die ik eerst een tweetal weken geleend en uitgeprobeerd en daarna heb ik 1 gekocht. Ik had hem al een keer eerder uitgeprobeerd maar dat was voor de afstand Assen Hogezaand dat was 28 kilometer dit is 15 kilometer dus er zit een discrepantie tussen die twee afstanden en die 28 kilometer was toen voor mij de eerste keer dat was te ver. Er schoot een wesp onder mijn helm. Ik zat niet lekker op de fiets, alles deed pijn. Ik heb nu een betere conditie en raak meer geoefend in het fietsen. Dus misschien dat ik straks als ik weer in Assen weer wat zou, dat ik dan ook vanuit Hogezaand naar Assen zou fietsen. Misschien niet iedere dag maar wel af en toe. De fiets kan het in ieder geval

R: Gebruikt u uw e-bike ook voor andere dingen dan naar uw werk te gaan?

INTERVIEWEE: Tot nu toe wel alleen voor woon werkverkeer want dat is wel zo. Je moet een helm op, je moet er uiterst voorzichtig mee omgaan. Tenminste met zo'n ding, want het is nogal een dure fiets. Dus ik heb wel is bedacht ik wil er wel eens een tourtje mee fietsen. Ik ben er mee naar mijn broertje gefietst, die woont tien kilometer verderop en dan weer terug fiets je gewoon heel makkelijk naar toe.

R: In hoeverre heeft de aankoop van uw speed pedelec uw reisgedrag beïnvloed?

INTERVIEWEE: Dat ik nu alle momenten dat ik kan met de fiets ga. Daarvoor ging ik met de trein wat ook goed is he want je loopt de trein loopt een klein stukje van het station hier naartoe. Nu probeer ik eigenlijk altijd als ik kan op de fiets te gaan. Gisteren ben ik met de trein gegaan omdat er heel slecht weer werd voorspeld. Achteraf had ik prima kunnen fietsen.

R: Hoe lang doet u er dan over?

INTERVIEWEE: een klein half uur.

INTERVIEWEE: Wat is de voornaamste reden dat u nu gebruikmaakt van de speed pedelec?

INTERVIEWEE: Bewegen, ik ben bijna 20, bijna 30 jaar ouder dan jij, 47 jaar, ik zit steeds stil of in de auto of je zit achter je bureau of in vergadering. Je beweegt eigenlijk relatief weinig. Ik ben iemand die van nature niet echt een sporter is. Dus ik sport wel maar toch maar twee keer in de week. Dit was toch voor mij op een manier om gewoon een beetje te bewegen. Dus niet zo zeer me echt heel erg in te spannen maar wel gewoon bewegen op die manier buiten te zijn en een frisse neus. Het is gewoon goed voor je gemoedstoestand. Dat was eigenlijk de belangrijkste reden.

R: en voor u speelt het geen rol dat het sneller is dan de auto of het openbaar vervoer bijvoorbeeld?

INTERVIEWEE: Ik ben wel flexibeler. Dat vind ik wel prettig, als ik nu nog een afspraak heb dan kan ik fietsen naar rij ik zo ergens anders naartoe waar ik heen moet. Dat is qua openbaar vervoer wat minder. Maar de belangrijkste reden is voor mij gewoon bewegen. Het tweede ja, je bent flexibeler. Ik ging al met de trein vanuit duurzaamheidsoverwegingen speelt dat mee. Het is geen geld overweging want we hebben de auto nog steeds en die tweede auto en die doen we eerst tot die tijd ook nog niet weg. Ik zit wel te kijken moet het niet een elektrische auto worden. Alleen dan zou het weer handig zijn dat mijn vrouw daar mee ging rijden omdat dat ook duurzamer zou zijn. Maar belangrijkste is voor mij gewoon bewegen.

R: En wat vindt u van de route tussen Hoogezand en Groningen?

INTERVIEWEE: Die is an sich redelijk goed want er is eigenlijk een fietspad waar je redelijk goed langs kan rijden. Ik vind de weg langs het Winschoterdiep, vind ik niet het meest prettige want die rijdt direct langs de rijbaan. De kwaliteit van dat pad is ook niet geweldig. Je mag officieel met een speed pedelec niet door het natuurgebied fietsen want het wordt gezien als een brommer. Alleen als een racefiets er langs mag rijden waarom mag ik er dan niet met mijn pedelec langs rijden. Ik maak geen lawaai. Ik hou rekening mee met de weggebruikers, ik rem rustig af en rij dan weer door. Daar fiets ik ook wel langs als het weer het toelaat.

R: Er is dus een plan dat er op termijn ook tussen Hoogezand en Groningen een doorfietsroute komt. Waarschijnlijk wordt dan het fietspad dat er nu ligt verbeterd in de zin van dat het een stuk breder wordt dat, je zo min mogelijk hinder ondervindt onderweg van verkeer dat je voorrang moet geven, stoplichten en dat soort zaken. Zodat je het idee van een fietsroute is dat de gemiddelde snelheid op dat pad verhoogd kan worden waardoor als u met de speed pedelec mensen met een gewone fiets bijvoorbeeld in wil halen is dat nu misschien af en toe wat lastig of minder veilig. Als het wat breder wordt dan kun je zorgen dat het een stuk makkelijker gaat. Die zijn er dus al wel tussen Zuidhorn en Groningen, Ten Boer en Groningen. Maakt u wel eens gebruik van zo'n route?

