



OLDER ADULTS ACCESSIBILITY TO THE CITY

A Case Study about the Grote Markt in
Groningen

Abstract

The municipality of Groningen has the goal to make an attractive and accessible city square out of the Grote Markt. They plan on adding extra green and blue spaces, removing the roads in favour of a uniform shared space for pedestrians and cyclists, and adding new places for leisure and play (Gemeente Groningen, 2022). This research project aims to determine whether or not these new plans make the Grote Markt more accessible to the older adults in Groningen. Accessibility is measured with the following elements; Information, public transport, cycling, and shared space and safety. These elements were derived from the theoretical framework built on research into mobility and wellbeing of older adults. The expectation was that older adults were relatively unaware of the exact design plans but might, on reflection, do find the new design to have accessibility obstacles. The results confirm that concerns are mostly centred around bicycle use. Having to use the underground parking spaces for bicycles is generally seen as impractical and having to share the same space between pedestrians and cyclists is considered unsafe. Aside from these concerns the interviewees do find the new design to be very inviting. Comparing the current accessibility with the perceived accessibility shows that the new Grote Markt is viewed as more accessible than the current Grote Markt for older adults living in Groningen.

Dynamie S. van Gool
d.s.van.gool@student.rug.nl
s2758474

Bachelor Thesis Human Geography and Planning
Rijksuniversiteit Groningen
Supervisors: Tess Osborne and Tom Lowe

Wordcount: 6969 (excluding quotes; 6410)

Table of Contents

1. Introduction	3
1.1 Background	3
1.2 Research Problem	3
1.3 Design Plan	4
2. Theoretical Framework	6
2.1 Expectations	8
3. Methodology	9
3.1 Ethical Considerations	10
4. Results	11
4.1 Access to Information	11
4.2 Public Transport	12
4.3 Bicycle use and Parking Spaces	13
4.4 Shared Space and Safety	14
4.5 To Summarize	15
5. Conclusion and Discussion	16
5.1 Answering the Research Questions	16
5.2 Reflection and Further Recommendations	17

Appendix

References	18
1. Maps and Images	21
1.1 Cycling Routes	21
1.2 Overview and Greenspaces	22
1.3 Ground Use	22
1.4 Impression Pictures	23
2. Method Documents	25
2.1 Consent Form	25
2.2 Interview Questions	25
2.3 Code Tree	26
2.4 Transcript of Interview 1	27
3. Quotes used in Results	36

1. Introduction

1.1 Background

Cities around the world are moving towards becoming better living places by focusing their planning on sustainability and the wellbeing of their inhabitants (Alidoust, et al., 2022; Doran & Buffel, 2018; Lowe, et al., 2015; Ståhl, et al., 2008). The ability to freely move around and have plenty of healthy options for travel (such as walking, cycling, or public transport) is a big part of what is helping people with their physical and mental health (Giles-Corti, et al., 2016). This is not surprising as mobility is a key part of a person's wellbeing (Cuignet, et al., 2020). Groningen is no exception when it comes to wanting to have a city that promotes a healthy and happy lifestyle for its residents. This has prompted the municipality to make major changes in infrastructure around the city under the motto “space for you”¹ (Gemeente Groningen, 2022). One of these new projects is the redesign of the Grote Markt. This market square in the city is a central point in Groningen but some consider it to be an eyesore with its busy traffic flows and grey dull look. The redesign, discussed more thoroughly at the end of this section, aims to make the Grote Markt a more attractive spot to spend time and meet up with people. The municipality wants to accomplish this by having more sitting places, adding green and blue spaces, and by restricting traffic to only pedestrians and cyclists. Groningen city wants to be accessible to all (Gemeente Groningen WTG, 2022) and the new plans do include exceptions for ‘wmo-vervoer’² but there seems to be little regard for the people that depend on public transport such as the bus or normal taxis. The older adults of Groningen (65+) are prone to fall into this category as ageing often causes limitations in mobility (Nordbakke & Schwanen, 2013; Rantakokko, et al., 2013). This limitation can be linked to a decline in health status and quality of life (Webber, et al., 2010). It is therefore important for the wellbeing of the older adults of Groningen to have proper access to the city and its central market square. Whether or not the older adults in Groningen are well informed and prepared for the coming changes remains to be seen.

Unfortunately, the mobility and wellbeing of older adults is a nuanced and under researched subject, which could benefit from more in-depth studies (Nordbakke & Schwanen, 2014; Ziegler & Schwanen, 2011; Cuignet, et al., 2020). This case study focuses primarily on what makes open city spaces more accessible to older adults. A secondary goal is to take a preliminary look into how access to information about planning projects is part of accessibility. Consequently the aim of this research is to add to the current literature on older adults mobility in connection to city planning.

1.2 Research Problem

This research focuses on how the redesign of the Grote Markt in Groningen might cause older people to experience a restriction to their mobility. The city has ambitions to make a pedestrian friendly plaza without car or bus traffic and restricted bicycle access (Gemeente Groningen, 2021). The new plans focus on creating a city square that is accessible to all but fail to mention how they will provide for those that have limited mobility, such as the elderly. Parts of the plan that discuss this are vague, only alluding

¹ Translated from: ruimte voor jou (aanpak binnenstad 050)

² Special taxis for those that cannot travel by themselves or with help of family.

to helping people with less mobility by: “researching the possibilities for alternative transport for those who have limited mobility” and including ‘WMO-vervoer’ (Gemeente Groningen, 2021).

Concerned with how accessible the new designs are for the older adults in Groningen the central research question is as follows:

- How do older adults in Groningen perceive the accessibility of the new Grote Markt design?

This question can only be answered by also knowing the current accessibility of the Grote Markt for the population. This is why the following sub-question was added:

- How do older adults in Groningen experience the current accessibility of the Grote Markt?

Comparing the current accessibility with the perceived new accessibility should give insight into how well the plans work for the older population of Groningen.

1.3 Design Plan

This section introduces the new design plans and quickly discusses the key differences between the old and new Grote Markt when it comes to accessibility.



Figure 1. Aerial picture Grote Markt, edited by researcher (Gemeente Groningen, 2020)

The Current Grote Markt, see figure 1., has two busy roads running alongside the South and East (see orange outline figure 1.). These roads are not open to private cars but are shared by public transport and cyclists. There is a bus stop on the East side of the market, opposite of the city hall. The roads outlined by yellow in figure 1. are for bicycle and taxi use only. There are four crosswalks at point a, b, c, and d as seen in figure 1.



Figure 2. overview of the new design (Ltd, 2022)

The new design, as seen in figure 2, only allows pedestrians and cyclists. The buses and taxis are moved to different streets about 250 metres away. The whole market is walkable. Cyclists are allowed to cycle freely over the market, but barriers are put into place to ensure that they take specific routes (see appendix 1). These changes are put into place to create a welcoming city square that still has enough open space for markets and events.

2. Theoretical framework

The biggest discourse in literature on wellbeing and mobility is not about whether mobility is an important part of wellbeing but how exactly these two terms are defined and how they can be measured and analysed. Following are some examples of researchers that have tried to create comprehensive and all-encompassing definitions.

Nordbakke & Schwanen (2013) want to create an interdisciplinary model that recognises that wellbeing is context and time dependent. They keep the definition of mobility relatively simple by splitting it into mobility as a physical movement and motility as the potential for movement. Wellbeing, however, is defined within three different dimensions: objective and subjective, hedonic and eudemonic, and always within its own context (time and space). Taking these multiple perspectives into account they conclude that the mobility of older adults is indeed an important part of their wellbeing.

Webber, et al. (2010) argue that there is extensive research that concludes that mobility is important for older adults and their quality of life. However this research has not done enough to define mobility in a way that is not just field specific. They want a more comprehensive framework that focuses on interactions between factors such as financial standing, environment, and cognitive abilities which they hope can be used not only for future research but also for policy making. Nevertheless they still conclude that problems with mobility can cause limitations in the accessibility of 'life-spaces'.

Ziegler & Schwanen (2011) research mobility from the older adults point of view. They determine that understanding of mobility is age dependent and therefore dynamic, that it depends on the subject's involvement with physical space, and their wellbeing. Once again there is a back and forth between mobility and wellbeing. Mollenkopf, et al. (2004), for the European research project MOBILATE, looked at which factors influence older adults' mobility. Older adults living alone, women, the physically impaired, and those living outside of urban areas felt the most restriction in their out-of-home mobility. A lot of older adults depend on their neighbourhood for daily errands and travel mostly by foot or by bicycle. The car or public transport is a little used alternative and living far away from essential facilities is seen as a great difficulty. This type of outside influence has a lot to do with accessibility of places. Examples include being able to safely walk or cycle, to take public transport when needed or to have access to parking spaces at home and at the desired destination.

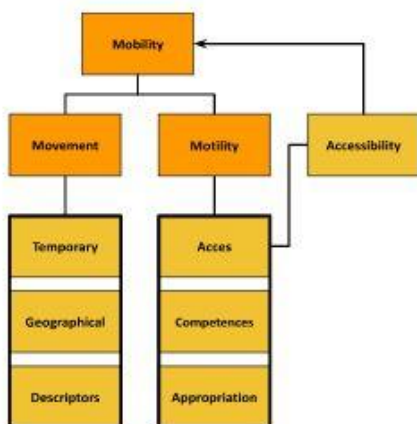


Figure 3. Conceptual model 1

Cuignet, et al. (2020) also try to clarify the relationship between mobility and wellbeing, once again reiterating the importance of the first on the latter. The model to the left (figure 3.) is abstracted from the paper by Cuignet, et al. (2020). The more complicated model, that includes connections to wellbeing, is slimmed down to only show the part on mobility and accessibility. The model illustrates that mobility can be divided into movement and motility. In general, movement is going from A to B where motility is the potential for movement. Both movement and motility are influenced by environmental and personal factors.

