

Benefits from impact assessment in development projects for vulnerable groups

Author: Kevin Gooijert

Student number: S2726629

Supervisor: Philippe Hanna

Date: 17-06-2022

Faculty of Spatial Sciences

University of Groningen

Photo source: Dagblad van het Noorden (2020)

Abstract

As impact assessment is becoming more important within the decision-making process of development projects, the importance of that assessment for vulnerable groups is laid bare. This research aims to find out how vulnerable groups could potentially benefit from social impact assessment and health impact assessment in development projects, by using a development project, Ruimte voor Jou, in the city of Groningen as an example. To do so, two interviews with expert stakeholders on the project were conducted and a survey was done among vulnerable groups. The main results suggested that vulnerable groups can in fact benefit from social impact assessment and health impact assessment in development projects, to a certain degree. This can be achieved if decision-makers focus on providing solutions for problems that vulnerable groups may encounter because of a development project and if they actively engage with these groups.

Table of contents

1. Introduction	4
1.1 Background	4
1.2 Research problem	4
2. Theoretical framework	6
2.1 Literature review	6
2.2 Conceptual model	6
2.3 Hypotheses	7
3. Methodology	8
3.1 Research methods	8
3.2 Ethical considerations	8
4. Results	9
4.1 Results of the interviews	9
4.1.1 Development process	9
4.1.2 Level of stakeholder engagement	9
4.1.3 Implementation of SIA and HIA	10
4.1.4 Outcomes for vulnerable groups	11
4.2 Results of the survey	12
4.2.1 Characteristics of the sample	12
4.2.2 Relationships between variables	13
5. Conclusion	14
5.1 Concluding findings	14
5.2 Discussion	15
References	16
Appendices	17

1. Introduction

1.1 Background

Development projects in infrastructure undeniably have certain effects on people. Some of these effects can be considered positive, while other can be seen as rather negative. To identify these effects and manage potential problems that come with these effects, the practice of impact assessment is essential (Vanclay et al., 2018). Social impact assessment (SIA), for example, can be used to identify, assess and manage any social issues that arise with a project, while health impact assessment (HIA) focusses specifically on the impact on the health of people and how to mitigate these impacts (Winters, 1997). The use of impact assessment could not only mitigate any arising negative impacts on society, but it could even lead to increase in social capital (Baldwin, 2015). Social capital here can be determined as an asset of communities, with three core components: networks, norms and trust that generate positive outcomes for members (Putnam, 1993). Within society, a development project usually has a large impact on one specific group, namely vulnerable people. These are groups of people that do not have the same opportunities as others, largely due to factors outside of their control. These factors could be age, gender, disability, ethnicity or health status for example, which often overlap and might contribute to these specific groups of people being “left behind” in society (Tangcharoensathien et al., 2016). While plenty of research has been done on impact assessment, research focussing specifically on impacts on vulnerable groups is limited. This research could therefore add to the further understanding of how vulnerable groups are perceived in impact assessment and consequently help to improve the outcomes of impact assessment for these groups.

1.2 Research problem

On a more local level, SIA and HIA can also play a significant role. Like in most cities today, the municipality of Groningen is constantly thinking about ways in which the city could be made more attractive to its citizens and visitors alike, keeping sustainability as one of its key indicators. In 2016, the ‘College Burgemeester & Wethouders’ (College B&W), containing the mayor and seven aldermen of Groningen, proposed a development project called ‘Binnenstad 050 - Ruimte voor jou’ (RVJ). The vision was that the city centre could no longer be seen as just a place to do shopping or go out, but rather it should be seen as a “living room of the city”, where it is all about experiencing Groningen (Gemeente Groningen, 2016). Part of this project is to create a safer space for cyclists and pedestrians by changing some of the bus routes that run through the city centre and rather have them go around it, with bus stops on the borders of the city centre. In figure 1, a map of Groningen with its bus routes is shown. The green area represents what can be described as the ‘city centre’ of Groningen, the grey lines represent the bus routes and the red lines represent the bus routes that will be removed. The yellow line on the west side of the city centre is a bus route that has already been removed since September 2017 as preparation of the RVJ project. When the red lines will be removed as well, it becomes clear from this figure that most of the city centre will be inaccessible via public transport.

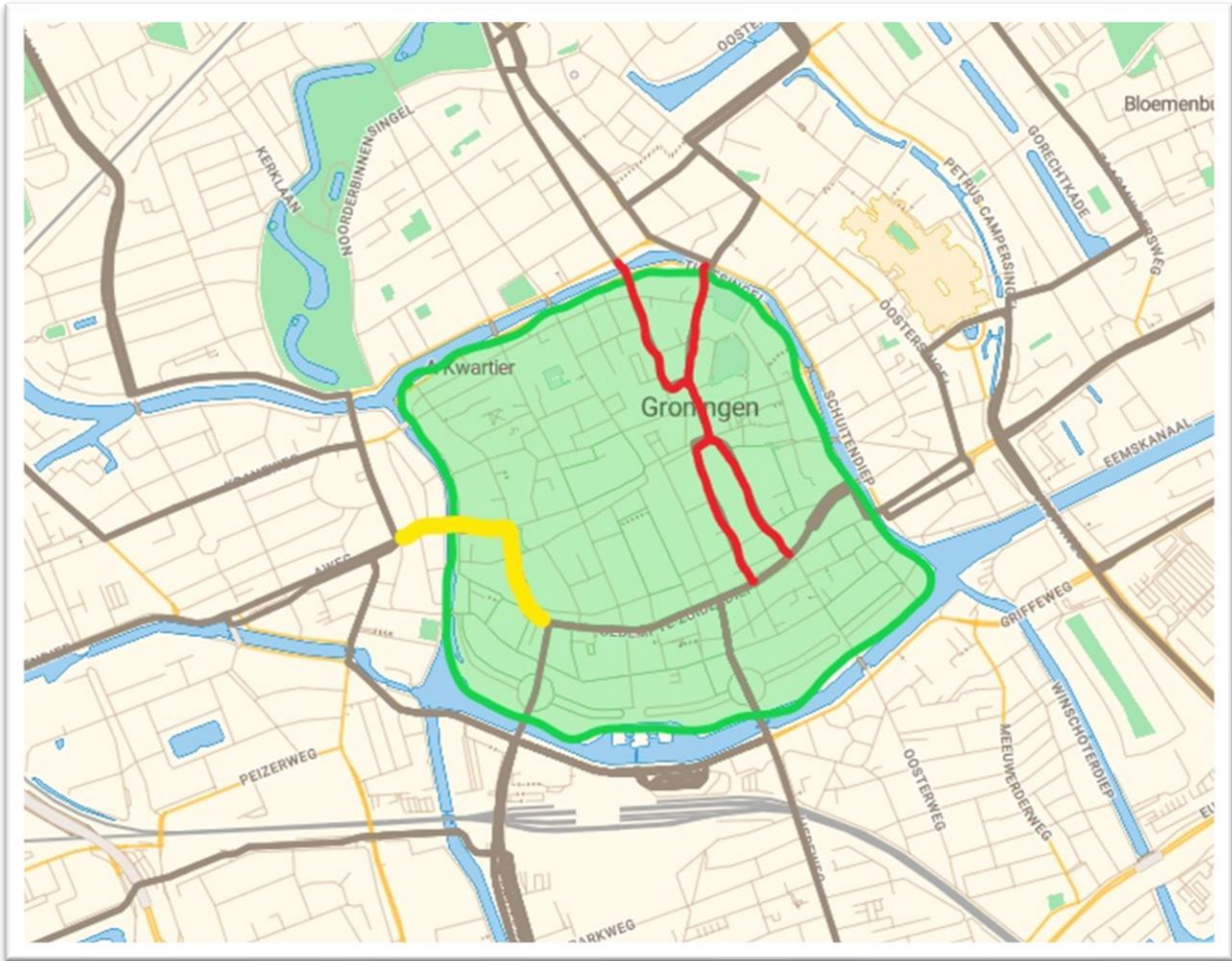


Figure 1: a visualisation of the bus routes in the city centre of Groningen.

In 2018 a majority of the Groningen city council voted in favour of the definitive plans for this project and it was set into motion. However, some of the council parties did not agree with this project, as they found that the impact on vulnerable groups, such as elderly and handicapped people, wasn't carefully considered (Verkeerswijzer Groningen, 2018). This critique was also reflected by the other stakeholders, with many of them disagreeing with the plans. For example, an opinion piece written in the Groninger Internet Courant, a local digital newspaper, explained why removing the bus routes through the city centre would be problematic and offered solutions to this problem. Furthermore, a petition was held to keep some of the most important bus stops in the city centre, which received 2500 signatures, but it was decided to remove these stops in the near future anyway (OV Pro, 2016). While the College B&W mentions that it is thinking of alternatives for vulnerable groups to still have easy access to the city centre, no definitive solution has been found yet. In this same article it became clear that Qbuzz, who facilitates the bus routes in Groningen, estimates that it would lose 350.000 euros per year due to the changing of the bus routes in the city centre.

This research aims to find out how vulnerable groups, such as elderly and handicapped people, could benefit from social impact assessment and health impact assessment in development projects, by focussing on the specific project of RVJ. To answer this question, the ways in which SIA and HIA have been implemented in this project will be analysed, as well as the impacts that the project can have on vulnerable groups.

2. Theoretical Framework

2.1 Literature review

Impact assessment and the effectiveness of it in development projects have been researched for many years. As impacts of development projects are influenced by many aspects, such as the specific cultural or social environment, as well as the political or the physical environment, it is hard to formulate general guidelines on how to do impact assessment. However, a guide on the “international principles for social impact assessment” has been written by professor Frank Vanclay (2003), which can be used to develop national guidelines on impact assessment in development projects. In this guide, a clear goal of impact assessment is stated as “to bring about a more ecologically, socio-culturally and economically sustainable and equitable environment”. Not only do negative side-effects of development need to be identified, but the aim should be to mitigate these side-effects as well. The guide also stresses that, while it is important to mitigate negative effects of development, these effects are always inherently connected to that development.

An example of the role of impact assessment in practice, is a study by Hanna et al. (2016) that focuses on the importance of ethnographic data for social impact assessment and environmental impact assessment (EIA), by looking specifically at the creation of a compensation plan for the development of the Lajeado Hydroelectric Dam in the Brazilian Amazon Region and the impacts on the indigenous Xerente people. The main conclusion of their research is that the compensation plan failed on a couple of levels to adequately compensate the Xerente people for the impacts that the dam project had on them. An important factor in their research is the amount of stakeholder engagement, as well as the quality of this engagement and if the engagement is done in the early phases of the project. In other words: the stakeholder engagement needs to be meaningful. Meaningful stakeholder engagement helps to understand the relationship between organisations and other stakeholders, such as employees, citizens or entire communities (Kujala et al., 2022). In the case of this project, the indigenous people were, for the most part, not represented in the decision-making, even though this could have mitigated the negative impacts on them.

Furthermore, a research by Baldwin (2015) focuses on the relationships of individuals to the places where, and to the people with whom, they live and how these relationships are important for HIA. In the article these relationships are defined as ‘psychosocial orientation and attachment factors’, or POAFs in short. Their research is focused on a specific infrastructure project in the United Kingdom, for confidentiality this project is called Highway 5, and if and how the impacts on social capital and POAFs were considered during that project. One of the most important conclusions was that, while HIA was used to determine potential impacts, the project, again, lacked proper stakeholder engagement. Mostly certain ‘expert’ public health stakeholders were asked, but the community in general had not been involved.

The research done by Hanna et al. and Baldwin indicates that meaningful stakeholder engagement is crucial in implementing SIA and HIA in development projects, in order to mitigate the negative impacts on society. This can be applied to the project of RVJ in Groningen as well.

2.2 Conceptual model

To visualise the relationship between the different theories and definitions within the theoretical framework, a conceptual model was created, which is shown in Figure 2. On a development level, the project development is started, whereafter SIA and HIA should be implemented during the decision-

making phase. Then, it is important to include stakeholder engagement in the phase where all stakeholders are able to participate in the decision-making. These stakeholders must include vulnerable groups as well, to make sure that they are not left out in the process. The result is the outcomes of the project for the vulnerable groups, which are the impacts of the project. These outcomes are what vulnerable groups can gain from the implementation of SIA and HIA, through stakeholder engagement.

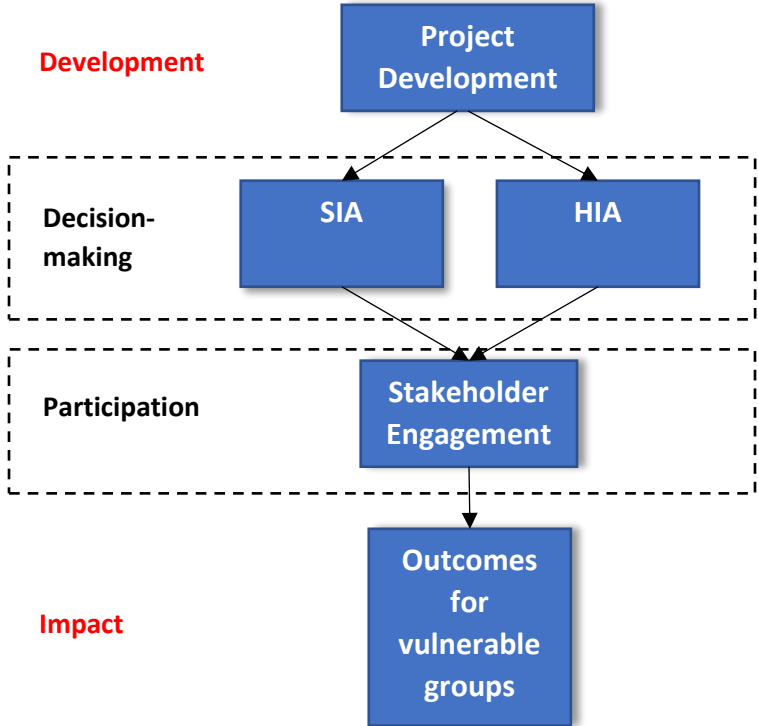


Figure 2. The conceptual model for this research.

2.3 Hypotheses

It is to be expected that changing the bus routes in the project of RVJ has a heavy impact on everyone that regularly uses public transport to access the city centre of Groningen, specifically on the vulnerable groups. In this case study, these groups can be elderly people, handicapped people but also people that are inexperienced with using the main alternative mode of transport; cycling. Not only could this lead to less access to facilities within the city centre for these groups, but it might also impact the place attachment of these groups that they have with the city (Vanclay, 2019). Furthermore, it can be hypothesized that SIA and HIA have been insufficiently used in the decision-making of RVJ, because of the critique from certain parties within the city council and from the public.

2 Methodology

3.1 Research method

This research made use of a single case study, with the case being the project RVJ. Based on the research questions, it was decided to make use of a mixed-methods approach regarding the data collection, with collecting qualitative and quantitative data.

Interviews will be conducted with certain expert stakeholders in order to gather empirical qualitative data on how the aspects of SIA and HIA were considered within the development of RVJ. These interviews will be semi-structured, to provide flexibility for the researcher to deviate from the interview guide, while also having some guidelines to find a possible answer to the research question. The interview guide can be found in Appendix 1. Possible experts were contacted through the municipality of Groningen, as this organisation is responsible for the development of the project RVJ. Two interviews have been conducted. The first interview was conducted with a city engineer, working mostly on the practical aspects of the project. The second interview was conducted with a project manager, who could provide more expert knowledge on the structure of roles and decision-making within the project.

