



URBAN TRANSPORTATION POLICIES: A CASE STUDY ON THE IMPACT OF BUS REMOVAL FROM THE GROTE MARKT ON CITY CENTER ACCESSIBILITY FOR THE ELDERLY IN GRONINGEN

ABSTRACT

This research presents a case study of Groningen's Grote Markt, examining the impact of the removal of bus services on the mobility of the city's elderly population. This urban policy change in Groningen serves as a valuable example for other cities navigating urban planning and transportation policy-making. The research reveals a gap in the involvement of elderly citizens in the decision-making processes and the effectiveness of alternative transportation solutions implemented in Groningen. The study employs a multi-faceted approach, including an examination of policy documents, an interview with municipal representatives, and street interviews with elderly citizens within Groningen, to gather data. The findings indicate that the policy change in Groningen's Grote Markt has indeed affected the elderly population's mobility and possibly their social inclusion. The key message of the thesis is the necessity for a balanced and inclusive approach to urban planning and transportation policy-making, with a focus on the principles of Universal Design, Public Participation, and Aging in Place. The study contributes to the field by underscoring the significance of urban policy and planning decisions, as exemplified in the Groningen case, in shaping inclusive and just cities for all citizens. It calls for further research for more inclusive urban planning policies, particularly in cities like Groningen.

**Mike Löwik S4075706
S4075706**

Bachelor Thesis
University of Groningen
Faculty of Spatial Sciences
Supervisor: Gert de Roo

Version: Final version
June 16th, 2023

Picture: *An almost empty Grote Markt* (Moulijn, 2022)

Word count: 6555

Inhoud

- Introduction..... 2
 - Background..... 2
 - Research Problem..... 3
 - Structure of the thesis..... 3
- Theoretical Framework..... 4
 - Introduction:..... 4
 - City design with an emphasis on public participation and inclusivity:..... 4
 - Elderly Mobility and Social Exclusion 5
 - Hypothesis..... 6
 - Conceptual Model 7
- Methodology 8
 - Policy Analysis..... 8
 - Field Research..... 8
 - Data Analysis Approach..... 8
 - Ethics 9
- Results 10
 - Results Policy Analysis and Municipal Interview 10
 - Results street interview..... 11
 - Lessons from Groningen's Grote Markt 13
- Conclusion 14
- Discussion..... 15
- References 16
- Appendices 18
 - Appendix 1: Transcript Interview Municipality..... 18
 - Appendix 2: Survey Results Dutch (Original) 30
 - Appendix 3: Survey Results English (Translated) 32

Introduction

Background

The city of Groningen started in the 1970s with implementing various measures to reduce traffic congestion and pollution inside the inner city. Most of these measures were part of the Traffic Circulation Plan. This plan aimed to make the inner city of Groningen car free by preventing traffic through the center but also involved the redesign of many public spaces in the city center to make them more suitable for biking and walking. This was necessary because the city center of Groningen is a historic center with narrow streets and many monumental buildings. Traffic caused a lot of nuisance and pollution. By making the center car free, the city wanted to improve the quality of life in the city center (Tsubohara & Voogd, 2014). One of the more very recent measures is the removal of buses and lorries from the Grote Markt, the central square of the city center, this was done in July 2022 (Westerink, 2022). The aim of this was to create more space for pedestrians. And also to improve the attractiveness and livability of the city center (Gemeente Groningen, 2021a).

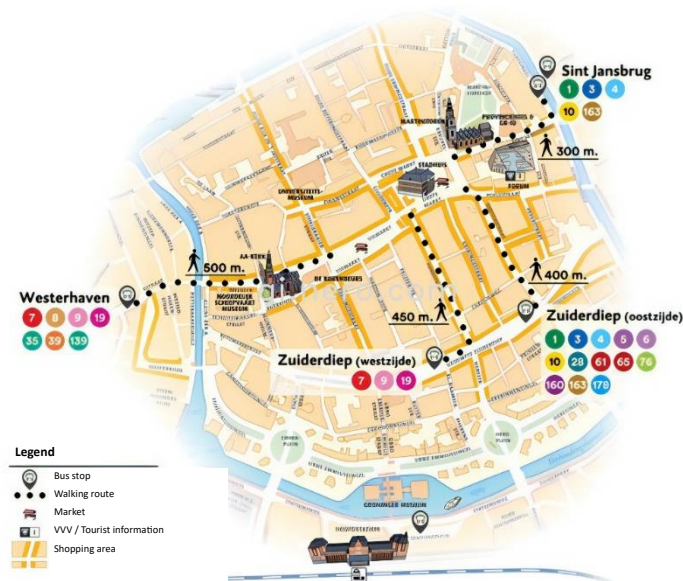


Figure 1: Alternative Bus Stops City Center (Gemeente Groningen, 2016b)

This measure however also has an impact on the accessibility of elderly people who want to visit the city center. According to a study by Van der Woude (2017), elderly people in Groningen already often faced barriers and challenges when using public transport in 2017. Problems such as anxiety, lack of information, physical limitations, and social isolation came up. The removal of buses from the city center may have increased the difficulties for some elderly who relied on them for mobility.

Planners need to find the balance between different interests and needs when they are designing transport policies for cities. The need to find the balance of on the one hand the need to consider environmental sustainability, economic vitality, and social cohesion. While on the other hand, they also need to make sure that all groups of citizens have similar access to amenities and services in the city. This requires an approach that takes into account not only infrastructure but also psychological factors such as comfort and feeling(s) of safety (Mariotti et al., 2018).

In the context of these challenges, the involvement of elderly people in the urban planning process becomes even more crucial. By integrating the voices and needs of elderly citizens, city planners can develop and better communicate changes in a way that is more inclusive and responsive to their needs.

They can also consider and offer alternative modes of transport that are accessible, affordable, and convenient for elderly people who wish to visit the city center. This research will investigate the consequences of the bus removal from the Grote Markt on the city center's accessibility for elderly citizens. This exploration will delve into the broader effects of such transportation policies on elderly mobility and their inclusion in urban life, offering valuable insights that can guide future, more inclusive urban planning and policy decisions

Research Problem

This study intends to critically analyze the process and the effects of the policy intervention of the removal of buses from Groningen's Grote Markt, particularly concerning its effects on the mobility and social inclusion of the city's elderly population. This study will delve deeper into understanding the inadvertent effects that urban planning and transportation policy decisions can have on the elderly population, offering suggestions for more inclusive policymaking.

The principal research question is: "How has the process and implementation of removing buses from Groningen's Grote Markt affected the mobility of the city's elderly population and how can these findings guide more inclusive policy intervention processes in the future?" To answer this, the following sub-questions are explored:

1. What process was followed in the decision to remove buses from the Grote Markt in Groningen, and to what extent were elderly citizens and their needs considered and involved in this process?
2. What are the direct and indirect impacts of the bus removal on the mobility of elderly citizens in Groningen, especially regarding their access to the city center?
3. What alternatives to bus transportation were proposed or implemented following the removal of buses from the Grote Markt, and how effective have these been in maintaining or improving the mobility of the elderly?

These sub-questions are addressed through an analysis of policy documents, an interview with representatives from the municipality, street interviews with elderly citizens, and any available data on changes in transportation usage and accessibility since the policy change. By considering the perspectives of both policy makers and the affected population, this research aims to provide a well-rounded understanding of the policy intervention process and its effects on elderly mobility. Ultimately, the goal of this study is to offer insights that can inform the creation of more inclusive, people-centric urban planning policies, ensuring that cities are designed with the diverse needs of all citizens in mind, particularly the most vulnerable, such as the elderly.

Structure of the thesis

This thesis is organized into several sections. It starts with an introduction that outlines the research problem and the main research question, setting the stage for the study. The next section delves into the theoretical framework, explaining the concept of inclusive city design and its relevance to urban policy change and the effect of urban policy change on elderly mobility. The third section presents the methodology, detailing the policy analysis, field research, data analysis approach, and ethics. The results section follows, analyzing the findings from the research tools and their implications for the research problem. The conclusion reaffirms the importance of inclusive urban planning and transportation policy-making, drawing on the findings of the study. The discussion section provides a critical analysis of the findings, highlighting the limitations of the research method and suggesting areas for future research. The thesis ends with references and appendices, providing additional resources and information for the reader.

Theoretical Framework

Introduction:

In the urban environment, there is a vibrant diverse mix of individuals, each with their unique abilities, ages, and requirements. Inclusive city design acknowledges the diverse needs of all of these citizens, ensuring their equal participation in urban life. The fundamental premise of inclusive city design is to consider each resident's unique abilities, age, and requirements to create spaces where every individual can engage in their work duties and recreational activities. (Hanson, 2004)

The city of Groningen presents a compelling case study for inclusive city design due to its recent policy intervention, which saw the removal of buses from the Grote Markt. While this action was aimed at reducing noise from the buses and enhancing the quality of life for residents and visitors (Gemeente Groningen, 2020b), an intervention like this may have unintended consequences for different groups of people. In this case, especially for the people relying on public transportation to reach the Grote Markt, some may struggle with increased distances to public transport, potentially leading to decreased access to city amenities and services. With elderly people becoming more active, public transportation is important to assist them in maintaining their quality of life, self-reliance, and sense of freedom when they lose the ability to drive (Shrestha et al., 2017). Therefore, urban renewal efforts need to consider their potential impacts on those who depend on existing infrastructure, thereby championing the principles of inclusive city design.

The policy intervention in Groningen serves as a tangible situation to evaluate the interplay between inclusive city design, elderly mobility, and social exclusion in urban planning. This research aims to shine a light on the implications of such policy changes and provide insights for more inclusive urban planning practices.

City design with an emphasis on public participation and inclusivity:

The concept of inclusive city design anchors itself in the belief that urban planning and architecture should cater to the diverse needs of all demographics, such as children, adults, the elderly, and the disabled. The foundations of this principle are rooted in various theories like Universal Design and Aging in Place which underscore the importance of an inclusive approach to urban planning (Gehl, 2010; Hanson, 2004).

Universal Design emphasizes the importance of creating environments that all people can use without adaptation or specialized design (Steinfeld & Maisel, 2012). Aging in Place focuses on the need for elderly individuals to live in their residences for as long as possible (Lawler, 2001), necessitating cities and public transport systems to accommodate their needs. These theories underline the need for an inclusive approach to urban planning, which takes into account both the physical infrastructure and the socio-psychological needs of citizens, particularly the elderly and disabled.

The removal of public transportation, such as buses from Groningen's Grote Markt, could have severe implications on the accessibility to the city center and overall quality of life, particularly for the elderly who might heavily depend on these services. Hence, alternative solutions should be sought to maintain easy access for the elderly, like alternate public transportation routes or improved pedestrian infrastructure.

Involving the public, especially potentially disadvantaged groups like the elderly, in the planning process is crucial. This importance is heightened by unique challenges associated with elderly participation, such as physical mobility and cognitive decline. As such, inclusive city design must devise innovative, accessible strategies to ensure the full inclusion of the elderly in decision-making processes.

Additionally, the concept of "transport justice" introduced by Martens (2016), aids in evaluating the fairness of transportation policies in Groningen, especially concerning their equity for all user groups, including the elderly. This perspective posits that transportation planning should address not just system performance but also equitable benefits distribution among all potential users. Thus, the city of Groningen must ensure changes to the public transportation system don't disproportionately disadvantage certain demographics, specifically the elderly.

Transport justice proposes that transportation planning should prioritize people, particularly those underserved by the current system, and strive towards justice as its end goal. This approach may involve improving accessibility in underserved areas, ensuring affordability of transport options, and reducing disparities in transport access and usage. Consequently, the government holds the responsibility to provide reliable transportation access for all residents, regardless of age, ability, or income.

Elderly Mobility and Social Exclusion

Webber et al.'s (2010) theoretical model provides a comprehensive framework for understanding how urban policy change influences the mobility of the elderly, categorized into five factors: cognitive, psychosocial, physical, environmental, and financial. These factors shape individuals' experiences and mobility opportunities, potentially creating barriers for certain groups, such as the elderly. The framework is conceptualized as a cone, with expanding areas representing different spaces in life that require varying degrees of mobility. Next to the five factors the framework emphasizes that gender, culture, and biography shape individuals' experiences and opportunities and thereby indirectly influence mobility.

In this case, the removal of buses from the Grote Markt of Groningen could be seen as an environmental factor in our framework.