Access (or accessibility) is one of the environmental factors that can influence motility, concurred by research from Wang, et al. (2022). The model will illustrate how accessibility fits into the bigger picture of mobility and will be expanded on after the next section.

It is important for older adults to have proper access to public places so that they can keep participating in society (Ziegler & Schwanen, 2011). This out-of-home travel keeps older people physically active and can lessen social isolation whereas lack of movement can lead to poor health and wellbeing (Fatima, et al., 2020). There are specific problems that impact the accessibility of places for older adults more than they would for other demographics. The first one is that older adults depend on walking as a mode of transportation to a greater extent than younger people do. They might have lost their confidence to drive or cycle (Wang, et al., 2022). Föbker & Grotz (2006) studied the needs of the elderly people in Bonn, Germany and discovered that it is important that older adults not only have all their basic needs met in their own neighbourhood but that they also have access to public transport connecting them to the inner city, giving more options for their daily mobility such as going further from home for errands which they would not be able to do when walking.

Fatima, et al. (2020) researched the accessibility of different modes of transportation for older adults through literature review. They concluded that public transport is not always a suitable mode of travel for the elderly as it can be difficult to navigate and people do need a certain level of physical mobility to achieve all the actions necessary to take the bus, for instance walking to and from bus stops.

Improvements such as having special fees and exclusive public transport vehicles can make travelling in this fashion more accessible and attractive for older people. Whether or not walking is a suitable alternative depends on the environment of the older adult in question. Certain infrastructure improvements like removing height differences in the street can make a place more accessible and therefore a more alluring option.

Green, et al. (2014) and Jackson, et al. (2019) have discovered the positive effects of bus travel. The elderly of London, who can travel for free using a special bus pass, had more opportunities to socialise and participate in city life, which was beneficial for their wellbeing. This validates the claim made by Fatima, et al. (2020) that special fees might help to make bus travel a more attractive and popular choice of transport. However, this only works if the bus network connects well and feels safe. Older adults are sensitive towards their perceived safety. Things such as rowdy passengers and bus drivers taking off before they can sit down can scare them away from this mode of transport, limiting them in their mobility (Föbker & Grotz, 2006; Musselwhite, 2021)

Older adults prioritise their safety. Badly made streets and sidewalks, busy crossings, and having to share the place with cyclists – these all impact older adults' comfort while moving about. (Musselwhite, 2021; Ståhl, et al., 2008). Kim, et al. (2019) confirms this as well in their article about the safety of elderly pedestrians. Walking is a reliable way to get around (assuming they have the physical capabilities) but having to share the space with other road users can increase the risk of injury or death. This fear of falling is one of things that might turn older adults away from using the bicycle as a travel option as well. The rate of bicycle use is higher among younger elderly (<75) and quickly drops down with people aged 80 and up (Martens, 2013). The use of electrical bicycles (e-bikes) is getting more popular among older adults but this comes with its own set of risks and problems. E-bikes can go a lot

faster than traditional bicycles which can make it complicated to share the road with normal cyclists, the bikes are also heavier which makes it difficult to use underground parking spaces (Jones, et al., 2016). Finally there is the factor of information. While there is a lot of focus on creating age friendly and accessible cities (Lowe, et al., 2015), it is apparently difficult to get older adults involved in planning initiatives (Doran & Buffel, 2018). It would be wise to include older adults in the planning process from the start so that they themselves can identify potential accessibility problems. The municipality of Groningen tried to do this as well with their participation program (Gemeente Groningen, 2019), whether or not this has reached older adults of Groningen remains to be seen. The potential connection between accessibility and information (being informed about infrastructure projects) is not well researched and the hope is that this project can shed some light on the subject.

Putting the literature together, I propose the following conceptual model (see figure 4.) wherein the elements; Information, public transport, cycling, and shared space and safety, all influence the accessibility of public spaces for older adults.

This model can be combined with figure 3. to show how these proposed factors connect to mobility and wellbeing. The model can help with answering the research question by giving a clear focus and scope for the interviews and analysis.

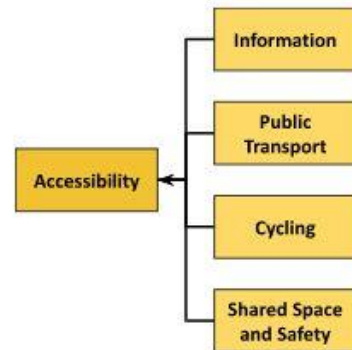


Figure 4. Conceptual model 2

2.1 Expectations

The expectations are that people are relatively unaware of the supposed changes but, upon reflection, will find problems with the accessibility of the new design. The comment section on the municipality website suggests that some older adults perceive a problem with the lack of access from public transportation, while others are afraid of the relationship between cyclists and pedestrians now that the market square will become a shared space (Gemeente Groningen 2019; Gemeente Groningen, 2022). Based on these comments by people that are informed of the current plans, the expectation is that uninformed older adults might have the same concerns. This would be in line with our conceptual model/theoretical framework.

3. Methodology

Mobility and accessibility are very personal and subjective themes which is why Nordbakke & Schwanen (2013) recommend a multi-method research strategy: first qualitative research to discover the important factors of mobility and wellbeing, and after that quantitative research to test the influence of these factors. This research project is about finding out what hinders people's access to the Grote Markt and it is therefore more fitting to use qualitative techniques. The research question requires a level of in-depth understanding that can best be brought out through the use of in-depth interviews. This method can help the researcher understand the participant's point of view (emic-point of view) as well as give them an opportunity to relay their experiences and feelings (Clifford, et al., 2010). Making the interviews semi-structured ensures that the same topics are discussed with each participant.

The research group consists of adults above the age of 65 that live within municipality limits. Older adults often deal with a decline in mobility due to muscle breakdown and sensory impairments which can make it difficult, but not impossible, to get around independently (Rantakokko, et al., 2013). They might experience the new design of the Grote Markt as less accessible than younger people would. The target population solely consists of inhabitants of the city of Groningen since they would be the ones to actually use the Grote Markt.

A breakdown of the participants age, gender and neighbourhood can be found in table 1. The neighbourhoods are all within close proximity to Groningen centre with De Hunze and Wijert being furthest away, both at approximately three kilometres distance from the Grote Markt.

	Age	Gender	Neighbourhood
Participant 1	67	Female	Wijert
Participant 2	69	Male	Wijert
Participant 3	87	Male	Schildersbuurt
Participant 4	73	Male	Westerhaven
Participant 5	65	Female	Rivierenbuurt
Participant 6	68	Male	De Hunze

Table 1. Participant Information

The participants were recruited via Facebook (Meta, 2022) with the help of a post explaining the purpose of the research and the type of participants that were required. This resulted in the 6 participants as seen in the table above. All participants are homeowners and in relatively good health. The top two participants, see table 1, are partnered and were interviewed together. The other participants were interviewed one-on-one. The interviews took place at the participants' homes and took about half an hour on average. The participants were informed about the purpose and use of the interview (see consent form in appendix 2.1). These were semi-structured interviews held with the guidance of the interview guide (see appendix 2.2) and the maps and pictures in appendix 1. The interviews were held in Dutch and the original consent form and interview guide were in Dutch for this purpose. An example of a transcribed interview can be found in appendix 2.4.

The interviews were transcribed automatically with Amberscript (2022) and edited afterwards to take out any mistakes. These transcripts were put into Atlas.ti9 (2022) and coded using the code tree in

appendix 2.3, which was made by combining codes from the theoretical framework and observations made during the interviews (open coding) (Cope, 2010; Punch, 2014).

The themes are:

- Information; or how well informed the participants were about the new design
- Mobility (current and perceived) in the categories:
 - Public Transport use
 - Bicycle use (including bicycle parking)
 - Shared Space and safety

The data was analysed thematically (Mohammed Ibrahim, 2012). This analysis method allows the researcher to compare between a 'before-and-after' within a specific theme which is very useful when comparing the current Grote Markt with the new design. This means that the same themes were discussed twice with each participant (except for 'information'). First about the current situation and second about how they perceive the new situation. The answers given by the participants were juxtaposed with each other to find the differences and similarities.

3.1 Ethical Considerations

Research participants gave their informed consent on being interviewed and recorded. They were informed that they could revoke their consent at any time but none have done so.

On top of this it was made clear to the participants that this research will have no further impact on the design plans and that they should not expect as much. All agreed that they understood the purpose of this project and that they wanted to participate. The interview recordings and transcripts are saved on the google drive account provided by the university of Groningen which should be a secure environment for sensitive information.

4. Results

Each section will first discuss the results from the interviews and then relate the results to the theoretical framework for comparison. Results will be clarified by quotes from the interviews. The quotes have been paraphrased from Dutch, the untranslated text can be found in appendix 3.

4.1 Access to information

All of the participants were aware that the Grote Markt would change. They got their information from local newspapers and news programs, and from the signs on the Grote Markt itself. None of the participants got their information from online sources. Surprisingly none of them knew exactly what would change and approximately when. Most had some idea about the new greenspace, an area of trees where the current bus stop is, but not much else.

P5³: [I didn't know] the exact plans but I know they are going to make changes. Yes, because I read the Dagblad [van het Noorden] and the Gezinsbode⁴.