The interviews were then transcribed with the transcription software Amberscript, which leaves the opportunity for the researcher to edit the automatic generated transcripts. These transcripts can be found in Appendix 2 and 3. After this, the transcripts were coded in the coding software Atlas.ti 9. The codes are based on the theoretical framework and conceptual model. The code tree and code book can be found in Appendix 4.

To gather empirical quantitative data, a survey was created and conducted to measure the impacts of RVJ on vulnerable groups. This meant that participants for the survey needed to be classified as part of a vulnerable group. The survey can be found in Appendix 5. First, elderly homes around the city of Groningen were contacted and asked if the survey could be conducted there. As most of these homes were reluctant with this idea, it was then decided to conduct the survey during several days in the city centre. The survey was interactive, meaning that the researcher asked the survey questions to the participant and filled in the answers. That way, the opportunity was left open for the participants to provide background information on why they chose a specific answer. When gathering the data, questions were asked regarding the age and health status of the participant, in order to determine if a participant can be considered to be part of a vulnerable group. As previously stated, a vulnerable group in this case could also be a group of people that is inexperienced with riding a bike (as this could be an alternative mode of transport instead of using a bus). To determine if a participant belongs to this group, a question was asked on how often a participant uses different modes of transport to access the city centre.

The quantitative data was then exported to an Excel file, which was then imported into the statistical software platform IBM SPSS Statistics. Descriptive statistics of the data were analysed and different statistical tests were conducted to find possible relationships between the different answers, in order to find a possible answer to the research question.

3.2 Ethical considerations

When conducting the interviews, it was important to explain to the interviewee that the interviews are conducted anonymous. This was done, because interviews are more personal and the expert stakeholders are directly involved with the project. The anonymity might also prove useful for the researcher, as interviewees might be willing to share more information if it is done anonymous. To

give assurance on the anonymity, a consent form was created for the interviewees. This consent form can be found in Appendix 6. They were also asked if it was allowed to record the interview, these recordings are securely stored by the researcher. Regarding the interviews, it should also be noted that, as the interviewees are expert stakeholders, such as members of the municipality, this always involves a certain risk of getting a biased view, as these stakeholders are personally involved with the project of RVJ.

Regarding the survey, it should be considered that finding the respondents for the survey was done based on the observations of the researcher. This could provide a certain bias, as not all physical disabilities are visible through a quick observation. That way, the survey might not show results that are representative for the population. This is why it is important to gather qualitative data as well, as this could complement the results of the surveys. Furthermore, disabilities in general may prove to be a difficult subject to talk about, hence the importance of the anonymity of the surveys.

3 Results

The following sections provide the main results of the analyses of both the interviews and the survey.

3.1 Results of the interviews

3.1.1 Development process

Every project has a clear goal, an objective that needs to be achieved by the time the project is finished. Both the interviewees stated that the end goal of the project RVJ, or Bestemming Binnenstad Groningen (as they used to call it when the project was first proposed), in the end is to create a better quality of stay for the citizens, as well as the visitors of Groningen. A better quality of stay in the city centre can then lead to better quality of well-being for each citizen and visitor, but it can also give a boost to the local economy. To achieve this goal, about 50 'sub' projects in the city are being developed, or have already been developed, that reshape the functions of areas in the city centre. These different 'sub' projects are constantly being revised, to adjust for unseen complications or new ideas. A quote of the interviewed project manager sums up the main idea on why project RVJ was developed:

"Seen from the ambitions, you could say: where we strive towards is more space for pedestrians and cyclists, a higher quality of stay, a reshaping of the public space that connects to the changing needs of its visitors, but also its citizens. [...] We see that the pressure on the city centre increases throughout the years, it becomes more important, the amount of students increases as well. And so we have to keep the entirety (of the city centre) liveable."

The city engineer also mentions the importance of the recreation, that the city needs to be a place for people to recreate and there needs to be enough space to do so, without a high traffic density to worry about.

There is also a clear distinction of roles within the structure of the project. Generally, at the head is the College B&W, with the mayor and 7 aldermen. Below that there is a certain steering group, with a few aldermen and board members. Then there is the managing board of the municipality. For the project of RVJ, there is the Programma Team Binnenstad, which has program managers, with project managers working with them. And with these project managers work a variety of other people, such as city engineers. The program managers have a certain accountability towards the steering group.

3.1.2 Level of stakeholder engagement

What becomes clear from both interviewees is that there is a high level of information exchange between the municipality and all of the stakeholders involved with the 'sub' projects and the main project RVJ. The municipality uses a variety of ways to inform stakeholders about developments, for example through a digital newsletter, information letters sent to stakeholders, social media posts and walk-in events where information is shared. Especially during these walk-in events, it is also possible for residents, local entrepreneurs and other stakeholders to actively share their opinion about certain developments. As the project manager clearly states:

"We see that there is a need for [...] a more open participation at the front (of the decision-making). This means that we engage in short conversations and ask ourselves: what is necessary, what kind of ambitions and challenges does the municipality have in this area? Yes, and how can we realize this?"

However, it also becomes clear that it is difficult for a stakeholder to really actively participate in the decision-making, as the ways in which one can do so are not always very clear to the public.

Interestingly, both interviewees agree that the participation of the stakeholders in general is actually quite low. To them, this is partly due to the way in which certain developments are presented to the public. It is often not clear to most stakeholders how a certain development directly influences them, which results in a lack of participation from them. But the project manager also stresses the importance of keeping the stakeholders involved, even if participation from them can be lacking:

"Sometimes we jokingly say that the moment you touch someone's parking space in front of their house, people wake up as it involves their direct surroundings and then they see the consequences (of a development). And then people can be really pro-active. Especially at the front (of the decision-making) people can really have a wait-and-see attitude. And that is allowed of course. What remains our job, as a government as well, as that we keep informing about the process and that we keep engaging in conversations."

Furthermore, the municipality also has a variety of advisory groups that they engage with when developing an area. When asked about consequences for vulnerable groups, both interviewees stated that every project is discussed with an advisory group called 'Toegankelijk Groningen', which contains a variety of people with different disabilities (physically or mentally). This advisory group then advises on what kind of difficulties a certain project would create for them and the municipality can then try to find alternatives to overcome these difficulties. Besides that, there is also an advisory group for entrepreneurs and for cyclists for example.

3.1.3 Implementation of SIA and HIA

Both interviewees make it clear that a lot of research is done in advance to get an idea of the impact of certain developments within the project RVJ. Opinions from different advisory groups with stakeholders in the project are collected. Furthermore, opinions of the public are gathered through a variety of walk-in information events, surveys and other ways of spreading information. The interviewees state that these opinions are used to measure the impacts of a development within a project on everyone involved, but also the impacts on the environment for example. The city engineer stated an example of a couple of trees that needed to be removed as part of a development:

"[...] and sometimes it can be really unpleasant to remove a tree, but we have a certain amount of regulations for that as well, so when a tree needs to be cut down, we also have to plant an x amount of trees in return, that amount is already really high and that is a high priority for us. But still, one tree has to go in that situation."

Consequently, it becomes clear that the municipality is also constantly looking for alternatives when necessary in the development process. When asked about the removal of the bus lines through the city centre, both interviewees give the example of an alternative that was proposed and implemented a couple of years ago. This alternative was a small bus, specifically for vulnerable groups, but this did not gain the popularity that was desired. After this, the municipality is thinking of more alternative types of transport to maintain the accessibility of the city centre for those vulnerable groups.

3.1.4 Outcomes for vulnerable groups

Both interviewees give a few examples of the outcomes for vulnerable groups regarding the decision-making of the project RVJ. For example, the alternative for the removal of the bus lines is mentioned. This small bus drove through the streets where the main bus lines were removed and was free for elderly people or people with a disability. Furthermore, the bus was fuelled by hydrogen, meaning it was eco-friendly. However, it became clear that the small bus did not become as popular as hoped. The amount of people that used it was very low and one of the reasons mentioned was that it could be because of the stigma that rests on the small bus, specifically designed for vulnerable people. A person with a disability may not want to be seen using the bus, because it puts more attention on them being disabled. The city engineer mentions the unpopularity of the alternative bus:

"So we did a pilot on an alternative mode of transport. Yes, and that pilot was also rated and the results weren't that great. [...] Elderly people and people with a disability, who could also make use of Wmo-transport (a regional taxi), could use the bus [...] for free. Then you see that certain people can easily find this bus, [...] but a large number of people can't. Eventually, it was barely used by anyone."

The municipality is currently also thinking of other alternatives, such as a rikshaw or a golf cart, to offer transport to vulnerable groups. But these alternatives may yet again result in a stigma being placed on them. Besides, it is also stated by the project manager that, especially with part of the bus lines already removed, the people that belong to a vulnerable group will often find an alternative for themselves and for most of them the city centre still remains accessible enough.

3.2 Results of the survey

3.2.1 Characteristics of the sample

The survey was conducted amongst 60 people, randomly selected in the city centre of Groningen. Before presenting the possible connections between variables, a few characteristics of the sample are discussed. For example, Table 1 shows the mean distribution and standard deviation of the variables 'age' (representing the age of the respondent), 'health' (representing the rating of the health status of the respondent), 'bus_dependence' (representing the rating of dependency on public buses of the respondent) and 'accessibility' (representing the rating of accessibility of the city centre by the respondent). The variables with a rating have a scale of 1 to 10, with 1 being very low and 10 being very high. Interesting to see is that the rating of accessibility of the city centre by the respondents is quite high, a mean of 7, with a low standard deviation, meaning that most respondents think that the accessibility of the city centre is quite good.

	N	Mean (SD)
Age	54	66.78 (13.31)
How would you rate your health status?	60	6.53 (1.44)
How dependent are you on public buses to reach the city centre?	60	5.87 (2.51)
How would you rate the accessibility of the city centre?	59	7.29 (1.18)

Table 1. Descriptive statistics on the interval variables.

Furthermore, it is interesting to show the amount of respondents that consider themselves to have a physical disability, which is shown in Table 2. This amount is almost equal to the amount of respondents that do not consider themselves to have a physical disability.

Lastly, the frequency distribution of the variables 'distance' (representing the distance from home to the city centre of a respondent) and 'bus_use' (representing the amount of times a respondent uses public buses to reach the city centre during week) is interesting to show. These are visible in Table 3 and 4. It becomes clear that most of the respondents are living between 1 and 3 kilometres of the city centre, which is relatively close. It is also visible that most of the respondents use the public buses to reach the city centre between 1 and 4 times a week. As most of them live close to the city centre, it can be expected that most of them do not use public transport that often, so there is a clear connection.

	Frequency
No	30
Yes	27
Total	57

Table 2. Frequency distribution of the variable 'disability'.

	Frequency
Less than 1 kilometre	13
Between 1 and 3 kilometres	29
Between 3 and 5 kilometres	13
More than 5 kilometres	5
Total	60

Table 3. Frequency distribution of the variable 'distance'.

	Frequency
Less than 1 time a week	17
Between 1 and 4 times a week	36
Between 4 and 7 times a week	7
More than 7 times a week	0
Total	60

Table 4. Frequency distribution of the variable 'bus_use'.

3.2.2 Relationships between variables

In order to analyse possible connections between the different variables in the sample, it was decided to use a Spearman's Rho non-parametric test, as this can be used to measure the strength and direction of association between two variables. First, it was checked if the data answers to the three assumptions for the Spearman's correlation. The first assumption is that the data is at least measured on an ordinal scale, which is the case for every variable included in the test. The observations are also paired, which is the second assumption. Lastly, it is assumed that there is a monotonic relationship between every two variables, which was checked using scatterplots. Then the Spearman's Rho test was conducted, the results of this test are presented in Table 5 below.

		Age	Proximity	Disability	Bus use	Dependence	Accessibility
Age	r_s		0.095	0.281	0.061	0.368	-0.139
	p	-	0.496	0.046	0.659	0.006	0.317
	n		54	51	54	54	54
Proximity	r_s	0.095		-0.228	0.461	0.221	-0.316
	p	0.496	-	0.089	0.000	0.089	0.014
	n	54		57	60	60	60
Disability	r_s	0.281	-0.228		-0.081	0.003	-0.001
	p	0.046	0.089	-	0.547	0.981	0.994
	n	51	57		57	57	57
Bus use	r_s	0.061	0.461	-0.081		-0.062	-0.081
	p	0.659	0.000	0.547	-	0.637	0.540
	n	54	60	57		60	60
Dependence	r_s	0.368	0.221	0.003	-0.062		-0.073
	p	0.006	0.089	0.981	0.637	-	0.577
	n	54	60	57	60		60
Accessibility	r_s	-0.139	-0.316	-0.001	-0.081	-0.073	
	p	0.317	0.014	0.994	0.540	0.577	-
	n	54	60	57	60	60	

Table 5. Correlations between the different variables as a result of a Spearman's Rho test. The bold numbers are correlations that are significant on a significance level of 0.05.

The results of this test show a few possible significant correlations between variables. First of all, there is a significant relationship between 'age' and 'disability', with a relatively high positive correlation. This suggests that there is a link between the age of a respondent and if they consider themselves to have a physical disability. As this correlation is positive, it can mean that the higher the age of a respondent, the more likely they would consider themselves to have a physical disability. A significant correlation between 'dependence' and 'age' was also found, suggesting that there is a positive relationship between the dependence of a respondent on public buses to reach the city centre and their age. This would suggest that elderly people will be more impacted by a change in bus routes than younger people, as they are more likely to use a public bus to reach the city centre of Groningen. Furthermore, it can also be seen that there is also a positive correlation between 'bus_use' and 'proximity', so it can be said that when a respondent is using public buses to reach the city centre more often during a week, they are also more likely to live at a further proximity to the city centre. Especially these people will be heavily impacted by a removal of certain bus routes in the city centre, as they are more dependent on public buses. Lastly, the table shows that a significant correlation is found between 'accessibility' and 'proximity'. This correlation is strong and negative,

suggesting that when a respondent rates the city centre as more accessible, it is also more likely that that respondent lives closer to the city centre. The logical explanation here is that the city centre is more easily accessible for people living close to it, which are able to for example walk or cycle to it, than for people that need to use a car or public transport. A removal of certain bus routes may further decrease the accessibility for the people that are living further away, so they are more impacted by any changes.

4 Conclusion

4.1 Concluding findings

This research aimed to find out how vulnerable groups, such as elderly people and people with a disability, can profit from SIA and HIA in development projects. This was done by taking the project RVJ as an example and analysing how SIA and HIA has been implemented in the project, while also trying to find out what the impacts of the project on vulnerable groups are.

First of all, through conducting interviews with two expert stakeholders in the project, it was found that SIA and HIA are carefully implemented into the project RVJ. The municipality consults a variety of advisory groups, as well as opinions from different stakeholders, to consider any impacts that the developments in the project can have on everyone involved. This contradicts the results of studies done by Hanna et al. (2016) and Baldwin (2015), where SIA and HIA was not properly implemented, resulting in negative impacts on certain groups that were involved. It should be noted that research in both articles was done in different countries, which will likely result in a different outcome because of the different contexts. Also, because of the critique of certain involved parties on the project RVJ, it was hypothesized that SIA and HIA were not properly implemented in the project. Concluding from the interviewees, it can be said that this hypothesis proved to be wrong. However, it should be noted that people belonging to a vulnerable group were not interviewed during this research, which may have provided a better insight in how they perceive the engagement between them and the municipality. The information from these interviews could have resulted in a different outcome.