This external change can potentially affect the mobility of elderly residents in various ways, particularly in terms of their access to the city center. But also cognitively, the elderly may find it more challenging to adapt to new transportation options or routes. Physically, the bus removal could imply that older adults now need to walk further distances, which might be difficult for those with decreased physical health or limited mobility. Psychosocially, the change could induce stress, anxiety, or feelings of isolation if the elderly find it harder to access essential services, social gatherings, or public spaces in the city center. This could be referred to as spatial exclusion which talks about the lack of access to places, services, or opportunities that are essential for social well-being (Church et al., 2000). Environmentally, the removal of buses from the Grote Markt changes the layout and infrastructure of the city, possibly making it more difficult for the elderly to navigate. Financially, the change might

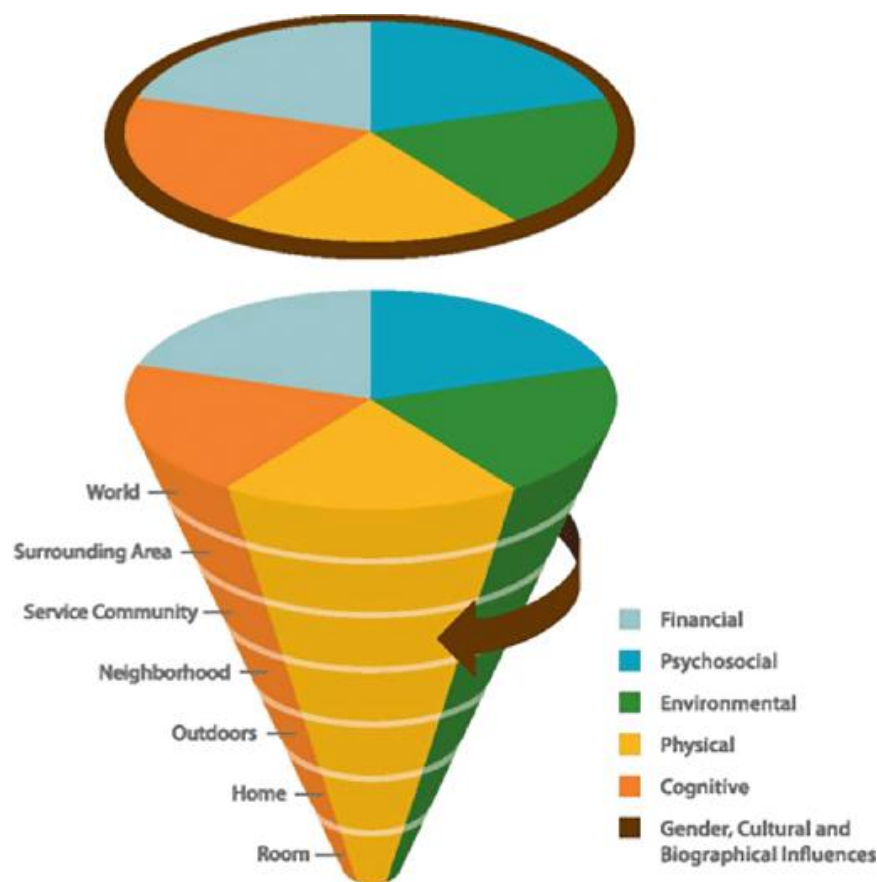


Figure 2: model of theoretical framework for mobility of the elderly (Webber et al., 2010)

necessitate the use of more expensive or less convenient transportation modes, which could strain the budgets of older adults, particularly those with lower incomes.

By utilizing this framework for understanding mobility, the research will be able to capture a comprehensive view of the implications of the bus removal. By identifying how each determinant has been affected, the research could provide actionable recommendations for enhancing elderly mobility in Groningen and other cities facing similar issues. The framework, therefore, aids in underpinning the complex interrelationships between urban transportation policies and the mobility of elderly populations.

According to Hine and Mitchell (2001), transport plays an important role in spatial exclusion, as it affects people's ability to access different activities and resources. Spatial exclusion can cause social exclusion by limiting people's choices, opportunities, and participation in society. A study by Shergold and Parkhurst (2012) shows that poor access to transport contributes significantly to social exclusion among older people, affecting their access to healthcare, shopping, and social activities. In the case of Groningen, the removal of buses from the city center might result in spatial exclusion for the elderly who relied on this mode of transport. It potentially exacerbates their transport disadvantage, increasing their vulnerability to social exclusion.

In conclusion, the theories and principles of inclusive city design, elderly mobility, social exclusion, and public participation in urban mobility planning form an interconnected network that shapes the urban fabric and social inclusivity of a city. Guided by the foundational philosophy of inclusive city design, principles such as Universal Design and Aging in Place underscore the necessity for creating environments accessible to all, thereby impacting elderly mobility. When elderly mobility is compromised, as potentially indicated by the removal of buses in Groningen, it can give rise to social exclusion, an outcome that contradicts the essence of inclusive city design. Here the theoretical model of Webber et al. (2010) is instrumental, providing a multi-dimensional perspective to understand the complexities of elderly mobility and the potential impacts of policy changes. With the incorporation of the transport justice principle and active stakeholder involvement, especially of the potentially disadvantaged groups like the elderly, the understanding of what makes inclusive city design becomes clear. This comprehensive, interconnected approach ensures a people-centric urban planning that takes into account the varied needs of its citizens, thereby promoting the equitable distribution of public transportation benefits and fostering an inclusive, participative urban life.

Hypothesis

This study hypothesizes that the decision to remove buses from Groningen's Grote Markt may have negatively affected the mobility of the city's elderly population. This could be the result of potential shortcomings in involving this demographic in the decision-making process and the effectiveness of alternative transportation solutions being less than optimal. These changes may have further contributed to social exclusion among elderly residents by limiting their access to services and social activities. This hypothesis will be tested through a detailed analysis of policy documents, street interviews, and relevant data. The aim is to provide a nuanced understanding of urban transportation policy changes on vulnerable demographics and to inform the development of more inclusive and effective urban planning policies.

Conceptual Model

The conceptual model consists of two parts, and we'll delve into each portion separately before exploring their interconnectedness. The model's bottom right illustrates the implications of urban policy changes - specifically, the removal of buses from Grote Markt in Groningen - on elderly mobility and, in turn, their social participation. To comprehend the linkage between urban policy change and elderly mobility, we turn to Weber et al.'s (2010) theoretical framework on elderly mobility. This framework provides a tool for understanding the multifaceted factors influencing elderly mobility.

The model's top left section introduces the concept of inclusive city design. This concept, underpinned by the principles of Universal Design and Aging in Place, advocates for accessible urban spaces. It provides a foundation for the integral strategy of Public Participation. Rather than being strictly hierarchical, this strategy interacts reciprocally with the other elements, reflecting the intricate nature of urban planning. Culminating at the peak of the model is the concept of

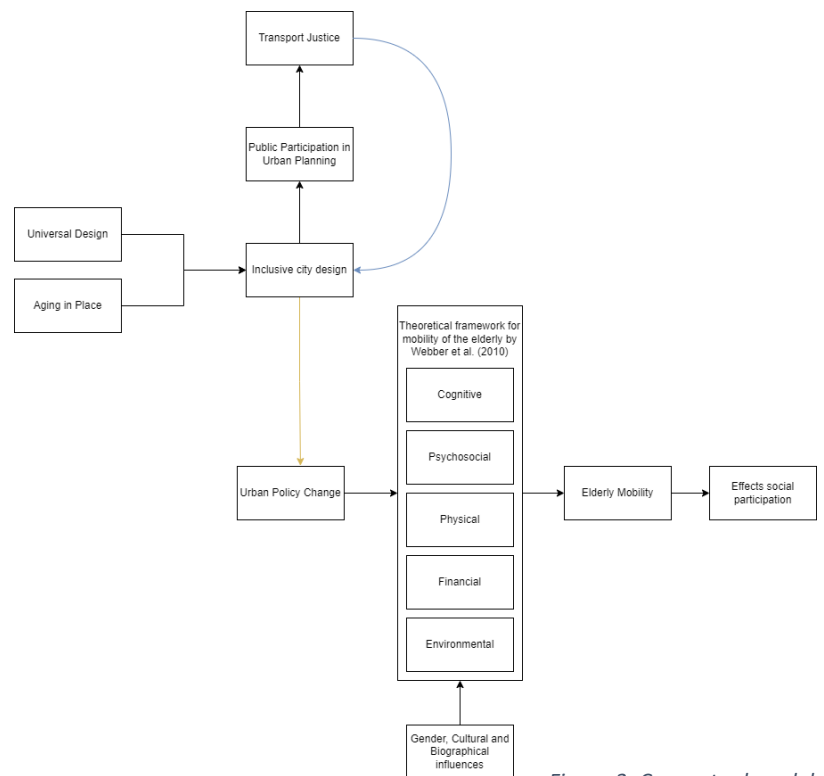


Figure 3: Conceptual model

Transport Justice, an aspiration for fair transportation policies. It embodies insights from all other layers, symbolizing a vibrant feedback loop wherein experiences from the top can impact strategies at the lower levels. The model as a whole underscores the continuous need for adaptation and learning in the quest for an inclusive and just city.

When applied to urban policy changes, inclusive city design positively impacts elderly mobility. Conversely, its absence can lead to detrimental effects. This highlights the interconnectedness between the two parts of the model, underscoring the relationship between inclusive city design and urban policy change, and how the two influence elderly mobility.

Methodology

This research implemented a two-step qualitative approach to explore the implications of the removal of buses from Grote Markt in Groningen on the accessibility of the city center for elderly citizens.

Policy Analysis

The initial phase of the research involved an evaluation of existing municipal policies concerning inner-city urban planning, with a specific focus on the redesign of the Grote Markt. To deepen our understanding of the policy landscape, a semi-structured interview was conducted with a representative from the municipality. This interview intended to shed light on the reasoning and anticipated outcomes of the policy decisions, providing a municipality's perspective on the issue.

Field Research

The second stage involved conducting structured street interviews with elderly citizens. These interviews served to gather firsthand information about their experiences and perspectives regarding the bus removal and its impact on their ability to access the city center. The study purposefully sought a diverse group for the interviews to provide as many different viewpoints as possible. Participants were selected from varied locations and backgrounds, including the city center, Paddepoel shopping mall, a local park in Selwerd, and the supermarket in Selwerd. While the diversity in participants and locations enhanced the richness of the findings, the limitations are also acknowledged. Qualitative research, with its focus on individual experiences and the interpretive nature of the methodology, may not always allow for broad generalizability. Further limitations such as selection bias and the potential for unreliable self-reporting were considered. The intention was not to universalize the findings but to provide context-specific insights that could inform policy development based on the unique experiences and perspectives of the elderly citizens. With respect to the challenges encountered, time and logistical constraints played a significant role. The number of interviews was curtailed to a manageable quantity to guarantee comprehensive data analysis while ensuring a diverse participant sample. As for the requisite number of interviews, the study adhered to the 'data saturation' principle in qualitative research. This principle stipulates that interviews continue until no new themes or ideas surface. The exact number of interviews was not pre-determined but instead was directed by this principle.

Data Analysis Approach

The data analysis approach in this research was, just like the conceptual model, structured around two key theoretical constructs: the principles of inclusive city design and the multi-dimensional factors affecting elderly mobility as described by Webber et al.'s (2010) model.

1. Organizing the data: The first step in the analysis was to organize all the street interview data systematically. The responses from each participant were tabulated to create a coherent foundation for the analysis.
2. Categorizing the responses according to Webber et al.'s (2010) model: As the next step, responses were categorized based on the five key factors of elderly mobility presented in Webber et al.'s (2010) model. These factors include cognitive, psychosocial, physical, environmental, and financial aspects. This categorization allowed for a thorough understanding of how each determinant of mobility was affected by the removal of buses from Groningen's Grote Markt.
3. Identifying common responses: After categorizing, common responses and trends were identified within each category. Emphasis was given to aspects related to the principles of inclusive city design, elderly mobility, and social exclusion.

4. Interpreting the data: This step involved forming conclusions based on the categorized responses. Conclusions corresponded to the research questions, thereby giving the information needed to answer the main research question.
5. Highlighting exceptional cases: While common responses are essential in forming conclusions, unique or outlier responses were also considered. This ensured a comprehensive understanding of the perspectives of all participants.
6. Linking back to policy analysis: The interpretation of the interviews was not done in isolation but was related back to the policy analysis. This approach ensures that the conclusions drawn were tied back to the broader policy landscape.
7. Drawing conclusions: The final step of the data analysis process was to consolidate all the findings and draw a conclusion that addresses the research questions. This conclusion summarized the findings of the study and provided an answer to the research question.

This data analysis approach was designed to ensure a straightforward but systematic analysis of the collected data. It made it possible to answer the research questions by considering all relevant aspects of the participants' responses and connecting those responses to the broader policy landscape.