Questions about the plans directed towards the interviewer were answered with help of the website that the municipality has set up, something that everyone has access to but these people did not know about. This disconnect between knowing of the plans and knowing the exact plans is not due to a lack of interest. All participants are long-time inhabitants of Groningen that make use of the Grote Markt on a weekly basis. This suggests that the municipality does not communicate in a way that reaches their elderly citizens.

Only one person was aware of the removal of the bus stop. This same participant had been in contact with the municipality about city renewal plans that concerned the street where he lives. His experiences in communicating with the municipality were rather negative.

P4: Well yes they will remove the buses and... I don't know about all the changes. I saw it on tv but it didn't really register. [...] -I also think that whatever you say they (the municipality) don't really listen to you. I complained about speeding in the street outside but they just told me it wasn't that bad. They won't take concerns seriously. So my experiences with the municipality are quite bad. They have already made their decisions and you can talk until your tongue falls off but they won't change anything.

Gemeente Groningen has held multiple events in the early stages of the planning project but these were often hampered by covid-19 and had to be performed online instead of in-person. They also posted numerous articles in local newspapers (Gemeente Groningen, 2019). It can be concluded that the outreach has been semi-successful. All of the participants were aware of the Grote Markt being rebuilt, due to newspaper articles and interviews held by the municipality, but none knew the exact plans or had reached out with their own opinions and preferences. This lines up with Doran & Buffel (2018) who noted that it is difficult to include older people into the planning process.

³ P5 or participant 5. Reference to the participant table in the method section.

⁴ Local newspapers. Dagblad van het Noorden (newspaper of the North) and Gezinsbode (family paper)

4.2 Public transport

Current use of public transport

All but one of the participants visited the Grote Markt solely by either cycling or walking. As noted in the method section, the furthest distance from the participants' houses to the city centre is three kilometres which most found to be very manageable. One participant used to take a now discontinued bus-line to the Grote Markt because of his chronic pains that can make walking or cycling difficult.

P4: I have had some problems with my feet, can't really walk or stand for a long time. I used to take the bus to the Grote Markt quite regularly but they moved the bus stop and now it's a seven minute walk. So I stopped going.

As seen from his experience, public transportation has its limitations. Even though there currently is a bus stop on the Grote Markt it can be hard to reach for older adults with limited mobility. These problems with bus travel have also been noted by Fatima et al. (2020). Mollenkopf et al. (2004) conclude that older adults preferably cycle or walk to where they need to be. So far, the respondents reacted in a fashion expected from the literature.

Perceived use of public transport

The general reaction to the removal of the bus stops and taxis was very positive. The participants like the idea of a completely walkable market square without the busy street next to it. One participant (p6) saw no problems with the removal of public transport at all and was excited about the new design. He even pleaded for bigger parts of the city to become either more car-restricted or completely car-free. Other participants noted how much more quiet and inviting the market square will be without buses and taxis around, while acknowledging that this might cause difficulties for people less mobile than them. They had questions about what type of alternative transportation would be offered to those that cannot walk, suggesting that the municipality should take this into consideration. However, none of the participants gave the impression that they would prefer the current bus stops over the new design.

P1: Yes but what about handicap parking? Because to me.. I mean we can cycle or walk, that's no problem for us. But there are plenty of people who cannot reach the market that way (from alternative bus stops).

P3: Very beautiful, it looks amazing. This is what a city centre should look like. (on hearing about the removal of the buses and taxis)

Participant 4, who does have mobility problems, does not mind the removal of the buses either because he already could not use them anymore. Overall it seems that moving the bus stop will improve accessibility for older adults as long as there is proper replacement. This could be special transport with a low fee as recommended by Fatima et al. (2020).

4.3 Bicycles use and parking spaces

Current bicycle use and the difficulties of underground parking

Most participants are dependent on their bicycles to get around the city. People use their bikes to get from place A to B and frequently cross the Grote Markt along the way. The market is at this point in time not often a destination itself but two of the participants did use the library on the Nieuwe Markt (next to the Grote Markt) with some regularity. The difficulty for them was finding a good parking space for their bicycles. The bicycle parking space under the library (on the Nieuwe Markt) comes with some challenges as it can be difficult for older people to navigate the stairs of underground parking spaces with their bicycles. The fact that the parking space under the library has an escalator instead of stairs was only known to one participant. Suggesting that these parking spaces are not often considered to be an attractive place to use, confirming findings by Jones et al. (2016). This was also reflected by other participants who mentioned that it was too troublesome to park their bikes away from their destination and instead preferring to park in front of the store or house where they want to go.

P3: [...] I often pass by [the Grote Markt] but I never actually go there anymore. It is too busy for me. You're not allowed to put your bicycle up against the store and have to park it somewhere else like underground. I think it's too much trouble and don't bother. I just go to the local shopping mall instead.

Adults limiting themselves to local facilities is a common occurrence with ageing. Föbker & Grotz (2006) suggested that this could be omitted by having a good public transport system into the city centre. However, due to the small size of Groningen and bicycles being a main mode of transport, it might be more fitting to invest into accessible bicycle parking spaces. This, however, comes with a new set of problems.

Perceived bicycle use and underground parking

As it stands, participants are worried about the new parking situation. Many comment on how difficult and inconvenient it is when you cannot put your bicycle where you need to be. On the other hand, the participants do prefer the Grote Markt to be free of bicycle parking spaces. This leads one to believe that the underground parking facilities, which will not be redesigned, are not accessible and convenient enough to use.

P1: But if everyone has to park under the V&D (store) then you're out of luck. You have to be able to also park your bicycle outside.

Stepping away from bicycle parking as an issue and into the new cycling paths. The whole market square is going to be accessible to pedestrians and cyclists. Environmental obstacles are used to keep the cyclists to certain routes. Many participants first reacted somewhat doubtful about whether people would keep to these routes. But on further examination of the plans started to become more convinced. They like the routes themselves, especially the direct connection between Gelkinge/Oosterstraat and Ebbingstraat, but had some concerns about there being a less clear divide between pedestrians and cyclists. This will be further discussed in the next section.

4.4 Shared Space and safety

Current feeling of safety in shared spaces

One of the less accessible features of the Grote Markt is the chaos of the shared roads. The cyclists, buses and taxis all use the same street without bicycle lanes. Many participants mentioned certain intersections that they deemed unsafe and difficult to navigate. One participant has stopped going to the city centre with her bicycle completely because she finds herself unable to safely get around the other road users.

P2: Yes there are many different traffic flows, mostly of course the pedestrians and cyclists but also buses and taxis. [...] This (intersection Herestraat and Grote Markt) is for example a very dangerous intersection and the municipality doesn't seem to notice.

P5: Because, I am an older lady [...] I hardly go to the city with my bicycle anymore. I used to go with my electrical bicycle and almost had a couple of accidents. People go so fast and don't indicate their direction. Now I don't want to sound like some old grumpy woman but it just didn't feel safe anymore so I stopped doing it (cycling in the city).

This is also the second participant to speak out against the municipality. Reiterating that the communication between older adults and the city of Groningen might be insufficient.

When viewing themselves from a pedestrian point of view, many also deemed cyclists, especially students and delivery services, to go too fast and not watch the road properly. This created a feeling of stress and unease when moving around the Grote Markt whether it was for travelling to other places or a leisurely walk.

Older adults not feeling safe when sharing the road with others and letting that impact their mobility confirms results from Musselwhite (2021) and Ståhl, et al. (2008). Being scared away from using a bicycle due to fear of falling is in agreement with conclusions from Martens (2013).

Perceived feeling of safety in shared spaces

The new design has pedestrians and cyclists sharing the same spaces with certain obstacles in place to keep cyclists on predetermined paths (see appendix 1.1). Participants, upon first seeing these plans, were generally confused about how everything was supposed to work. Many expressed concern about cyclists going too fast, not watching the road properly, and not giving the pedestrians the right of way like they are supposed to. They also had little faith in cyclists keeping to the predetermined pathways. Many referenced the Folkingestraat as an example of pedestrians and cyclists sharing the same road, this was not used as a positive example.

P1: For me this feels like giving people permission to engage in 'wild west' behaviour, which means that when it's busy the pedestrians are going to block the cyclists and when it's less busy the cyclists are going to crash into the pedestrians. [...] very much like in the Folkingestraat. Yes, that is going to be the consequence of this decision.

P5: Even though you are trying to abide by the rules, it can be difficult if things are unclear. I often have that in Haren (village close to the city), where am I allowed to go, where should I not go. [...] Yes, I do think this is a bad decision. It is going to lead to problems. Especially if cyclists are going fast, you'll get into trouble as a pedestrian because you just don't know what is and isn't allowed.

There was only one participant who was not worried at all about the new situation because 'we as Dutch people can handle that' suggesting that cyclists are perfectly capable of avoiding collisions. It is worth mentioning that the municipality has tested this scenario of sharing the market between pedestrians and cyclists and have not found any major problems (Gemeente Groningen, 2019). But this was under the supervision of traffic directors. Whether or not the sharing of space will lead to more accidents remains to be seen. It is however clear that this is something the older adults do worry about.

4.5 To summarise

Older adults are not thoroughly informed about the redesign. All information they did receive came from local news sources and signs on the Grote Markt. A lot of the information was only available online which might have been the cause of the disconnect. There is some mistrust towards the municipality when it comes to solving problems people experience with accessibility.