What also became clear from the interviews, is that the municipality of Groningen provides a high level of stakeholder engagement in the project RVJ, as it provides clear opportunities for all stakeholders to be informed on every development within the project, while also being able to address concerns or opinions regarding those developments. This stakeholder engagement also seems to result in alternatives being proposed by the municipality to potential negative impacts, such as the small bus designed for elderly of people with a disability. This again stresses the importance of stakeholder engagement on the development process.

Furthermore, the results from the conducted survey suggested that a dependency on public buses to reach the city centre heavily connects to the age of a person. As it was also found that older people often consider themselves to have a physical disability, one might suggest that elderly people and people with a physical disability will be more dependent on public buses. However, a direct significant connection between these two variables could not be found. This can be partly due to the fact that some vulnerable groups in the Netherlands are able to make use of Wmo-transport, a specialized taxi, with which they are able to reach the city centre as well. But not every vulnerable group is eligible for using this type of transport, as this is mainly used by elderly people or people with a disability. If you are for example not trained in using a bike, but you are perfectly healthy and

of a young age, you can still be considered to be part of a vulnerable group and might be very dependent on public transport to reach the city centre of Groningen.

It was also found that people that live close to the city centre would not use public buses that much to reach the city centre. Rather, they would probably use an alternate mode of transport, such as a bike, or go on foot. These findings from the survey together suggest that the impact of removal of certain bus routes through the city centre would in fact not have a big impact on vulnerable groups, as these groups already have alternatives to reach the city centre one way or another. This finding is also backed up by the interviewees, as they mention that the presented alternative small bus was not very popular with vulnerable groups. This also contradicts the earlier stated hypothesis that removal of the bus routes through the city centre will have a heavy negative impact on vulnerable groups.

To conclude, it can be said that vulnerable groups do in fact benefit from the implementation of SIA and HIA to a certain degree, as can be seen in the project RVJ. But this research also shows that alternatives for vulnerable groups may exist already outside of alternatives proposed by decision-makers of development projects.

4.2 Discussion

It is important to note that the interviews, because of the involvement of the expert stakeholders with the project RVJ, may provide a biased view on the decision-making of the project. Also, the limited number of interviews may not provide full information of certain aspects of the project, even though the interviewees were shown to be really informed and invested in the project. For future research, it should be considered to interview a larger number of expert stakeholders, perhaps from more different levels in the decision-making process. It can also be highly recommended to organize interviews with people from vulnerable groups, to provide a better insight in their perception of stakeholder engagement in such projects.

Also, the way in which the respondents from the survey were asked to participate can be considered biased, as the researcher specifically focused on observing people with a visible disability to ask them to participate. This may result in a group of respondents being less representative for the population. It would have been better if the researcher was able to spread the survey within elderly homes or organisations for people with a disability, however this proved to be difficult in practice. For future research it would be wise to explore ways in which to do so.

What is also interesting to mention, is the fact that both interviewees mentioned that development projects often lack participation from stakeholders, even though opportunities to do so are well presented. They concluded that this is probably a result of an unclear overview of developments in the different areas, which creates disinterest among the stakeholders to actively participate. It would be interesting to do more research on why stakeholders are not invested enough in participating and how the level of participation from them can be improved. It might also be interesting to further analyse what the municipality of Groningen does with opinions presented by stakeholders at for example walk-in events, so how the feedback of these stakeholders is incorporated into the decision-making of the municipality. Because there might be a connection between the meaningfulness of the participation process and the willingness of stakeholders to actually participate.

References

- Baldwin, C. (2015). 'Assessing impacts on people's relationships to place and community in health impact assessment: an anthropological approach', *Impact Assessment and Project Appraisal*, 33(2), 154-159.
- Municipality of Groningen (2016). *Bestemming Binnenstad 2016*. Available at: <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/boekje-bestemming-binnenstad-definitief-web.pdf> (Accessed on 4 March 2022).
- Hanna, P. et al. (2016). 'The importance of cultural aspects in impact assessment and project development: Reflections from a case study of a hydroelectric dam in Brazil', *Impact Assessment and Project Appraisal*, 34(4), 306-318.
- Kujala, J. et al. (2022). Stakeholder Engagement: Past, Present, and Future. *Business & Society*, 00076503211066595.
- OV Pro (2016). *Lijnbussen worden geweerd van Groningse Grote Markt*. Accessed on 20-03-2022, via: <https://www.ovpro.nl/bus/2016/02/25/lijnbusen-words-geweerd-van-groningse-grote-markt/?gdpr=accept>.
- Putnam, R. (1993). *Making democracy work: civic tradition in modern Italy*. Princeton (NJ): Princeton University Press.
- Quigley, R. et al. (2006). *Health impact assessment international best practice principles: Special publication series no 5*. Working Paper. International Association for Impact Assessment, Fargo, USA.
- Rijploeg, S. *Is de binnenstad van Groningen zonder openbaar vervoer wel een goede keuze?* Groninger Internet Courant. Accessed on 20-03-2022, via: <https://www.gic.nl/blog/is-de-binnenstad-van-groningen-zonder-openbaar-vervoer-wel-ee-go>.
- Tangcharoensathien, V., Kanchanachitra, C., Thomas, R., Pfitzer, J. H., & Whitney, P. (2016). Addressing the health of vulnerable populations: a call for papers. *Bulletin of the World Health Organization*, 94(4), 235.
- Vanclay, F. (2003). International principles for social impact assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5-12.
- Vanclay, F. (2020). Reflections on Social Impact Assessment in the 21st century. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 38(2), 126-131.
- Vanclay, F. et al. (2018). Social Impact Assessment Guidance Document.
- Verkeerswijzer Groningen (2018). *Bussen verdwijnen definitief uit Groninger binnenstad*. Available at: <https://www.verkeerswijzergroningen.nl/nieuws/bussen-verdwijnen-definitief-uit-groninger-binnenstad> (Accessed on 2 March 2022).
- Winters, L. (1997). Health impact assessment – a literature review. Liverpool: Liverpool Public Health Observatory.
- World Health Organization (2018). Available at: <http://www.who.int/hia/about/glos/en/> (Accessed on 2 March 2022).

Appendix 1

Interview Guide Expert Interview

Introductory questions

Thanking the interviewee for taking the time to partake in the interview, explaining that partaking in the interview will be anonymous, asking if the interviewee allows me to record the interview, introducing myself and explaining what my research is about, explaining the structure of the interview, signing the consent form.

- Can you tell me a bit more about yourself and your function within the municipality of Groningen?
- How long have you been active in your current function?
- What is your role within the project “Ruimte voor jou?”
- What can you tell me about the structure of the project? What is the structure of the different roles for example and who does what?
- Could you describe the end goal of the project “Ruimte voor jou?”. What should be achieved with the project?

In-depth questions regarding the project in general

- How did the project “Ruimte voor jou” came to be? What initiated the idea of the project?
- Are you familiar with the term ‘impact assessment’? Could you tell me in which ways impact assessment has played a role in the planning of the project? Maybe some examples?
- How have civilians been involved in the decision-making of the project? Can they lodge appeals for example? How do they receive information about projects?
- How does the municipality deal with negative backlash, through social media for example, on decisions for a project like this?

In-depth questions regarding the bus routes

- The bus routes are already partially removed from the city centre and will be further removed from the Grote Markt for example. What is the goal of removing these bus routes?
- The removal of the bus routes may result in a less accessible city centre, especially for people with a disability or elderly people, what are your thoughts on this?
- What alternatives have been proposed to provide more accessibility for these groups? Haven they been effective?

Concluding questions

- Is there something more that you would like to add to this interview?
- Do you perhaps have any contacts that I could reach out to for a possible interview regarding my research?
- Do you have any further questions regarding this interview or my research?

Appendix 2

Transcript of interview with city engineer

00:00:00

Interviewer: Oké, Helemaal goed.

00:00:02

Interviewee: Wat je daarnaast ziet, naast die 14 procent voor die bussen, is dat er heel veel ruimte in beslag genomen wordt voor parkeren van fietsen. En zo zijn er nog een aantal gebruiksvormen waarvan wij zeggen van; hé in de binnenstad zou dat wel anders kunnen. En parkeren, die zit ook wel breder in andere delen van van de stad. Daar speelt die discussie ook. Het parkeren op straat. Hoeveel ruimte neemt dat nou in beslag? Hoeveel moet het nou in beslag gaan nemen? Je ziet eigenlijk, parkeer is altijd zo'n item, op het moment dat je een wat groener college krijgt, dan staan we minder parkeren toe op straat en die ruimte kun je hergebruiken nou. Wij hebben dus met elkaar bedacht van, goh, die ruimte van die binnenstad, die is van ons allemaal. En wat willen we nou met deze ruimte? Nou, daarin hebben we een aantal hoofdthema's bedacht, want je zou dat dat gebruik van die binnenstad kunnen verbeteren om te verblijven. Want als je hier kunt verblijven, recreëren in de binnenstad, zal je ook meer economie of een betere economie gaan maken, want dan wordt ook veel meer geld uitgegeven. Dus heel veel van die ruimtes die we nu hebben gaan we inrichten op ander gebruik, dat je het ook gewoon kunt gebruiken. De bussen zijn de Brugstraat al wel uit en die straat hebben we anders ingericht, zodat er meer gelopen kon worden aan de zijkanten, in de midden, ruimere fietsmogelijkheden, want Groningen is nou eenmaal een fietsstad. Meer ruimte voor elkaar, maar ook meer ruimte voor recreëren.

00:01:55

Interviewer: En dat was ook onderdeel van het project toch? De Brugstraat zeg maar, dat hele gedeelte is al af?.

00:02:00

Interviewee: Ja, dat gedeelte is in principe af. Ja, hé, we zijn begonnen met het aanleggen van een nieuw busstation op de kop van de A-weg, Westerhaven, A-sstraat, en dat de bussen niet meer door de A-sstraat en de Brugstraat via de Munnikeholm en Zuiderdiep naar het station gaan, maar die gaan in principe nu via Westerkade en de Emmasingel?

00:02:26

Interviewer: Ja, precies, ja.

00:02:27

Interviewee: Ja, dat heeft in ieder geval aan de westkant van de stad gezorgd voor, ja, een verandering, een ander ruimtegebruik, want waar een bus rijdt kan je bijna niks anders doen. Daar kan je natuurlijk een auto rijden en dat kan natuurlijk een fiets rijden, maar je kan d'r niks mee recreëren. Nou daar zijn we aan de westkant van de stad als uitvoeringsplan mee begonnen en zo hebben we al die straten die daar in de buurt liggen een facelift gegeven voor ander gebruik. Een ander gebruik, dat kan zijn recreëren, verblijven. Dat kan zijn, we hebben ook een programma van wonen. We willen eigenlijk ook wel andersoortige bewoners ruimte geven in de binnenstad en binnenstad is niet iets waar je met je gezin gaat wonen. Die zijn d'r wel trouwens, maar waar je lekker met je gezin wilt gaan wonen en je kinderen wil laten opgroeien, die mensen zijn er best. Maar wat we wel zien is dat studenten over het algemeen het liefst wel in de binnenstad willen wonen. Maar daar hangt een prijskaartje aan. Wat we anderzijds wel zien, is dat de zogenaamde empty nesters, he, de mensen van ongeveer 50, 60 jaar die de kinderen de deur uit krijgen, nu wat in de meer in de buitenwijken wonen nu zeggen van nou, die binnenstad, dat trekt me ook wel, en daar

willen we wel ruimte voor bieden. Nou, dus ook aan die mensen is gedacht om in ieder geval het gebruik van die binnenstad te veranderen. Daar maken we ook best wel eens keuzes die niet altijd geliefd zijn. Maar dat is wel met het doel om anders te recreëren en je kent misschien wel het plekje voor de A-kerk, hoek Brugstraat, Munnikeholm. Dat was een grasveldje waar het eigenlijk niet op gedoogd was om daar überhaupt een voet op te zetten.

00:04:23

Interviewer: Ja, zeker.

00:04:24

Interviewee: Maar het gras was er slecht, het was een donkere plek en we hebben er bewust voor gekozen, hoewel dat ten koste is gegaan van een aantal bomen, om daar een andere plek van te maken waar je nu wel rustig op een stoeltje in het zonnetje kunt zitten en je ook een vorm van recreatie, zonder dat je een kopje koffie hoeft te kopen en verplicht op een terras die moet nuttigen. Weet je, ook een stuk van de vrije recreatie.

00:04:49

Interviewer: Ja, want ik weet inderdaad wel dat daar ook wel wat tegenstand bij kwam kijken, inderdaad, vooral vanwege de bomen. En hoe zijn jullie daar bijvoorbeeld toen mee om gegaan?

00:05:03

Interviewee: Nou, wij hebben natuurlijk eerst al een behoorlijk onderzoek gedaan over wat kan je met die plek en wat moet je met die plek en waar wil je naartoe? En om in ieder geval het verblijf in de stad te verbeteren, is een zogenaamd Zeven Pleinen plan gemaakt, of dat noemen ze Zeven Pleinen plan, het is nooit echt een plan geworden. Waar je nu eigenlijk op bepaalde plekken in de stad het verblijf gaat verbeteren en dit is eigenlijk zo'n plek waarin je ziet van hé, dat is eigenlijk wel een plek waarin je het recreëren, het verblijven, zonder dat je dan op een terrasje zit en gelijk een drankje moet kopen, waarin dat mogelijk zou moeten zijn. Dus we hebben eerst gekeken van: hé, wat kun je nou op die plek? Wat is de kwaliteit van de plek? Wat zijn mooie dingen? Wat zijn de slechtere dingen? We hebben ook de bomen bijvoorbeeld wel goed, gezondheidstechnisch onderzocht. Hoewel we daar natuurlijk met een aantal artikelen best over van mening verschillen, hebben we toch gekozen om daar een aantal bomen weg te halen. Het eerste plan was nog twee meer, d'r staan dan nu nog twee, die waarvan we weten dat ze nou over een jaar of vijf tot tien mogelijk ook nog gaan uitvallen. En dat is niet ten gevolge van de werkzaamheden, maar ten gevolge van hun ouderdom en ten gevolge van de staat waarin ze nu verkeren. Hier zouden er vijf weggaan en er zijn nu uiteindelijk maar drie gekapt. Wel bewust keuze gemaakt om daar ruimte voor te geven, zodat er ook meer licht ontstaat, zodat je d'r ook kunt gaan verblijven en recreëren. We hebben de boel wat anders ingericht, zorgt ook wel voor een nieuw uiterlijk. Dan stonden daar ook wat bosjes, wat struikgewas, zeg maar, waar heel veel dingen in gedaan worden, die nou eigenlijk niet de bedoeling zijn. Het was een uitlaat plek voor zwervers, nou leg ik het zo maar even netjes uit, hoor, d'r werd gepoept en geplast en gedeald.

00:07:27

Interviewer: O ja, dat is niet ook niet aantrekkelijk.