Ethics

During the research, special attention was given to ethically engaging with elderly participants and understanding their potential discomfort. Several steps were taken to ensure this:

- Detailed and slow explanation of research purpose, process, and participants' rights, emphasizing their voluntary participation and withdrawal option.
- All participants' explicit informed consent was secured, promising anonymity and no linkage of personal identifiers to responses.
- Neutral language was employed to avoid bias and misunderstandings due to generational differences.
- The comfort and welfare of the participants were prioritized, maintaining respect and consideration for the elderly's needs and abilities.

By adhering to these ethics a respectful, unbiased research process was maintained, safeguarding all participants' rights.

Results

The results section of this thesis describes and summarises findings from multiple data sources, casting light on the research problem through the lens of the conceptual model. The policy analysis, municipal interview, and street interviews were employed as research tools to explore the three critical dimensions of our study: the decision-making process behind the removal of buses from Groningen's Grote Markt, the impact of this policy on the elderly population's mobility, and the effectiveness of the proposed alternatives. Each section below presents detailed findings from these dimensions, showing patterns and gaps in the policy-making process and its outcomes. These findings are then related to the conceptual model to clarify their implications for the wider discussion on inclusive urban design and transport justice

Results Policy Analysis and Municipal Interview

The policy analysis and municipal interview delved into the decision-making process and subsequent effects on Groningen's elderly population due to the removal of buses from Grote Markt. The findings underline the interconnectedness of inclusive city design and urban policy changes, and how these decisions can considerably impact the mobility and social participation of the elderly population.

Policy-Making Process and Elderly Involvement

Analysis of five policy documents and the municipal interview showed an overarching urban planning strategy behind the removal of buses from Grote Markt. The documents underscore a commitment to inclusive consultation involving various stakeholders (Gemeente Groningen, 2016a; Gemeente Groningen, 2021b). However, both the documents and the municipal representative didn't specifically mention the involvement of the elderly population in the decision-making process. It is unclear how their needs were incorporated, making it challenging to conclusively address their involvement in the process.

Impacts on Elderly Mobility

The gathered documents and the conducted interview indicate that the introduced policy had effects on the elderly, particularly those who have mobility issues, leading to them having to walk further distances and altering their usual paths (Gemeente Groningen, 2020a; LOLA landscape architects, Topotek 1, & Gemeente Groningen, 2017). Concurrently, the policy is recognized as potentially enhancing pedestrian safety and comprehensive accessibility. The city official was unable to exactly quantify the impacts on the elderly demographic due to intervening variables such as the COVID-19 pandemic, which confounded the evaluation of the effects.

Data received from the OVBureau Groningen Drenthe (ten Have, T., 2023, email communication April 18) shows a 28.6% drop in bus usage at Zuiderdiep, Grote Markt, and Sint Jansbrug stops during August-December 2022 compared to the same timeframe in 2019. This fall-off is more pronounced at 47.8% among those using the senior discount, implying a disproportionate impact on the elderly population resulting from the removal of bus services from Grote Markt. However, the overlapping COVID-19 pandemic, which led to a 22% (-6,6% from the City Center) nationwide decline in ridership and a 32% (-15,8% from the city center) drop in senior discount use, should also be factored in. The larger drop in usage within the city center especially from the senior discount users could suggest a decrease in visits, although pandemic-related influences should not be discounted.

To conclude, the data from OVBureau suggests that the policy decision may have adversely impacted the elderly population, leading to decreased bus usage, especially in the city center. The significant decline among senior discount users further underscores this inference. However, the interplay of the

COVID-19 pandemic makes it challenging to attribute these changes solely to the policy, necessitating a more nuanced understanding.

Alternative Transport Solutions

When the bus service was removed, several substitute solutions were proposed including substitute bus and rickshaw services. The city official's interview revealed that the reception of these alternatives was lukewarm, with no detailed explanations provided for this response or strategies discussed to enhance these alternatives' efficacy. The available documents also fell short of offering a thorough analysis of these alternatives' effectiveness, indicating an area ripe for more in-depth research (Gemeente Groningen, 2020b; Gemeente Groningen, 2021b).

In light of these challenges, the city is now exploring the integration of existing neighborhood transport services, which are primarily volunteer-run, to assist those who wish to reach the city center. This aligns with the information provided in the Bodde (2023) article. The representatives, however, also noted that Grote Markt is frequently not the final destination and that the usual end locations are within equal or even shorter walking distances from other bus stops. These considerations underscore the critical importance of catering to a diverse range of needs and capabilities when formulating urban mobility strategies, especially when they affect more vulnerable groups such as the elderly.

Link to the Conceptual Model and Research Problem

When the insights from both the documents and the interview are applied to the conceptual model, several areas of disconnect are noted. The principles of Universal Design and Public Participation appear partially addressed but with gaps, especially in the context of elderly needs. While there's an acknowledgment of potential accessibility issues caused by the bus rerouting and implementation of alternative solutions, the low uptake of these solutions suggests a lack of alignment with the mobility needs and abilities of the elderly. Additionally, the extent of public participation, particularly of the elderly, in the decision-making process remains vague.

In terms of Transport Justice, the peak of the conceptual model, the impacts of policy changes may not be experienced equally by all citizens, posing a potential challenge to achieving Transport Justice.

While the policy documents and the municipal interview provide valuable insights into the impacts of urban planning and transportation policies on the elderly, they also underscore the need for additional research. Specifically, the need for more detailed information about the decision-making process, the direct impacts of the policy on elderly mobility, and the effectiveness of proposed transportation alternatives are evident.

These findings confirm the relevance of the research problem, demonstrating that the policy intervention process and effects have indeed affected the elderly population's mobility. They also highlight the importance of considering the diverse needs of all citizens, particularly the elderly, in urban planning and transportation policies. Further research involving direct interactions with the elderly population and a more comprehensive analysis of the impact of policy changes and alternative transport measures on elderly mobility is necessary to address these gaps.

Results street interview

For the street interview the data analysis approach from the methodology is used, this started with organizing the Data. The data gathered from the 15 street interviews was organized into a table, tabulated by each respondent's answers to the given questions. This ensured a clear and orderly basis from which to begin the analysis. The table with the results from the street interview can be seen in Appendix 2 (Dutch) and Appendix 3 (English – translated).

For the next step, the responses were sorted according to Webber et al.'s (2010) model's five key factors of elderly mobility. Categorizing data in this way allowed for a better understanding of how different aspects of mobility were impacted by the removal of bus services from Grote Markt.

- Cognitive Aspects: Questions on awareness of the removal of buses, satisfaction with the communication, changes in travel time, and expenses could be categorized under this.
- Psychosocial Aspects: Feelings about safety, preferred mode of transportation, overall satisfaction with the changes, and responses to whether they would like to see the buses return can be considered under this.
- Physical Aspects: Age, mobility, mode of transportation used, and suggested amenities to improve the experience can be seen as part of this category.
- Environmental Aspects: The distance to Grote Markt, frequency of visits, challenges faced when traveling, and suggestions for improvement provide insight into this.
- Financial Aspects: Changes in expenses for travel fall under this category.

After the categorization, the recurring responses within each category were noted.

- Cognitive Aspects: The majority were unaware of the bus removal before it happened. Many expressed neutral to dissatisfied opinions on how the removal was communicated.
- Psychosocial Aspects: The feeling of safety seemed to remain unchanged for most respondents. However, the overall satisfaction varied, with many expressing a worsened experience.
- Physical Aspects: Despite the range of mobility, most respondents still visit the Grote Markt as frequently as before. Many preferred bicycles as their mode of transportation.
- Environmental Aspects: Crowdedness and the need for better/wider bike paths were commonly identified as challenges and suggested improvements.
- Financial Aspects: The removal of buses did not affect the travel expenses for most participants.

The findings suggested that a communication gap existed around the removal of buses, leaving many of the elderly population uninformed until after the fact. The removal did not seem to greatly impact the travel expenses or safety perceptions for most participants, yet the overall travel experience was mixed, with many reporting a worsened condition. It has to be noted that there was also a lack of awareness among the respondents about alternative transportation options.

Not all responses followed common patterns, some outliers emerged from the data. A minority of respondents reported feeling safer due to the bus removal, and others viewed the change positively, particularly those who favored cycling as their preferred mode of transportation. These unique perspectives are crucial to gaining a well-rounded understanding of the situation. Another interesting note is that 4 out of the 15 participants did not feel the need to travel to the city center, they had the feeling that they could fulfill their needs in their neighborhood.

The street interview findings largely corroborate the insights from the policy analysis and municipal interview. A communication gap around the removal of buses is evident, as many respondents were unaware of the change until after its implementation, pointing to a deficit in the principle of Public Participation as per our conceptual model. Further, while the removal did not significantly impact the travel expenses, it did affect the overall travel experience. Many reported worsened conditions, thus indicating a decrease in the quality of elderly mobility in line with the research sub-question two.

Lessons from Groningen's Grote Markt

In conclusion, the examination of the removal of bus services from Groningen's Grote Markt has presented interesting findings related to elderly mobility and inclusive urban planning.

Concerning the first sub-question, it became evident that the decision-making process did not explicitly involve the elderly citizens of Groningen. Street interviews confirmed that many were unaware of the policy changes until after they were implemented, highlighting a lack of public participation and suggesting an opportunity for improvement in future policy decisions.

Addressing the second sub-question, the research revealed that the bus removal had both direct and indirect impacts on the mobility of elderly citizens. The extra physical strain required for these citizens to access the city center under the new policy indicates a decline in accessibility and a need for an inclusive city design that caters to all citizens, particularly the vulnerable elderly demographic.

In response to the third sub-question, the proposed alternative transportation solutions following the bus removal from Grote Markt were found to be inadequately communicated and not effectively measured. The tepid response to these alternatives suggests a disconnect between the solutions offered and the actual mobility needs of the elderly demographic. It implies the city needs to enhance its continuous adaptation and learning process for future interventions.

In summary, the findings from this study stress the necessity for more inclusive, people-focused urban planning policies, especially concerning the elderly population. The principles of Universal Design, Public Participation, and Aging in Place need to be integrated into policy-making for equitable mobility. Further research involving direct interaction with the elderly population is crucial for a more comprehensive understanding of the impact of such policy changes on their mobility. Therefore, for a truly inclusive and equitable city, urban planning and transportation policies must consider the diverse needs of all citizens, with special attention to the more vulnerable groups.

Conclusion

The exploration of the effects of removing bus services from Groningen's Grote Markt has provided a multi-faceted understanding of the intersection of urban policy changes, urban design, and elderly mobility.

The initial hypothesis of this study suggested that the removal of buses from Groningen's Grote Markt might have negatively impacted the mobility of the city's elderly population, potentially due to a lack of involvement in the decision-making process and less than optimal effectiveness of alternative transportation solutions. These changes were also hypothesized to contribute to social exclusion among elderly residents by limiting their access to services and social activities.

Indeed, our findings reflect this hypothesis. The examination of policy documents and the municipal interview revealed a commendable commitment to urban evolution and stakeholder involvement, albeit with a noticeable absence of explicit elderly involvement. The decision demonstrated a well-intentioned, but arguably insufficiently informed, attempt to enhance pedestrian safety and accessibility.

The impacts of the policy change affected elderly mobility. Elderly citizens were challenged by increased physical strain and alterations to their habitual travel paths. While the city's initiative to introduce alternative transport solutions was a proactive step, their adoption was lukewarm, implying a disconnect between the provided solutions and the real mobility needs of the elderly demographic.

The findings also indicate that social exclusion may have occurred, evidenced by a reduction in bus usage among senior discount users and the reported discomfort around changes in their travel routines. This lends weight to the argument that the policy changes may have inadvertently impacted the social participation of the elderly population.

In response to the main research question, these results align with the hypothesis that the decision to remove buses from Groningen's Grote Markt has indeed affected the elderly population's mobility, and possibly their social inclusion. The policy change, its impacts, and the response underline the critical importance of a comprehensive stakeholder consultation process, particularly for vulnerable demographics such as the elderly, in urban planning and transportation decisions.

To conclude, this study reaffirms the necessity for a balanced and inclusive approach to urban planning and transportation policy-making. The principles of Universal Design, Public Participation, and Aging in Place must be fully considered and prioritized to cater to the diverse needs of all citizens, particularly the elderly. The research has highlighted the importance of comprehensive and inclusive urban planning to ensure equitable access and mobility for all, irrespective of age or physical ability. As we move forward, further research that directly involves the elderly population is crucial to guarantee their needs are acknowledged, and our cities are truly inclusive and equitable for all inhabitants.

Discussion

The findings from this research study, embedded within the conceptual model of urban policy change, elderly mobility, and inclusive city design, unveiled insights into the effects of the removal of buses from Groningen's Grote Markt on elderly mobility and social participation. The research also highlighted the process followed in implementing this urban policy change, identifying a lack of consideration for the needs of elderly citizens in decision-making.