INTERVIEWEE: Daar ben ik nog niet langs gereden. Tot nu toe alleen maar geweest tussen Hoogezand en Groningen. Ik merk wel dat die fietsroutes, dat fietspad door natuurgebied is

speciaal voor fietsers aangelegd. Dat is wel prettig. Gewoon dat fietst fijn. Het feit dat je met je fiets niet direct met de auto's samen met de auto's bent dat is wel prettig. Ik fiets af en toe wel op de rijbaan omdat de fiets best snel gaat dus langs de duinkerkerstraat ik weet niet of je die kent dat is die weg langs het Europapark station en als je vanaf daar fietst naar het Winschoterdiep toe zeg maar dan fiets je dus langs een rechte weg, nou rijdt daar niet belachelijk veel verkeer maar dan rijdt je wel op de rijbaan. Ik zou hier niet zo snel op de rijbaan fietsen, ik zou hier snel toch al op het fietspad gaan rijden, dan rij ik wel wat rustiger. Maar daar voel ik me prettiger bij dan wanneer ik op de rijbaan moet rijden. Dat is het voordeel van zo'n apart fietspad. En stoppen vanochtend stond ik weer stil voor de brug, ja dan sta je plotseling 7 tot 10 minuten stil ja dat merk je wel. En een stoplicht merk je ook wel.

R: Ondervindt u veel hinder van ander verkeer dat u bijvoorbeeld wordt opgehouden door ander verkeer, door gewone fietsers?

INTERVIEWEE: Hier, als ik hier bij het station langs fiets dan merk ik het wel. Ja hinder van ander verkeer, als je hier in de binnenstad fietst, dan kun je niet met zo'n snelle fiets als ik heb voluit gaan. Dus dan zul je gewoon een beetje mee moeten fietsen met de rest van het verkeer. Dan kun je pas wanneer je weer een beetje vrij bent dan kan je weer verder fietsen.

R: Maar in principe op het grootste deel van de route heeft u daar geen last van?

INTERVIEWEE: Nee klopt

R: Bent u gestimuleerd om de speed pedelec te gebruiken?

INTERVIEWEE: Nee niet echt. Wij hebben toen in Assen, zo'n project dat je wel 250 euro korting kon krijgen vanuit het programma beter bereikbaar. In Groningen is er waarschijnlijk ook wel zoiets geweest in het verleden. Je hebt natuurlijk vanuit je werk vaak regelingen dat je een deel van de kosten bruto netto kunt verrekenen. Daar heb ik wel gebruik van gemaakt maar dat was niet de aanleiding. Ik heb er wel gebruik van gemaakt want het is er maar dat is niet de reden geweest. Wat ik zei net voor mij is echt de reden geweest: ik had geen zin om weer iedere keer te fietsen. Maar het ook fun zeg maar om op zo'n fiets te fietsen.

R: Waarom gebruikt u geen auto bijvoorbeeld?

INTERVIEWEE: Naar Groningen toe bijvoorbeeld is een auto, met alle respect. Je moet hem ergens parkeren, je moet de stad in komen. Dat zijn wel twee obstakels waar je al tegenaan loopt. Parkeren is relatief duur. Nu heb ik wel ergens een plek waar ik hem neer kan zetten bij een vriend van mij maar dan moet ik ook weer een stuk lopen deze kant op. Maar gewoon in het algemeen parkeren is duur. Maar gewoon als je in de spits de stad in wil of de stad uit wil is het gewoon druk. Kijk ik was Assen gewend ik heb daar nooit verkeershinder ondervonden altijd met de auto dus dat gaat prima. Dat is geen aanleiding om met de auto te gaan.

R: Hoe zou voor u de ideale commute op de speed pedelec voor u eruit zien? Vanaf uw voordeur tot aan hier?

INTERVIEWEE: Ik denk dat de kracht van de reis voor een deel ligt in de afwisseling. Dus ik rijd nu iedere keer dezelfde route. Ik denk dat de kracht van een speed pedelec ook dat je natuurlijk nog wat over hebt, is dat je wat verschillende routes zou hebben. Ik zou het bijvoorbeeld ideaal vinden wanneer ik over de route die ik nu rij of aan de andere kant van het winschoterdiep. Dan wel dat ik via Haren kan rijden en dat er een aantal routes zijn waarmee je dus een soort van afwisseling hebt in je rit. Dat maakt het aangenamer dat je dan misschien een kilometer meer of minder rijdt dat maakt dan niet uit. Die afwisseling zou ik persoonlijk wel heel mooi vinden. Je gaat natuurlijk niet overal wegen aanleggen maar als je toch een aantal routes heb in de vorm van een ster uitlegt rondom de stad en er dan voor zorgen dat die ster ook met elkaar verbonden is zodat je dus ook gewoon een keer een andere route kunt rijden.

R: U rijdt nu nog nooit via Haren naar uw werk?

INTERVIEWEE: Ja dat heb ik 1 keer gedaan in het donker in de regen. Dan kom je er wel achter dat je gewend bent om auto te rijden. En dat je dus niet al fietsroutes exact kent dus voordat je het weet zit je ergens aan de verkeerde kant te fietsen en dan voor je het weet zit je aan de verkeerde kant.