00:07:29

Interviewee: Dat werkt ook niet op die plekken, dat vonden we ook niet fijn. Die bosjes dus ook weggehaald om d'r voor te zorgen dat iedereen daar ook zich prettig voelt. En eigenlijk, hé, in de westkant zijn we nu, daar hebben we nu dat gedaan en we gaan steeds verder richting het oosten van de stad, met het vervangen van de gele steentjes, wat ook natuurlijk een kwestie van slijtage is in de binnenstad. De hele binnenstad eigenlijk gewoon een nieuwe schoonmaakbeurt geven en op die plekken waar dat echt nodig is iets extra's gaan toevoegen, waarbij, nouja, het verblijven, dat

recreëren voor alle groepen van de bevolking dus ook voorop staat. He, we zijn bijvoorbeeld nu in de voorbereiding voor de grote markt, ook een plek waar, nou ja, waar op dit moment heel veel dingen gedaan worden, die eigenlijk niet moeten. Het was tot voor kort in de weekenden een fietsenstalling ja, op de doordeweekse dagen, vooral in de ochtend, was het een opslagplaats voor alle bestelbusjes en leveranciers die maar iets te doen hadden in de binnenstad. Het werd eigenlijk in het weekend nauwelijks gebruikt, omdat er zoveel fietsen stonden. Natuurlijk is d'r wel kermis en andere dingen en manifestaties, evenementen en dat moet ook gewoon blijven. Dat is ook wel vooropgesteld, maar we misten ook een aantal doelgroepen op die grote markt. Uit onderzoek blijkt dat met name de jongeren, kleinere kinderen, gezinnen met kleine kinderen, nooit naar de grote markt gingen omdat er niks te beleven was.

00:09:11

Interviewer: Natuurlijk, behalve als je een keer een markt hebt ofzo, maar verder is er natuurlijk niks.

00:09:14

Interviewee: Precies, als er een keer markt is of er is een keer een kermis, dan is er wel wat te beleven.

00:09:17

Interviewer: En ja, eerlijk gezegd, d'r is ook inderdaad op dit moment ook niet heel veel te doen.

00:09:22

Interviewee: En dat geldt ook voor de oudere groep, met name de groepen van in de 70, die verbleven ook heel weinig op de grote markt. Er zijn natuurlijk altijd wel mensen... (oh ik zal even de telefoon wegdrücken).

00:09:39

Interviewer: Is helemaal goed.

00:09:41

Interviewee: D'r zijn natuurlijk altijd wel mensen die een visje kopen op de grote markt, en die opeten en dan weer verder reizen. Ook wel ouderen, ja, maar dat is maar heel, heel weinig. Nou, toen hebben we gewoon gekeken naar hoe die plek gebruikt werd en wilden we die eigenlijk wel wat beter in gaan richten, zodat die ook voor....

00:10:09

Interviewer: Voor bijvoorbeeld ouderen enzo...

00:10:11

Interviewee: Ja en voor elke laag van de bevolking, daar zometeen wat te beleven is. Hé, dat de ruimte is voor iemand die spontaan een keer op de grote markt wil optreden of wat dan ook, of de kermissen moeten nog steeds plaats kunnen vinden, daar is rekening mee gehouden in de opstelling. Het verblijf op de terrassen hé, met name aan de zuidzijde, moet er ook gewoon blijven, misschien wel iets aangepast dan in de huidige uitbundige vorm, maar door daar ook wat meer kwaliteitseisen aan te stellen en niet bijvoorbeeld daar verschillende parasolletjes daar neer te zetten.

00:10:50

Interviewer: Nee, precies.

00:10:52

Interviewee: Dat kan ook misschien wel wat meer eenheid zijn, waardoor er ook wel wat meer kwaliteit in de totaliteit gaat ontstaan. Als je als je naar pleinen in Europa kijkt, dan was Groningen tot de Tweede Wereldoorlog één van de mooiste pleinen van Noord-Europa nou, nu is het dat gewoon het saait op dit moment.

00:11:17

Interviewer: Ja, nee, ik snap inderdaad dat jullie dat plein dan ook mooier en wat functioneler willen maken. Ja en waar ik dan een beetje naartoe wil, zeg maar, is de focus op de buslijnen en zo, die gaan van grote markt af natuurlijk. Ik weet niet precies wanneer dat klaar zou moeten zijn. Dat de bussen, daadwerkelijk weg gaan.

00:11:43

Interviewee: 17 juli van dit jaar, ja 17 juli, gaan de bussen van de grote markt af.

00:11:55

Interviewer: Oké en inderdaad, omdat dan ook de de functie van de grote markt ook wat meer voor alle....

00:12:00

Interviewee: Voor alle groepen wordt...

00:12:02

Interviewer: Ja, zat ik vooral te denken aan, nou in dit geval groepen ouderen voor wie de grote markt dan misschien wat moeilijker bereikbaar wordt, omdat je dus daar geen bushalte mee hebt.

00:12:14

Interviewee: Klopt.

00:12:15

Interviewer: En mijn vraag is eigenlijk vooral ook in hoeverre daar dan een alternatief voor is eventueel en hoe jullie dat behandeld hebben. Dus hoe jullie gedacht hebben van wat zijn daar voor oplossingen voor?

00:12:28

Interviewee: Da's heel moeilijk.

00:12:29

Interviewer: Ja, snap ik.

00:12:31

Interviewee: Aan de westkant van de stad hebben we dus de halte bij de Akerk, hé, dat was eigenlijk een grote ruimte, omdat daar twee bussen elkaar moesten gaan passeren, dus zevenenhalve tot acht meter asfalt, met aan beide kanten een bushalte is daar weggegaan, waardoor d'r wel meer afstand ontstond vanaf de Westerhaven tot het winkelgebied. Daar is nu dat busstation gekomen en moet je eigenlijk lopen de stad in. Nou, wij hebben een tijdje een soort semi bus, een waterstof bus laten rijden, als een soort pilot van de Westerhaven naar de binnenstad. Die reed een rondje, waarbij je op de Westerhaven uit of in kon stappen en ik dacht dat die tot aan de Ebbingestraat en dan bij de Ebbingestraat naar de grote markt ging. Daar stopte die en dan verder naar het Zuiderdiep en dan ergens weer terug. En het rondje dus. Dus we hebben wel aan alternatief vervoer een pilot gegeven. Ja, nou, die pilot is ook wel beoordeeld en die kwam er nog niet zo heel gunstig vanaf. Ook, omdat eigenlijk voor jij en ik, gezonde mensen (ik neem aan dat je gezond bent), nou kostte dat een paar centen. Ouderen en mensen met een beperking die kunnen gebruik maken van dat WMO-vervoer. Nou, die konden die bus, daar kunnen ze ook een stadjes pas voor aanvragen en met dat pasje kon je gratis meerijden. Dan zie je dat een aantal mensen heel snel die bus weten te vinden.

00:14:26

Interviewer: Ja, precies.

00:14:28

Interviewee: Maar ook een heel groot gedeelte niet. Op een gegeven moment werd ie ook nagenoeg niet meer gebruikt.

00:14:34

Interviewer: Ohja.

00:14:36

Interviewee: Dan moet je als overheid wel een keuze kunnen maken van, hé, kan dit uit, kan dit niet uit en dan vinden we als overheid wel dat, het hoeft niet altijd per se uit te kunnen als je daar een bepaalde doelgroep mee dient, ja, dan moet het ook mogelijk zijn om dat wel in stand te houden.

00:14:54

Interviewer: Ja, zeker.

00:14:56

Interviewee: Die pilot is gesneuveld, want dat busje rijdt u in ieder geval niet meer. Maar wat we wel op dit moment ook weer inzetten, he, dat is voor alternatief vervoer ook weer een soort pilot.

00:15:09

Interviewer: Oh, okee.

00:15:10

Interviewee: Of mensen die slecht ter been zijn, of mensen die gewoon eens een keer een ritje in een riksja willen maken, er start binnenkort een pilot om met riksja's door de binnenstad te rijden.

00:15:23

Interviewer: Oké!

00:15:24

Interviewee: Ik weet er het fijne niet van. (Anoniem) is daar de projectmanager van. Nou, wat er eigenlijk dus gebeurd is, omdat die plek op de grote markt weg is gegaan, en wel om het om het centrum heen, er is een nieuwe halte gekomen aan de westkant van de stad, op het Zuiderdiep. Daar worden op dit moment de bushaltes vergroot, want je gaat meer instappende en een uitstappende beweging krijgen en bij het Provinciehuis en de Stadsschouwburg aan de overkant op de diepenring, Schuitendiep, daar zijn ook brede haltes, voorzieningen, gemaakt waarin je goed in en uit kan stappen, ja en gemakkelijk naar station kunt reizen. Dat zijn eigenlijk de plekken waar je in en uit stapt, naar de binnenstad en naar het station kunt rijden of op Zuiderdiep kunt uitstappen weet je, je kan een soort rondje maken.

00:16:23

Interviewer: Ja, natuurlijk is het Zuiderdiep voor mensen die gewoon goed ter been zijn, is dat niet ver dan naar de grote markt. Dus dat is inderdaad prima.

00:16:34

Interviewee: Ja wat je vroeger deed, als ik nieuwe nieuwe kleren nodig had, dan stapte ik met m'n moeder vanuit Eelde met de bus en dan gingen we, stapten we of op het Zuiderdiep uit of op de grote markt uit. En dan liepen we door de Herestraat en dan stappen we of op de grote markt of op het Zuiderdiep weer uit. Ja, weet je dat rondje maakten we dan altijd, zie je nu nog wel mensen doen. Alleen nu moet je misschien een keer heen en weer, of zal je een keer naar de Stadsschouwburg lopen of naar het Westershavengebied, want die is natuurlijk ook goed ontsloten natuurlijk en wat we daarbij wel hebben gecreëerd, op een aantal bewuste plekken, zullen we zo meteen banken gaan plaatsen.

00:17:15

Interviewer: Tussen de route, zeg maar.

00:17:17

Interviewee: Ja, ja, om er wel voor te zorgen dat mensen die dan wat slecht ter been zijn, wel een rustmoment krijgen, waar ze dan even kunnen zitten.

00:17:31

Interviewer: Ja, precies.

00:17:31

Interviewee: Maar in ieder geval, de route van en naar de grote markt, dan hebben we brede voetpaden die vrij zijn van obstakels. In principe overal twee en een halve meter vrij van obstakels, dat kun je hier in Groningen niet altijd helemaal zeggen, want iedereen zet z'n fiets overal neer. Maar in principe zijn er allemaal routes gemaakt, vrij van obstakels, die van voldoende breedte zijn waarin iedereen kan lopen.

00:17:52

Interviewer: Ja, dat hangt natuurlijk ook weer samen met dat jullie dan ook meer parkeergelegenheid voor fietsen creëren, om dat te voorkomen. Ja, heel duidelijk. Ik zit even te kijken of ik nog...

00:18:06

Interviewee: Ja, ja.

00:18:06

Interviewer: Specifieke vragen heb, want...

00:18:09

Interviewee: Ik zou voor jou nog even, ik start ondertussen deze (computer) even op, dan kan ik nog wat dingen laten zien.

00:18:24

Interviewer: Ja, waar ik dan trouwens nog over nadenk. Het is heel duidelijk inderdaad dat jullie ook voor gewoon elke groep, en ook wel heel veel rekening houden met de alternatieven daarvoor en dan voor elke groep proberen om iets van de oplossing te verzinnen, en ik vraag me eigenlijk ook af: zijn bijvoorbeeld burgers ook direct betrokken geweest bij de besluitvorming? Is dat bijvoorbeeld met vragenlijsten of noem maar op...

00:18:50

Interviewee: Ja, ja.

00:18:51

Interviewer: ..is dat ook gebeurd?

00:18:56

Interviewee: Ja, in principe zijn er de afgelopen jaren steeds Let's Gro manifestaties gehouden, in een tent op de grote markt of in het Forum of anderzijds op publieke wijze zijn er bijeenkomsten geweest waarin de grotere thema's die spelen in de binnenstad altijd gepresenteerd zijn. Nou, waar in ieder geval mensen uitgenodigd zijn om mee te praten, mee te denken. Ja, alle verander-plannen, uitvoeringsplannen, en daar kennen we een stukje besluitvorming voor. Herinrichtingsplannen zijn dat dan. Daar kennen we een stukje besluitvorming voor, waarin we ook participatie hoog in het vaandel hebben. Ja, dus mensen worden vanaf het VO goed, ik zeg goed, maar ja daar wordt altijd met twee maten naar gekeken of wordt wel verschillend naar gekeken, maar alles had je kunnen vinden. Alleen, je moet er best wel wat moeite voor doen en het is voor ons als gemeente best al moeilijk om d'r voor te zorgen dat je iedereen alles wel laat weten.

00:20:25

Interviewer: Ja, ja.

00:20:26

Interviewee: Ik had in 2010, om een voorbeeld te geven, hoor. Ik had in 2010 een uitvoerings project die de hele binnenstad besloeg en toen wilde ik alle bewoners van de binnenstad een brief schrijven. 16000 woonadressen zitten in de binnenstad. Dat valt nog wel mee, maar hoe bereik je iedereen en we doen er alles aan op social-media, websites ingericht. Je kan je aanmelden voor nieuwsbrieven in

de binnenstad tegenwoordig. Je kan je eigenlijk overal wel voor aanmelden als je informatie wilt hebben. Ik woon zelf niet in de gemeente Groningen.

00:21:10

Interviewer: Nee, oké.

00:21:12

Interviewee: Ook op de omgevingswet kan je jezelf aanmelden en op de hoogte gehouden worden van alle bouwplannen die d'r in een bepaalde straal rondom jouw woning zijn. Ja, daar kan je informatie over krijgen tegenwoordig, maar je moet er wel wat moeite voor doen.

00:21:33

Interviewer: Dat zeker, ja, en kun je dan ook.. stel dat je woont in een wijk en je ziet dat er een nieuwbouwproject in de buurt wordt georganiseerd. Kun je dan ook op een bepaalde manier daar toch nog inspraak in krijgen?

00:21:49

Interviewee: In principe, voor alle werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden, worden op twee momenten voor vaststelling van de stukken door het College of de Raad, worden er inloophmomenten georganiseerd.

00:22:05

Interviewer: Ah, ja.

00:22:07

Interviewee: Waarin je eigenlijk kan kijken van, wat gebeurt er nu? Ja, en wat wordt er dan ook nou besloten voor mij? Dan kan je zelfs in die besluitvorming, in de inspraak procedure, kan je daarop inspreken binnen de Raad en zo, dat is allemaal wel geregeld. Maar in principe zijn er in de basis ook twee, altijd twee inloophmomenten. Voor belangrijke projecten is dat wat vaker. Voor de Grote Markt kan ik hier wel een hele lijst laten zien van wat wij wel niet allemaal gedaan hebben. Maar het is voor ons als gemeente heel veel zenden. En ja, je voelt nooit goed wat daarvoor op terugkomt dus het is een beetje halen en brengen. Je wilt, met ondernemers maken we vaak persoonlijke afspraken, ja, maar het blijft met elkaar opletten. Ja, het gaat ook weleens niet goed.

00:23:00

Interviewer: Maar ja, er is dus wel relatief weinig respons, voor al die inloophmomenten. Tenminste ik kan me niet voorstellen hoeveel mensen daar dan op af zouden komen?

00:23:10

Interviewee: Nou, we weten dat bijvoorbeeld bij de laatste Let's Gro, waar de plannen voor de grote markt gepresenteerd zijn in het Forum.

00:23:19

Interviewer: Ja, ja.