A key discussion point arising from the results pertains to the research method. While the structured interviews and policy analysis revealed important aspects of the decision-making process, the direct and indirect impacts of the bus removal, and the effectiveness of proposed alternatives, they also faced challenges. Street interviews were initially designed with closed questions, but it was observed that respondents often wished to add explanations, causing a shift towards more open-ended questions. However, the change in method limited the data collected due to the absence of in-depth and follow-up questions. Future research can benefit from an open-ended, semi-structured interview approach to allow for a deeper exploration of participants' experiences and perceptions.

The municipal interview also demonstrated limitations in providing a comprehensive perspective on policy decisions. The representatives came from the overarching department, therefore, providing only a general overview rather than detailed insights into every subject area. This limitation underlines the complexity and multi-disciplinary nature of urban policy planning and implementation, emphasizing the need for a more interdisciplinary approach to policy analysis in future research.

Further, the study has emphasized the diversity in the elderly population's needs and opinions. While some elderly citizens might face decreased accessibility due to the policy change, others might not experience significant impacts, or even view the changes positively. This highlights the complexities inherent in designing policies that cater to diverse populations and underlines the importance of involving diverse groups in the decision-making process.

Another salient discussion point is the trade-off between urban aesthetics and functionality. While the bus removal may contribute to a more pedestrian-friendly and aesthetically pleasing city center, it has evidently made it less accessible for a segment of the population, particularly the elderly. This issue raises questions about the value placed on aesthetics over accessibility and the equity implications of urban design choices. Future research and urban planning practice should explore how aesthetics and accessibility can be harmoniously integrated with the urban landscape.

Lastly, this research underscores the need for inclusive cities, contributing to a growing body of research in this field. While it has delved into the specific context of Groningen's Grote Markt and its elderly population, the implications of this study can inform urban policy and planning decisions in other contexts as well. By recognizing the need for inclusive policymaking that addresses the needs of diverse populations, especially vulnerable groups, this research brings us a step closer to the aspiration of transport justice and inclusive city design.

In conclusion, the complexity and multifaceted nature of urban policy change, elderly mobility, and inclusive city design have been elucidated in this study. The identified gaps in the policy-making process, the impacts on elderly mobility, and the alternatives' effectiveness have pointed toward the need for more inclusive, people-centric urban planning policies. However, these findings also reveal a need for further research, particularly employing more nuanced data collection methods, encompassing diverse perspectives, and addressing the integration of aesthetics and accessibility. Ultimately, this study highlights the significance of urban policy and planning decisions in shaping inclusive and just cities for all citizens.

References

- Bodde, A. (2023) 'Iedereen die instapte was enthousiast over de Elektrische Riksja in Groningen. Maar Bijna Niemand Stapte in', Dagblad van het Noorden, 9 februari. Available at: <https://dvhn.nl/groningen/Riksja-was-leuk-maar-niet-populair-28230761.html> (Accessed: 25 May 2023).
- Church, A., Frost, M. and Sullivan, K. (2000) 'Transport and social exclusion in London', *Transport Policy*, 7(3), pp.195-205. doi: 10.1016/s0967-070x(00)00024-x.
- Gehl, J. (2010) *Cities for People*. Island Press.
- Gemeente Groningen (2016a) *Bestemming Binennstad*. Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2020/11/boekje-bestemming-binnenstad-definitief-web.pdf> (Accessed: 25 May 2023).
- Gemeente Groningen (2016b) *Map of alternative bus stops city center Groningen (online image)*. Retrieved from: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2016/05/Kaart-alternatieve-bushaltes-centrum-Groningen.jpeg> (Retrieved: 25 May 2023).
- Gemeente Groningen (2020a) *Participatieverslag Jouw Grote Markt*. Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2021/01/20201118-Participatieverslag-Grote-Markt.pdf> (Accessed: 25 May 2023).
- Gemeente Groningen (2020b) *Herinrichting Grote Markt Programma van Eisen*. Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2020/12/GRON-Programma-van-Eisen-digitaal-LR.pdf> (Accessed: 25 May 2023).
- Gemeente Groningen (2021a) *English Home Page, Binnenstad Groningen*. Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/en/> (Accessed: 2 March 2023).
- Gemeente Groningen (2021b) *Actualisatie Bestemming Binnenstad*. Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2021/11/Actualisatie-binnenstadsvisie.pdf> (Accessed: 25 May 2023).
- Hanson, J. (2004) 'The inclusive city: delivering a more accessible urban environment through inclusive design', *International Construction Conference*, pp. 1-39.
- Hine, J. and Mitchell, F. (2001) 'Better for everyone? travel experiences and transport exclusion', *Urban Studies*, 38(2), pp.319-332. doi: 10.1080/00420980020018619.
- Lawler, K. (2001) *Aging in place: Coordinating housing and health care provision for America's growing elderly population*. Cambridge, MA: Joint Center for Housing Studies of Harvard University.
- LOLA landscape architects, Topotek 1, & Gemeente Groningen (2017) *Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen*. Available at: <https://ruimtevoorjou.groningen.nl/wp-content/uploads/2020/11/BSG-20170831-leidraad-groningen-webversie.pdf> (Accessed: 25 May 2023).
- Mariotti, I., Brouwer, A. & Gelormini, M. (2018) 'Is Milan a City for Elderly? Mobility for Aging in Place', *TeMa - Journal of Land Use Mobility and Environment*, Special issue 2.2018, pp. 95-104. doi: 10.6092/1970-9870/5764.
- Martens, K. (2016) *Transport justice: Designing fair transportation systems*. New York: Routledge.

Moulijn, J. (2022) *An almost empty Grote Markt, Dablad van het Noorden* (online image). Available at: <https://dvhn.nl/groningen/Heel-raar-dat-de-Grote-Markt-geen-markt-meer-is-27735144.html> (Accessed: 16 June 2023).

Shergold, I., & Parkhurst, G. (2012) 'Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales', *Journal of Rural Studies*, 28(4), pp. 412-421. doi: 10.1016/j.jrurstud.2012.01.010.

Shrestha, B. P., Millonig, A., Hounsell, N. B., & McDonald, M. (2017) 'Review of public transport needs of older people in European context', *Journal of population ageing*, 10(4), pp. 343-361. doi: 10.1007/s12062-016-9168-9.

Steinfeld, E., & Maisel, J. (2012) *Universal design: Creating inclusive environments*. Hoboken: John Wiley & Sons.

ten Have, T. (2023, April 18). Subject line: "Data instappers binnenstad" Email communication.

Tsubohara, S., Voogd, H. (2004) 'Planning Fundamental Urban Traffic Changes: experiences With The Groningen Trafficcirculation Scheme', *Urban Transport X: Urban Transport and the Environment in the 21st Century*, 75, pp. 287-296.

Van der Woude M. (2017) *Accessibility for the elderly in the province of Groningen*. Available at: <https://frw.studenttheses.ub.rug.nl/4002/1/Accessibility%20for%20the%20elderly%20in%20the%20province%20of%20Groningen.pdf> (Accessed: 2 March 2023).

Webber, S. C., Porter, M. M., & Menec, V. H. (2010) 'Mobility in older adults: a comprehensive framework', *The Gerontologist*, 50(4), pp. 443–450. doi: 10.1093/geront/gnq013.

Westerink P.H., (2022) *Buses will no longer travel through the Grote Markt in Groningen, The Northern Times*. Available at: <https://northerntimes.nl/buses-will-no-longer-travel-through-the-grote-markt-in-groningen/> (Accessed: 2 March 2023).

Appendices

Appendix 1: Transcript Interview Municipality

Interview Municipality 09-05-2023 at 14.14.36.mp4

Interviewer: [00:00:00] Omdat hij geloof ik recording vast zit na het zal zo wel goed moeten gaan, zo dicht op de tafel. Had ik de vragenlijst er ook bij gepakt. Die had ik als het goed is ook nu al doorgestuurd.

2e spreker gemeente [00:00:09] Klopt inderdaad

Interviewer: [00:00:09] Had je die toevallig al gezien?

1e spreker gemeente [00:00:18] Wat hebben wij gezien?

2e spreker gemeente [00:00:18] De vragenlijst die had ik doorgestuurd.

1e spreker gemeente [00:00:18] Die had ik niet gezien.

Interviewer: [00:00:18] Nou dan uh komen ze als een verrassing.

1e spreker gemeente [00:00:21] Zijn we al gewend hoor.

Interviewer: [00:00:22] Oh kijk eens aan.

1e spreker gemeente [00:00:25] Ik weet niet of alle vragen kan beantwoorden.

Interviewer: [00:00:27] Nee, mocht u dat niet lukken dan hoor ik het graag dat is ook geen enkel probleem.

1e spreker gemeente [00:00:33] Ja ik ben geen verkeerskundige.

Interviewer: [00:00:34] Nee.

1e spreker gemeente [00:00:36] Dus we moet en het er even mee doen goed.

Interviewer: [00:00:39] Dat is zeker goed uh zeker goed. Vooral bedankt dat jullie mij te woord wouden staan. Dus wat dat betreft vind ik het heel fijn. Eigenlijk mijn eerste vraag om mee te beginnen is hoe heeft de gemeente de ouderen betrokken bij het besluitvormingsproces om het verwijderen van de bus van de grote Markt zijn de ouderen er echt bij betrokken. Welk fwegingen zijn daain gemaakt.

1e spreker gemeente [00:01:00] Goeie vraag. Uhm, eigenlijk stemt het al uit de periode 2015 2016 dus moet wel echt een stuk terug in de tijd. In die periode is de visie op de binnenstadsontwikkeling.

Interviewer: [00:01:16] Ja.

1e spreker gemeente [00:01:16] De bestemming binnenstad is toen vastgesteld. In de aanloop daarnaartoe zijn wij voor het eerst eigenlijk gaan werken met wat wij dat noemen binnenstadcafés en eigen nog steeds gebied en de binnenstadcafés zijn in feite gewoon een soort inloopbijeenkomsten waar we in gesprek gaan met mensen die al dan niet belanghebbende zijn of geïnteresseerd in de situatie van die periode hebben we daarnaast ook via onder andere de Gezinsbode, via de socialmedia media, via de website en dergelijke hebben wij veel aandacht gevraagd voor de plannen waar we mee bezig zijn. En ook de mensen toe uitgenodigd om daarover gesprek met ons aan tegaan. Eerlijkheidshalve moet je ook zeggen dat de keuze om de bus op een andere manier te laten rijden. Wel is ingegeven door de toch wel dringende behoefte aan meer ruimte in de binnenstad. Waarbij we merkten en het bestuur merkte dat en dat merkte wel met elkaar dat door de jaren heen de druk op de binnenstad steeds groter is geworden. Meer studenten hebben een belangrijke functie nog in Stad en ommeland en daarbuiten, onze binnenstad was eigenlijk niet helemaal meer bij de tijd, om het zo maar te zeggen en om meer ruimte in de binnenstad te creëren hebben wij gezegd van wat we willen doen is. De bussen op een andere manier door de binnenstad te laten rijden. Het is een misvatting om te zeggen dat de binnenstad niet meer op het terrein van de bus is, dat is het natuurlijk nog steeds wel. Maar we gaan het wel op een andere manier organiseren, zodat we op heel veel plekken ook ruimte vrijspelen of een andere manier kunnen inrichten. Ja. Nou, de Grote Markt is natuurlijk wel het voorbeeld van maar we zijn natuurlijk al vanaf 2018 aan de westkant van de binnenstad daarmee bezig he.

Interviewer: [00:03:18] Ja.

1e spreker gemeente [00:03:18] We hebben de halte a-kerkhof er in 2018 eruit gehaald.

Interviewer: [00:03:23] Ja.

1e spreker gemeente [00:03:25] 2017 was hij niet meer. Daar is nog een alternatieve vorm van vervoer voor ontwikkeld. Omdat we vanuit de politiek daar ook vragen over kregen namelijk is de binnenstad nog wel bereikbaar? Daar kwamen signalen binnen vanuit sommige inwoners, maar het is ook wel een beetje politiek gedreven. Toen is er voor gekozen om een busje te laten rijden om de mensen die dan de binnenstad niet meer op de ouderwetse manier via de bus bij het a-kerkhof zou dat nu kunnen met datr busje die heeft ik denk ongeveer een half jaar iets langer gereden en we hebben gemerkt dat van alle mensen die daar gebruik van hebben gemaakt en dat zijn er niet heel veel geweest, dat daar 4% uitstapte uit a-kerkhof en dat was de enige halte die zeg maar verdwenen was. Dus de toegevoegde waarde van het alternatief vervoer is toen in overleg met de toegankelijk Groningen is toen van gezegd van ja, dit is eigenlijk een leeg busje. De hele dag laten rondrijden is zonder. Ondertussen was er nog steeds wel zorg over de haalbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn op de grote markt. Maar ja, de nieuwe halte daar is Provinciehuis-Schouwburg.

