



OP DE FIETS NAAR HET WERK

Met als casus: Dukenburg in Nijmegen

SCRIPTIEONDERZOEK JANUARI 2021

Een scriptieonderzoek over het meest iconische en kenmerkende vervoersmiddel van Nederland: “de fiets”. Met als onderwerp fiets stimulatie in het woon-werkverkeer en duurzame mobiliteit, onderzocht in de wijk Dukenburg te Nijmegen.

Sjoerd van Dijk

Bachelor Student Geografie Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit Nijmegen.

16 Maart 2021

Bron afbeelding voorpagina: (Fietsen123, 17 Mei, 2016. 10^e editie).

COLOFON

Bachelor student:

Naam: Sjoerd van Dijk
Opleiding: Bachelor Geografie, Planologie en Milieu
Universiteit: Radboud universiteit Nijmegen, faculteit der managementwetenschappen
E-mail: S4824067@ru.nl
Student Nummer: s-4824067

Supervisor/begeleider:

Supervisor: Simone Haarbosch
Affiliatie: Nijmegen School of Management, Department of Geography, Planning and Environment
Expertise: European mobile migrants, Othering, Language
E-mail: s.haarbosch@fm.ru.nl

In samenwerking met:

Fietsersbond Nijmegen: Mark Kirkels en Daan Steenmans
Email: mark.kirkels@warchild.nl
info@fietsloketnijmegen.nl



Bron: Fietsersbond



Radboud Universiteit

VOORWOORD

Met dit scriptie onderzoek sluit ik mijn bacheloropleiding Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud universiteit Nijmegen af. In de afgelopen jaren heb ik tijdens mijn studie veel uiteenlopende vraagstukken behandeld binnen dit vakgebied. Zo heb ik kennis opgedaan over de geschiedenis van ruimtelijke transformaties in Nederland, het ontstaan van een globale wereld tot duurzaamheid en mobiliteit vraagstukken. De opleiding is enorm veelzijdig en dat is nu juist wat het zo leerzaam en interessant maakt. Helaas mag je maar een onderwerp kiezen voor je bachelor scriptie en dat is duurzame mobiliteit geworden en dan met het accent op toch wel het meest iconische en typerende vervoersmiddel onze “stalen ros”. Ik heb het natuurlijk over de fiets. De fiets kan gezien worden als een van de gezondste en duurzaamste vervoerskeuze en zit diepgeworteld in de Nederlandse cultuur. Duurzaamheid is een vrijwel altijd terugkerend onderwerp in de opleiding Geografie Planologie en Milieu. Als het gaat om duurzame mobiliteit hebben we het in Nederland daarom al snel over fietsen. In dit onderzoek zal het met name gaan over de fiets als vervoerskeuze naar het werk.

We leven momenteel allemaal in een onwerkelijke periode, door toedoen van een venijnig virus, beter bekend als corona was het niet altijd even makkelijk om op een normale manier te kunnen onderzoeken. Waar normaal gesproken fysiek contact met respondenten, de supervisor en medestudenten de normaalste zaak van de wereld is tijdens het schrijven van een kwalitatieve scriptie, was het nu zaak om alles online te doen. Desondanks heb ik alsnog de ruimte en de mogelijkheden kunnen vinden om alsnog een onderzoek te kunnen uitvoeren in deze voor iedereen lastige periode. Hiervoor wil ik de mensen die mij met dit onderzoek hebben geholpen heel erg bedanken.

Dit zijn mijn supervisor: Simone, Mark en Daan van de fietsersbond, de respondenten die ondanks deze lastige periode, tijd vrij wilden maken om kennis te delen over dit onderwerp en alle docenten en andere mensen die mij de afgelopen drie jaar hebben verrijkt met hun kennis over dit vakgebied of met iets anders hebben geholpen omtrent mijn studie. Heel erg bedankt!

S. van Dijk

16 Maart 2021

SAMENVATTING

In Nederland wordt er veel gefietst, wel 15 miljard kilometer per jaar, dat is 880 kilometer per persoon (Fietzersbond, 2020). Toch gebruikt het overgrote gedeelte in Nederland nog steeds de auto om naar werk te gaan. Soms omdat een bepaalde afstand simpelweg niet te overbruggen valt met de fiets, maar vaak ook uit gewoonte. De fiets is een volkomen geaccepteerd en gewaardeerd vervoersmiddel in Nederland. Fietsen wordt hier beschouwd als veilig, het is gezond, duurzaam en vaak goedkoper dan andere vervoersmiddelen. Genoeg redenen om de onderliggende beweegreden van mensen te onderzoeken waarom zij er wel of niet voor kiezen om de fiets te pakken.

Het doel van dit onderzoek is om op kwalitatieve wijze te achterhalen waarom mensen ervoor kiezen om wel of niet met de fiets naar het werk te gaan. Wat zijn de voor- en nadelen van fietsen en wat zijn hun gedrag redenen hiervoor of zijn er bepaalde barrières of hindernissen. Om dit te onderzoek goed te kunnen afbakenen zodat het uitvoerbaar is en kan beschikken over geldende uitspraken is ervoor gekozen om in samenwerking met de fietzersbond Nijmegen voor een specifieke wijk te kiezen in Nijmegen. Er is gekozen voor de wijk Dukenburg, omdat hier volgens de Fietzersbond Nijmegen minder zou worden gefietst in vergelijking met andere wijken in Nijmegen, waardoor de wijk interessant is om te onderzoeken en te achterhalen wat hier de redenen voor zijn.

Vast staat dat fietsen verschillende voor- en nadelen heeft. Het is uiteindelijk wenselijk om deze voordelen zoveel mogelijk te benutten en de nadelen te beperken om zoveel mogelijk mensen naar werk te laten fietsen. Er zijn vier belangrijke actoren te noemen die hier invloed op kunnen uitoefenen. Dit zijn: De overheid, de gemeente, organisaties en de werkgever. Waar de overheid een overkoepelende rol speelt in het bevorderen en standhouden van fietsen in het woon-werkverkeer met wetten en regels, kan de gemeente zich vooral toespitsen op lokale problemen zoals het ontbreken van fietsroutes en fietsvoorzieningen. Organisaties kunnen onafhankelijk en in samenwerking met de gemeente of werkgevers ervoor zorgen dat het aantrekkelijk wordt om de fiets te nemen door bijvoorbeeld economische voordelen te bieden, goede voorzieningen en motivatie campagnes. Met name de connectie tussen deze actoren en de werknemers lijkt na dit onderzoek te gering. Werknemers geven aan dat ze vaak zelf moeten uitzoeken of fietsen voordelig voor hen kan zijn.