00:23:20

Interviewee: Dat was vorig jaar in december, denk ik ongeveer november-december ja, hebben we in ieder geval in twee dagen tijd bijna 100 reacties gehad van mensen van: oh ik vind dat wel mooi, maar ik zou dit of dit zo doen. We hebben met klankbordgroepen gesproken en dus er is best wel een grote opkomst geweest. Het ontwerp is nog eens een keer gepresenteerd. Je ziet wel heel vaak dezelfde mensen terugkomen.

00:23:54

Interviewer: Ja, d'r zijn natuurlijk bepaalde mensen die gewoon heel veel inspraak willen hebben ook, en die zie je steeds weer, dat kan me voorstellen, ja.

00:24:00

Interviewee: Ja, klopt.

00:24:05

Interviewer: Of in ieder geval op de hoogte willen zijn, ja.

00:24:06

Interviewee: Ja, ja, ik kan zelf persoonlijk, vanuit persoonlijke noot, daar best wel kritisch over zijn. We horen natuurlijk vaak wel degene die het er niet mee eens zijn en dat is niet vaak de meerderheid. Als je even zegt: het 'wie zwijgt, stem toe' principe toepast. Maar dat is niet helemaal goed. We doen het natuurlijk voor alle Groningers en soms is het heel vervelend dat een boom moet sneuvelen, daar kennen we ook lange regelingen voor dat je hé, voor iedere boom die sneuvelt moeten we ook een x aantal bomen terugplanten dat ligt best al hoog en hebben we ook best wel hoog in het vaandel. Maar ja, dan sneuvelt wel één. Ja, ja, dus dat zijn af en toe wel de moeilijke keuzes waar wij als gemeente ook voor staan.

00:24:53

Interviewer: Dat kan ik me voorstellen inderdaad en is er ook een idee van de samenstelling van zo'n groep belangstellenden, wat dan afkomt op zo'n Let's Gro bijeenkomst bijvoorbeeld: zien jullie dat er veel ouderen zijn of veel jongeren?

00:25:09

Interviewee: Nee, dat is wel heel gemeleerd. Dat hangt vaak ook een beetje van de locatie af.

00:25:22

Interviewer: Ja, natuurlijk.

00:25:23

Interviewee: Ja, wanneer het is wat is en wat is er nog meer te beleven in de binnenstad. En ja, we hebben eigenlijk wel heel veel positieve reacties gehad. Ja, en met de belangrijkste groepen eromheen hebben we vaak overleg. Hé, we hebben overleg met de fietsersbond we hebben een klankbordgroep van ondernemers rondom de grote markt bijvoorbeeld. We spreken vaak met een groep mensen, dat noemen we de werkgroep.... Hoe heten ze tegenwoordig? Nou, dat zijn allemaal mensen met beperking, visueel of lichamelijke beperking. Werkgroep, Toegankelijkheid heten ze, die kijken van; we gaan dat maken, kan ik hier straks in mijn rolstoel nog wel terecht of kan ik hier als blinde de weg wel vinden?

00:26:16

Interviewer: Nou, dat is wel mooi dat daar een aparte groep voor is.

00:26:18

Interviewee: Ja, maar die... da's mooi dat die groep d'r is, maar die denken wel heel erg vanuit zichzelf en niet dat er ook nog anderen zijn.

00:26:28

Interviewer: Ja, op die manier.

00:26:29

Interviewee: Die mening moet je horen, moet je kijken wat je daarmee kunt doen. Dus alles wat wij maken in de binnenstad moet ook gewoon toegankelijk zijn voor die mensen. Dus ja, ja, we zijn er voor elke burger. Ja, even ja, dit is die website, waar ik het over had.

00:26:49

Interviewer: Ah, super ja!

00:26:51

Interviewee: Zal ik je nu even wat uitleggen of wil je zo weer vragen stellen?

00:26:54

Interviewer: Nee, dat is goed hoor, dat kan tussendoor wel.

00:26:56

Interviewee: (beelden op computerscherm) Nou, dit zijn onze projecten, hé, waar alles zich afspeelt. Ja, projecten die nu in uitvoering zijn, gaat daar ook over. Wat achtergrond informatie over wat we hier nou eigenlijk willen bereiken. Dit is daar bijvoorbeeld een stuk over ambitie. He, de binnenstad beter voorbereiden op de toekomst, beter benutten van de schaarse openbare ruimte, toegankelijk en veilig maken van de stad, gevarieerder wonen in de binnenstad of dus ook voor die doelgroepen waar ik het zo pas over had. Ja en een duurzame, gezonde, leefbare binnenstad, emissievrij speelt daar bijvoorbeeld een rol: we willen in 2025 een emissievrije binnenstad hebben. Dus ook het logistiek vervoer voor de binnenstad, zal emissievrij moeten zijn. Dat zijn allemaal wat dingetjes die we hebben. Nou, hier heb ik net over gepraat, hoe kun je meepraten over dingen in in in de binnenstad? Ja, van allerlei dingetjes worden dan weer gedaan. Participatie in coronatijd is wel even een soort dingetje, hier hadden we geen inloop bij. Nou, we hebben geen fysieke inloop bijeenkomst gehad, maar we hebben heel vaak, ja, je kon je dan aanmelden via een nieuwsbrief, daar stond een emailadres in en je kon je aanmelden voor een Teams overleg, mensen hebben zich digitaal ingesproken in de projecten en eigenlijk zagen we wel van dat dat voor een aantal projecten veel makkelijker was dat bepaalde groepen mensen dan s'avonds nog wel even aanschuiven en wat meedenken, wat meepraten over een eigen ingeving.

00:28:51

Interviewer: Dus dat zou dan in de toekomst misschien ook een betere optie zijn, of in ieder geval een goed alternatief zijn om mensen te laten participeren in zo'n project.

00:29:02

Interviewee: Ja, ik zou het liefst gewoon mensen even persoonlijk te spreken krijgen, want alles wat je via het scherm doet, zit geen emotie bij.

00:29:11

Interviewer: Dat snap ik.

00:29:13

Interviewee: Dus die interactie tussen de mensen is wel heel belangrijk. Nou hier staan nog heel veel stukken in de bibliotheek bijvoorbeeld, daar zit wel wat achtergrondinformatie in. Visie bestemming binnenstad, dat is eigenlijk het basisdocument waar we in januari 2016 mee zijn begonnen. Ja, je ziet hier overal wel participatie verslagen, programma's van eisen voor grote markt, het stadhuis en andere projecten.

00:29:54

Interviewer: Ja, dat is zeker ook voor mij, want de website had ik al wel gezien, maar ik had nog niet helemaal alles doorgenomen, maar dat is wel goed om te doen.

00:30:00

Interviewee: Ja, hier zit eigenlijk alles wat betreft de achtergrond in.

00:30:07

Interviewer: Ja, zeker.

00:30:08

Interviewee: Nou, dit zijn, dit is een kaart en een interactieve kaart. Waar staat die kaart? Nee, dat zijn alle projecten. Hé, overal is een linkje van gemaakt. We zijn bezig met fietsparkeren, stadsdistributie, venstertijd, dat hoort daar eigenlijk allemaal bij. Ja, dit is nog een stukje alternatief vervoer waar we zo pas over hebben gehad. Dit busje heeft een tijdje gereden van de westerhaven naar de binnenstad en weer terug. Hier rijdt die op Akerkhof noordzijde kan ik toevallig zien.

Aanlooproutes hebben we net even over gehad, wonen op het water in de binnenstad is natuurlijk ook altijd een hot item. Een aantal projecten, grote Markt, stadhuis, Forum, oostkant, Rode Weeshuisstraat is nu actueel, omdat we daarmee een uitvoering beginnen. Dit pand wordt nieuw verbouwd. Dat is de achterkant van de V&D. De Oosterstraat komt er nog aan. Daar zijn we nu wat over aan het nadenken en zo zijn we eigenlijk in alle straten in de binnenstad wel bezig. Ah, dit is dan die kaart.

00:31:25

Interviewer: Oh ja, dat is mooi overzichtelijk zo.

00:31:27

Interviewee: Ja, je kan hem schuiven.

00:31:31

Interviewer: Oh, dan zie je ook wat er in de toekomst gaat gebeuren.

00:31:34

Interviewee: Ja wat er in de toekomst nog klaar moet, dat wou ik laten zien maar dat werkt dus niet meer, het was één brei met vlaggetjes in de binnenstad van: Hé, wat gebeurt er nou helemaal in de binnenstad? Ja, nou, als je nu zo zou zetten, dan zijn dit vooral de projecten, die groenen, die zijn al klaar of nu in uitvoering.

00:32:02

Interviewer: Ja precies.

00:32:02

Interviewee: Ik kan je nu laten zien van waar zijn wij nu eigenlijk mee bezig? Van de gele stenen nog en hier projecten voor die bussen.

00:32:12

Interviewer: Ja, ja, die brug is ook klaar.

00:32:14

Interviewee: Is al klaar, ook deels gebruikt, maar d'r worden ook werkzaamheden verricht bij knooppunt UMCG, maar alle werkzaamheden in de binnenstad zijn elkaar aan elkaar gelinkt, van het vervangen van gasleidingen van netwerkbedrijven tot aan het vervangen van onze gele steentjes toe. Hier wordt een nieuw busknooppunt gebouwd, waardoor bussen nu nog wel deels via deze route moeten rijden, want dat kunnen ze daar allemaal niet aan. Dan in principe zouden in het voorjaar de bussen al omgaan, maar dat is nu gezegd van zeventien juli. Ja, en de brug wordt nu alleen nog maar voor enkel verkeer gebruikt.

00:32:53

Interviewer: En zeventien juli is dat nieuwe busstation bij UMCG dan ook klaar?

00:32:58

Interviewee: Ja, een maand eerder al.

00:32:59

Interviewer: Ja, ja, precies ja, dus dan heb je eigenlijk drie centrale busstops.

00:33:06

Interviewee: Eigenlijk, ja, ja, we hebben hier een een centrale busstop in het westen. Ja, we hadden natuurlijk altijd al het Zuiderdiep, maar de haltes die meer aan deze kant lagen, die hebben we opgeheven en we hebben dat wat meer geconcentreerd hier in dit gedeelte. Ja wordt ook aan het Kattendiep gemaakt en we krijgen hier voor de Stadsschouwburg..

00:33:33

Interviewer: Ja daar inderdaad.

00:33:36

Interviewee: Hier nu ook andere haltes gemaakt met goeie uitstap voorzieningen. Ja, en dan moet je even door de Sint-Jansstraat heen naar de grote markt.

00:33:43

Interviewer: Ja, nou, ja, goed dat is voor de meeste mensen dan nog te overzien.

00:33:47

Interviewee: Maar je kan nu ook wel weer het rondje maken door Herestraat, hier weer opstappen en met de bus die kant weer opgaan.

00:33:53

Interviewer: Precies.

00:33:54

Interviewee: Ja, ja.

00:33:55

Interviewer: Ja, nee, heel duidelijk.

00:33:59

Interviewee: Ja zeg het maar hoe, hoe...

00:34:02

Interviewer: Nou, het is heel lastig wel, om het ook even een beetje samen te vatten, het is goed dat er uitgebreid wordt gekeken en ook, want ik was niet echt op de hoogte van in hoeverre mensen dan inspraak erin kunnen hebben. Maar dat valt me eigenlijk alles mee. Dat mensen overal in ieder geval van op de hoogte gesteld worden en ook nog wel actief meedenken.

00:34:26

Interviewee: Ja.

00:34:28

Interviewer: Alleen...

00:34:29

Interviewee: Ja je moet er dus wel wat moeite voor doen.

00:34:31

Interviewer: Ja, dat.

00:34:32

Interviewee: En ik ben me d'r ook bewust van dat wij ook wel eens al besloten hebben, terwijl de omgeving nog niet gedeeld is, of dat je ook wel eens besluiten neemt om, omdat het niet anders kan en individuen de reden waarom iets besloten is of iets moet gebeuren, niet kunnen overzien, waarom je dingen moet doen. En een voorbeeld; we hadden net dat kaartje, hé, om die brug hier te kunnen bouwen, moest er wat gebeuren met het Pannenkoekschip wat eigenlijk voor die brug lag. Dus we hebben heel lang gezocht van nou, wat is nou een goeie alternatieve locatie, waar dat Pannenkoekschip naartoe kan, ja, ondernemers gesproken of die hier niet moest gaan liggen, was eigenlijk logistiek gezien een hele slechte locatie, verkeerstechnisch met ook de plannen die we hier hebben rondom het station, want hier zit ook nog een heel projectgebied.

00:35:35

Interviewer: Ahja.

00:35:36

Interviewee: Nou eigenlijk met diverse afwegingen hebben we gekeken hier en uiteindelijk hebben we gekeken van, nou, we moeten toch maar voor kiezen om die boot hier dan te leggen. Alleen dat was dan op een gegeven moment de enige optie die nog mogelijk was. En ja, dan wordt dan ook wel

gezegd van; hij moet daar komen, omdat we weten dat er eigenlijk weinig andere opties meer zijn. Alleen ja, de bewoners die daar tegenover wonen hebben, vinden dat nu wel vervelend.

00:36:04

Interviewer: Ja, plus, want dat is ook wel allemaal, dat komt altijd uitgebreid in de media. Dat mensen die daarop tegen zijn en natuurlijk het Pannenkoekschip zelf ook, zeg maar als bedrijf, die hadden ook zoiets van; als je daar ligt, krijg je waarschijnlijk iets minder klandizie dan.

00:36:18

Interviewee: Ja nouja ja.

00:36:21

Interviewer: Ja, ik weet niet zo goed wat daar de gevolgen van zijn.

00:36:24

Interviewee: Ja, maar d'r zitten ook nog wat plannen achter in dit gebied.

00:36:32

Interviewer: Oké.

00:36:33

Interviewee: Hier zit natuurlijk de IKEA en in dit gebied komt ook meer wonen. Er gaat in de toekomst ook een hele stroom wandelroutes gemaakt worden hier langs en d'r zijn ook mensen die zeggen van nee, ik ga s'morgens, ik zet hier ergens m'n auto neer in dit gebied en ik ga deze kant op, binnenstad in wandelen en ik ga aan het einde van de dag nog een pannenkoek mee-eten en ik ga weer.

00:36:56

Interviewer: Ja, dat is zo.

00:36:57

Interviewee: Dus weet je projecten in Groningen, en ik werk hier al 20 jaar, is ook een aan elkaar geknoop van allerlei dingetjes en je moet net even de achtergronden overal van weten. Dat weet ik ook lang niet allemaal. Maar ja, je moet ook kijken van waar zitten die mogelijkheden wel.

00:37:18

Interviewer: En ik denk dat vaak ook het probleem is dat heel veel mensen dat overzicht niet hebben, dus dat er dan al snel een negatieve mening naar voren komt en dat kan ik me goed voorstellen als je niet de achtergrond weet van de rest van de plannen, maar ik heb bijvoorbeeld dat van dat wandelpad. Dat wist ik dan ook niet. Dat is ook iets, ja.

00:37:38

Interviewee: Zo zijn er in de lijst met de projecten die d'r nog aankomen, zit dat ook wel in genoemd.

00:37:53

Interviewer: Ja dus...