Interviewer: [00:04:52] Ja.

1e spreker gemeente [00:04:53] Die is als je zeg maar naar de Grote Markt toe wil, dan zijn dat de haltes waar je uitstapt. Maar wij weten ook uit onderzoek dat de Grote Markt over het algemeen niet de bestemming is. Dus dat was in het verleden wel een plek om uit te stappen. Maar vanuit daar ging men vaak naar de Heerestraat en naar de vismarkt. Vanuit het Zuiderdiep zijn die plekken eigenlijk uitstekend te bereiken. Vaak op dezelfde loopafstand of nog korter dan vanaf de Grote Markt.

Interviewer: [00:05:29] Oke.

1e spreker gemeente [00:05:31] Daarnaast hebben we al gezegd van de moeten zo een maximum zijn aan afstand die we lopen naar een bepaalde plek. Maar daarvoor heb je verkeerskundigen nodig. Precies. Ik meen dat dat 200 meter was zoiets. Ook daar is naar gekeken. En met die nieuwe haltes zouden dat goeie manier dus kunnen. Ook toen is weer gezegd van we willen toch een alternatief bieden voor mensen die dit ingewikkeld vinden die dat toch moeilijk vinden om de afstand te overbruggen. Dat busje was dus geen succes. Er is samen met de werkgroep toegankelijk Groningen gezocht naar een nieuwe vorm die is gevonden in de sfeer van riksja's en wat meer zeg maar direct persoonlijke ondersteuning om vanaf die nieuwe haltes Provinciehuis en Stadsschouwburg naar het hart van de stad te gaan, dat hebben een poos gedaan. Daar is eigenlijk. Maar goed, dat weet ik niet helemaal zelf omdat ik daar niet zelf bij betrokken geweest dat is vanuit een ander programma gegaan. Wat ik heb begrepen is dat ze er nauwelijks gebruik van is gemaakt. En. Ik weet dat inmiddels ook gestopt is en dat er nu is gezegd van we gaan kijken of we het wijk vervoer voor wat al bestaat waar vrijwilligers inzitten of we dat niet kunnen inzetten voor mensen die mogelijk dan ook de binnenstad inwillen.

Interviewer: [00:06:53] Ja.

1e spreker gemeente [00:06:53] Maar ja, en als het gaat om wat is nou het effect op oudere mensen die slecht te been zijn? We hebben wel geprobeert dat inzichtelijk te krijgen, maar ja, dat is wel heel moeilijk.

Interviewer: [00:07:04] Ja klopt.

1e spreker gemeente [00:07:05] Ook nog eens een keer corona doorheen.

Interviewer: [00:07:07] Ja.

1e spreker gemeente [00:07:08] Dus we weten dat dus niet exact.

Interviewer: [00:07:12] Nee.

1e spreker gemeente [00:07:13] Je ziet dat het niet heel rustig is geworden in de binnenstad.

Interviewer: [00:07:17] Nee ik heb ook vanuit het OV bureau data gekregen voor de busreizigers in de nabije haltes zeg maar. En ook die vergelijking is echt heel lastig te trekken omdat je met die corona pandemie zit waardoor je eigenlijk geen mooi voor een na vergelijking kunt trekken.

1e spreker gemeente [00:07:32] Nee.

Interviewer: [00:07:33] Je zag op algemeen wel dat de omliggende haltes een net iets grotere afname hadden van de reizigers die een ouderen kaart gebruikten. Dan de algemene kaart. Maar dat nog steeds een correlatie die je niet helemaal kunt maken inderdaad.

1e spreker gemeente [00:07:47] Want wat is jouw indruk op basis van wat je tot nu toe?

Interviewer: [00:07:50] Wat ik tot nu toe heb is dat er wel een klein segment van de ouderen misschien wat lastig vindt. Ook omdat het zuiderdiep als een wat mindere prettige uitstap plek wordt ervaren. Is wat ik te horen heb gekregen. Dus dat zou een belemmering kunnen zijn. Maar de meesten van de ouderen zeggen niet echt een niet echt een groot effect op te hebben. Maar daarbij moet ik ook nog zeggen dat ik nog niet genoeg correspondenten heb om de nog echt wat er nu al wat echt wat erover te zeggen.

1e spreker gemeente [00:08:20] Weetje, in algemene zin merken wij wel dat elke verandering kost even weer tijd daar moet je aan wennen. En dat zal hier ook zo zijn. De situatie in het verleden was dat ook die bus door de Brugstraat reed hé? Dat is eigenlijk al heel lang niet meer. Uh ja natuurlijk. In het eerste stuk wel, maar tot de Vismarkt en richting de grote Markt. Dus we hebben daar natuurlijk al wel wat in het verleden is al heel heel lang geleden dat we al wat aan veranderd. We merken natuurlijk wel dat we op heel veel plekken in de binnenstad bezig en wij niet alleen ook netwerk bedrijven, de nutsvoorzieningen, ja, de riolering, lokale bekabeling, al die bedrijven die zijn op heel veel plekken bezig. Wij zijn zelf bezig met herinrichting van een aantal pleken onder andere de Grote Markt maar ook op andere plekken zijn we aan de slag, dus dat zorgt natuurlijk ook wel voor een omgeving waar je zeker als je slechte te been bent moeilijk langs komt? Waar wij veel meer op focussen is. Want we zien wel dat de openbare ruimte dat dat best wel ingewikkeld is om van A naar B te komen. En, wat we nu aan het doen zijn is we hebben een project zijn gestart voor het herwinnen van de openbare ruimte. Dat doen we onder de noemer stoepvrij iedereen blij. Een ludieke slogan. Maar wat we daarmee beogen is dat we het parkeren van fietsen, het neerzetten van uitstallingen dus de reclameborden als voorbeeld, de positie van terrassen en allerlei andere obstakels in de openbare ruimte zoveel mogelijk willen tegengaan. En daar ook wat meer op gaan handhaven en we hebben natuurlijk gezien ook in de corona periode dat die terrassen best zijn uit gebreid. Dat hebben we ook toegestaan en in het licht van de druk op de ondernemers verlichten. Maar dat is inmiddels alweer een poosje geleden eigenlijk. Sinds 1 april 2022, is dat terug gedraaid. Nou zien we dat nog niet elke ondernemer erg happig is om dat op de oude manier terug te zetten. Dat snappen wel ook wel. Maar we moeten het wel doen en we gaan daar dus wel wat meer op toezien dat dat ook gebeurd. Dus toegankelijkheid gaat over heel veel meer dan alleen bereikbaarheid?

Interviewer: [00:11:06] Zeker. Zeker.

2e spreker gemeente [00:11:14] Maar dat is natuurlijk ook direct iets wat je als bijvangst hebt door het verwijderen van de bussen. Je kan in dat opzicht makkelijker bepaalde corridors oversteken. Met daar ook nog d'r bij toe dienend, tenminste dat merk ik zelf als ik door de binnenstad ga en er zijn veel minder trottoirbanden.

Interviewer: [00:11:30] Ja.

2e spreker gemeente [00:11:31] ik kan me voorstellen op het moment dat je ook minder goed te been bent dat het makkelijker is om over te steken. Keerzijde daarvan weer is is als je er dan bijvoorbeeld bij de Brugstraat gaat bekijken dat op bepaalde momenten is t zo mooie stroom en fietsers een kant op dat hett inderdaad goed oppassen is. Maar ja voorheen had je daar een lange strook. Daar heb ik ook nog wel oude impressies van dus mocht je daar nog belang bij hebben dan kan ik daar ook nog wel in toezeggen. Zie je gewoon dat een grote file is. Voordeel is wel als t stilstaat kan je er makkelijk doorheen. Maar als de bus aan de linkerkant begint rijden en je zit net tussen twee bussen en dan heeft die buschauffeur weer zoiets van waarom loop je nou net tussen met.

1e spreker gemeente [00:12:12] We hadden daarvoorheen natuurlijk, bijvoorbeeld aan het begin van de Brugstraat dus ja, de a-brug. Daar had je bussen rijden, maar dan had je ook grote vrachtwagens die gingen laden en lossen. Dat had je daar per etmaal 25.000 fietsers die daar doorheen moeten zitten wurmen. En daar ontstond er langzaamaan een situatie dat je zij dit kan niet meer en die bussen namen in intensiteit, maar ook de lengte, omvang, alleen maar toe. Dus ja, op een gegeven moment moet je maar daar iets mee.

Interviewer: [00:12:46] Ja ik woon zelf aan de turfotrenstraat. Dat nog steeds die Brugstraat met de vrachtwagens nog steeds wel een punt is dat je denkt van nou als ook nog bussen zouden rijden momenteel dan.

1e spreker gemeente [00:12:57] Onze grootste uitdaging nu is eigenlijk toch wel in die omgeving in ieder geval geparkeerde fietsen Bij Albertus Magnus dat hele stuk. We hebben dat mooi ingericht met ruime trottoirs. Ruime comfortzones, noemen wij dat dan maar die worden veelal direct bezet door fietsen. En we hebben dat aan de oostkant van de binnenstad bij het forum en bij het groot handelshuis Grote markt hebben we dat nu natuurlijk aardig op orde.

Interviewer: [00:13:32] Ja klopt.

1e spreker gemeente [00:13:33] Maar aan de westkant lukt het ons nog niet om een goeie voorziening daarvoor te treven. Dat heeft dan als de keerzijde dat de toegankelijkheid in die omgeving wel erg onder druk staat.

2e spreker gemeente [00:13:45] Dat maakt handhaven dan ook weer lastig dat je geen fatsoenlijk alternatief kan bieden heel. Ja, dan kan je zeggen in dit vak mag je fietsen neerzetten. Maar ja, als er als de wens er toch is om daar je fiets neer te zetten, dan kunnen we daar moeilijk wat mee.

Interviewer: [00:13:57] Ja, volgens mij zijn nu wel aan de westzijde van de A-kerk. Daar heb je nu een parkeer strook maar.

1e spreker gemeente [00:14:09] Dan zijn het ook van die noodvoorziening. Maar het is gezien de hoeveelheid fietsen lang niet voldoende.

Interviewer: [00:14:15] Nu weer er weer even terug. Je had het al klein beetje benoemd hoe is voornamelijk de communicatie gaan tegen ouderen dat ze ook daadwerkelijk wisten van dat ze rekening moesten houden met hun reistijd of met de manier hoe naar de binnenstad kan gaan dat de verwijdering van de bussen er aankwam.

1e spreker gemeente [00:14:30] Nou we hebben eigenlijk al die maatregelen die we in de binnenstad doen, die doen we in een soort campagne vorm. Ruimte voor jou. En daar hebben we allerlei kanalen voor, een digitale nieuwsbrief, advertenties in de Gezinsbode, gemeentepagina die we daarvoor gebruiken. En we zoekt natuurlijk de pers heel actief op. Om te laten weten waar we mee bezig zijn. En als wij ergens in een omgeving echt daadwerkelijk aan de slag gaan, dan zorgen we dat er inloopbijeenkomsten zijn, spreekuren waar mensen met vragen zich kunnen melden. We hebben op straat soms exposities of andere materialen van die pointers die overal staan. Ja de aankondiging van wat gaat hier gebeuren. En we maken natuurlijk heel erg veel gebruik, ook van social media. Maar ja dat is voor niet alle ouderen even toegankelijk. Maar dat is ook een vorm die we gebruiken.

Interviewer: [00:15:33] U had het ook over dat zeg maar de huidige visie ook op gebaseerd is dat de omliggende bus haltes eigenlijk dichtbij genoeg zijn om de binnenstad toch een dekking te geven van binnen zoveel meter. Zijn er nog andere vervoers opties waar meer op gestuurd sinds de verwijdering van de bussen, zeg maar isin nieuwe advies om toch meer de fiets de fiets te pakken. En zijn daarvoor plannen om de aan fietsroutes te verbeteren en voornamelijk op het oog van veiligheid voor ouderen.