Aan de hand van de interviews die afgenomen zijn met mensen woonachtig in Dukenburg zijn er een aantal succesvolle stimulansen te benoemen als het gaat om het bevorderen van fietsen naar het werk. Door zowel de wel als de niet fietsers die zijn geïnterviewd werden “economische prikkels” als meest succesvol ervaren, gevolgd door “omgevingsmaatregelen”. De minst succesvolle stimulans om mensen op de fiets te krijgen naar werk is “voorlichting”. De respondenten en hun collega’s zijn er al van bewust dat fietsen gezond en duurzaam is en vinden het een eigen keuze welk vervoersmiddel zij gebruiken. Toch gaven niet fietsers wel aan om eventueel de stap te nemen om toch te gaan fietsen bijvoorbeeld in de vorm van een e-bike. Dit duidt er dus op dat er wel degelijk mensen zijn die momenteel niet de fiets pakken, maar er in bepaalde omstandigheden wel voor open staan. Dit onderzoek betreft nu alleen mensen uit Dukenburg maar zou in de zin van mogelijke succesvolle stimulansen voor heel Nederland relevant kunnen zijn. Dit alles en meer wordt uitgebreid behandeld in dit onderzoek.

Uit dit onderzoek blijkt dat er relatief veel mensen met andere culturele achtergronden wonen in Dukenburg, waardoor er minder wordt gefietst. Dit is niet gek als je bedenkt dat veel eerste generatie immigranten die naar Nederland zijn gekomen niet opgegroeid zijn met een fietscultuur zoals wij die in Nederland kennen. Hierdoor wordt de fiets door veel mensen niet als volwaardig vervoermiddel gezien. De hoofdoorzaken hiervoor zijn het slechte weer in Nederland, het gevoel van verkeersonveiligheid en de kwetsbaarheid in het verkeer die je op de fiets hebt in tegenstelling tot bijvoorbeeld de auto of de bus.

Daarnaast wordt er minder gefietst in Dukenburg door een combinatie van de ligging van Dukenburg en het reliëf. Dukenburg ligt aan de rand van de stad Nijmegen, om het centrum en veel andere belangrijke plekken te bereiken moet er dus een afstand afgelegd worden. In de afstand die moet worden overbrugd zijn er vaak hoogteverschillen, wat het lastiger maakt om te fietsen en wat er zelfs voor zorgt dat mensen er voor kiezen niet met de fiets te gaan, terwijl de afstanden in kilometers goed te fietsen zijn naar bijvoorbeeld het centrum. In dit onderzoek is dus achterhaald waarom er minder wordt gefietst in deze wijk en wat de hoofdoorzaken hiervan zijn zowel in het woon-werk verkeer als in het algemeen. Om het fietsen naar werk in Dukenburg in stand te houden en te bevorderen is het van belang dat de fietsroutes en fietsfaciliteiten van goede kwaliteit en veilig is. Dit vormt de basis om het aantrekkelijk te maken om te fietsen. Economische prikkels en het opkomen van de E-bike lijken de beste stimulansen te zijn voor mensen om te gaan fietsen.

INHOUDSOPGAVE

Colofon	1
Voorwoord	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave	5
Hoofdstuk 1: Introductie en kader	8
1.1 introductie	8
1.2 aanleiding/Nijmegen als Fietsstad	8
1.3 Probleemstelling	9
1.4 Doelstelling	11
1.5 Onderzoeksvragen	11
1.6 Hypothese	12
1.7 Maatschappelijke relevantie veranderen	12
1.8 Wetenschappelijke relevantie	13
Hoofdstuk 2: Theorie	14
2.1 begrip duurzame mobiliteit	14
2.2 theoretisch kader	15
2.3 conceptueel model	20
Hoofdstuk3: Methode	22
3.1 Het soort onderzoek - kwalitatief en/of kwantitatief onderzoek	22
3.2 De dataverzameling en kenmerken - deskresearch en fieldresearch	23
3.3 Het onderzoek verloop - de uitvoering van de methoden	26
3.4 De data-analysmethoden - de tools waarmee je de data analyseert	27
3.5 De validiteit en betrouwbaarheid van je onderzoek	27
Hoofdstuk 4: Analyse resultaten: rol overheid, de gemeente, organisaties en werkgever	29
4.1 In stand houden en bevorderen van fietsen in Dukenburg	29
4.2 Overheid	29
4.3 Gemeente	35
4.4 Organisaties	38
4.5 werkgevers	40
conclusie deelvraag 1	42
Hoofdstuk 5: Analyse resultaten: Voordelen en nadelen fietsen naar het werk	44
5.1 Voordelen fietsen	45
5.1.1 Fietsen verhoogt je fitheid en is goed voor je gewicht	45
5.1.2 Regelmatig fietsen geeft je een lekker gevoel	45
5.1.3 Fietsen is een gemakkelijk vervoermiddel	46
5.1.4 Fietsen is duurzaam	47
5.1.5 Fietsen is voordelig	48

5.2 Nadelen fietsen naar werk	48
5.3 Voordelen fietsen naar het werk in Dukenburg	50
5.4 Nadelen fietsen naar werk in Dukenburg	50
Conclusie deelvraag 2	52
Hoofdstuk 6: Analyse resultaten: stimulaties fietsen naar het werk	53
6.1 Eigen keuze	53
6.2 mogelijke stimulaties	54
6.3 Zinnige of niet zinnige stimulaties werknemers	56
6.3.1 Economische maatregelen:	56
6.3.2 Omgevingsmaatregelen	57
6.3.3 Voorlichtingen	58
6.3.4 WET- en regelgeving	58
6.4 Omgeving en fietsroutes naar het werk	59
6.5 Duurzame mobiliteit op het werk	59
6.6 Invloed werkgever	60
6.7 Invloed organisaties	60
6.8 Invloed gemeente	60
6.9 e-bike	61
6.10 Verbeterpunten voor toekomst	62
conclusie deelvraag 3	63
Hoofdstuk 7: analyse resultaten: Waarom wordt er minder gefietst in Dukenburg?	64
7.1 Hoogteverschil in Nijmegen	64
7.2 Hoogteverschil in beeld	64
7.3 Verschil in cultuur betekent verschil in fietsen	66
7.4 Fietsen is cultuur	66
7.5 Dukenburg	67
Conclusie deelvraag 4	68
Hoofdstuk 8: conclusies en aanbevelingen	69
8.1 Conclusies	69
8.2 Aanbevelingen:	70
8.3 discussie, resultaten bespreking en beperkingen	71
8.3.1 Validiteit en betrouwbaarheid	71
8.3.2 resultaten	71
8.3.3 beperkingen	73
9. Bronnenlijst	74
10. Bijlage	78
Interview protocol	78
Voorafgaande in het interview	78