Transport preferences lean heavily towards bicycle travel instead of buses and taxis. The commodities for bicycle parking are currently not very accessible or attractive to use and the redesign does not have a strategy for dealing with this inaccessibility. The idea of having to share the market space between pedestrians and cyclists is a cause of concern for the participants. However the current infrastructure situation also feels unsafe so whether the new market will be an improvement or not is something they find hard to say. The design overall did spark a lot of positive reactions and people are looking forward to seeing how it is going to look once it is finished.

5. Conclusion & Discussion

Four important factors to older adults accessibility to cities have been determined through the theoretical framework. These factors were information, public transport, cycling, and shared spaces and safety; these have been discussed with six participants from the city of Groningen. This was done to determine whether or not they perceive the new Grote Markt design accessible or not.

5.1 Answering the research questions

The main research question about whether or not the new Grote Markt design was perceived as accessible by older adults was supplemented by a sub-question about the accessibility of the current layout. This was done so that the two can be compared. Firstly let us look at the current situation by answering the sub-question, before going onto the main question.

How do older adults in Groningen experience the current accessibility of the Grote Markt?

The current Grote Markt is not perceived as a welcoming place and its use by older adults is mainly as a passageway to other places. Older adults find the streets to be chaotic and many of them do not feel like they can navigate the area in a safe manner. The bus is hardly used by these older adults and those that do depend on it may have trouble finding good connections. When people need to be in the area they have trouble finding a place to park their bicycles as the parking spaces above ground are often full and the underground parking spaces are considered inconvenient.

The current Grote Markt is not experienced as accessible by the older adults in Groningen.

How do older adults in Groningen perceive the accessibility of the new Grote Markt design?

The new design plans are generally looked on favourably. The Grote Markt is perceived as welcoming and cosy. Older adults that live in the city generally do not seem troubled by the removal of the buses as long as the municipality offers appropriate replacements for those with less mobility. The underground parking spaces for bicycles are problematic to older adults and should either become more accessible or supplemented with above ground parking. Shared space between pedestrians and cyclists is seen as a safety concern and is something older adults are generally negative towards.

The new Grote Markt designs are not perceived as completely accessible but a lot of that comes down to the shared space between pedestrians and cyclists, something the municipality has tested so it might not be, in practice, as bad as people are foreseeing now.

Comparing the current accessibility with the perceived accessibility shows that the new Grote Markt will be in all likelihood more accessible than the current Grote Markt for older adults living in the city. There is room for extra communication between older adults and the municipality to make sure that concerns can be discussed. These voices need to be heard to make sure that Groningen is indeed accessible to all.

5.2 Reflection and further recommendations

Reflecting on the research process has brought forth the following suggestions for improvement and recommendations for future research. Firstly is the inclusion of several policy documents into the analysis which has not been done in this research project due to a time constraint. Especially the 'participation rapport' (Gemeente Groningen, 2019) could have been enriching as this includes comments from the inhabitants of the city in early stages of the renewal project. These comments are anonymous and it was therefore impossible to determine which age group the commenters fell into. Nevertheless, there was a striking similarity between the comments and the topics discussed throughout this study, such as the removal of the buses and the shared space aspect. It would have been interesting to compare these to the answers of the participants and the final design decisions made by the municipality of Groningen.

Secondly, one of the interviews was done with two people which has a different dynamic than interviews done one-on-one. I think the discussion generated by having more people involved in the conversation was very useful and it does not seem to have had an impact on the analysis as the answers did not differ in nature from the other participants. The quality of the data is slightly hampered because the researcher has, in certain instances, given their own opinion on the design plans. This was done in a pursuit to generate a discussion with the participants to get them to really reflect on the plans. In hindsight it would have been better to either have group interviews or ask more probing questions. However none of the participants simply agreed with the researchers opinion and instead gave their own thoughts and insights.

A third recommendation and point of improvement is letting participants draw on maps containing the new design. It was quite often that people pointed stuff out to comment on or they wanted to show how they would have changed certain things and it would have been interesting to have a record of these remarks. Instead, they had to be left out as there was no evidence to return to besides the observations made on the spot.

The outcomes of the study are based on a relatively small sample of mostly able-bodied older adults of middle-class stature. It is not out of the question that the results would have looked different given another more random sample of 65+ people living in the city of Groningen. Therefore I would recommend doing a more comprehensive study before using these results to influence project policy. However, it would be worthwhile to consider investing in better communication with older adults about planning projects in their vicinity. This research can also serve as an addition to the research puzzle pertaining to this specific population. It would, additionally, be interesting to do further research into how older adults can be more involved in the planning process and how to inform them about changes in their neighbourhoods.

To conclude, the older adults of the city of Groningen are not fully convinced on the accessibility of the new design. They are, however, generally positive about the coming changes.

References

Alidoust, S., Gleeson, N. & Khalaj, F., 2022. A systematic review of planning policies for community wellbeing. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, Volume 1, pp. 1-19.

Amberscript, 2022. *Transform your audio and video to text and subtitles*. [Online]
Available at: <https://www.amberscript.com/en/>
[Accessed 10 April 2022].

Atlas TI, 2022.. *ATLAS.ti*, Berlin: Scientific Software Development.

Clifford, N., French, S., Valentine & Gill, 2010. The essential differences between extensive and intensive research designs. In: N. Clifford, S. French & G. Valentine, eds. *Key Methods in Geography Second Edition*. London: SAGE Publications, p. 11.

Cope, M., 2010. Coding Transcripts and Diaries. In: N. Clifford, S. French & G. Valentine, eds. *Key Methods in Geography*. London: SAGE Publications Ltd, pp. 440-452.

Cuignet, T. et al., 2020. Mobility among older adults: Deconstructing the effects of motility and movement on wellbeing. *Urban Studies*, 2(57), pp. 383-401.

Doran, P. & Buffel, T., 2018. Translating Research into Action: involving older people in co-producing knowledge about age-friendly neighbourhood interventions. *Working with Older People*, 1(22), pp. 39-47.

Fatima, K., Moridpour, S., Gruyter De, C. & Saghapour, T., 2020. Elderly Sustainable Mobility: Scientific Paper Review. *Sustainability*, 8(12), pp. 1-17.

Föbker, S. & Grotz, R., 2006. Everyday Mobility of Elderly People in Different Urban Settings: The Example of the City of Bonn, Germany. *Urban Studies*, 1(43), pp. 99-118.

Gemeente Groningen WTG, 2022. *Toegankelijk Groningen; Werkgroep Toegankelijk Groningen*. [Online]
Available at: <https://gemeente.groningen.nl/toegankelijk-groningen>
[Accessed 1 June 2022].

Gemeente Groningen, 2019. *Participatieverslag Jouw Grote Markt*, Groningen : Gemeente Groningen.

Gemeente Groningen, 2020. *Herinrichting Grote Markt; Programma van Eisen*, Groningen: Gemeente Groningen.

Gemeente Groningen, 2022. *Jouw Grote Markt*. [Online]
Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/grotemarkt2023/#het-inrichtingsplan>
[Accessed 22 March 2022].

Gemeente Groningen, 2022. *Ruimte voor jou*. [Online]
Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/>
[Accessed 1 June 2022].

Giles-Corti, B. et al., 2016. City planning and population health: a global challenge. *Urban design, transport, and health* 1, Issue 388, pp. 2912-2924.

Green, J., Jones, A. & Roberts, H., 2014. More than A to B: the role of free bus travel for the mobility and wellbeing of older citizens in London. *Ageing & Society*, 3(34), pp. 472-494.

Haybron, D. M., 2011. Taking the satisfaction (and the life) out of life satisfaction. *Philosophical Explorations*, 3(14), pp. 249-262.

Jackson, E. S. et al., 2019. Social isolation and physical activity mediate associations between free bus travel and wellbeing among older adults in England. *Journal of Transport & Health*, Issue 13, pp. 274-284.

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*, Issue 53, pp. 41-49.

Kim, D., 2019. The transportation safety of elderly pedestrians: Modelling contributing factors to elderly pedestrian collisions. *Accident Analysis and Prevention*, 1(131), pp. 268-274.

Lowe, M. et al., 2015. Planning Healthy, Liveable and Sustainable Cities: How Can Indicators Inform Policy?. *Urban Policy and Research*, 2(33), pp. 131-144.

Ltd, V. L., 2022. *Grote Markt Groningen Inrichtingsplan*. [Art] (Gemeente Groningen)
<https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2022/03/22-02-10-VLA-DR-L-3023-1000.pdf> .

Martens, K., 2013. Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands. *Transportation Research Record*, Issue 2387, pp. 20-25.

Meta, 2022. *Facebook*. [Online]
Available at: [m.facebook.com](https://www.facebook.com)
[Accessed 2 April 2022].

Mohammed Ibrahim, A., 2012. Thematic Analysis: A Critical Review of its Process and Evaluation. *West East Journal of Social Sciences*, 1(1), pp. 39-47.

Mollenkopf, H. et al., 2004. Social and behavioural science perspectives on out-of-home mobility in later life: findings from the European project MOBILATE. *European Journal of Ageing*, 1(1), pp. 45-53.

Musselwhite, C., 2021. Prioritising transport barriers and enablers to mobility in later life: A case study from greater Manchester in the United Kingdom. *Journal of Transport & Health*, 1(22), pp. 159-167.

Nordbakke, S. & Schwanen, T., 2013. Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. *Mobilities*, 1(9), pp. 104-129.

Punch, K. F., 2014. Analysing Qualitative Data. In: K. Metzler, ed. *Introduction to Social Research: Quantitative and Qualitative Approaches*. London: SAGE Publications Ltd, pp. 167-204.