00:37:55

Interviewee: En dat zie je dus ook weer, he, we zijn natuurlijk begonnen met een begroting van van veertien miljoen voor de projecten in 2016 ongeveer ja, daar hebben we in 2019 een nieuwe slag in gedaan, omdat er eigenlijk werd zegt van; je kunt niet aan deze knop draaien. Nee, de binnenstad of de kring rond de binnenstad is eigenlijk zo groot dat als je hier draait, dan gaat het daar ook knellen. Dus eigenlijk wel gezegd van nee, maar je moet dat eigenlijk misschien veel wat breder zien. En misschien willen we d'r ook wel wat meer projecten van maken, dus dan hebben we dat nog eens een keer opgehoogd naar 22.5 miljoen. En eigenlijk kijken we nou nu, heeft ook met allerlei financieringen te maken, die steeds goedkoper konden, we konden als gemeente heel goedkoop geld lenen. En nog steeds eigenlijk. En nu is dat totale pakket wat we aan maatregelen hebben gegroeid naar 68 miljoen, dus, is een behoorlijk bedrag waar wij projecten meek kunnen doen.

00:39:05

Interviewer: Ja, zeker.

00:39:07

Interviewee: Ik wil ook wel zeggen hoor, de eerste ramingen die gemaakt zijn die zijn ook gemaakt zo van; we leggen die steentjes even netjes en nu kiezen we duidelijk voor een hele andere inrichting. Ja, omdat we tot het inzicht gekomen zijn dat we meer moeten doen dan alleen dat steentje recht leggen en maar we moeten ook andere keuzes maken, mensen ook uitdagen om weer nieuwe dingen te zien.

00:39:31

Interviewer: Ja, precies.

00:39:32

Interviewee: Ja, wat denk ik voor jou heel belangrijk is zijn de stukken die hierin zitten of die staan in de bibliotheek, denk ik, in het algemeen. Fysiek bestemming binnenstad, deze, die is van januari, dat is de bestemming binnenstad. Zo heet dat document. Hier staat eigenlijk de achtergrond in beschreven van, waarom doen we dit nou? Welke ambities hebben we? Wat is de economie in de binnenstad, wonen in de binnenstad, openbaar ruimte, bereikbaarheid en dat uitvoeringsprogramma binnenstad dat er staat. Want dat is een uitvloeisel van wat gaan we nu doen? Dit document is wel een paar keer vernieuwd omdat je natuurlijk steeds wel weer wat andere ambities krijgt onder dus ook een ander college en een andere raad. Dus dat is wel steeds weer herzien. Die ambities worden veelal verwoord in een goed stukje. He, we willen dat voorbereiden op de toekomst en je ziet hier nog heel veel bussen rijden, waar ook wel mensen willen lopen, willen wandelen. Ja, dus eigenlijk dat gaan aanpakken.

00:41:03

Interviewer: Dat is wel echt een oud plaatje nog van arriva, ja.

00:41:06

Interviewee: Ja inderdaad en van de grote markt, zo zijn er continu visies van dat toegankelijker maken en veilig gaan maken. En ja, ja, ik denk dat hier heel veel aan antwoorden in staan met de vragen die je hebt.

00:41:27

Interviewer: Nee, super, ik ga dat nog uitgebreid doornemen ook, alleen het is het mooiste natuurlijk om ook met mensen te praten die er aan meewerken en hun meningen daarover te horen, dus ik ben heel blij dat dat kan.

00:41:42

Interviewee: Ruimte voor jou, schrijf dat op. Ik heb ook nog even zitten denken, want ik ben vooral technisch ingesteld en wij hebben ook nog een projectmanager (Anoniem) en daar zou je ook een gesprek mee kunnen voeren.

00:42:03

Interviewer: En wat voor functie heeft hij dan precies?

00:42:06

Interviewee: Hij is overall projectmanager van wat wij allemaal in de binnenstad doen. Hij is de opvolger van (Anoniem) en nu heeft (Anoniem) dat opgepakt en is eigenlijk de centrale man als het gaat om werkzaamheden in de binnenstad maar ook over vaststellingen van plannen. Nou, onder hem werken een aantal projectmanagers, eigenlijk met hem werken een aantal projectmanagers en projectleiders. Ik doe altijd de technische uitvoering van de projecten met een aantal collega's hier op de afdeling, maar hij is vooral diegene die, als er weer een actualisatie moet komen, over dit plan, beetje de geestelijk vader van wat hier speelt.

00:42:59

Interviewer: Oke en die kan ik ook wel bereiken via hetzelfde nummer. Ja, super, nou ik denk dat we wel aan het einde zijn gekomen.

00:43:10

Interviewee: Ik weet niet of je nog vragen hebt?

00:43:12

Interviewer: Ja nee die zijn er eigenlijk niet meer.

00:43:15

Interviewee: Ja ik sprong wel een beetje van de hak op de tak.

00:43:15

Interviewer: Maar dat vind ik wel fijn. Dat vind ik veel prettiger dan dat ik een lijstje af moet gaan. Maar als ik zo kijk, dan hebben we alle vragen wel beantwoord. Door gewoon ja door het hele verhaal te vertellen, ik vind super.

00:43:27

Interviewee: Die documenten, die zijn wel echt de basis. En ja, daar is ook nog een stuk geschreven over participatie en ja, hoe bind je nou mensen aan wat je doet? Nou ja, dat vind ik wel belangrijk. Om aan jou mee te geven, te zeggen van het is, we doen er alles aan, maar of we het goed doen, dan weten we nooit. Nee, we weten nooit wat nou maximaal is, wat je hier nou mee anders moet doen?

00:44:00

Interviewer: Nou, dat is ook wat andere kant van het verhaal dat je hebt laten zien van ja, constant herzien en constant sleutelen.

00:44:06

Interviewee: Heeft ook met doelgroepen te maken, in een stad als deze heb je zoveel verschillende doelgroepen.

00:44:14

Interviewer: Absoluut.

00:44:15

Interviewee: Van hoe bereik je nou mensen, een student bereik je heel anders dan iemand die ouder is.

00:44:19

Interviewer: Nou ja, social-media is voor studenten de makkelijkste manier om ze te bereiken. Ik bedoel, ik volg zelf ook de gemeente op Facebook en ja, je blijft van alles op de hoogte.

00:44:32

Interviewee: Ja, je kan je abonneren op mail. Van het WIJ centrum hebben we ook een wekelijkse mailing. En twee of drie wekelijkse nieuwsbrieven, ja, in elke wijk gebeurt dat en krijg je nieuwsbrieven.

00:45:02

Interviewer: Ja, en dan ben ik eigenlijk benieuwd of je zelf nog vragen hebt voor mij?

00:45:07

Interviewee: Ja nouja wat jij eigenlijk maakt uiteindelijk, ik ben daar wel nieuwsgierig naar, natuurlijk.

00:45:13

Interviewer: Ik kan het eventueel wel doorsturen!

00:45:15

Interviewee: Ja, graag.

00:45:15

Interviewer: Zeker.

00:45:16

Interviewee: Wanneer moet je het klaar hebben?

00:45:19

Interviewer: De uiterlijke deadline is volgens mij 17 Juni. Volgens mij moet dan het hele project klaar zijn en dan heb je ook nog weer een herziening mocht het onvoldoende zijn en je moet nog een review geven aan een ander. Dus als het eindelijk helemaal klaar is, zal ik het zeker doorsturen.

00:45:39

Interviewee: Leuk, ja, ja, en als je vragen hebt, of ergens tegenaan loopt, je hebt mijn mailadres, je kunt nog altijd vragen stellen en ik help je wel op weg.

00:45:52

Interviewer: Perfect hoor, bedankt!

Appendix 3

Transcript of interview with project manager

00:00:02

Interviewer: En dan is mijn eerste vraag eigenlijk van kun je een beetje iets meer over jezelf vertellen en over de functie die je hebt binnen de de gemeente?

00:00:15

Interviewee: Ja net als jij ben ik geboren en getogen in de stad Groningen, ik moet zeggen veel van mijn collega's komen van buiten de stad en dan is het ook altijd wel heel mooi dat je als stadjeer aan de stad mag werken. Ik ben in 2016 bij de gemeente terecht gekomen voor het onderwerp Binnenstad. Destijds is de visie op de stad, op de binnenstad. Bestemming Binnenstad heet die, is vastgesteld, bij de tot stand koming daarvan ben ik betrokken geweest. Ik heb ook electioneel het één en ander gedaan, maar ook in de participatie en de communicatie daarover een actieve rol gespeeld. Gaandeweg hebben we dat omgezet naar een uitvoeringsprogramma, dat uitvoeringsprogramma heet 'Ruimte voor jou', zo'n 50 projecten. Gaat weleens wat af, komt wat bij. Destijds nog met het idee van in ongeveer vijf jaar tijd moeten we het gerealiseerd hebben. Inmiddels zijn die vijf jaar al voorbij en nou moeten we nog een aardig eindje, maar dan zie je ook maar weer hoe dynamisch die binnenstad is. Dat zorgt er ook voor dat de kans op vertragingen in dat soort projecten vaak best aanwezig is. Ik ben momenteel als projectmanager werkzaam voor de herinrichting van de grote markt. En daarnaast werk ik als programmamanager voor de gehele binnenstad. Een programmamanager betekent dat ik ambtelijk verantwoordelijk ben, verantwoording moet afleggen aan directie en bestuur. Ja, over dat uitvoeringsprogramma 'Ruimte voor jou', maar ook aan het leggen van koppelingen met verschillende beleidsvelden waar de binnenstad betrekking op heeft, he. Denk dus aan duurzaamheid, wonen, verkeer, mobiliteit, en daarnaast houd ik mij bezig met een aantal ontwikkellocaties in de binnenstad waar we veranderingen verwachten, denk aan de casino locatie, die is afgebrand en zo zijn er een stuk of wat in de binnenstad waar we wat mee willen en moeten

00:02:32

Interviewer: Ja, en zou je me iets meer kunnen vertellen over de structuur? Zeg maar, van het project zelf, 'ruimte voor jou' in z'n geheel? Hoe zitten die verschillende rollen in elkaar?

00:02:44

Interviewee: Ja wij noemen dat bij ons Programma Team Binnenstad, hé intern, die houden zich bezig met die uitvoering van die projecten. Als je het in een soort schema zou moeten beschrijven, dan kun je zeggen dat we beginnen bij de verschillende disciplines zoals verkeerskunde, stedenbouw en daar zijn deskundigen van, beleidsmedewerkers, maar ook uitvoerenden, die in een, wij noemen dat Kern Team Binnenstad zitten, en dat Kern Team bestaat uit zo'n 15 tot 20 mensen, die hebben ook wekelijks contact onderling. Dat zit ik dan voor als programmamanager en eigenlijk is het zo dat, je hebt een programmamanager dat is mijn persoon dan en dan heb je een aantal projectmanagers daaronder, die projectmanagers die doen één of meerdere projecten, meestal meerdere. Zo bijvoorbeeld, een projectmanager die doet de Rode Weeshuisstraat, maar ook het Kwinkenplein, maar houdt zich ook bezig met cameratoezicht en is bezig met stadslogistiek, en nou, ik denk dat we op dit met vijf of zes zijn, de projectmanagers, en daaronder zitten dan weer disciplines die daarin ondersteunen.

00:04:11

Interviewer: Ah okee op die manier.

00:04:12

Interviewee: En dan gaat het over alles wat te maken heeft met de vraagstukken die de binnenstad aangaan, dat kan gaan over vergroening, over fietsparkeren, dan wel over verlichting.

00:04:26

Interviewer: Ja, ja.

00:04:28

Interviewee: En nu, we hebben samen de taak om binnen 'Ruimte voor Jou', om ervoor te zorgen dat we dat uitvoeringsprogramma goed uitvoeren. Daarboven hebben we dan een directie zitten, directie aan het Zuiderdiep, en een directie daarboven, dit gaat nog over de hele gemeente, en dan hebben we een stuurgroep. Een stuurgroep bestaat uit vier wethouders en twee directieleden, daar moet ik verantwoording aan afleggen als het gaat om, nou ja, zijn we dan bezig met de goeie dingen en daar dan weer boven zit het College.

00:05:02

Interviewer: Ah oké, zo.

00:05:04

Interviewee: Ja, en heel veel onderwerpen, lopende onderwerpen, die bespreken we in dat stuurgroep overleg, die misschien iets minder spannend zijn voor het College. En als het nodig is, dan ga ik eerst in die stuurgroep en vervolgens richting College.

00:05:23

Interviewer: Ja, precies oké, en specifiek dan over het project. Natuurlijk is er een soort van einddoel wat dan bereikt moet worden met het project? En hoe zou je dat omschrijven? Dat doel? Wat is precies het uiteindelijke doel van het project, 'Ruimte voor Jou'?

00:05:45

Interviewee: Dat kun je op verschillende manieren bekijken. Vanuit de ambities gezien, zou je kunnen zeggen van; waar we naartoe, waar we naar streven is naar meer ruimte voor voetgangers en fietsers, een hogere verblijfskwaliteit, een inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij een veranderende behoefte van bezoekers, maar ook bewoners en ja, dat is even vanuit de ambitie kant, en de binnenstad voor iedereen. We merken dat de binnenstad, ook de druk op de binnenstad door jaren heen toeneemt, het wordt belangrijker, het aantal studenten neemt ook toe. Dus we moeten dat geheel ook leefbaar houden. En daarvoor hebben we een aantal projecten die heel concreet gaan over inrichting, openbare ruimte. Daarvoor is ook een leidraad ontwikkeld, die als een soort basis

geldt voor ons, waarbij als we een project beginnen, bijvoorbeeld stel dat we in de Oosterstraat iets willen gaan doen, dan pakken we die leidraad erbij, Nieuwe Stadsruimtes heet dat dan. En daar staat eigenlijk in: hoe kijken we naar onze binnenstad en de inrichting van die openbaar ruimte, van de straten en de pleinen? Wat is dan de start van zo'n project en dat is altijd maatwerk, dus een aantal gesprekken met de omgeving, heel uitgebreid kijken: wat is er nodig? Hoe functioneert deze straat en hoe moet die functioneren? Maar dat gebruiken we dan daarvoor. En als we dat pakket van projecten die we hebben, dat zijn dus zo'n 50 projecten, als we die zouden hebben afgerond, dan zouden we in theorie klaar zijn. Maar we weten ook tegelijkertijd dat, in de binnenstad ben je nooit klaar, he, dus dat, dat is gewoon een continu proces. Maar we hebben wel een aantal grote projecten natuurlijk gedefinieerd en de grote markt is daar een van, de vismarkt gaan we mee aan de slag en zo zijn dat er meer. En op het moment dat we die grote projecten ook hebben afgerond, dan zijn we al een heel eind.

00:07:51

Interviewer: Oké en we hebben het al een beetje kort over gehad, hoe is het project ooit tot stand gekomen? Zeg maar, wat is eigenlijk de start geweest of het originele idee geweest waarom dit project, zeg maar zo, tot stand moest komen?