HOOFDSTUK 1: INTRODUCTIE EN KADER

1.1 INTRODUCTIE

Nederland heeft meer fietsen dan inwoners en kan gezien worden als een fietsparadijs, nergens ter wereld wordt er zoveel gefietst als in Nederland. Ongeveer een kwart van alle verplaatsingen gaat in Nederland per fiets. De infrastructuur is erop ingericht en bijna alle locaties in Nederland zijn bereikbaar met de fiets. (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2018). Fietsen doet men ook graag in Nederland, 35% van de Nederlanders geeft aan zich het liefst te verplaatsen met de fiets als vervoermiddel. Dit is een groot aantal in vergelijking met andere landen. Volgens (ECF Cycling barometer, 2014) waar Denemarken momenteel op plek een staat als het gaat om het meest fietsvriendelijke land van Europa, is dit percentage maar 25 %. Elk jaar leggen Nederlanders samen ongeveer 15 miljard kilometer af op de fiets en bezitten Nederlanders 1.1 fiets per inwoner (CBS, 2016). Bij 27% van de verplaatsingen waarbij er 7,5 kilometer of minder wordt afgelegd, wordt de fiets als verplaatsingsmiddel gebruikt. In andere Europese landen ligt dit percentage vele malen lager (Heinen, 2009, p.49). Ook als we kijken naar de fiets als vervoermiddel voor werk wordt er regelmatig voor de fiets gekozen. Per dag worden er gemiddeld 10,5 km afgelegd van en naar het werk per persoon (CBS, 2016). Toch wordt er minder gefietst in Nederland als we kijken naar 50/60 jaar geleden. Dit heeft veel te maken met de opkomst van de auto in die tijd. Waardoor veel mensen de auto aanschafte, hierdoor begon dit meer en meer het meest gebruikelijke vervoermiddel te worden (Nijland, Wee, 2006). De populariteit en de rol van de fiets is nergens ter wereld zo groot als in Nederland. De Amerikaan Pete Jordan schreef er zelfs een boek over "De Fietsrepubliek" (2013). Hij als Amerikaan en buitenstaander van de Nederlandse cultuur kwam als groentje in Amsterdam en was zo onder de indruk van de Nederlandse fietscultuur dat hij er een boek over schreef. Dit boek gaat over de fietsgeschiedenis van Nederland die terug reikt tot begin jaren 90. Als buitenstaander kon hij pas ervaren wat voor een uniek fietsland Nederland eigenlijk is. Kortom, cijfers en een boek geschreven over de fietscultuur in Nederland duiden erop dat de fiets een volwaardig vervoersmiddel is, dat diepgeworteld zit in de Nederlandse cultuur en veelvuldig wordt gebruikt. Een organisatie als de fietsersbond die mee heeft geholpen bij de totstandkoming van dit onderzoek is een voorbeeld van een van de vele organisaties in Nederland die het stimuleren van het fietsgedrag en het verstrekken van nieuws, informatie en nieuwe fietsplannen waarborgt. Voor organisaties als deze of voor gemeentes, bedrijven en andere instellingen kan dit onderzoek erg relevant zijn indien er binnen deze organisaties, bedrijven of instellingen behoefte is aan een onderzoek over het gebruik maken van de fiets naar het werk.

1.2 AANLEIDING/NIJMEGEN ALS FIETSSTAD

In 2016 is Nijmegen door de fietsersbond uitgeroepen tot fietsstad van Nederland. De fietsersbond is de belangenbehartiger van de fietsers, volgens de fietsersbond is de fietsers familie divers en hoe meer mensen fietsen hoe prettiger een samenleving kan zijn. De fietsersbond is actief in verschillende regio's waaronder dus in Nijmegen. Hier vertegenwoordigen zij het belang van de fietser in de regio Nijmegen en omstreken. Met als doelen: veilige en comfortabele fietsroutes en goede parkeervoorzieningen voor de fiets te realiseren. Dit alles om mensen te laten fietsen en dit te kunnen blijven doen Met de vele snelfietsroutes en stimulansen vanuit de gemeente en organisaties is het fietsgebruik in de binnenstad van Nijmegen toegenomen met maar liefst 20%. Het veelvuldiger gebruik maken

van de fiets heeft op verschillende vlakken veel voordelen. De voordelen van fietsen is geen theorie op zich, maar is wel een enorme beweegreden om mensen op de fiets te krijgen en deze voordelen liggen ten grondslag waarom het stimuleren van die fiets zo belangrijk wordt geacht. Het gebruik van de fiets is namelijk niet alleen een duurzame oplossing, maar ook een gezonde oplossing die zorgt voor nodige dagelijkse beweging voor werknemers, wat zeker niet van onderschatte waarden mag zijn. In het onderzoek van (Hendriksen en Gijlswijk, 2010 pp, 5-19).

De Radboud universiteit en het Radboudumc twee grote instellingen gelegen in Nijmegen met veel werknemers doen er van alles aan om te stimuleren in duurzame mobiliteit, waar de fiets hier een belangrijke van is. In een groot opgesteld mobiliteitsonderzoek wordt er veel aandacht besteed aan het gebruik maken van de fiets onder hun werknemers en andere duurzame mobiliteit zoals het gebruik maken van het openbaar vervoer. Zo krijgen werknemers bijvoorbeeld enerzijds een vergoeding als ze met de fiets naar het werk komen en afhankelijk van de afgelegde afstand, is er mogelijkheid voor het aanschaffen van een e-bike met flinke korting. Anderzijds moeten werknemers betalen om hun auto te parkeren om zo andere duurzame vervoersmiddelen te stimuleren (Lievaart, 2016, pp.32), omdat Nijmegen door de fietsersbond wordt gezien als fietsstad van Nederland is het interessant om te kijken hoe dat er in de praktijk aan toe gaat op het gebied van fietsen naar het werk. Hoewel Nijmegen door de fietsersbond is uitgeroepen tot fietsstad van Nederland, wordt er niet overal veel gefietst in Nijmegen. In een meeting met de fietsersbond is naar voren gekomen dat er in de wijk Dukenburg significant minder wordt gefietst dan de rest van de stad (Fietsersbond Nijmegen, 2020). Om deze reden is er gekozen voor Dukenburg en omgeving als onderzoeksveld. Vanuit Dukenburg is de rest van Nijmegen goed te bereiken met de fiets. Hierdoor is het interessant om Dukenburg als casus te kiezen. -Ten eerste, omdat het bij een onderzoek van deze grootte van belang is om goed af te bakenen waardoor het onderzoek ook uitvoerbaar is en er relevante en geldende resultaten kunnen behaald worden. -Ten tweede omdat dit onderzoek dus een extra element met zich meebrengt, namelijk: "waarom wordt er dan minder gefietst in Dukenburg?" Dit zowel als fietsers in het woon-werk verkeer als in het algemeen.

1.3 PROBLEEMSTELLING

Waarom is het eigenlijk een probleem dat er minder wordt gefietst in Dukenburg of überhaupt het probleem dat mensen ervoor kiezen niet met de fiets naar werk te gaan? Het antwoord op die vraag omvat een aantal grotere problemen, deze worden in dit stuk toegelicht en beargumenteerd. Het eerste probleem is dat de uitstoot van CO₂ in Nederland nog te hoog is. Het belangrijkste doel van het Klimaatakkoord is de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% verminderen vergeleken met 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen zelfs met 95% afgenomen zijn (klimaatakkoord, 2019). In het Klimaatakkoord hebben overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samen afspraken gemaakt over welke maatregelen ze de komende 10 jaar gaan nemen. Een belangrijke sector hierin is mobiliteit. Deze sector heeft een aandeel van 19% van de totale hoeveelheid aan uitgestoten broeikasgassen in Nederland (CBS, RIVM, 2020). In het (klimaatakkoord, 2019) opgesteld in Den Haag komt de mobiliteitskeuze veelvuldig aanbod, waarbij met name ook de fiets en fietsstimulering als belangrijk speerpunt wordt gezien in het reduceren van de uitstoot van CO₂. Uiteindelijk is de opwarming van de aarde een probleem van iedereen en krijgt iedereen met het klimaatakkoord te maken en kan het alleen samen opgelost worden. De mobiliteit keuze van mensen van en naar het werk hoort hier ook bij volgens het

klimaatakkoord en kan een bijdrage leveren aan het reduceren van de CO₂ uitstoot en het behalen van de klimaatakkoorden.