Rantakokko, M., Mänty, M. & Taina, R., 2013. Mobility decline in old age. *Exercise and sport sciences reviews*, 1(41), pp. 19-25.

Schwanen, T. & Nixon, D. V., 2020. Understanding the relationship between wellbeing and mobility in the unequal city: the case of community initiatives promoting cycling and walking in São Paulo and London. In: M. Keith, A. Aruska & S. Santos, eds. *Urban transformations and public health in the emergent city*. Manchester: Manchester University Press, pp. 79-101.

Ståhl, A., Carlsson, G., Hovbrandt, P. & Iwarsson, S., 2008. "Let's go for a walk!": identification and prioritisation of accessibility and safety measures involving elderly people in a residential area. *European Journal of Ageing*, 3(5), pp. 265-273.

VOGT Berte Daan Landschap, 2021. *Grote Markt Groningen Definitief Ontwerp, addendum*, Leeuwarden: VOGT Berte Daan Landschap.

Wang, S., Yung, E. H. K. & Sun, Y., 2022. Effects of open space accessibility and quality on older adults' visit: Planning towards equal rights to the city. *Cities*, 1(125).

Webber, S. C., Porter, M. M. & Menec, V. H., 2010. Mobility in Older Adults: A Comprehensive Framework. *The Gerontologist*, 4(50), pp. 443-450.

Ziegler, F. & Schwanen, T., 2011. 'I like to go out to be energised by different people': an exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing & Society*, 5(31), pp. 758-781.

Appendix 1. Maps and Images

1.1 Cycling Routes (Vogt, 2021)



1.2 Overview and greenspaces (Vogt, 2021)



1.3 Ground Use (Vogt, 2021)



1.4 Impression Pictures (Gemeente Groningen, 2022)





Appendix 2. Method Documents

2.1 Consent Form

I have been informed about the research 'Imagined mobility of the new Grote Markt design' and the way in which this interview will be used to contribute to the research. I have had the opportunity to ask all questions which I wanted to ask and they have been answered to a satisfactory degree. I have had enough time to decide whether or not I want to participate in this interview and research.

My participation is completely voluntary. I am aware that I can withdraw my permission to participate at any time without having to give a reason to do so.

I give permission to have this interview be used in a bachelor project, presentation, and poster.

I agree to take part in this interview.

Name (or pseudonym) and signature (or X) of participant:

Date:

2.2 Interview Questions

Opening Questions

- For what reason do you go to the Grote Markt?
- How do you get there?
 - How was that journey?
 - Is it a trip you make often?
 - Is there something you would change about it?

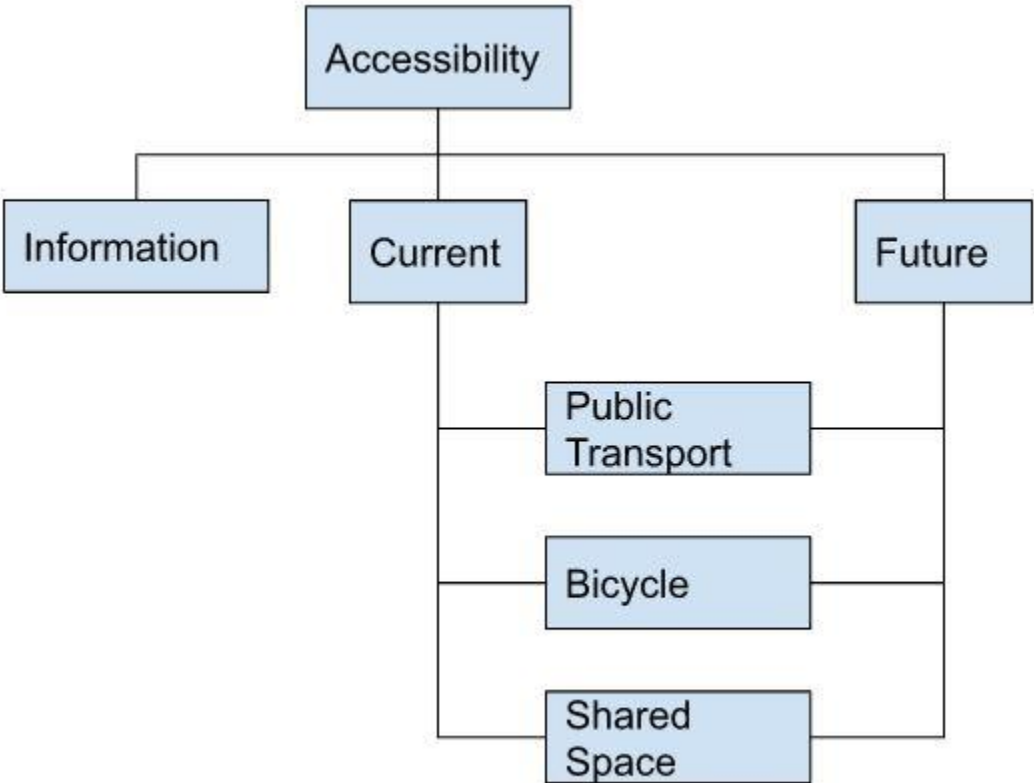
Main Questions

- Were you aware of the new plans?
 - If not, why do you think that is?
 - What is your general opinion?
 - Anything that stands out in particular?
 - What would you do differently?
- Topic travel and public transport
 - How will you get to the Grote Markt after it has been rebuilt?
 - Is this a change that you welcome?
- Topic shared space
 - Do you think the lay-out is welcoming?
 - Are you inclined to spend some time here?
 - What do you think of the placing of the bicycle paths?
 - Would you have done it differently?

Closing Questions

- Is there anything that you would still like to discuss?
- Is there anything you would like to add?

2.3 Code Tree



2.4 Transcript of Interview 1

Participant 1: Male, age 69

Participant 2: Female, age 67

Minute 00:00:01 to 00:27:27

Interviewer: Dan zet ik deze aan en zo te zien pakt die dat allemaal prima op. Oké, ja, oh ja. Voor de opname zeg ik er vaak voorbij van: nou, het is, het is vandaag de elfde van Maart ja, dat is correct, April, dat is niet correct. Ik loop nu al achter.

Participant 1: Ja.

Interviewer: En het gaat vandaag over een, over een interview voor mijn thesis project, dus ik wil graag beginnen met hoe het op dit moment voor je is op de grote markt. Gaan jullie er wel eens heen?

Participant 1: We komen er wel, ja, maar het is nooit dat we specifiek naar de grote markt zelf gaan. We moeten dan een boodschap in de stad. Ja, oké, dan dan passeer je dat, als uhm maar het is toch een verkeersknooppunt.

Interviewer: Ja, het is niet een plek waar jullie graag zouden rondhangen op dit moment. Het is meer gewoon even er langs.

Participant 1: Ja, de uhm waar we graag rondhangen? dat is een concept wat ik niet in me op zou laten komen nee.

Interviewer: Dat is wel eens er zijn wel eens wat marktkramen en er zijn twee bankjes of zo.

Participant 2: Ja, we gaan zelden naar de markt.

Interviewer: Ja

Participant 2: Eigenlijk, dat is gewoon te ver weg om je gewoon je markt bood..., gewone boodschappen te doen.

Interviewer: Ja,

Participant 2: Vind ik, wat niet wil zeggen dat je er niet eens een keertje overheen komt als je toevallig toch in de stad bent en der is toevallig toch markt

Interviewer: Ja

Participant 2: en verder is het inderdaad een doorgang locatie.

Interviewer: Ja

Participant 2: We hebben sporadisch dat we daar een keertje op een terras zitten om een ijsje te eten of toen dat nieuwe hotel er was, zijn we een keertje op op het terras gezeten, weet je gewoon, he nieuwe plek

Interviewer: Ja

Participant 2: Eens even kijken, nou verder daarna nooit weer.

Interviewer: Nee

Participant 2: Dus nee, we komen er eigenlijk nou nauwelijks.

Interviewer: Ja, ja, en als jullie naar de stad gaan, hoe ga je er heen?

Participant 1: Fiets

Interviewer: Met de fiets?

Participant 2: Ja en ook soms lopend.

Interviewer: Zet die zet je er op locatie, de fiets, of je die op de locatie waar je heen gaat parkeren of als het volstaat..?

Participant 1: Normaliter wel

Participant 2: De enige wat hij wel, als als parkeergarage, ge, parkeergarage, als fietsen dingen is dan naast de nou voormalige bibliotheek, zeg maar

Interviewer: Ja

Participant 2: de Boteringenstraat de uhm boteringe straat?

Interviewer: Ja

Participant 2: dan toch of de ja Boteringenstraat.

Interviewer: Ja bij de universiteit in de buurt.

Participant 2: nou zeg, ik zet hem nog wel is bij de A kerk neer, maar dat is vismarkt dus dat is geen Grote Markt. Maar Boteringenstraat is ook geen Grote Markt

Interviewer: Nee, maar da's oké. Maar met de fiets en dan op weg daar en

Participant 2: ja

Interviewer: wel is er langs en je zei een verkeersknooppunt

Participant 2: Ja, dus er zijn allemaal verkeersstromen, voornamelijk natuurlijk fietsers en wandelaars en bussen, taxi's.

Interviewer: Het is er wel druk inderdaad, nou ja, dat willen ze dus graag dat. Dat zijn dus dingen die ze nou precies graag willen veranderen. Dit zijn de impressie foto's die er zijn gemaakt. Ze willen meer groen.