00:08:07

Interviewee: Nou, dat heeft wat te maken met dat het druk werd, ja, dat werd gezien, dat dat nou ja, wat ik eerder ook zei, de druk op de binnenstad, dat die nou echt toenam ja, dat je ook zag dat de manier waarop wij met onze openbaar vervoer, bussen in de binnenstad, hoe we dat hebben georganiseerd, destijds aan de westkant van de binnenstad had je de Brugstraat en de A-straat waar de bussen doorheen gingen, en dan had je op sommige plekken een trottoir van ongeveer 30 centimeter, wat dan over was. En dan moesten fietsers en bussen en laden en lossen en alles moest langs en door mekaar heen. En dat was ook gewoon eigenlijk onveilig. Maar dat past ook niet meer helemaal, was het idee van het College, bij deze tijd, waarin we juist ook weer op een andere manier aankijken tegen het functioneren van zo'n binnenstad. En wij komen natuurlijk vanuit een lange geschiedenis in Groningen, waarin we, als het gaat om de manier waarop we met onze binnenstad omgaan, met name met het verkeer in binnenstad, ja, best wel hele bijzondere dingen hebben gedaan. Het verkeerscirculatie plan in de jaren 70 van de vorige eeuw, waarin ineens de auto uit de binnenstad moest. Nou, dat was een revolutie.

00:09:26

Interviewer: Ja, absoluut ja.

00:09:27

Interviewee: Ik heb foto's van de grote markt, die als een soort grote superrotonde functioneert met vierbaans wegen omheen.

00:09:35

Interviewer: Dat is nu ook ondenkbaar natuurlijk, ja.

00:09:37

Interviewee: Vismarkt was één grote parkeerplaats, stond vol met auto's, ja, dus ja, dat is niet meer denkbaar, zelfs de Herestraat kon je met de auto voor de deur. Die tijd hebben we natuurlijk heel erg gehad en is ook als je d'r nu naar kijkt, denk je hoe heeft dat ooit kunnen bestaan. Misschien dat als we later naar die plaatjes van al die bussen kijken, dat we dan ook zeggen van hoe heeft dat ieder geval op die plek zo kunnen bestaan. Ja, kijk, wij zeggen, wij moeten soms wat vechten tegen het beeld dat de bus uit de binnenstad zou verdwijnen. Dat is absoluut niet zo. We moeten allen kijken en denken van dat we de bus op een andere manier door de binnenstad moeten laten rijden om er voor te zorgen dat we weer extra ruimte krijgen. En de bus is maar één ding, he, want het gaat

natuurlijk uiteindelijk ook over een herinrichting van een gebied. Nou, daar moet je ruimte voor maken. Die ruimte gaan we maken en vervolgens kun je daar ook goeie dingen mee doen. Ik denk dat we dat op heel veel plekken ook al hebben gedaan. Kijk maar hoe de Brugstraat er nu uitziet ten opzichte van vijf jaar geleden, of het A-kerkhof is nu een plek om even lekker te zitten in het zonnetje.

00:10:46

Interviewer: Ja, met name inderdaad het A-kerkhof ziet er nu ook heel anders uit. Dat is echt, ja, echt veranderd. Inderdaad, en als we dan kijken naar, je hebt het wel een beetje kort gehad over, praten ook met omwonenden en met belangstellenden. In hoeverre hebben bijvoorbeeld burgers inspraak in wat er wordt besloten, zeg maar?

00:11:12

Interviewee: Nou, we hebben eigenlijk een soort wijze van werken, waarbij we binnen een project werken met informatie-avond, inloop markt, gebruik van social-media natuurlijk, en wij hebben een website die we ook gebruiken, zeker bij de grotere projecten, om reacties op te halen. En we maken berichten voor Facebook. Maar die zetten we dan ook heel gericht in en daar adverteren we ook mee om de juiste doelgroep daarin te kunnen bereiken. Ja, wat we graag willen, is natuurlijk input ophalen bij het project. Wat we tegenwoordig vaak doen, is dat we, als we ergens willen beginnen, dan proberen we met een redelijk lege agenda proberen we een eerste gesprek te organiseren. Een paar jaar geleden was dat nog anders. Dan maakten we eerst een soort conceptontwerp en met dat conceptontwerp gingen we dan het gesprek aan met de omgeving en gingen we vragen: wat vinden jullie hiervan? En dat functioneerde ook vaak best goed hoor. We merken tegelijkertijd ook dat de behoefte er is, heeft ook met een nieuwe omgevingswet bijvoorbeeld te maken, dat we meer participatie open moeten organiseren aan de voorkant. Dat betekent dus dat we een kort gesprek aangaan en de vraag van van; wat is nodig, wat voor ambities en wat voor opgaven heeft de gemeente in deze omgeving? Ja en hoe zouden we dat kunnen realiseren?

00:12:45

Interviewer: En is daar dan ook meer positieve feedback op? Dus profiteren mensen er echt van dat er langzaam meer participatie aan de voorkant plaatsvindt zeg maar?

00:13:00

Interviewee: De praktijk is dat, daar moet ik ook eerlijk in zijn, we, als we 800 brieven rond sturen of huis-aan-huis verspreiden, met een uitnodiging om bij de bijeenkomst te zijn, dat er van die 800 misschien 10 of 20 bij zo'n bijeenkomst op komen dagen.

00:13:17

Interviewer: Ah okee.

00:13:19

Interviewee: Dus dat is altijd heel beperkt. Dan kun je afvragen van; doen we het dan wel goed of moeten we het op een andere manier doen? Maar misschien is het voor een deel ook wel inherent aan de manier waarop ja, heel veel mensen toch naar de omgeving kijken, mensen zijn we echt wel heel begaan en betrokken bij hun omgeving. Dat zeker. Maar soms moet dat gewoon wat concreter worden voor mensen om echt te denken van; wacht even, nu wil ik toch echt even laten weten wat ik daarvan vind. Ja, en dat zien we, dat zien we wel op veel plekken hoor dat we.... We zeggen weleens gekscherend van, op het moment dat je aan de parkeerplaats voor de deur komt, dan worden mensen wakker, dat raakt heel direct de eigen omgeving, dat mensen daar ook de consequenties daarvan gaan ondervinden. En dan zijn mensen echt wel actief. Helemaal aan de voorkant hebben mensen vaak ook wel het idee, is mijn veronderstelling, van nou, we zien het wel even aan, we wachten wel even af. Ja, dat mag ook. Wat onze taak wel is, vind ik ook als overheid, is dat we

moeten zorgen dat we over dat proces goed blijven informeren en dat we ook het gesprek wel op blijven bezoeken. En soms doen we dat overigens ook heel gericht, he, dan nodig we gewoon 20, 30 mensen uit, we doen het ook wel eens dat we het interactief doen, dat we heel gericht uitnodigen, dat we met die kleine groepjes de straat opgaan, dus placemaking, dat hebben we bijvoorbeeld met de Brugstraat en A-kerkhof destijds ook gedaan, dan met groepjes ondernemers en bewoners met een soort vragenlijst, bedenken hoe het ook alweer heet, maar in ieder geval placemaking, dat is te vinden op het internet. Ja, ja, dat ken je misschien ook wel, maar wat we daar doen is inderdaad met groepjes mensen de straat op en aan de hand van een vraaglijst en ook hebben over niet alleen ontwerp, maar ook over het gebruik of voor wat voor soort programma wil je daar dan, hoe ga je om met beheer, welke rol kan een medewerker of direct belanghebben uit de omgeving daar zelf in hebben en dat levert hele interessante nieuwe inzichten vaak op, die we dan ook proberen een goeie plek te geven. Maar het is natuurlijk wel altijd zo dat er een spanningsveld zit. Nou ja, altijd ja, ik denk dat dat in de basis altijd wel het geval is. Dat spanningsveld zit tussen een individuele belang en een meer collectief belang en zo'n binnenstad is ook bij uitstek een plek waar collectief belang een belangrijke positie heeft. Maar er wonen ook mensen en hebben mensen een zaak en ondernemers zitten daar en we proberen daar goed rekening mee te houden. Maar dat kan soms betekenen dat er veranderingen doorgevoerd moeten worden waar men niet zo blij mee zijn.

00:16:31

Interviewer: En hoe zou bijvoorbeeld hé, je ziet ook wel eens artikelen in het nieuws komen, die heel erg negatief zijn over een bepaalde ontwikkeling. En hoe gaat de gemeente met zoiets dan om? Als dat naar voren komt, wat is jullie reactie daarop?

00:16:47

Interviewee: Nou ja, ik zeg wel eens; je moet een OEN zijn, en dat betekent dat we open, eerlijk en nieuwsgierig moeten zijn.

00:16:55

Interviewer: Oh ja oke.

00:16:57

Interviewee: Dus nee, maar dat is wel belangrijk. Dat je met open vizier ook zo'n gesprek aangaat en dat je transparant bent over waar je mee bezig bent. En dan kan het echt zo zijn dat het mensen op een vervelende manier raakt. Dat zien we ook, dat voelen we ook wel en daar, waar we kunnen, proberen we dat ook te voorkomen of te compenseren. Maar dat kan gewoon niet altijd. Dus we vinden dat dat geluid belangrijk is. Het is wel zo dat we ook nog wel eens merken dat mensen zeggen van: ja, we wisten er niks van en we zijn niet geïnformeerd en ik heb dat zelf op de grote markt ook al paar keer meegemaakt en dan moet je altijd in de eerste instantie bij jezelf om te raden gaan van; hebben we het dan wel goed gedaan en konden ze het dan ook niet weten of hadden we het toch beter of iets anders moeten doen? En vooropgesteld; het kan altijd beter, dat denk ik sowieso. Maar in heel veel situaties kan ik wel, ook aan de hand van nou ja, wat wij in ons dossier hebben en aan brieven en dergelijke, is gewoon heel duidelijk aantoonbaar te maken dat die mensen wel degelijk zijn geïnformeerd, alleen die hebben dat blijkbaar niet ervaren als iets waar ze aandacht aan moesten besteden of ze hebben het idee van ja, we hebben wel wat kunnen zeggen, maar daar is niet naar geluisterd. Nou, er wordt altijd naar geluisterd, maar luisteren of je zin geven, daar zit ook nog verschil tussen.

00:18:24

Interviewer: Ja, nee, dat is te begrijpen.

00:18:25

Interviewee: Ja dus dat.

00:18:27

Interviewer: Ja en inderdaad, ik kan me ook voorstellen, het is wel lastig om ook iedereen te bereiken en mensen moeten ook wel willen meewerken inderdaad en inspraak willen hebben en wat je ook al zei van; achteraf, of het even afwachten en dan achteraf natuurlijk de kritiek er op hebben. Dat zal natuurlijk ook wel voorkomen.

00:18:51

Interviewee: En soms heb je ook te maken met, nou, dat mensen zijn verhuisd of dat er nieuwe bewoners zijn, of dat mensen heel lang op vakantie zijn geweest, of in het buitenland hebben gezeten of wat bijvoorbeeld ook wel hebben gehad met Vindicat, daar zit natuurlijk een behoorlijke roulatie in het bestuur. Dus dan zit er weer een nieuw bestuur en die heeft dat dan weer niet doorgekregen van de oude. Tenminste dat is dan mijn conclusie soms. Ja en ja, dat soort dingen dat gebeurt en soms willen mensen het ook niet weten, want dat komt hen niet uit en dan is het beter om te zeggen, van er is niet naar mij geluisterd.

00:19:28

Interviewer: Nee, precies en als we specifiek dan naar de bussen kijken, want daar ben ik natuurlijk wel vooral mee bezig, ook al is het natuurlijk een klein onderdeel van van dat grote project. Dat was voor mij meer om het wat concreter te maken, want als ik het hele project ga behandelen, dan ben ik met, nou ik moet een krappe 6000 woorden, dan ben ik met 6000 woorden in een onderzoek niet klaar. Dus daarom ben ik specifiek daarnaar aan te kijken, zeg maar.

00:20:00

Interviewee: Ja, nou, wat ik over die bussen kan vertellen, is dat we, dat was een heel belangrijk onderdeel, natuurlijk van die Visie Bestemming Binnenstad, dat die bussen anders zouden rijden, waardoor die ruimte ging ontstaan. En aan de westkant hebben we dat inmiddels alweer een paar jaar, is dat helemaal gerealiseerd. sinds 2018. En je ziet ook wel het effect dat dat gebruik van zo'n straat heel anders wordt, dat dat een heel ander aanblik geeft als je de foto's en filmpjes van eerder legt, nou tegen de nieuwe situatie aan, dan zie je echt een wereld van verschil. Maar natuurlijk is daar ook veel weerstand op gebleken. Want met name vanuit de mensen die slecht ter been zijn, hebben we ook in Groningen een werkgroep Toegankelijk Groningen, waarin mensen met verschillende, ja, we noemen dat dan ook wel 'anders mobielen'. Dus we hebben mensen in een rolstoel, mensen met een rollator, mensen met een stok, slechtszienden, doven, die zijn verenigd in een werkgroep en die adviseren de gemeente er over. Daar hebben we natuurlijk veelvuldig contact mee gehad. Daar kunnen we ook niet altijd iedereen geruststellen, soms zie je ook dat bijvoorbeeld, want voor blinden is het heel fijn dat er een stoeprand is, maar iemand die in een rolstoel zit, heeft het liefst juist alles plat. Ja, ook daarin, dan moet je soms een soort balans zien te vinden met wat je doet en we hebben natuurlijk veel vragen wel gehad destijds ook vanuit de politiek, over, van hoe moet dat met mensen die oud zijn of slecht ter been zijn en dat heeft er toen toe geleid, toen wij aan de westkant van de binnenstad de bus anders hebben laten rijden, toen verviel de halte bij het A-kerkhof. En daarmee ook de route via de Brugstraat en de Munnikeholm. Daar was best veel zorg over vanuit sommige groepen en ook vanuit de politiek. Sommige partijen die zeiden van ja, maar hoe moet dan met mensen die slecht ter been zijn? En er is ook daar eigenlijk voor gekozen om de alternatief vervoersmiddel voor in te zetten in de vorm van een pendelbusje. Dat pendelbusje heeft, een half jaar of een jaar, gereden op die route en wij hebben daar toen heel veel tijd en geld in gestoken. Maar daar zijn we wel mee gestopt, omdat we zagen dat er nauwelijks gebruik van werd gemaakt, we zagen dat van de relatief weinig gebruikers van de pendelbus ook maar zo'n 4 procent uitstapte op die halte bij de A-Kerkhof.

00:22:39

Interviewer: Oké.

00:22:41

Interviewee: En die haltes aan het Zuiderdiep en die bij de Westerhaven, die de bus ook aandoet, die haltes die waren met gewonen bussen ook te bereiken. Dus ja, dat had eigenlijk geen toegevoegde waarde. De werkgroep Toegankelijk Groningen heeft ook gezegd van; laten we daar maar mee stoppen, maar wel met de afspraak dat we ook met oostkant, als we de bussen van de Grote Markt zouden halen, ja, dat we dan wel weer gingen nadenken over; wat kunnen we dan doen voor mensen die slecht ter been zijn? Daarvoor is nu samen met de werkgroep Toegankelijk Groningen is een pilot bedacht, die gaat ook per juli draaien...

00:23:20

Interviewer: Ahja.

00:23:22

Interviewee: Waarbij een aantal dagen in de week er mensen zijn die kunnen assisteren bij mensen die slecht ter been zijn. En dat kan zijn in de vorm van een soort fiets, riksja-achtig iets of een golfkarretje of nou, daar is een aparte werkgroep voor die dat allemaal voorbereid, en dat gebeurde samen met die werkgroep Toegankelijk Groningen.

00:23:45

Interviewer: Precies ja.