Het tweede probleem is dat volgens onderzoek van (I&O research, 2017) meer dan de helft van de Nederlanders boven de achttien jaar te weinig beweegt. In de beweegrichtlijnen (Gezondheidsraad, 2017) staat dat een volwassene minimaal 150 minuten per week matig of zwaar intensieve inspanningen zou moeten doen, verspreid over diverse dagen. Om aan de minimale gezonde richtlijnen te komen. Echter, 44% van de mensen boven de 18 jaar voldoet hieraan. Fietsen wordt gezien als matig intensief, fietsen naar werk kan dus een gemakkelijke manier zijn om te voldoen aan de beweegrichtlijnen voor een gezonde levensstijl, zonder dat iemand echt hoeft te gaan sporten. Al met een afstand van 10 minuten heen en terugfietsen naar het werk zou iemand al 100 minuten per week matig intensief kunnen bewegen. Het te weinig bewegen van Nederlanders wordt al helemaal een probleem door het feit dat 50,1 % van de mensen 18 jaar en ouder in Nederland overgewicht heeft. (Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor, CBS i.s.m. RIVM, 2020). Te weinig beweging kunnen ernstige gevolgen hebben. De gevolgen van te weinig beweging kan zorgen voor overgewicht, talloze ziektes, lichamelijke en psychische klachten, beperkingen en zelfs arbeidsongeschiktheid in ernstige gevallen. Matig intensieve beweging is hierin essentieel om dit aandeel te kunnen reduceren of niet te laten vergroten. Het stimuleren van fietsen naar het werk kan een goede bijdrage leveren aan de bewegingsrichtlijnen die momenteel maar door 44% van de Nederlanders wordt gehaald, wat nu al ernstige gevolgen heeft als je kijkt naar het percentage overgewicht.

Volgens statistieken van het CBS kan er worden gesteld dat ongeveer twee derde van de werkende mensen in Nederland wonen binnen een fietsbare afstand van 15 kilometer van zijn of haar werk, echter maar 25% van deze mensen gaat daadwerkelijk met de fiets naar werk. Hoewel er de laatste jaren in veel gebieden en steden de fietsinfrastructuur is verbeterd en door de opkomst van de e-bike de mogelijke fietsafstand is vergroot, wordt er niet vaker gekozen voor de fiets als vervoersmiddel naar werk (CBS, 2016). Deze discrepantie tussen mensen die binnen 15 kilometer wonen, maar niet met de fiets naar werk gaan kan gezien worden als een probleem. In een fietsland als Nederland waar de fiets als volwaardig vervoersmiddel gezien wordt zou dit eigenlijk meer kunnen en misschien wel moeten zijn. Sommige mensen zullen zich wellicht afvragen, waarom is het een probleem dat veel mensen niet met de fiets naar werk gaan, de vervoerskeuze naar werk zou toch een eigen keuze moeten zijn? In zekere zin is dit natuurlijk ook waar, er bestaan geen wetten die het verplichten om met een bepaald vervoersmiddel naar werk te komen, maar dat zegt niet dat er geen probleem is. De gevolgen van deze problemen kunnen op verschillende schaal niveaus worden gezien. Op globale schaal draagt de mobiliteit keuze van mensen bij aan de opwarming van de aarde. Op lokale schaal kan te veel CO₂ uitstoot ook zorgen voor slechte luchtkwaliteit (RIVM, 2019). Wat vooral in grote steden een probleem kan zijn en waarbij mobiliteit een grote rol speelt. De gevolgen van te weinig beweging kan dus zorgen voor overgewicht, talloze ziektes, lichamelijke en psychische klachten, beperkingen en zelfs arbeidsongeschiktheid in ernstige gevallen. Dit zijn de twee belangrijkste redenen waarom het als een probleem kan worden gezien, dat er een discrepantie is tussen de hoeveelheid mensen binnen een fietsbare afstand naar het werk en de hoeveelheid mensen dat daadwerkelijk fietst naar werk. Fietsen naar werk kan hierin een bijdrage leveren aan de reductie van CO₂ uitstoot en een bijdrage leveren aan een gezondere levensstijl.

1.4 DOELSTELLING

Aan de hand van de cijfers van het CBS kan worden opgemaakt dat er nog te weinig gebruik gemaakt wordt van de fiets als vervoermiddel om naar werk te gaan. Op dit moment fietst er maar 25 % van de mensen binnen een fietsbare afstand naar werk. Dit percentage zou mede door de plannen die worden aangegeven in Het klimaatakkoord in Den Haag verhoogt moeten worden naar 50 %. Het eerste doel van dit onderzoek is om mensen te interviewen die wel en niet fietsen naar werk. In deze interviews moet dan op kwalitatieve wijze achterhaald worden waarom deze mensen ervoor kiezen om wel of niet met de fiets naar het werk te gaan. Wat zijn de voor- en nadelen van fietsen en wat zijn hun gedrag redenen hiervoor of zijn er bepaalde barrières of hindernissen.

Het tweede doel is om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om deze mensen te stimuleren om te blijven fietsen of om te gaan beginnen met fietsen naar werk. Daarnaast onderzoeken welke stimuli dan het meest zinvol worden geacht om dit te kunnen bereiken.

Het derde doel van dit onderzoek is achterhalen wat de invloed van werkgevers, organisaties, overheid en gemeenten op het gebruik van de fiets als vervoermiddel naar werk is in Dukenburg. Hoe deze in stand gehouden kan worden en hoe deze bevorderd kan worden, zodat meer mensen de fiets naar werk pakken.

Het vierde doel is om te onderzoeken waarom er minder zou worden gefietst in de wijk Dukenburg ten opzichte van andere wijken in Nijmegen op aanvraag van de fietsersbond-Nijmegen. Met deze doelen kunnen de motieven en eventuele barrières voor werkende mensen in Dukenburg om voor bepaalde vervoersmiddelen te kiezen naar boven komen. Dit is relevant voor Dukenburg zelf, maar ook voor gemeenten, organisaties en bedrijven die geïnteresseerd zijn in het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dit onderzoek kan ook relevant zijn voor Nijmegen, maar eventueel ook voor andere steden en regio's. Hoe deze doelen worden bereikt zal worden besproken in hoofdstuk 3 Methode.

1.5 ONDERZOEKSVRAGEN

In dit stuk komt de vraagstelling van het onderzoek naar voren. De hoofdvraag en deelvragen van dit onderzoek geven richting aan het onderzoek en door de beantwoording van deze vragen kan de doelstelling van dit onderzoek gehaald worden. De hoofdvraag van het onderzoek luidt als volgt: **Op welke manieren hebben een werkgever, organisatie of overheidsinstelling invloed op de vervoerskeuze van mensen in het woon-werkverkeer in Dukenburg, zodat het fietsen naar werk kan worden bevorderd?**

Om de centrale hoofdvraag te beantwoorden worden er in dit onderzoek verschillende deelvragen beantwoord om zo tot een antwoord te komen op de centrale hoofdvraag.