Participant 2: Dat zou ik helemaal toejuichen.

Interviewer: Geen bussen, geen taxi's en alleen nog maar een plek voor voetgangers en fietsen.

Participant 2: Even kijken hoor.

Interviewer: En zouden de bussen en de taxi's naar de diepenring gaan.

Participant 2: Ja, dus eigenlijk is het plein blijft vrij en dan hebben ze hier voor de Vindicat en dergelijke. Ja, de bus, rij bomen of een dubbele rij bomen.

Interviewer: Ja, inderdaad, dus hier komt, even kijken, die kan ik de bomen kan ik beter hierop laten zien, dus hier heb je het gemeentehuis, hier komen bomen.

Participant 2: Oh een vierkant, vandaar.

Interviewer: Ja, de grote ster die hier ligt. Die gaat ook naar onder de bomen en hier is een stukje verhogen dat je er op kan zitten. Hier willen ze een fontein gaan plaatsen, heb ik dan ook net toeval niet de foto's voor. Er komt hier een een stukje met water en hier die in de winter ook bevroren kan worden, kan je daarop schaatsen.

Participant 2: Wordt dat zo groot dan?

Interviewer: Ja hij wordt vrij groot, want normaal heb je dus hier bussen en hier bussen en dat gaat allemaal dicht. Dus dan is er veel meer ruimte.

Participant 2: En dan moet ik even nog een keertje kijken hoe het zit. Dit het gemeentehuis, dit is het gemeentehuis.

Interviewer: Hier heb je achter het gemeentehuis, hier komen ook nog een rijtje bomen.

Participant 1: Dat rijtje bomen staat er nu niet.

Interviewer: Nee, heel veel van de bomen staan er nu niet.

Participant 2: want hier komen we langs de de zijwegen ook bomen dan. Als ik dit goed zie.

Interviewer: Ja, dus hier zit nu straat, dus hier kom je van de, even kijken, Oosterstraat.

Participant 1: Gelkingen

Interviewer: Dus normaal gaan er hier langs bussen, die gaan zo.

Participant 1: Nou net andersom hoor.

Participant 1: Het is eenrichtingsverkeer en het gaat inderdaad andersom. En hier heb je al de bushaltes nou ja, die gaan dan ook weg.

Participant 1: En waar komen de taxi's?

Interviewer: Die gaan ook naar de Diepenring dus er is geen mogelijkheid meer om hier te komen als je niet te voet bent of op de fiets

Participant 1: Als je gaat trouwen met de trouwstoet en je en je oma die zit in de rolstoelen hoe moet die nou bij het stadhuis komen?

Interviewer: Wat er op dit moment staat is dat er rekening wordt gehouden met deze dingen, maar daar staat niks concreets en dat is dus waar ik ook vragen over heb, maar die zal tot op heden nog niet beantwoord.

Participant 2: Ja, want kun je dan hier wel langs blijven fietsen?

Interviewer: Ja, de blauwe strepen, dat zijn de fietsroutes.

Participant 2: Dus er komt een fietsroute voor het Stadhuis langs, wat nu eigenlijk min of meer voetgangers is als je daar vandaan komt. Dat wordt dan een echte fietsroute.

Interviewer: Gaat voor Vindicat langs inderdaad

Participant 2: Dan moet ik zeggen wij gebruiken die nog wel eens s avonds of zo bijvoorbeeld van de tango hé, dan kom je die kant af dan fietsen we door naar de Gelkingestraat

Interviewer: S' avonds wordt die wel veel gebruikt.

Participant 2: Dat vind ik op zich wel een punt, want maak je dit voetgangersgebied dan moet je er geen drommen fietsers tussendoor hebben want dat dat bijt elkaar net zo goed.

Participant 1: Wat nu bijvoorbeeld een heel gevaarlijk kruispunt is.

Interviewer: Ja, dat komt dan dus (referencing the crossroad between Herestraat, Vismarkt, en Grote Markt)

Participant 2: ja, ja, ja, precies.

Participant 1: Het is nou bijvoorbeeld een heel gevaarlijk kruispunt is dit en de gemeente die ziet daar, die heeft daarvolgens mij totaal geen oog voor. Een heel gevaarlijk kruispunt.

Participant 2: Ja, of bedoel je deze?

Participant 1: Nee, ik bedoel waar ik wijs, hier bij Bakker Bart.

Interviewer: Ja dus bij de Herestraat

Participant 1: Waar waar de de Herenstraat en dat dat verlengde daarvan, kruist met tussen beide markten richting de Poelestraat.

Participant 2: Maar dat is alleen maar lopen

Interviewer: Ja maar niet 's avonds

Participant 1: Daar schieten fietsers tussendoor met hoge snelheid en het punt is: omdat die gebouwen daar allemaal op de hoeken staan, heb je geen zicht op de diagonaal dus je komt aan gefietst met een redelijke snelheid, want he.

Participant 2: Maar je mag daar helemaal niet fietsen.

Participant 1: Ach natuurlijk mag je daar wel fietsen. en uit de uit de andere straten komen ook fietsers en opeens pats.

Participant 2: Ach ja, als je illegaal zit te fietsen, dan moet je daar rekening mee houden.

Interviewer: Hier mag je je mag 's avonds over de Herenstraat.

Participant 2: Ja dat klopt.

Participant 1: Nou en je mag 's avonds ook over die straten en je rechtdoor mag je ook 's avonds.

Interviewer: Ja.

Interviewer: En dan is het idee dus dat mensen hier afslaan om hier te komen. Nou is dat realistische?

Participant 1: Hoeveel mensen gaan dat doen nou ongeveer nul?

Interviewer: Nee, exact.

Participant 1: Dus dat is een hartstikke gevaarlijk punt bij bakker Bart.

Interviewer: Nee, ik snap uhm, ik snap wat je bedoelt.

Participant 1: Op deze tekening, met al dat grijze gebied en sommige bomen grijze, sommige bomen groen. Waarom is hier een rand gemaakt tussen het witte en het grijze?

Interviewer: Ik denk dat dat is om aan te duiden wat er wel en niet veranderd gaat worden, want dat wordt wel veranderd tot hier, dus hier komt de Herestraat dan uit.

Participant 1: De Herenstraat blijft onveranderd.

Interviewer: Ik ga dus op dit kruispunt doen ze niks eigenlijk.

Participant 2: Nee, nee, nou, en dit is gewoon zoals je nu ook tussen die gebouwen in winkels naar het pleintje Goudkantoor.

Participant 1: Het Wagenplein.

Interviewer: Dat pleintje gaat ook veranderen. Daar komen weer, daar komt meer groen en wat meer zitruimte.

Participant 1: Maar het is nu al vrijwel uitsluitend zitruimte.

Interviewer: Ja, anders ingerichten zitruimte.

Participant 2: Ja, kijk, er komen dus ook hagen verder komt daar groen. Ja mmm oh, dat is die ene bestaande boom die zo in de weg staat.

Participant 2: De de de boom die daar staat! Dat vind ik schitterend dat die boom daar nou staat!

Interviewer: Recht op de weg inderdaad.

Participant 1: Vreselijk in de weg en iedereen weet dit is de boom, die heeft, die was er eerst en de rest zoekt het maar uit.

Participant 2: Is dit een bestaande boom?

Interviewer: Ja, als ik het zo zie op de aanduiding dan wel.

Participant 1: Ja, maar volgens mij staat daar niks.

Interviewer: Even nadenken ja. staat daar een boom?

Participant 1: Hier staat ook iets ingetekend maar net andere plaats ja staat net even...

Interviewer: (voices overlapping).

Interviewer: En ja, ja, dat dat natuurlijk kijken, dat tussen de terrassen.

Participant 2: Volgens mij moet dat haast nou, maar ik wel, maar dan helemaal geen beeld bij voorstellen. Maar Apart he, dan kom je bedoel, we komen er nooit, maar we komen natuurlijk wel. Ja, de vier staan. Kan ik nou eerst even koffie geven? Ja, heb je iets in je koffie?

Interviewer: Nee, nee, zwart is goed, ja. Maar dus inderdaad de taxis en allemaal naar de buiten, naar de diepering, dus bij de schouwburg en wat je dus ook zonet zei van nou, voor mij is dat niet ver lopen. Kunnen jullie ook nog lopen, niet iedereen kan dat lopen.

Participant 1: Nee, maar steliemand wil gaan trouwen, en het is klote weer ook nog, wil je toch met een chique auto tot voor de deur van de trouw paleis.

Interviewer: Ik weet niet of daar uitzonderingen voorkomen. Wat ik weet van de plannen is dat er geen echt geen ruimte meer is voor voor auto's je kan er natuurlijk over het plein heen rijden. Er zijn ook winkels die hun spullen moeten kunnen ontvangen. Er mogen ook nog steeds marktkramen staan. Dus ik denk...

Participant 1: De marktkramen die laten we natuurlijk ook met een vrachtwagentje daar naartoe.

Interviewer: Precies dus je zou zeggen dat er uitzonderingen gemaakt kunnen worden. Hoe gewillig ze daarmee zijn, weet ik niet, en...

Participant 1: Denk je wel.

Interviewer: Nou, ja, daar staat dus ook voor, er staat dus wel bij van, nou ben je wel minder te been, we kijken er naar, maar in mijn ervaring is alles wat niet concreet staat, is een is een nagedachten. Maar het idee is dat er meer ruimte komt voor het het het, het, het logo, het slogan is meer ruimte voor jou, dus meer ruimte voor de voetganger en fietsen.