00:23:46

Interviewee: Echt als een pilot, als een proef, en dan gaan we kijken of dat werkt. Maar we kijken ook of het nodig is, want we hebben vorige keer ook gezien dat dat eigenlijk in praktijk wel meevalt. Sommige mensen zullen zeggen van ja maar voor mij is het niet bereikbaar, ik kom er niet meer, en wij denken als we kijken naar de loopafstanden vanuit de verschillende haltes, ook nieuwe haltes, dat er voldoende ruimte is en het voldoende dichtbij is om op de meeste plekken in de binnenstad te komen.

00:24:19

Interviewer: En dat is zeg maar ook, die straten bijvoorbeeld. Hé, als je vanaf het Zuiderdiep komt, nou Oosterstraat en Gelkingestraat, die zullen dus ook helemaal ingericht worden op dat dat makkelijker toegankelijk wordt, zeg maar?

00:24:32

Interviewee: Ja dat is wel het idee ja. We moeten wel het ene project na het andere doen. Ja, niet alles tegelijk, maar de Oosterstraat en Gelkingestraat die zijn voor ons wel, inderdaad, heel belangrijk, omdat we met name aan het Zuiderdiep en een stukje Kattendiep, daar krijgen we straks veel meer uitstappers en instappers voor de bussen, en dat betekent dat die route via de Herestraat, niet meer de enige zal zijn richting de grote markt, maar dat we ook de Oosterstraat en Gelkingestraat daarin een plekje geven.

00:25:09

Interviewer: En over dat busje, id er ook al een beetje een conclusie gekomen waarom dat dan niet zo effectief was, waarom mensen daar geen gebruik van maakten, want dat is wel iets waarvan ik denk van het is een mooi alternatief, dus ik ben dan wel benieuwd waarom eigenlijk niemand dat gebruikte?

00:25:29

Interviewee: Diverse redenen. Mijn beeld staat nu stil, zie ik zelf. Ik weet niet of dat voor jou ook zo is?

00:25:35

Interviewer: Bij mij beweegt alles nog, maar....

00:25:37

Interviewee: Dat heeft, we hebben daar natuurlijk ook wel onderzoek naar gedaan en sommige mensen die zeiden van; ja, maar we vinden dat een beetje stigmatiserend om in zo'n busje te gaan zitten.

00:25:47

Interviewer: Oke ja.

00:25:48

Interviewee: Andere mensen zeiden: we komen met de bus er uiteindelijk wel. Weer andere, veel van de mensen die heel hard riepen van dat busje moet komen, die hebben er eigenlijk zelf nooit gebruik van gemaakt. Het is ook een soort gevoel van; er moet een voorziening zijn en op moment dat die voorziening er is, dan is het prima. Maar ja dan blijkt toch dat er heel weinig gebruik van wordt gemaakt. Het was zeer laagdrempelig, hij reed één keer in de tien minuten, dus dat busje reed de hele dag bijna zonder passagiers de binnenstad rond en ja, dus de conclusie van ons was; dit is niet efficiënt.

00:26:28

Interviewer: Nee, dan is het inderdaad niet efficiënt meer.

00:26:29

Interviewee: Ja, precies.

00:26:33

Interviewer: Nee, heel duidelijk, inderdaad, ja, op een gegeven moment, ik kan me inderdaad voorstellen dan, als het niet meer efficiënt is en natuurlijk zo'n busje kost ook geld, op een gegeven moment, dan moet je toch een keuze maken van ja, hou je er of niet en als niemand hem toch gebruikt, ja, waarom zou je er dan nog hebben? Ja, al is het wat (Anoniem) ook zei van, hé, soms heb je natuurlijk wel alternatieven nodig, ook al zijn ze misschien niet kostenefficiënt. Maar in het geval van het busje kan ik het me goed voorstellen dat ja, dat daar toen mee gestopt is, zeker.

00:27:09

Interviewee: Ja, je moet daar toch een afweging maken. Ja, dat is inderdaad in dit geval gebeurd, ook omdat we merkten dat het op een gegeven moment, je kon het bijna niet meer serieus nemen, omdat dat ding de hele tijd leeg rond reed.

00:27:23

Interviewer: Ja, ik heb hem toen wel gezien, inderdaad.

00:27:25

Interviewee: Ja.

00:27:26

Interviewer: Het was best een leuk busje, alleen. Ja, hij was wel altijd leeg. Ja.

00:27:30

Interviewee: En hij reed op waterstof. Dus hartstikke leuk, ja, hij had trouwens ook wel vaak pech. Ja, we hadden wel een reservebus achter de hand, die werd dan ingezet. Ja, maar nee, ik denk dat heel veel mensen toch wel weer hun eigen, die zijn toch wel best wel zelfredzaam, die organiseren dat zelf wel en ik denk ook dat het idee van; oh ik moet op het Zuiderdiep uitstappen en dan is het zo ver, evenals dat geldt voor de Westervhaven, dat dat in de praktijk, denk ik, voor heel veel mensen uiteindelijk dan toch ook wel weer meevalt, want mensen komen er uiteindelijk wel. Maar goed, ik vind dat ook wel weer moeilijk om daar hele harde uitspraken over te doen.

00:28:12

Interviewer: Ja, nee, natuurlijk, dat snap ik. Ja, het is voor iedereen anders en de één ervaart het

inderdaad wel als echt een probleem en de ander die denkt vantevoren dat het een probleem is, maar dat valt eigenlijk mee daarna. Ja.

00:28:23

Interviewee: Ja er zullen ongetwijfeld mensen zijn die zeggen van; ik ga de binnenstad niet meer in, het is me te druk. En de bus stopt niet meer voor de V&D, zoals dat ooit was. He, ja.

00:28:36

Interviewer: Ja, en ook dat kan ik me voorstellen, kijk en natuurlijk die drukte, dat, dat heeft ook andere oorzaken. Dat heeft niet per se direct iets met de buslijnen te maken, maar ja, ik, dat kan ik me goed voorstellen. Ja, eigenlijk zijn we ongeveer aan het eind gekomen. Ik heb weer heel veel extra informatie, beetje, ja, samenvattend eigenlijk; Er zijn heel veel alternatieven voor de busroutes opgesteld, en met name ook die riksja en zo, dat vind ik wel heel leuk idee ook trouwens en ik heb eigenlijk wel een beetje meer een beeld gekregen van de kant van de gemeente.

00:30:05

Interviewee: Nou ja, kijk, weet je, we hebben natuurlijk destijds gekozen voor 'ruimte voor jou' als een titel, werktitel, voor het uitvoeringsprogramma. Maar ik denk dat dat ook wel meespeelt, dat dat voor mensen in de binnenstad, als ze helemaal in de binnenstad zijn, je hebt, en dat is heel moeilijk om je dat weer voor de geest te halen. Maar als je echt nog kunt herinneren hoe dat in die Brugstraat was, bijvoorbeeld met die bus en ik denk dat straks ook over de grote markt en over de Gelkingestraat en de Oosterstraat mensen zullen zeggen; och wat een ervaring, wat is het fijn dat je hier gewoon rustig kunt rondlopen. Minder lawaai, nou, tegenwoordig diesel en gas heb je niet zoveel meer, want ze zijn bijna allemaal elektrisch. Dus ja, ja, maar het is wel een heel ander gevoel, een andere sfeer die je daarmee creëert. Ik denk uiteindelijk dat mensen dat ook erg waarderen en dat dat ook iets is waardoor mensen zich wat prettiger voelen in de binnenstad.

00:31:05

Interviewer: Ja, ja, da's natuurlijk inderdaad het uiteindelijke doel. Ja, ja. Is er dan nog iets wat je kwijt zou willen over het interview?

00:31:16

Interviewee: Nou ja, misschien 'ruimte voor jou', die website heb je vast al op bekeken. Ja, daar staan heel veel stukken op. En dus nou, mocht je nog vragen hebben, op het laatste moment, mail ze of bel even. En ik zou het leuk vinden om iets even terug te zien op het eind.

00:31:36

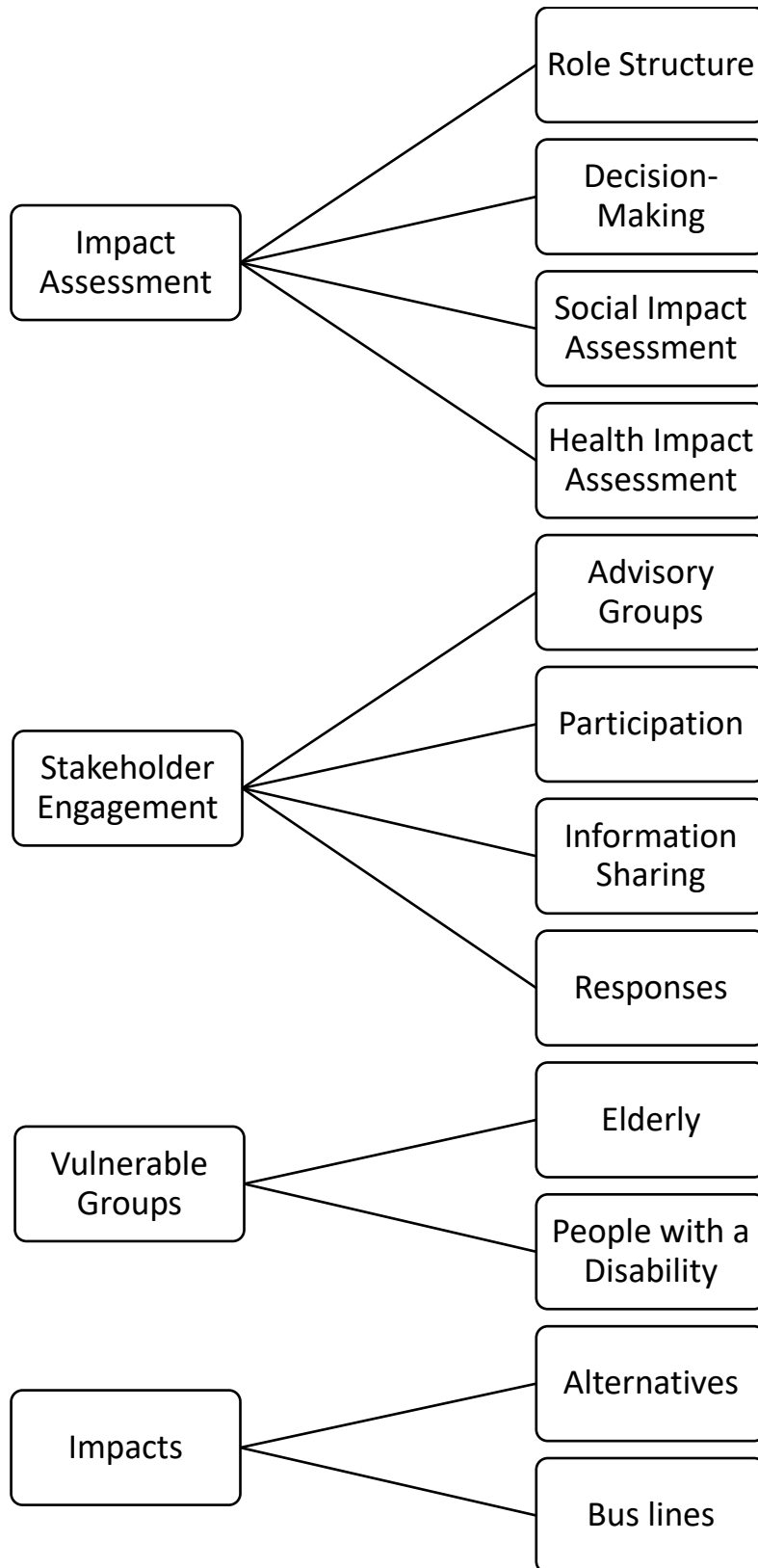
Interviewer: Ja, ik heb (Anoniem) ook beloofd om mijn hele project gewoon door te sturen zodra die af is, de deadline is halverwege juni. Dus tegen die tijd, ook als ik mijn cijfer heb en zo dan, dan zal ik die ook naar jullie doorsturen, helemaal goed.

00:31:54

Interviewee: Leuk, ik ben benieuwd!

Appendix 4

Code tree



Appendix 5

Survey

Thank you for taking the time to participate in this short survey. I am a Bachelor student in Human Geography and Planning and for my Bachelor Project I am doing research on the impacts of development projects on vulnerable groups, such as elderly people or people with a disability. This survey may help me gather more information on how big these impacts are and how vulnerable groups can benefit from a better assessment of these impacts. The survey will take approximately 5 minutes of your time. Participating in this survey is completely voluntary and you are free to stop participating at any time. Participation will also be anonymous, participants are not required to provide any personal information.

- What is your age?
- What is your gender?
 - Male
 - Female
 - Other
- What is the approximate distance from your home to the city centre (the area of the Grote Markt)?
 - Less than 1 kilometre
 - Between 1 and 3 kilometres
 - Between 3 and 5 kilometres
 - More than 5 kilometres
- Would you consider yourself to have a physical disability?
 - No
 - Yes
- How would you rate your health status on a scale of 1-10?

- How many times a week do you use public buses to reach the city centre?
 - Less than 1 time a week
 - Between 1 and 4 times a week
 - Between 4 and 7 times a week
 - More than 7 times a week
- Approximately how long would it take for you to reach the city centre with public buses?
 - Less than 30 minutes
 - Between 30 minutes and 1 hour
 - Between 1 and 2 hours
 - More than 2 hours
- How dependent on public buses are you to reach the city centre on a scale of 1-10?
- How often do you make use of other types of transport to reach the city centre?
 - Less than 1 time a week
 - Between 1 and 4 times a week
 - Between 4 and 7 times a week
 - More than 7 times a week
- What type of transport do you mostly use then?
 - On foot
 - Bike

- Car
- Taxi
- Other
- How would you rate the accessibility of the city center on a scale 1-10?

Appendix 6

Consent form

University of Groningen, Faculty of Spatial Sciences (FSS)

Consent form

Thank you very much for taking the time to consider getting involved in my (doctoral) research project. This research focusses on how vulnerable groups, such as elderly people and handicapped people, can benefit from social impact assessment and health impact assessment in development projects. As an example, the project of Bestemming Binnenstad Groningen has been chosen and the research aims to find out the ways in which impact assessment have played a role in this project.

Confidentiality and participant rights

- With your consent, the interviews will be audio-recorded and notes will be taken during the interview.
- You have the right to ask to have the recording turned off whenever you decide and you may also end the interview at any time.
- If you wish so you will be sent a copy of the interview notes, and you will have the opportunity to make corrections or request the erasure of any materials you do not wish to be used.
- The information you provide will be kept confidentially in a locked facility or in a password protected file on my computer up to five years upon completion of my research.
- The main use of the information you provide will help me towards my research project.
- The data may also be used for articles, book chapters, published and unpublished work and presentations.
- Unless you have given explicit permission to do so, personal names or any other information which would serve to identify you as an informant will not be included in this research or in any future publication or reports resulting from this project.

As a participant you have the right to:

- decline to participate;
- decline to answer any particular question;
- ask for the audio-recorder to be turned off at any time;

- end the interview at any time
- withdraw from the study up until the moment the research has been finished;
- ask any questions about the study at any time during participation; and
- ask for the erasure of any materials you do not wish to be used in any reports of this study.

Once again I thank you for taking the time to find out more about my research. I am at your disposal for any questions you might have. You can also contact my supervisors at the address below.

Yours sincerely,

Researcher contact details : Kevin Gooijert 0613064995 k.r.gooijert@student.rug.nl	Main Supervisor contact details: P. Hanna p.hanna@rug.nl
---	--