1. Wat is de rol van een werkgever, organisatie en gemeente/overheid in het bevorderen en in stand houden van het fietsen van werknemers in het algemeen en met als casus Dukenburg?
2. Wat zijn de voordelen van de fiets als vervoersmiddel om naar werk te gaan ten opzichte van andere vervoersmiddelen in het algemeen en met als casus Dukenburg?

3. In hoeverre kan een werkgever, een organisatie of de gemeente/overheid het gebruik van de fiets voor zijn of haar werknemers stimuleren in het algemeen en welke stimulaties zijn wel of niet zinvol in Dukenburg?
4. Wat zijn de redenen waarom er minder wordt gefietst in Dukenburg in vergelijking met andere wijken in Nijmegen en voor welke doelgroepen geldt dit?

1.6 HYPOTHESE

De verwachtingen ofwel de hypotheses die voorafgaande aan dit onderzoek zijn gemaakt zien er als volgt uit:

- Verwacht wordt dat de actoren Gemeente, overheid, organisaties en de werkgever invloed hebben op de vervoer keuze van werknemers.
- Van de actoren: Overheid en gemeente wordt verwacht dat zij met name belangrijk zijn voor de infrastructuur en de faciliteiten om het fietsen aantrekkelijk, veilig en comfortabel te maken. Ook kunnen ze samenwerken met bedrijven of mogelijkheden bieden om het fietsen naar werk te stimuleren.
- Van de actoren: organisaties en werkgever wordt verwacht dat deze op een positieve manier het fietsen naar werk stimuleren, omdat dit voor alle partijen voordeel oplevert.
- Er wordt verwacht dat een fiets -en wandelverbinding over het Maas-Waalkanaal die Dukenburg gescheiden houdt met de rest van Nijmegen als een 'missing link' kan worden beschouwd die voor vermindering van fiets en wandel vervoer zou kunnen zorgen.
- Verwacht wordt dat de vier verschillende maatregelen: economische prikkels, omgeving maatregelen, wet- en regelgeving en voorlichting invloed kunnen uitoefenen op de gedragskeuze van mensen om wel of niet de fiets naar werk te nemen
- Verwacht wordt dat eigen attitude tegenover fietsen en de sociale omgeving van iemand ook invloed heeft op de vervoerkeuze naar werk.
- Er wordt verwacht dat de opkomst van de E-bike in de toekomst invloed gaat hebben op de hoeveelheid fietsers naar werk.

1.7 MAATSCHAPPELIJKE RELEVANTIE VERANDEREN

Zonnepanelen schieten als paddenstoelen uit de daken en elektrische auto's uit de weg, bedrijven schakelen over naar het produceren van duurzame producten en we moeten allemaal ons afval scheiden. Dit allemaal in het kader van duurzaamheid, wat moet zorgen voor een evenwicht tussen mens, milieu en economie waarbij de aarde niet wordt uitgeput. Zodat we komende generaties niet beperken om in hun behoeften te kunnen voorzien. Kortom Duurzaamheid is een enorm actueel en maatschappelijk relevant onderwerp.

Nederland heeft het voordeel dat het een echt fietsland is en laat de fiets nu net een heel duurzaam vervoersmiddel zijn. Toch kan er nog altijd meer gebruik gemaakt worden van de fiets. In de probleemstelling van dit onderzoek werd al weergegeven waarom dit een probleem is en waarom het zo relevant is om hier oplossingen voor te bedenken. In het

kader van duurzaamheid, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het zorgen voor een gezondere levensstijl is fietsen naar werk ook een maatschappelijk relevant onderwerp. Waar de overheid, gemeentes werkgevers en een individu baadt bij heeft. Het besef dat de fiets een duurzame oplossing is, is er vaak al, maar het daadwerkelijke gebruik is nog niet genoeg aanwezig. Mensen en bedrijven moeten gaan kiezen voor duurzamere opties: voor minder (ver) reizen, vaker de fiets en het ov nemen, schone en zuinige voertuigen kopen en gebruiken” (Planbureau voor de leefomgeving, 2014 pp. 7). Er zijn heel veel projecten en plannen te vinden voor bedrijven over het stimuleren van de fiets, wat de invloeden hiervan zijn en wat daadwerkelijk werkt voor de werknemers is op heel veel plekken onbekend. Het doel van dit onderzoek is om methodes te suggereren waarmee barrières die ertoe leiden dat werknemers in Dukenburg de fiets minder vaak als vervoermiddel naar werk kiezen aangepakt kunnen worden. De resultaten van dit onderzoek die eventueel ook op landelijke schaal relevant kunnen zijn vervullen daarmee een belangrijke maatschappelijke functie; door informatie te beiden over hoe het fietsgebruik in het werkverkeer bevorderd kan worden door werkgevers organisaties en overheidsinstanties kunnen deze resultaten voor de gehele maatschappij nuttige informatie bevatten

1.8 WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

In de huidige literatuur is veel bekend over de fiets. Er zijn verschillende organisaties die data verzamelen over fietsen en proberen het fietsen te stimuleren. Veel kwantitatieve data over fietsen is beschikbaar en hier zijn ook veel onderzoeksresultaten over te vinden in de literatuur. In de literatuur is de theorie van planned behaviour (Azjen,1991) eerder voor een onderzoek naar het stimuleren van de fiets gebruikt. Deze theorie kan worden toegepast om het gedrag van mensen te begrijpen en te voorspellen, dit is gedaan in het onderzoek van (TNO,2010) naar de mobiliteit keuze van mensen. Omdat deze theorie overkoepelend is en niet gericht is op één bepaald gedrag of handeling, is het genoodzaakt om de theorie aan te passen waardoor het bruikbaar is voor een bepaalde casus. In dit geval dus de wijk Dukenburg in Nijmegen, omdat hier minder wordt gefietst en de fietzersbond Nijmegen graag zou weten waarom dat zo is en of hier wat aan gedaan kan worden. Tevens is dit nog niet eerder gedaan. Door dit onderzoek op lokale schaal in Dukenburg intensief onderzoek te doen naar dit onderwerp kan dit onderzoek leiden tot nieuwe resultaten die de hiervoor benoemde theorieën kunnen bevestigen, verbreden of afwijzen. De wetenschappelijke literatuur over dit onderwerp is beperkt en een onderzoek op een kleine schaal zoals deze in Dukenburg kan ervoor zorgen dat der nieuwe wetenschappelijke inzichten ontstaan die de academische literatuur tot nut of niet heeft kunnen beantwoorden. De bestaande kennis over de fiets die al deels aanwezig is in de literatuur wordt in dit onderzoek dus uitgebreid met kwalitatief onderzoek in Dukenburg om te achterhalen waarom mensen daadwerkelijk niet naar werk fietsen en of hier oplossingen voor te vinden zijn. Dit aan de hand van de theorie van Azjen die aangepast is op deze bepaalde casus. Dit maakt het onderzoek erg relevant en hiermee voegt het dus iets nieuws toe aan de theorie en kan het ook als hulpmiddel gebruikt worden als andere wijken dan Dukenburg onderzocht moeten worden in de toekomst voor dit onderwerp. Specifieke kwalitatieve onderzoeksresultaten van de beweegredenen van mensen waarom zij wel of niet te fiets pakken is dus nauwelijks aanwezig. Een wetenschappelijk onderzoek hierna kan wellicht relevant zijn voor fiets organisaties, gemeentes, bedrijven, werkgevers en werknemers zelf.