Participant 2: Kijk, ik vind het wel leuk uitzien, ja, ik bedoel, het is... en bomen en zo ben ik altijd voor. En, zitplaatsjes ook al zijn het gewoon van die informele zitplaatsjes op zo'n rand, ben ik ook altijd voor wel. Ik zie dat hier ook nog stoeltjes worden... Zijn dat een soort losse sleep stoeltjes, leen, stoeltjes die neer kan zetten waar je wil?

Participant 1: Zijn vast gemetseld.

Interviewer: Het is een beetje een impressie ik denk dat ze wel meer zit plek willen dan alleen maar. Dit is dus de ster die nu, ja, ja, ik neem aan dat ze meer dan dat willen neerzetten, dat wordt wel gezegd, in ieder geval. Dit zijn afbeelding uit een document van 90 pagina's, dus er staat flink wat in.

Participant 2: En dit wordt grind? Althans dat is de impressie wel.

Interviewer: Ja, ik heb, denk ik, die tekening.

Participant 2: Die lijkt me dan niet zo handig, want ik bedoel ik lijkt wel lekker informeel. Maar je hebt nu dus hier...

Participant 1: Dat is jeu de boules grind, zo te zien.

Participant 2: Kan.

Participant 1: Kan je jeu de boulen.

Interviewer: Ja, ze willen ruimte voor spel, dat is hoe ze het zelf stellen. Dus ik kan me voorstellen. Ja, dit is dus inderdaad is, dat is een beetje vaag, dus je kan niet meer goed lezen, maar hier kun je ieder geval de verschillende grondsoorten op zien. Dus inderdaad, dit is meer.

Participant 1: Comfort zone.

Participant 2: Vegetatie vlakken.

Participant 1: Bazalt split

Participant 2: Hergebruik.

Participant 1: Ja, split is dat dus he.

Participant 2: Dat is van dat scherpere grind.

Participant 1: Ja, dat is van dat jeu de boules grind.

Participant 2: Ja, maar dat wil je toch niet hebben als daar kindertjes op fietsen rond te reizen en hier is daar kan je niet fietsen.

Participant 1: Voorkomt dat je daar kan fietsen.

Participant 2: Ja, en als je valt en heb je verrekte veel pijn

Interviewer: Nee, ik denk dat je fietst er langs, dus dat is dan de enigste plek waar je niet soepel overheen kan.

Participant 2: Ja, de kindjes, als je dit ziet van ja, dat soort fietsjes op dingetjes of ja, als je er uitglijdt dan heb je je broek openen.

Participant 1: Ja, dat is de manier om het af te leren op op zich wel, kleine kinderen moet ook leren wat er gebeurd als ze vallen.

Participant 2: Ja, nou ja, goed, nou goed, dat zijn dan weer details, denk ik. Nou, ja.

Interviewer: Oké, maar ik hoor graag over de details hoor.

Participant 1: Waar ik mij grote zorgen over maak in dit plaatje waarop die met blauwe lijntjes die fietspaden fietsroutes zijn aangegeven, is dat hier achter de gebouwen van.. weet de naam een niet.. nog weer een rij gebouwen staat ingetekend dat vind ik heel zorgwekkend.

Interviewer: Want die zijn er nu niet?

Participant 2: Oh wacht even, dit is de rode weeshuisstraat. Oh jee, ach er is geen hond die dat gaat doen.

Interviewer: Nee het is heel ver. Dan heb je hier de zwanen.

Participant 1: Zwanenstraat, ja.

Interviewer: En dan dus door...

Participant 1: Dat.. Oh jee dat...

Interviewer: Nee en er fietsen mensen ook wel hier heen.

Participant 1: Ja, de, dit is nu gewoon een standaard fietsroute langs de boom die in de weg staat.

Participant 2: Maar dan kun je, ja, ja, als alsof het een meter is, ja, goed, ik ben het daar niet mee eens nee, dan zul je toch er beste toch hier een fietspad langs kunnen doen. Ja, en hier een fietspad waar iedereen weet, daar zijn de fietsers, daar zijn de fietsers, want als je dat niet doet, dan zijn fietsen daar en daar en daar en daar en daar.

Interviewer: ja, het is heel ambigue nu. Het is net zoals bij bij westerhaven daar hebben ze toen ook de straten helemaal geleveld en daar zijn ook geen zebrapaden enzo en dat stukje onduidelijkheid bijna... Ik heb er toen een presentatie over gehad op mijn opleiding. Het idee was dat mensen meer zouden gaan opletten.

Participant 2: Ja dat is op meer plekken in het land.

Interviewer: Of dat werkt of niet, weet ik niet. Ik heb daar geen cijfers van gezien, maar ik denk dat die instelling ook hier een beetje het idee is, dus inderdaad geen verhogingen op de stoepen maar alleen maar verkleuringen in de tegels om aan te geven wie waar zou moeten zijn. Maar inderdaad kun je mensen dit afleren, weet ik niet.

Participant 1: Voor mijn gevoel geef je hier een een vrije brief aan wildwest gedrag, en dat betekent dus: als het heel druk is, hebben de voetgangers die blokkeren de fietsroutes en als het minder druk is, dan dus de fietsers, die rijden de voetgangers van de sokken.

Interviewer: Beetje gevalletje folkingestraat.

Participant 1: Gevalletje folkingestraat dat echt. Duidelijk, dat is, dat zal hier de consequentie van zijn. Ja, hé en folkingestraat dat is een ding maar op Museumbrug zie je ook dat zelfde verschijnsel en het is ik vind het wel bij de stad Groningen horen, maar voor een hele hoop mensen zal het bijzonder zorgwekkend zijn. Dus dan is het wel meer ruimte, maar ook meer zorg.

Participant 2: Dus dat nieuwe concept, he, was er in Amsterdam bij achter de het stations ook wilde wat ze een beetje hebben in haren met hun shared space.

Participant 1: Maar dat zijn die zijn ontworpen als passeren, als doorstroom locaties en als dit de bedoeling is dat een verblijf locatie word

Interviewer: Ja.

Participant 1: Dan sta je zo de plank behoorlijk mis.

Participant 2: Nou ja, ze proberen dat zoveel mogelijk juist een verblijf locatie van te maken door juist ook het fietsverkeer daaromheen te leiden. Alleen, jij en ik, als fietsers en de hele, op z'n minst hele studentenpopulatie die trekken zich daar natuurlijk niks van aan.

Participant 1: Die fietsten niet om.

Interviewer: Nee.

Participant 1: Die is wel bereid om over het fietspad te gaan als er ook een breed voetpad is, maar die gaat niet om fietsen als er tien-meter verderop in, en zeker niet.

Interviewer: Je moet inderdaad, je wil gewoon even hierin.

Participant 1: Ja klopt, echt niet.

Interviewer: Moet je hier eigenlijk ook al de juiste keuze maken. Dus als je hier per ongeluk inslaat en je wil deze hebben.

Participant 2: Oh ja, dan ben je ook meteen de weg kwijt.

Participant 1: Als je de Oosterstraat in wil..

Interviewer: En je gaat de richting van de Gelkingestraat zou je ook weer terug moeten.

Participant 2: Ja, dat doet niemand. En dan is het inderdaad. Als je dan toch ergens een fiets pakt, doet, dan zal het gros van de mensen zal zich eraan houden plus dat de voetgangers weten: "hier is een fietspad". Want nu is natuurlijk allemaal: dit is voetgangers. Dan moet jij met met je fiets, hé, ja, je gaat niet opzij. Er wordt gebeld. Ja en ik ben hier voetganger. Ja, bekijk het maar.

Participant 1: Voor gevalletje Folkingestraat is daar... Nou in de Folkingestraat is nog enige suggestie van fietsen in het midden en voetgangers aan de zijkant, enigszins, maar op de museumbrug is helemaal niet herkenbaar.

Interviewer: Nee, wordt geen onderscheid gemaakt inderdaad. en je ziet het hier ook wel een beetje, je ziet eigenlijk overal fietsers, tussen de voetgangers

Participant 2: Oh ja, dus dat is een deel van het plan?

Interviewer: [talking over each other].

Participant 2: Ja, is dat zo?

Participant 1: Ze laten hier deze blauwe route die naar de Gelkingestraat gaat.

Interviewer: Ja.

Participant 1: Die word hier met een paar fietsen weergeven..

Participant 2: Jawel, maar de fietsers moeten dan zo staan en niet zo dwars.

Participant 1: Jawel, dit loopt nog een beetje dwars zit. zie je, ja, en en we dat hij is. De tekening is gemaakt van die...

Participant 2: Ja, oké, kijk, dat is die manier van...

Participant 1: Ook dat nog.

Interviewer: Ja, ja, ja, en die fietspaden dan ook, denk ik, tweerichtingsverkeer was voor de fiets dus misschien ook wel niet ideaal. Oh ja, wat nu op je ene kant van de weg, en de andere kant van de weg, maar hoe ze dat hier uhm..? Ik vraag me ook af.

Participant 2: [Leest voor uit inrichtingsplan].

Interviewer: Nou, ja, goed, maar daar wordt binnenkort wel aan gebouwd.

Participant 2: Ja, ze beginnen nu, ja, want van wanneer is dit eigenlijk... 21 Augustus, ja oh dat is nog een relatief recent.

Interviewer: Het staan ook de meest recente, wat als ze dus nog andere dingen hebben bedacht. Dan staan ze: ja, niet overgeven, nee.

Participant 2: nou, ruimtelijke ingrepen de bevordering van bundelen en fietsers, positionering van terrassen, bomen groepen, meubilair, water, begeleiding van de route

Interviewer: en nog steeds terrassen.