1e spreker gemeente [00:15:57] Ja, wij hebben eigenlijk elke verkeers modaliteit zeggen we dan. Ja hebben we opnieuw in die zin bekeken. Bij de ene verkeersdeelnemer zijn de effecten wat groter dan bij de ander. We zijn bijvoorbeeld nu ook heel erg aan het nadenken over willen we de auto nog een plek in de binnenstad geven? Dat kan natuurlijk al lang niet meer op elke plek, maar ook op de plek waar ze nu rijden. In sommige situaties van ja en dan gaat het ook over parkeerplaatsen. Ook daar is dan weer de kwestie aan de orde van de ruimte. Ja, op een moment dat je daar een auto neerzet kun je ook vijftien fietsen voor parkeren op dezelfde plek ongeveer. Voor laden en lossen hebben we een nieuw venster tijd beleid, waarbij we veel strikter ook gaan handhaven op de naleving daarvan. En dat doen we op zo'n manier dat bij elke ingang van de binnenstad vij de brug een camera komt die ook dus zero tolerance dus als jij met een bedrijfsauto's na twaalf uur de binnenstad in rijdt dan krijg nu nog een waarschuwing. Na een poosje kunnen we bekeuren. Taxi's die, wat we eigenlijk willen doen is in die hele binnenstad zeggen van we willen daar veel meer voetgangers gebied van maken waarbij de fiets te gast is. We hebben natuurlijk een aantal doorgaande routes voor de fietsen, maar ook die proberen we wat meer om te leiden via de singels bijvoorbeeld. Wat om de hart van de binnenstad heen. Je hebt nu veel mensen die vanaf Westerhaven komen die naar het UMCG moeten. Die gaan in een directe lijn het liefste overal tussen door. Dat herkennen we allemaal denk ik, maar daarvan zeggen we wel van we vinden met de toenemende druk op die binnenstad dat we daar maatregelen tegen moeten nemen, zodat het niet allemaal meer zo logisch is maar die rechtstreekse lijn te nemen. En als het rustig is een keer op een ochtend en dan een keer s avonds dan is het allemaal niet zo erg meer op het moment dat het druk is die binnenstad wel. We hebben dus ook naar de voetganger weer gekeken waar heeft die voetganger nu echt het primaat? En dat die plekken die nemen dus toe dat zie je op meer plekken. Fietsers op die plekken wat meer te gast en op andere plekken juist ruim baan voor de fietsers. We hebben natuurlijk ook een college wat heel erg laten we zeggen op fietsers en voetgangers gefocust is. Taxi's die uh moeten zich daar op aanpassen wat betekent dat ook bijvoorbeeld in de toekomst de grote markt niet meer een gebied is waar zij overheen mogen rijden. Dat is natuurlijk ook groot verschil met nu. Dus ja, eigenlijk kun je zeggen dat voor elke verkeersdeelnemer dat er met de veranderingen in binnenstad ook wat veranderd is voor hen eigenlijk. En wat we als basis daarvoor steeds hanteren is dat we die toegankelijkheid en die beleving van die openbare ruimte heel belangrijk vinden en daar ook ruim baan aan willen geven. En

dat betekent dus ook dat de toegankelijkheid daarmee ook voor ouderen eigenlijk in die zin zou moeten toenemen.

Interviewer: [00:19:30] Dus zeg maar een beetje een afweging tussen de bereikbaarheid en de toegankelijkheid dat er toch de toegankelijkheid meer de prioriteit heeft. Zeg maar de ervaring verbeteren ten opzichte van het heel gemakkelijk maken om er te komen.

1e spreker gemeente [00:19:47] Ja, ik weet niet of dat helemaal zo is, want ik denk dat de bereikbaarheid in de beleving misschien wel wat wordt veranderd. Maar dat uiteindelijk die bereikbaarheid nog steeds dik in orde is. Alleen inderdaad in sommige situaties op sommige plekken moet je iets verder lopen dan wat je gewend was. Je spat niet meer voor de V&D uit. Dat deden we vroeger ook he. Dus in die zin verandert er wel iets. Maar uiteindelijk denken wij dat met de aanpassing die we doen in de binnenstad neemt de toegankelijkheid in algemene zin juist erg toe.

2e spreker gemeente [00:20:25] In dat opzicht was dat natuurlijk ook als we terug in de tijd gaan in 1970, met het circulatieplan en de grote markt als de grote rotonde voor de beleving. Initieel was t heel snel. Jammer dan is de binnenstad niet meer bereikbaar. Maar inmiddels als je zelfs in het perspectief van die verkeerssituatie je zet nu heel snel de auto in de parkeergarage neer, dan kan je relatief vlot komen. Ja, je kan een relatief snel naar een supermarkt toe of naar naar een detailhandel en dan weer terug. Terwijl daar voorheen stond je echt wel lang nog even stil naast een plek. En ook dit soort dingen tja je kan niet meer inderdaad direct voor je detailhandel je fiets kwijt.

1e spreker gemeente [00:21:15] Dat is ook iets wat doordat de tijd heen gewoon veranderd dat idee over gebruik van openbare ruimte. Als we kijkt in de jaren vijftig was de Grote Markt eigenlijk een grote verkeersrotonde, vierbaans. De vismarkt grote parkeerplaats. Ja, daar stonden alleen maar auto's. Wat eerder nog de Heerestraat was echt een straat waar je met de auto doorheen rijdt en waar je bij een winkel je auto voor de deur neerzetten. Ja, toen dat verkeerscirculatieplan in de jaren zeventig werd doorgevoerd toen werd met name door winkeliers enorm tegen geageerd omdat ze zeiden ja maar mensen kunenn straks niet meer bij mijn winkel komen. Gelukkig is de uiteindelijke effect geweest dat het juist veel aantrekkelijker was om bij de winkels te komen en wij zijn er van overtuigd dat met de dingen die wij nu aan het doen zijn, dat wij weer die aantrekkelijkheid een stukje kunnen vergroten, ook al zal dat en dat zegt ik ook eerlijk voor sommige mensen, inderdaad beste even wat meer moeite zijn. Het is altijd makkelijker als je slecht te been bent om met de auto voor de deur ergens uit kunnen stappen. Maar goed dat kunnen we allemaal niet meer volhouden.

2e spreker gemeente [00:22:27] Proberen nog wel te ondervangen met ook het plaatsen van minder valide plaatsen. Ook te kijken van waar zit dan ook de vraag, waar willen die mensen heen? Hoeveel gebruik wordt er van gemaakt en kunnen ze ook niet beter in plaats van allemaal te clusteren op één plek kunnen we ze dan een beetje verdelen. En ook wat zo te ondervangen.

1e spreker gemeente [00:22:46] En we hebben WMO vervoer. Dus voor de mensen die daar gebruik van kunnen maken en dat blijft natuurlijk en die kunnen gewoon nog overal stoppen.

Interviewer: [00:23:25] Vanwege de verwijdering van de bussen en de andere infrastructuur dat de voetganger infrastructuur eigenlijk wel verbeterd waardoor het uiteindelijk wel een veiligere situatie wordt voor iedereen. Is er iets in plaats om de effecten te monitoren?

1e spreker gemeente [00:23:50] Ja, d'r zijn wel verschillende meetmethoden voor. We hebben een soort koopstroom onderzoek daar wordt registratie gedaan van oever mensen ergens langs komen we hebben natuurlijk wat jij zelf ook al hebt gedaan is kijken waar van stappen mensen nou eigenlijk uit en wie zijn dat? We hebben een stadspanel bestaande uit duizend volgens mij iets van duizend respondenten. Waar ook regelmatig enquêtes worden uitgezet. Dus daar zijn wel methoden voor, maar ze zijn niet allemaal even waterdicht het zijn allemaal indicaties.

2e spreker gemeente [00:24:35] We hebben hele kwantitatieve methodes inderdaad, want dat is inderdaad, van het OVBureau. We hebben van die blocks hangen in de binnenstad die fietsstromen kunnen herkennen. Uhm, dus dat is echt heel kwantitatief.

Interviewer: [00:24:44] Ja.

2e spreker gemeente [00:24:45] Volgens heb je inderdaad koopstromen, maar dat is in dat opzicht wordt gedaan door een bureau. Dat is in dat opzicht wat meer nattevingerwerk, maar dat is ook gewoon voornamelijk voor vastgoed en makelaardij en daar ook te kijken of daar patronen van veranderen qua triple A locaties en b locaties. En natuurlijk hebben we die werkgroep toegankelijkheid die in dat opzicht wel goed ook constant bij hun, laten we het de achterban noemen, kijken van goh welke signalen vangen wij open die kunnen dan ook heel snel ergens aan de bel trekken van jongens dit gaat mis.

1e spreker gemeente [00:25:17] We zijn nu ook samen met die werkgroep toegankelijkheid bezig met een inventarisatie van waar kan het beter in de binnenstad. Dat is bijna klaar en dat moet een rapport opleveren waardoor we ook wat meer continuïteit in de manier waarop wij dat toegankelijkheid organiseren zeker ook voor slechtzienden. Hoe doen we dat in de binnenstad kunnen toepassen. En als het gaat om die kwantitatieve onderzoeken, daar moet ik ook bij zeggen dat het door de jaren heen veranderingen zijn op twee van de manieren waarop wij die registratie doen dus andere meet methodes. Dat maakt het heel lastig om te vergelijken.

Interviewer: [00:26:10] Uiteindelijk een afsluitende vraag nog je hebt momenteel wel te maken met een vergrijzende bevolking en dus in de toekomst zullen ouderen alleen maar toenemen. Hoe is de gemeente van plan om het duurzaam te houden dat de de oudere bevolking niet de dupe gaat worden van uiteindelijk nog de drukte die de binnenstad gaat ontvangen. Met hoe aantrekkelijker de

binnenstad wordt gemaakt, hoe drukker die ook zal worden. Waardoor misschien weer in het zelfde paradox komt dat hoe aantrekkelijk die nu de hele tijd maakt dat je ook steeds meer fietsers hebt en je uiteindelijk ook die moeten wij bezigen en dergelijke.

2e spreker gemeente [00:26:48] Impliceert wel een goeie oplossing, minder aantrekkelijk maken we stopen ermaa, hahaha

1e spreker gemeente [00:26:54] Je kunt ook de universiteit sluiten, maar ik denk dat we juist, want uh d'r zit een soort suggestie in die vraag we uit kan blijken dat doordat wij die stad zo steeds aantrekkelijker hebben. En eigenlijk misschien ook wel een beetje mensen die slecht te been zijn wat aan de kant druk om ruimte te maken voor allerlei verblijfs functie en gezelligheid. En zodoende de bereikbaarheid naar beneden te halen. Ik denk dat dat niet niet helemaal klopt. Ik denk dat we als we kijken naar waar we mee bezig zijn en waarom we dit ook doen, juist heel erg doel heeft om ervoor te zorgen dat die bereikbaarheid en die toegankelijkheid op orde blijven. En op moment dat die die drukte in de binnenstad zo groot wordt. En de wijze waarop we de openbare ruimte inrichten of daar niet in meegroeit, dat je dan op een gegeven moment allerlei congestie gaat krijgen of allerlei opstoppingen of plekken waar het zo druk wordt dat mensen zeggen van ik wil daar ook niet meer heen. De keerzijde daarvan is dat dat kan overkomen alsof we mensen die slecht te been zijn een plek verder weg van de binnenstad laten uitstappen en die moeten dan een heel stuk lopen. Nou hebben we n vierkante kilometer binnenstad en dat is eigenlijk een hele compact binnenstad als je van de ene kant naar de andere kant loopt en je bent verder gezond van lijf en leden dan is het een afstand van niks. Op het mometen dat je met een rollator loopt is dat natuurlijk een hele andere kwestie. Dat snap ik. Maar we denken dat als je kijkt naar waar we nu de haltes hebben gesitueerd, ja, met name aan de west en zuid en aan de oostkant. Dat die afstand tot waar je dan naartoe zou moeten in principe altijd echt redelijk op beloofbare afstand is. Dus ook voor mensen die wat slecht ter been zijn. En ik denk dat we daar ook weer in worden bevestigd doordat we daar waar we alternatieve vormen van alternatief voor introduceren dat daar niet zoveel gebruikt van wordt gemaakt. Laat onverlet dat er ongetwijfeld mensen zijn die zullen zeggen ik hoef niet meer zo nodig naar de binnenstad, het wordt me daar te druk. Ik ga liever naar paddepoel en noem maar wat. Dat zou kunnen ik weet ook niet helemaal hoe we dat 100% kunnen voorkomen. Ik denk wel dat we met de maatregelen die we treffen dat uiteindelijk de binnenstad aantrekkelijker wordt, prettiger wordt om te verblijven. Ik denk dat we daarin ook een heel belangrijke doelstelling als het gaat om toegankelijkheid in kunnen meenemen.

Interviewer: [00:29:41] Heeft de functie van de binnenstad hier ook mee te maken. Vroeger was natuurlijk veel meer de functie om te winkelen en nu is het meer verblijven en voor recreatie. Dus die heeft die verandering ook iets te maken met de andere visie op de binnenstad?