HOOFDSTUK 2: THEORIE

2.1 BEGRIIP DUURZAME MOBILITEIT

Duurzame mobiliteit is een belangrijk begrip in dit onderzoek. De fiets kan namelijk gezien worden als een duurzame mobiliteit, maar wat houdt duurzame mobiliteit dan precies in? Om duurzame mobiliteit te definiëren komen we eerst terecht bij

“Het uitgangspunt dat mobiliteit duurzaam is als het de positieve dingen oplevert die we ervan verwachten (economische welvaart, maatschappelijke participatie, prettig reizen) zonder dat dit ten koste gaat van de aarde en de leefomgeving. Oftewel, welvaart en bewegingsvrijheid binnen grenzen van ecologie, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en rechtvaardigheid” (planbureau voor de leefomgeving, 2014, pp 6).

Een organisatie genaamd Duurzame adviseurs die bedrijven en overheden helpt en adviseert bij het maken van duurzame keuzes beschrijft duurzame mobiliteit als volgt:

“Verplaatsingen zijn een belangrijk onderdeel van het dagelijks leven. We moeten naar het werk en naar de supermarkt, gaan op visite bij vrienden en familie en gaan op vakantie naar verre landen. Hiervoor gebruiken we auto's, bussen, vliegtuigen, fietsen en andere vormen van vervoer. Veel van deze verplaatsingen hebben de nodige CO2-uitstoot tot gevolg. Door de verbranding van fossiele brandstoffen en de productie van voertuigen, maar ook door randzaken rondom vervoer zoals het vervaardigen van wegen en het onderhoud hiervan. Met duurzame mobiliteit bedoelen we een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen geen invloed hebben op het milieu en steeds minder CO2-uitstoot veroorzaken.” (Duurzame adviseurs, z.d).

De eerste definitie suggereert dus dat het uitgangspunt van duurzame mobiliteit is dat het dezelfde positieve dingen oplevert die we van mobiliteit verwachten, maar dat dit geen schade levert aan onze aarde en leefomgeving. Bij de tweede definitie gaat het vooral om een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij dit geen schade levert aan het milieu. Twee definities die deels overeenkomstig zijn, maar met toch verschillende uitgangspunten. Als we verder zoeken komen we tot een betere definitie die het best aansluit voor dit onderzoek van beschrijft duurzame mobiliteit als volgt:

“Duurzame mobiliteit is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de noden van het heden, zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien in het gedrang te brengen”(Brundlandt 1987). Inzicht in de hiervoor noodzakelijke hulpbronnen en de beschikbaarheid daarvan voor landen en individuen kan verkregen worden door te kijken naar menselijk (sociaal), ecologisch en economisch kapitaal, ofwel People, Planet en Profit”(Petersen et al. 2006).

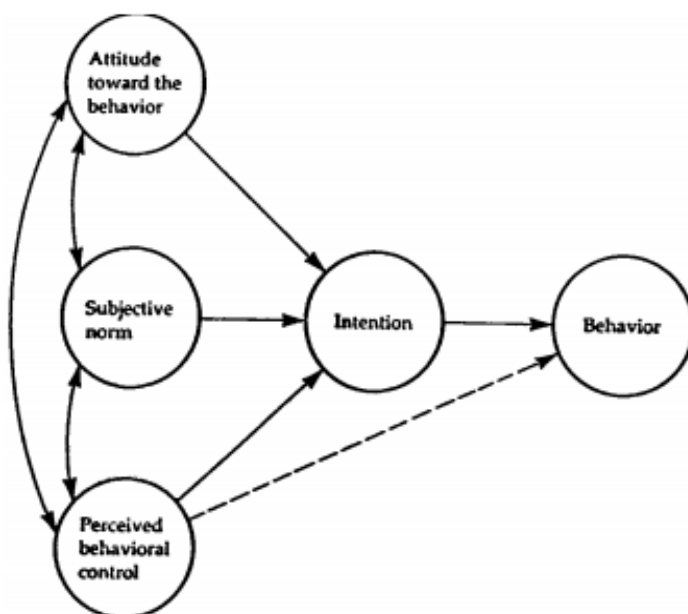
Deze drie laatstgenoemde elementen ook wel de drie “p’s” genoemd moeten hierbij in balans zijn om toekomstige generaties in hun behoeftes te kunnen voorzien. De mobiliteitskeuze van mensen is van grote invloed op dit balans. Wanneer er te veel mobiliteit plaats vindt die fossiele brandstoffen nodig hebben, zal de aarde worden uitgeput en raken de drie p’s uit balans (Petersen et al. 2006). De fiets is een voorbeeld een mobiliteit keuze die geen fossiele brandstof nodig heeft en gezien kan worden als een duurzame mobiliteit keuze.

2.2 THEORETISCH KADER

Voor een goede aanpak van dit onderzoek is het van belang om een toepasbare theorie te vinden voor het stimuleren van de fiets. Een theorie die hierop aanpast is de Theory of planned behaviour (TPB) van (Ajzen, 1991). In het Nederlands: “De theorie van gepland gedrag” is een theorie die wordt gebruikt om het gedrag van mensen te begrijpen en te voorspellen. De theorie gaat ervan uit dat gedrag wordt bepaald door gedragsintenties en onder bepaalde omstandigheden waargenomen gedragscontrole. Deze gedragsintenties zijn gebaseerd op een gedragsmodel waarbij onder andere attitude, sociale norm en intentie leiden tot bepaalde gedragskeuzes bij mensen. Dit model van Ajzen kan ook gebruikt worden om de keuze van mensen te analyseren als het gaat om het kiezen voor de fiets naar werk. Het oorspronkelijke model is hieronder in *figuur 1* te zien.