Participant 2: Nou ja, goed, dat is dan logisch. Natuurlijk kom je er er hier, hier kan je kennelijk niet opzij. Wat is dit? Een, twee? Ja, materiaal? Ja, precies, je moet er wel tussendoor, want je bots daar tegenop anders. Ja, en hier staan gebouwd dus ook logisch. Het ontbreken van een korte doorgaande route met eenduidige doorzicht door onregelmatig geplante bomen, terrassen en verkooppunten stad, standplaatshouder als ontmoedigende maatregelen. Oké, oké, de sokkels moet om huis Martinitoren worden vergroot. Deze structurele elementen voor fietsers om kunnen trainen. Minimale verhoging van materiaal, twee centimeter, ongeveer op tal van geschied kleine niveaunderschil.. daar kan je namelijk nog wel met je fiets overheen hé?

Interviewer: Ja, absoluut

Participant 2: Daar geschikte plekken worden kleine niveaunderschillen aangebracht om de fiets te geleiden opening door de gemengde zones met terrassen en cm lijn stuurde fiets naar Gelkinge. Traptreden aan weerszijden van de bomengroep weerhouden fietsers om het plein diagonaal over te steken. Ja, dus ze hebben er wel wat over nagedacht en dat is niet zo strikt als dat het eerst leek.

Interviewer: Het kan er zijn opties voor de fietsers. Volgens mij is het algemene idee fietsers te gast bij de voetgangers. Dat staat op meerdere plekken in het... dat staat, sowieso op meerdere plekken aangegeven.

Participant 2: Het is, ja, ja, het is wel, het is niet voor de fietsers verboden om rond te rijden. Ze gaan uit van een menging van fietsers en voetgangers. Maar hier, je mag overal heen en en hier wordt gezegd wat ze doen om toch de fietsers beetje te dwingen of te geleiden te nudgen kijk, hier heb je dus hebben verhogingen en terrassen, dus je moet daar tussendoor en hier heb je ook verhogingen dus je moet daar wel tussendoor, je kunt niet zo of zo.

Interviewer: Hadden ze hier nu ook een verhoging gemaakt?

Participant 1: Ja er staat een rood lijntje.

Participant 1: Ja, dat is wel een verschil van circa twee centimeter, niet veel. Als je echt een fietser tegen wil houden, dan zou ik toch ja zoiets doen. Maar ja, dan heb je natuurlijk weer rolstoelen en alles wat ook.

Interviewer: Ja, want dat is ook een beetje het idee, ze wil, ze willen alles wel enigszins gelijkvloers houden. Ja, om te zorgen, maar ja, heel rolstoel toegankelijk...

Participant 1: Ja, en je wil natuurlijk marktkooplui die met hun kramen ook daarnaartoe willen ja, die moet ook niet over allerlei vervelende stoepanden moeten.

Interviewer: Komt.. het wordt nog een beetje... Ik weet niet voor hoeveel marktkoopliden vervelend gaat worden, maar er komt wel een nieuwe standaard van hoe groot de kar mag zijn die ze neerzetten. Ik weet niet hoeveel dat gaat uitmaken en hoeveel mensen daarbuiten vallen. Ik had wat mensen gezien die zich heel erg zorgen maakt over de poffertjeskraam ik weet niet of daar gesprekken mee zijn geweest, maar dat is dus wel iets waar ook naar gekeken wordt.

Participant 2: Ja, want als er echt een verhoging komt bij hier, nee, dat is materiaal en hier is dat nog zo'n streepje.

Interviewer: En hier is een terrasje, misschien is dat de poffertjeskraam.

Participant 2: materiaal, wat is.. maar ja, niet verder uitgelegd.

Interviewer: Dat gaat over de materiaal verschillen. De grond verschillen, dus die hadden het al over... hier kunnen fietsers niet overheen, dat is water

Participant 2: Oké, maar dat zou hier water zijn dan?

Interviewer: Ja, en water en een verhoginkje. Ja het is een soort van, heb ik daar net geen plaatjes voor.

Participant 2: Zo'n water gaten fontijn?

Interviewer: Exact ja, precies.

Interviewer: Dat is wel hartstikke leuk altijd. Bedoel die kom je in andere steden wleens tegen. Mooie zomers is met al de kleine kindertjes door de waterstralen.

Participant 1: Niet zo diep worden dat kinderen kunnen verzuipen.

Participant 2: Nee, maar dat is heel dun. Het is op straat van die spuiten.

Participant 1: Ja.

Interviewer: Dus er is ook zo'n eentje voor het forum op dit moment.

Participant 2: Oh, dat wist ik niet. Ook een plek waar we nooit komen.

Interviewer: Je ziet het hier een beetje.

Participant 2: Ja, precies zo'n straat fontein, ja, toch met een randje er omheen.

Appendix 3. Quotes used in Results

1. P5: "Niet de exacte plannen maar wel dat er plannen waren, ja want ik lees het Dagblad en de Gezinsbode"
2. P4: "Nou ja de bussen die zouden daar wegblijven, en uhm, maar hoe het precies wordt weet ik niet. Ik heb het wel is een keer op tv gezien maar ja ik heb dat niet echt opgeslagen zeg maar." "-ik heb ook altijd het idee dat, dat wat je ook zegt, bijvoorbeeld hier aan de [straatnaam] dan gaan ze ook allemaal dingen.. Dat word versmald, en ook als je zegt, ze racen hier altijd met enorme snelheid doorheen, maar dan zeggen ze van: dat valt heel erg mee. Dus je word niet serieus genomen. Dus mijn ervaringen met de gemeente zijn eigenlijk zeer slecht. Vaak is het besluit al genomen en je kunt lullen tot je eelt op je tong hebt maar uhm [ze doen er toch niks aan] "
3. P4: "Ik heb een tijd lang last van mijn voeten gehad, als ik een tijdje sta dan krijg ik ook problemen. Tot niet zo lang geleden was hier nog een aparte bus die dan langs het water zo de Ebbingestraat inreed en zo richting Grote Markt en daar maakte ik regelmatig gebruik van maar de gemeente heeft dat afgeschaft. Kijk als je hier in de bus stapt dan kom je dus bij het busstation en dat duurt... dat is een minuut of zeven voordat je op de Grote Markt bent. Dus dat vind ik niet aantrekkelijk dus daar maak ik geen gebruik van de bussen."
4. P6: "(voor jou is het dus geen hinder dat ze de bussen en taxi's weg halen?) Nee, hulde, van mij mogen ze veel grotere delen van de stad autoluw of autovrij maken."
5. P2: "Ja en hoe zit het met de invalidenparkeerplaatsen? [...] Want dat vind ik wel.. Ik bedoel wij kunnen op de fiets naartoe of wat dan ook en wij kunnen daar lopen dat maakt ons niet uit. Maar er zijn plenty mensen die niet op deze manier vanuit het Zuiderdiep op de Grote Markt kunnen komen."
6. P3: "(on hearing that the buses and taxis are removed) Dat is heel mooi, ziet er goed uit. Zo moet het echt zijn de binnenstad)"
7. P3: "[...] Ik fiets er veel langs maar ik kom er nooit meer. Het is mij daar te druk en ik kom niet zoveel meer in de binnenstad. [...] Ik kom niet meer zoveel in de binnenstad. Je mag je fiets niet meer tegen de winkels aanzetten, je moet hem apart parkeren en dan denk ik 'bekijk het maar'. De fietsenstalling vind ik veel te omslachtig. Dan ga ik liever hier naar het winkelcentrum toe."
8. P1: "Maar ja als straks iedereen onder de v&d moet parkeren, dan ben je de pineut. Je moet je fiets ook wel daarbuiten neer kunnen zetten, niet iedereen kan die liften gebruiken."
9. P2: "Ja, dus er zijn allemaal verkeersstromen, voornamelijk natuurlijk fietsers en wandelaars en bussen, taxi's. [...] Het is nou bijvoorbeeld een heel gevaarlijk kruispunt is dit en de gemeente die ziet daar, die heeft daar volgens mij totaal geen oog voor. Een heel gevaarlijk kruispunt."
10. P5: "Weet je, ik ben al een wat oudere dame [...] maar ik ga al bijna nooit meer met mijn fiets de stad in. Want ik ga vooral met de elektrische fiets en ik heb nou al een paar keer bijna een ongeluk gehad dat ik ondersteboven was gereden. En ik dacht, misschien moet ik dat maar niet meer doen. Omdat mensen keihard fietsen en hun handen niet uitsteken. Ik wil geen oude zeur zijn hoor maar ik denk, voor mijn eigen veiligheid, maar niet meer doen."

11. P1: "Voor mijn gevoel geef je hier een een vrije brief aan wildwest gedrag, en dat betekent dus: als het heel druk is, hebben de voetgangers die blokkeren de fietsroutes en als het minder druk is, dan dus de fietsers, die rijden de voetgangers van de sokken. [...] Gevalletje folkingestraat dat echt. Duidelijk, dat is, dat zal hier de consequentie van zijn."
12. P5: "Ook al ben je te goede trouw soms weet je het ook gewoon niet. Ik heb dat in Haren ook wel, waar mag ik nou wel en waar mag ik nou niet. [geen aangeduid fietspad] Ja, dat vind ik stom. Ja, want dat gaat gewoon problemen geven. Helemaal als ze er dan doorheen sjezen dan krijg je ook gedoe want als voetganger weet je ook niet precies wat wel en niet mag,"