1e spreker gemeente [00:29:56] Nee, zeker. Die visie bestemming binnenstad die begint met ongeveer van place to buy maar place to be Dus wat je natuurlijk steeds meer ziet en dat is niet uniek voor Groningen. dat gebeurt in elke grotere binnenstad en ook kleinere trouwens. Dat het winkellandschap natuurlijk enorm veranderd is. We zijn heel van dag horeca elke keer wanneer er een winkel sluit dan komt er een koffietent voor in de plaats. Daar zijn we ook wel mee bezig, maar

kunnen we daar niet wat meer op sturen? Dat is best heel lastig, ons een bestemmingsplan maakt mogelijk om nou ja, in die zin maakt het voor ons in iedergeval moeilijk om daarop te sturen. Daar willen we wel wat aan doen daar is de politiek ook wel mee bezig. Tegelijkertijd is dat ook wel blijikbaar iets wat bij deze tijd hoort dat mensen dat prettig vinden en dat mensen dat leuk vinden. Ik heb twee kinderen die studeren in de stad, toen ik zelf studeerde studeerde ik altijd op mijn kamer. En, ik ging de stad in om te winkelen, maar ook om uit te gaan. En wat je nu ziet is dat jongeren veel meer met de laptop onder de arm en die zoeken ergens een plekje of in het forum of een koffietentje. En die zitten daar de hele dag en die maken dus op een hele andere manier gebruik van de openbare ruimte en en ik denk dat we daar ook in mee moeten groeien. Dat hoort er natuurlijk ook bij.

Interviewer: [00:31:25] Je hebt natuurlijk ook de toenemende groei van online verkopen en thuisbezorgd alle spullen thuisbezorgd dan zou die rol ook wat minder nodig kunnen zijn.

1e spreker gemeente [00:31:35] Maar ja, we vinden het ook wel jammer, want dat mag niet helemaal ten koste gaan van, laten we zeggen lokale ondernemers natuurlijk. Maar het is wel iets wat bij deze tijd hoort.

2e spreker gemeente [00:31:56] Het is dan ook direct weer de kracht van je binnenstad. Maar om dan weer terug te komen naar je vraag is t ook wel weer kijk. We gingen eerst de openbare ruimte eigenlijk vergroten en verbeteren. Nou daardoor krijg je nieuwe verkeersstromen en juist ook omdat het veel drukker werd en staat daar dan achter te vragen voor ja maar we creëren beter openbare ruimten maar worden heel snel ingekaapt door zeg maar een fiets, een terras, een uithangbord. Ook omdat de persoon die dat doet denkt ja maar er is zoveel ruimte omheen. Wat kan het kwaad? Ja en natuurlijk voor je belevenis doet dat al heel veel, maar voor je doorstroming is het maar incidenteel dat het dan even vastloopt. Dus juist daardoor met stoep vrij, iedereen blij dat we daarmee wel zorgen dat die doorstroming op gang blijft en daarmee ook de kwaliteiten van de binnenstad gewaarborgd blijven. Want anders kan je, netzoals meer asfalt inleggen zeg maar strook zo vol met er meer auto's, dat is hetzelfde met meer openbare ruimte. Als je niet oppast staat het zo weer vol met een fiets of zegt de horeca ondernemer ruimte zat ik zet er een rijtje bij. En dat wordt dan ook heel lastig om dat te gaan weer leggen op het moment dat je de diep mooi afbakent. Want ja, wat is dan inderdaad ook het kwaat erbij. Zo zitten we aan de hoge der aa. Daar zit hetzelfde auto's daar weg en je krijgt de aanvragen van ondernemers mag ik daar dan geen terras. Nou ja, dan is daar heel snel de vraag van ja, willen we dat wel? Willen we niet? Ja, maar je wil ook voorkomen dat je stad een groot soort van openbaar lucht museum wordt waar je, zeg maar op elke hoek kan gaan zitten. En dat is dan die dualiteit van ja maar als er wel vraag naar is en je ziet ook als het mooi weer en alles zit vol. Ja, waar vind je dan die mooie balans?

Interviewer: [00:33:39] Ik denk dat ook een vraagstuk is wat nog lang blijft liggen

2e spreker gemeente [00:33:44] En dat is ook het mooie kijk en al zou je de perfecte oplossing integreren is het daarna toch weer anders. De koffietentjes komen en gaan voor hetzelfde geld gaat straks een hele andere kant.

1e spreker gemeente [00:33:55] En ik denk ook echt dat we laten we zeggen vijf jaar, tien jaar verder moeten zijn dan hebben we al die werkzaamheden gehad, het is nu zo'n grote bouwput als we dat een beetje achter ons kunnen laten ja. En natuurlijk blijft altijd een hoop te doen, maar we zijn nu ook echt bezig met een uitvoeringsprogramma op het moment dat we dat zo'n beetje hebben afgerond. Dan wordt de beleving van die openbare ruimte ook weer anders en daarmee ook de toegankelijkheid.

Interviewer: [00:34:24] Bedankt. Heel erg bedankt.

2e spreker gemeente [00:34:29] Mocht je achteraf nog vragen hebben over dat nog tegen dingen aanlopen, ik had het gesprek met *1e spreker gemeente* gepland, voornamelijk omdat *1e spreker gemeente* overkoepelend een hele hoop dingen in dat opzicht weet. Ik heb toen de vragenlijst doorgenomen, we hebben vragen ontvangen zitten geen gekke dingen tussen. Mochten er nog meer in diepte nog vragen achterweg komen? Laat even weten, dan kan ik altijd even kijken waar ik hem intern kan laten oppakken. Ook wat ik tijdens het gesprek al aangaf. Mocht je nog historische platen of wat dan ook nog willen gebruiken, laat het ook even weten. Ik kan niet altijd zeggen dat ik ze heb, maar in het ergste geval haal ik ze bovenwater. En dan als jij daar een mooiere scriptie mee kan neerleggen dan doen we daar graag aan mee.

1e spreker gemeente [00:35:10] En wij willen natuurlijk wel graag het resultaat zijn.

Interviewer [00:35:15] Ik zal hem opsturen, als ik de transcriptie klaar heb zal ik dan nog een kopie van de transcriptie sturen? Mocht je nog hebben van daar ben ik het niet mee eens dat je het nog even wil overlezen.

Appendix 2: Survey Results Dutch (Original)

Questions	Respondent 1	Respondent 2	Respondent 3	Respondent 4	Respondent 5	Respondent 6	Respondent 7
1. Wat is uw leeftijdscategorie?	80 of ouder	70-79	70-79	70-79	70-79	70-79	60-69
2. Hoe mobiel ziet u uzelf?	Immobil	Mobiel	Neutraal	Zeer mobiel	Mobiel, fietst nog veel	Zeer immobil	Zeer mobiel
3. Wat is uw geslacht?	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Vrouw	Man
4. Hoe vaak bezoekt u de Grote Markt?	Nooit, geen behoefte heel druk, te veel studenten en fietsers.	Maandelijks	Wekelijks	Wekelijks	Maandelijks	Nooit, geen behoefte heb hier alles wat ik nodig heb veelste druk.	Maandelijks
5. Wat is uw afstand tot de Grote Markt?	2-5 km	2-5 km	5-10 km	5-10 km	2-5 km	2-5 km	5-10 km
6. Wat is uw voornaamste vervoermiddel naar de Grote Markt?	Niet van toepassing	Fiets, fietst af en toe	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Fietsen	Zou met gehandicapten vervoer gaan	Fietsen
7. Was u op de hoogte van de verwijdering van bussen van de Grote Markt voordat het gebeurde?	Ja	Nee	Nee	Nee, gebruiken zuiderdiep als halte voor de binnenstad	Nee	Nee	Nee
8. Zo ja, hoe heeft u deze informatie ontvangen?	Nieuws, de krant	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
9. Hoe tevreden bent u over de manier waarop de verwijdering van bussen aan het publiek is gecommuniceerd?	Neutraal	Geen mening	Neutraal	Is tevreden was in de binnenstad	Neutraal, maakte haar niet uit, ze had de informatie niet nodig	Geen mening	Ontevreden
10. Sinds de verwijdering van bussen van de Grote Markt, hoe is uw reistijd naar/van de Grote Markt veranderd?	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering	Iets langer, moest zoeken waar ze heen moesten
11. Sinds de verwijdering van bussen van de Grote Markt, hoe zijn uw reiskosten naar/van de Grote Markt veranderd?	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering
12. Hoe vaak bezoekt u de Grote Markt sinds de verwijdering van bussen?	Niet van toepassing	Ongeveer dezelfde frequentie	Ongeveer dezelfde frequentie	Ongeveer dezelfde frequente	Ongeveer dezelfde frequentie heeft geen invloed gehad	Niet van toepassing	Ongeveer dezelfde frequentie, vind het wel lastig kost nu meer tijd
13. Welk vervoermiddel heeft u gebruikt om de bus te vervangen voor uw bezoeken aan de Grote Markt sinds de verwijdering van bussen?	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Fietsen, openbaar vervoer
14. Voelt u zich veiliger bij het reizen naar/vanaf de Grote Markt sinds het weghalen van bussen?	Niet van toepassing	Ja, prettig dat er geen bussen zijn	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering, komt er niet	Nog geen verandering echt gemerkt zijn lange tijd weg geweest
15. Welk vervoersmiddel zou u het liefst willen gebruiken van/naar de Grote Markt?	Niet van toepassing	Fiets, voelt zelfstandig aan	Fiets	Fiets, red zich wel op de fiets nog	Fietsen	Hoeft niet naar de grote markt, anders gehandicapten vervoer	Fiets
16. Welke voorzieningen zouden uw ervaring verbeteren als u naar/van de Grote Markt reist?	Minder drukte van studenten	De werkzaamheden hinderen	Bredere fietspaden	Betere fietspaden	Druk op het fietspad	Hoeft niks	Meer openbare toiletten zou prettig zijn, niet perse met reizen te maken meer voor het algemeen
17. Welke informatie over vervoersopties zou u helpen als u naar/van de Grote Markt reist?	Informatie over toegankelijkheidsopties, weet niet goed wat haar mogelijkheden zijn	Niet van toepassing	Geen mening	Geen mening	Weet de weg wel	Weet niet helemaal wat haar opties zijn maar maakt haar ook niet echt uit	Had graag meer informatie gehad, zoals dat ze bij de overkant moesten opstappen
18. Wat zijn de grootste uitdagingen waar u mee te maken krijgt als u naar/van de Grote Markt reist?	Onveilig gevoel	Drukke	Geen mening	Geen mening	Auto's heel vervelend ald ze naar de binnenstad fietst	Weet het niet echt maar maakt haar ook niet uit	Geen mening
19. Wat zou u zeggen over uw algehele tevredenheid met het reizen naar de Grote Markt sinds de verwijdering van de bussen?	Niet van toepassing	Verbeterd	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven	Niet van toepassing	Verslechterd
20. Zou u graag zien dat de bussen opnieuw worden ingevoerd op de Grote Markt?	Geen mening	Nee	Geen mening	Geen mening	Geen mening	Geen mening	Ja
21. Heeft u verdere opmerkingen zowel over de verwijderingen van de bussen van de Grote Markt als over deze vragenlijst?	Te veel studenten die niet opletten met fietsen vindt het een grote stap naar vervoer	Jongeren kunnen niet goed meer fietsen vindt het te druk, weg ligt er ook altijd uit	Graag betere fietspaden nu te onveilig gevoel gekregen naardat ze is gevoelen en durft daardoor niet meer te fietsen, gebruikt altijd andere bushalte dan grote markt - gebruiken lijn 2	Vind dat alles momenteel prima is en is tevreden met huidige opties zou liever fiets want meer vrijheid maar zijn vrouw durft niet meer	Fietst nog graag naar de grote markt vind alles momenteel eigenlijk wel prima het heeft geen invloed op haar	Nee	Nee