182

ICEK AJZEN



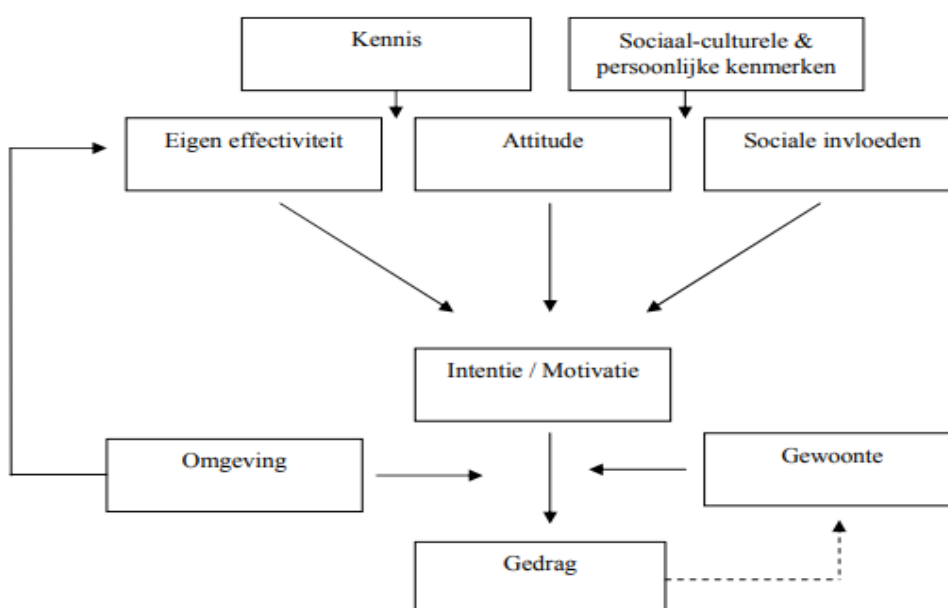
Figuur 1, Bron: AJZEN, I. (1991). The theory of planned behavior. Organizational behavior and human decision processes, 50 (2), 179-211. P. 182

Het model van Ajzen kan op verschillende onderzoeken worden toegepast waarbij gedragsintenties van belang zijn. Zoals reclames, gezondheidszorg, sportmanagement en duurzaamheid. De vervoerskeuze naar werk kan dus ook worden toegepast met dit model. Dit is dan ook terug te vinden in de literatuur. In een onderzoek dat is uitgevoerd door (TNO, 2010) dat gaat over beleidsadvies waarbij het stimuleren van fietsen naar het werk centraal staat, is het gedragsmodel van Ajzen toegepast.

De theorie van gepland gedrag lijkt daardoor ook meest geschikt voor dit onderzoek, omdat de theorie van gepland gedrag van Ajzen het best werkt als het gedrag meer gespecificeerd is. Hier een goed voorbeeld met het onderwerp roken:

Het gaat bij roken om de actie (“ik ga roken”), het doel daarvan (“ik wil erbij horen”), de context waarin het gedrag moet plaatsvinden (“in het jeugdhonk met al mijn vrienden erbij”)

en het tijdstip ("morgen om 9 uur"). Verder is het van belang dat er tussen het vaststellen van de variabelen en het gedrag niet te veel tijd zit, anders kunnen de variabelen weer veranderd zijn (Brug, Assema, van en Lechner, 2016). Dit voorbeeld kun je ook invullen als het over fietsen naar werk gaat. Het gaat daarbij bijvoorbeeld weer om de actie ("ik ga fietsen naar werk"), het doel daarvan ("ik wil meehelpen aan een duurzamere wereld"), de context waarin het gedrag moet plaatsvinden ("naar werk met collega's") en het tijdstip ("elke dag om 9 uur"). Het grote voordeel van TPB is dus dat het model eenvoudig is toe te passen op verschillende gedragssintenties. Daarnaast is het ook mogelijk om de theorie uit te bouwen met andere factoren die mogelijk van invloed zijn. Je kunt het model van Azjen dus gebruiken en aanpassen waardoor het voor een bepaald onderwerp betere resultaten op zal leveren. Dit is ook al vaker gedaan met soortgelijke onderwerpen. Zo is er een gedragsmodel door (Aarts, 1996) gebruikt bij het in kaart brengen van determinanten van vervoerskeuze. Deze is te zien in *figuur 2*.



Figuur 2, Bron: TNO-rapport, Stimuleren van fietsen naar het werk (Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt, 2010).

Als we kijken vanuit het oogpunt van dit onderzoek zijn er veel componenten die van belang zouden kunnen zijn. Naast de componenten in dit model kunnen ook componenten worden toegevoegd zoals de overheid, gemeente, organisaties en werkgever. Deze kunnen invloed hebben op bijvoorbeeld de fysieke omgeving, fietsroutes, economische prikkels en uiteindelijk het gedrag van mensen. Het model van Azjen kan op verschillende onderzoeken worden toegepast waarbij gedragssintenties van belang zijn. Zoals reclames, gezondheidszorg, sportmanagement en duurzaamheid. De vervoerskeuze naar werk kan dus ook worden toegepast met dit model. Dit is dan ook terug te vinden in de literatuur. In een onderzoek dat is uitgevoerd door (TNO, 2010) dat gaat over beleidsadvies, waarbij het stimuleren van fietsen naar het werk centraal staat, is het gedragsmodel van Azjen toegepast. In hun onderzoek hebben zij nog een aantal componenten toegevoegd aan het model van Azjen die zij van belang vonden: Omgeving, Kennis en gewoontes, omdat deze ook van invloed zijn op de vervoerskeuze naar het werk.

De theorie van Azjen is dus al vaker gebruikt bij een onderzoek naar de vervoerskeuze van mensen. Zoals bij elke theorie zijn er ook nadelen aan een theorie of zogeheten valkuilen. De valkuilen van deze theorie zijn dat mensen veelal gewoontedieren zijn en die plannen

hun gedrag vaak niet zo bewust. Daarnaast overschatten mensen zichzelf snel in hun controle over bepaalde uitkomsten. Hierdoor kan er gedacht worden dat iets makkelijk gedaan kan worden, maar is het tegenovergestelde waar. Iemand kan bijvoorbeeld snel zeggen ik kan wel stoppen met roken of eigenlijk kan ik wel heel makkelijk elke dag naar werk fietsen, maar is het tegenovergestelde waar (Azjen, 1991). Ondanks deze valkuilen lijkt het toch de beste theorie voor dit onderzoek, met name door het feit dat het al vaker gebruikt is voor soortgelijke onderzoeken die ook betrekking hadden op de vervoerskeuze van mensen en omdat het aan te passen is voor een bepaald onderzoek en casus

Het is wel belangrijk om ook te kijken of er eventueel nog andere theorieën bestaan die kunnen aansluiten op dit onderzoek. Er zijn namelijk ook andere gedragstheorieën zoals de theorie "Behaviorisme", deze richt zich op het idee dat alle gedragingen worden geleerd door interactie met de omgeving. Deze leertheorie stelt dat gedrag wordt geleerd uit de omgeving, en zegt dat aangeboren of erfelijke factoren zeer weinig invloed hebben op gedrag. Deze theorie is met name toepasbaar op het leerproces van kinderen en niet om gespecificeerd gedrag van mensen te verklaren. Het nadeel van behaviorisme is dat het een eendimensionale benadering is om menselijk gedrag te begrijpen, waardoor het minder geschikt is voor dit onderzoek (Cherry, September 24, 2019).