Respondent 8	Respondent 9	Respondent 10	Respondent 11	Respondent 12	Respondent 13	Respondent 14	Respondent 15
60-69	60-69	70-79	80 of ouder	80 of ouder	60-69	60-69	70-79
Zeer mobiel	Zeer mobiel	Neutraal	Immobil	Immobil	Mobiel, fietst nog veel met zijn vrouw	Mobiel, fietst nog veel met haar man	Neutraal, fietsen gaat niet echt meer.
Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Vrouw
Maandelijks, alleen als ze wat nodig heeft	Dagelijks, woont bij de A-sstraat gebruikt nooit de bus maar fietst of loopt er vaak langs	Maandelijks, wanneer ik spullen nodig ben	Nooit, veelste ver zo ver kan hij niet meer lopen, is prima zo niet zo nodig van hem om naar de binnenstad te gaan	Nooit, ze is blij in het park waar ze nu rondloopt (park bij paddepoel) heeft niet de behoefte ergens heen te gaan is haar veelste druk	Wekelijks, vrouw wil er graag heen dus hij vind het wel goed	Wekelijks, gaat graag met haar man naar het centrum	Maandelijks, paar keer per maand
5-10 km	0-2 km	5-10 km	2-5 km	2-5 km	2-5 km	2-5 km	2-5 km
Fietsen	Lopen, fietsen	Openbaar vervoer	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Fietsen	Fietsen	Openbaar vervoer, fietsen gaat tegenwoordig niet meer
Nee	Ja	Ja	Nee	Nee, hou ik op mijn leeftijd niet meer bij	Nee, houd zich er niet zo mee bezig	Ja	Ja, wist dat er iets ging veranderen maar wist niet goed waar ze nu heen moest met de bus
Niet van toepassing	Bewegwijzering	Zag het in de bus	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Via het nieuws, dagblad van het noorden en door de bewegwijzering	Ze had het via via te horen gekregen
Ontevreden, had graag wat meer informatie gehad	Geen mening	Neutraal, ze wist er van dus ze vond het prima	Geen mening	Geen mening	Geen mening	Neutraal, heeft er geen mening over vond dat het prima is gegaan	Ontevreden moesten het duidelijker maken
Iets langer	Geen verandering	Iets langer, vindt het jammer dat de bus er niet meer stopt	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Geen verandering	Geen verandering	Iets langer geworden
Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Geen verandering	Geen verandering	Geen verandering
Minder vaak	Ongeveer dezelfde frequentie	Ongeveer dezelfde frequentie, heeft nog steeds dezelfde spullen nodig	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Ongeveer dezelfde frequentie	Ongeveer dezelfde frequentie	Ongeveer dezelfde frequentie, zo veel langer is het nu ook weer niet om er te komen
Fietsen	Niet van toepassing	Openbaar vervoer, andere halte	Niet bij Grote Markt geweest in die tijd	Niet bij Grote Markt geweest in die tijd	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Openbaar vervoer, andere bushalte
Geen mening nog door de werkzaamheden en de kermis	Geen verandering, voelt zich niet veiliger hij vind het wel prettiger	Geen verandering	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Ja, vind het zo wel prettiger met fietsen	Geen verandering, merkt het niet zo dat er geen bussen meer zijn	Nee, moet nu een extra drukke straat door
Fietsen	Lopen, fietsen	Vind bus prima fietsen kan ze niet meer	Hoeft niet naar de Grote Markt	Hoeft niet naar de Grote Markt	Fietsen	Fietsen	Openbaar vervoer, maar liever met de fiets maar dat gaat niet meer
Meer openbare toiletten zouden wel fijn zijn, de huidige bij de grote markt voelen niet prettig	Prima zo	Meer bankjes of zitplaatsen	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Vindt het zo prima maar iets meer fietspaden zonder auto's en voetgangers zou hij prettig vinden	Betere fietspaden, waar er geen last is van andere weggebruikers	Betere stoepen waar er geen last is van fietser
Meer uitleg waar op te stappen	Niet van toepassing	Ze vind de informatie al goed, soms vraagt ze de buschaffeur	Informatie over toegankelijkheidsopties, mocht ik toch ooit willen gaan	Dienstregelingen/schema's	Geen mening	Geen mening	Iest meer informatie waar de bus nu heen gaat en hoe ze het makkelijkst in het centrum komt waar ze moet wezen
Missende informatie	Druk maar gaat prima nog	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Onveilig gevoel, vindt het te druk in het centrum	Geen mening	Geen mening	Gebrek aan toegankelijke trottoirs, verder lopen met de nieuwe halte nu
Verslechterd	Verbeterd	Verslechterd, verder lopen ziet momenteel niet echt de waarde van dat er geen bussen zijn bij de Grote Markt	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Gelijk gebleven	Gelijk gebleven, merkt niet echt dat er wat veranderd is op haar reis	Verslechterd
Ja	Nee	Ja	Geen mening	Geen mening	Nee	Geen mening	Ja, wist dat er iets ging veranderen maar wist niet goed waar ze nu heen moest met de bus
Nee	Nee	Zegt dat het een puinhoop is in de binnenstad met alle werkzaamheden en leegstand wat er is	Hoeft niet zo ver van huis red zich prima hier, doelend op de wijk Paddepoel	Nee	Het is zo beter ze moeten alleen stoppen bezig te zijn aan de weg overall in de binnenstad	Nee	Nee

Appendix 3: Survey Results English (Translated)

Questions	Respondent 1	Respondent 2	Respondent 3	Respondent 4	Respondent 5	Respondent 6	Respondent 7
1. What is your age category?	80 or older	70-79	70-79	70-79	70-79	70-79	60-69
2. How mobile do you consider yourself?	Immobile	Mobile	Neutral	Very mobile	Mobile, still cycles a lot	Very immobile	Very mobile
3. What is your gender?	Female	Male	Female	Male	Female	Female	Male
4. How often do you visit the Grote Markt?	Never, no need, too crowded with students and cyclists.	Monthly	Weekly	Weekly	Monthly	Never, no need, have everything I need here, too crowded.	Monthly
5. What is your distance to the Grote Markt?	2-5 km	2-5 km	5-10 km	5-10 km	2-5 km	2-5 km	5-10 km
6. What is your primary mode of transportation to the Grote Markt?	Not applicable	Bicycle, occasionally	Public transportation	Public transportation	Bicycles	Would use handicapped transport	Bicycles
7. Were you aware of the removal of buses from the Grote Markt before it happened?	Yes	No	No	No, uses Zuiderdiep as a stop for the city center	No	No	No
8. If yes, how did you receive this information?	News, the newspaper	Not applicable	Not applicable	Not applicable	Not applicable	Not applicable	Not applicable
9. How satisfied are you with the way the removal of buses was communicated to the public?	Neutral	No opinion	Neutral	Satisfied, was in the city center	Neutral, didn't care, didn't need the information	No opinion	Dissatisfied
10. Since the removal of buses from the Grote Markt, how has your travel time to/from the Grote Markt changed?	Not applicable	Not applicable	No change	No change	No change	No change	Slightly longer, had to figure out where to go
11. Since the removal of buses from the Grote Markt, how have your travel expenses to/from the Grote Markt changed?	Not applicable	Not applicable	No change	No change	No change	No change	No change
12. How often do you visit the Grote Markt since the removal of	Not applicable	About the same frequency	About the same frequency	About the same frequency	About the same frequency, hasn't been affected	Not applicable	About the same frequency, finds it difficult now takes more time
13. What mode of transportation have you used to replace the bus for your visits to the Grote Markt since the removal of buses?	Not applicable	Not applicable	Public transportation	Public transportation	Not applicable	Not applicable	Bicycles, public transportation
14. Do you feel safer traveling to/from the Grote Markt since the buses were removed?	Not applicable	Yes, it's nice that there are no buses	No change	No change	No change	No change, doesn't go there	No change, hasn't noticed any difference, has been away for a long time
15. What mode of transportation would you prefer to use to/from the Grote Markt?	Not applicable	Bicycle, feels independent	Bicycle	Bicycle, manages well on the bike	Bicycles	Doesn't need to go to the Grote Markt, otherwise handicapped transport	Bicycle
16. What amenities would improve your experience when traveling to/from the Grote Markt?	Less crowdedness from students	The construction work hinders	Wider bike paths	Better bike paths	Crowdedness on the bike path	Doesn't need anything	More public toilets would be nice, not necessarily related to traveling, more for general purposes
17. What information about transportation options would help you when traveling to/from the Grote Markt?	Information about accessibility options, not sure what her options are	Not applicable	No opinion	No opinion	Knows the way	Doesn't know her options completely, but doesn't really care	Would have liked more information, such as where to board on the other side
18. What are the main challenges you face when traveling to/from the Grote Markt?	Feeling unsafe	Crowdedness	No opinion	No opinion	Cars are annoying when cycling to the city center	Doesn't really know, but doesn't mind	No opinion
19. What would you say about your overall satisfaction with traveling to the Grote Markt since the removal of buses?	Not applicable	Improved	Remained the same	Remained the same	Remained the same	Not applicable	Worsened
20. Would you like to see buses reintroduced to the Grote Markt?	No opinion	No	No opinion	No opinion	No opinion	No opinion	Yes
21. Do you have any further comments about the removal of buses from the Grote Markt or about this questionnaire?	Too many students who don't pay attention while cycling, considers it a big step towards transportation	Young people can't cycle well anymore, finds it too crowded, the road is always blocked	Would like better bike paths, now feels unsafe and doesn't dare to cycle anymore, always uses a different bus stop than Grote Markt - uses line 2	Finds everything currently fine and is satisfied with current options, would prefer cycling for more freedom but his wife is afraid to do it anymore	Still enjoys cycling to the Grote Markt, finds everything currently fine, it hasn't affected her	No	No

Respondent 8	Respondent 9	Respondent 10	Respondent 11	Respondent 12	Respondent 13	Respondent 14	Respondent 15
60-69	60-69	70-79	80 or older	80 or older	60-69	60-69	70-79
Very mobile	Very mobile	Neutral	Immobile	Immobile	Mobile, still cycles a lot with his wife	Mobile, still cycles a lot with her husband	Neutral, can't cycle anymore.
Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Female
Monthly, only when she needs something	Daily, lives near A-straat, never uses the bus, often walks or cycles by it	Monthly, when I need to buy things	Never, too far, he can't walk that much anymore, fine the way it is, not necessary for him to go to the city center.	Never, she's happy in the park she walks in now (park near Paddepoel), no desire to go anywhere, it's too crowded for her	Weekly, wife wants to go there, so he's fine with it	Weekly, likes to go to the center with her husband	Monthly, a few times per month
5-10 km	0-2 km	5-10 km	2-5 km	2-5 km	2-5 km	2-5 km	2-5 km
Bicycles	Walking, cycling	Public transportation	Not applicable	Not applicable	Bicycles	Bicycles	Public transportation, can't cycle anymore nowadays
No	Yes	Yes	No	No, don't keep up with it at my age	No, not really concerned about it	Yes	Yes, knew something was going to change but didn't know exactly where to take the bus now
Not applicable	Signage	Saw it on the bus	Not applicable	Not applicable	Not applicable	Through the news, Dagblad van het Noorden, and through signage	She heard about it through word of mouth
Dissatisfied, would have liked more information	No opinion	Neutral, knew about it and found it fine	No opinion	No opinion	No opinion	Neutral, has no opinion, thinks it went well	Dissatisfied, they should have made it clearer
Slightly longer	No change	Slightly longer, regrets that the bus no longer stops there	Not applicable	Not applicable	No change	No change	Slightly longer
No change	No change	No change	Not applicable	Not applicable	No change	No change	No change
Less frequently	About the same frequency	About the same frequency, still needs the same items	Not applicable	Not applicable	About the same frequency	About the same frequency	About the same frequency, it's not that much longer to get there
Bicycles	Not applicable	Public transportation, different stop	Not been to Grote Markt during that time	Not been to Grote Markt during that time	Not applicable	Not applicable	Public transportation, different bus stop
No opinion yet due to construction work and the fair	No change, doesn't feel safer, but he finds it more pleasant	No change	Not applicable	Not applicable	Yes, finds it more pleasant with cycling	No change, doesn't notice that there are no buses anymore	No, now has to go through an extra busy street
Bicycles	Walking, cycling	Finds the bus fine, can't cycle anymore	Doesn't need to go to the Grote Markt	Doesn't need to go to the Grote Markt	Bicycles	Bicycles	Public transportation, but prefers the bike, but can't do it anymore
More public toilets would be nice, the current ones at the Grote Markt don't feel comfortable	Fine as it is	More benches or seating	Not applicable	Not applicable	Would prefer more bike paths without cars and pedestrians, finds it more pleasant	Better bike paths, where there's no interference from other road users	Better sidewalks where there's no interference from cyclists
More explanation about where to board	Not applicable	She thinks the information is already good, sometimes asks the bus driver	Information about accessibility options, in case she ever wants to go	Detailed schedules	No opinion	No opinion	A bit more information about where the bus goes now and how to get to the city center where she needs to go
Lack of information	Crowded but manageable	Not applicable	Not applicable	Feeling unsafe, too crowded in the center	No opinion	No opinion	Lack of accessible sidewalks, has to walk more with the new stop now
Worsened	Improved	Worsened, currently doesn't see the value of no buses at the Grote Markt	Not applicable	Not applicable	Remained the same	Remained the same, doesn't really notice any changes in her journey	Worsened
Yes	No	Yes	No opinion	No opinion	No	No opinion	Yes, knew something was going to change but didn't know exactly where to take the bus now
No	No	Says it's a mess in the city center with all the construction work and vacancies	Doesn't need to go that far from home, manages fine here, referring to the Paddepoel district	No	It's better this way, they just need to stop working on the roads everywhere in the city center	No	No