Een andere theorie die is besproken voor dit onderzoek is een theorie van Pierre Bourdieu over veld kapitaal en habitus. Volgens deze theorie van Bourdieu bestaat economisch kapitaal uit de financiële middelen die mensen hebben om macht en invloed te bereiken binnen een samenleving. Zo zal iemand die in een rijk gezin geboren is sneller toegang krijgen tot financiële middelen dan iemand die in een arm gezin geboren is (Bourdieu 1979). In sommige gevallen kan de theorie toegespitst worden op een fiets cultuur binnen een land. Een hoogleraar sociologie aan de Erasmus Universiteit van Amsterdam beschreef fietsen in Nederland zelfs als "onderdeel van onze nationale habitus" (Kuipers, Giseline, 2010). *"Het begrip 'Habitus' is afkomstig van de Franse socioloog Pierre Bourdieu en betekent volgens Kuipers: 'aangeleerde praktijken, gebruiken, gevoelens, en standaarden die zo zeer deel van onszelf zijn geworden dat ze vanzelfsprekend en natuurlijk voelen.' In het geval van fietsen in Nederland zou je dus inderdaad kunnen spreken van een dergelijk 'habitus' als het gaat om fietsen."* Buiten deze mooie en interessante quote over fietsen, is het nadeel van deze theorie dat het te complex is voor dit onderwerp en ook te weinig aansluiting heeft om een bruikbare theorie te creëren voor deze thesis. Naast deze theorieën waren er geen theorieën te vinden die aansloten bij dit onderzoek.

Na het analyseren van de mogelijke theorieën voor dit onderzoek en de voor- en nadelen hiervan af te wegen is er dus gekozen voor TPB van Azjen. Om deze theorie te begrijpen kan het beste het model in *figuur 1* worden toegelicht. De **intention** in het midden van het model geeft aan om deel te nemen aan een bepaald gedrag in het geval van dit onderzoek dus "fietsen naar werk", deze intentie wordt beschouwd als de beste voorspeller van het feit of een persoon zich daadwerkelijk met dat gedrag bezighoudt. Deze Intenties worden op hun beurt voorspeld door attitudes, subjectieve normen en waargenomen gedragscontrole (LaCaille, 2013). De elementen van dit model worden hieronder kort toegelicht door docent en marketingconsultant Allan Shaw die het toepaste op rokers campagnes.

Het eerste element is **attitude**, dit element beschrijft het gevoel van een persoon over een bepaald gedrag. Als dit gevoel om een bepaald gedrag te veranderen groter is bij een individu is de kans ook groter dat dit zal gebeuren. Een voorbeeld hierbij is een roker die zich erg fijn voelt bij de gewoonte om te roken, zal waarschijnlijk een slechte houding hebben ten aanzien van stoppen met rook-campagnes en zal minder geneigd zijn om te stoppen met roken dan iemand die graag iets wil veranderen aan zijn gewoontes. Dit voorbeeld zouden we ook kunnen verplaatsen in het concept van fietsen naar werk. Iemand die bijvoorbeeld

graag met de auto rijdt naar werk en dit als gewoonte heeft, zal een mindere houding hebben tegenover fietsen naar werk en zal minder snel te stimuleren zijn als iemand die juist wel iets wil veranderen aan zijn gewoontes door naar werk te gaan fietsen.

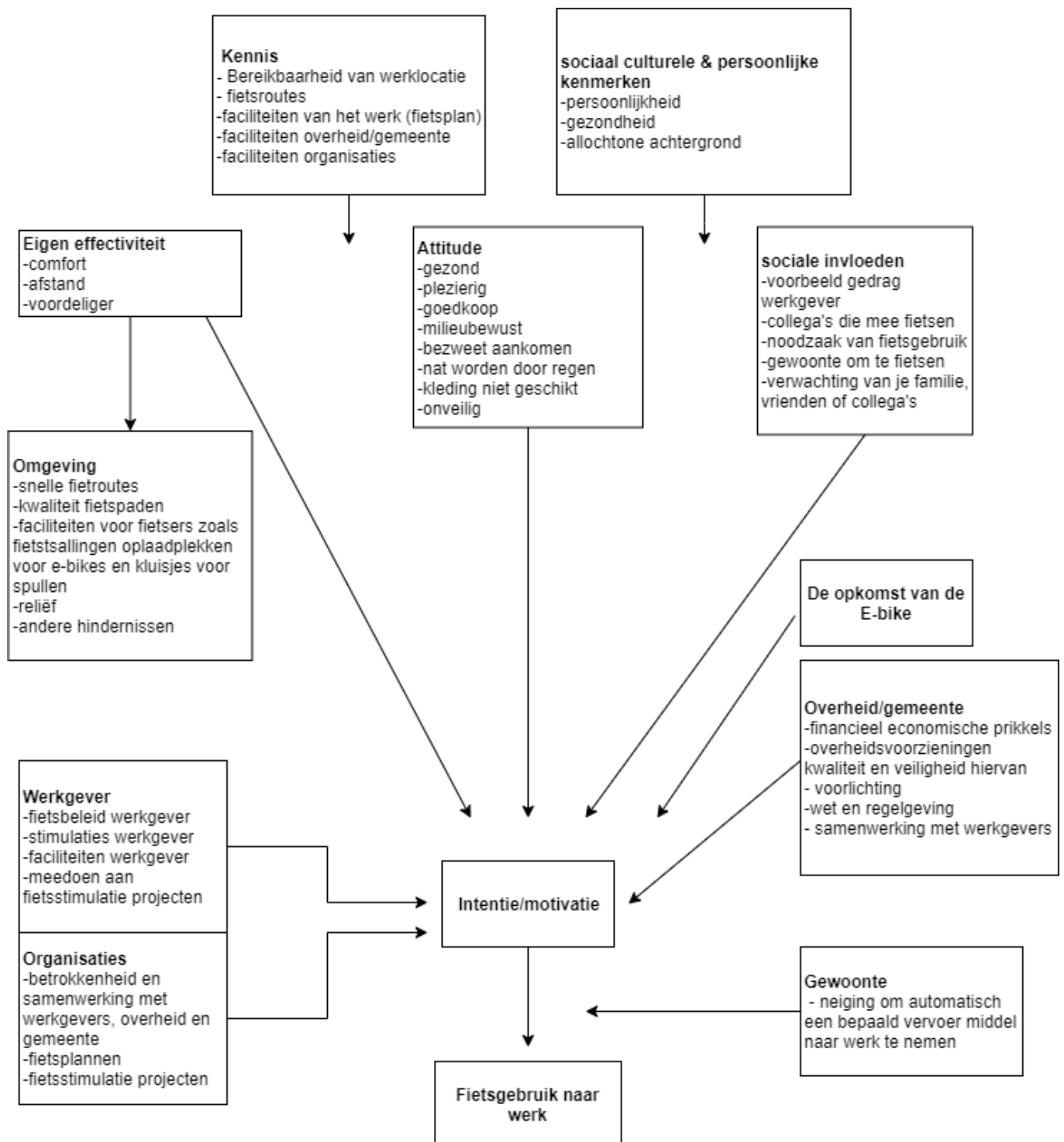
Het tweede element is **Subjectieve Norm**. Dit element beschrijft hoe een individu de sociale druk ervaart om gedragsverandering toe te passen. Zo zijn de sociale normen voor roken in het Verenigd Koninkrijk de afgelopen drie decennia dramatisch veranderd. Er zijn nu meer mensen tegen roken, wat in contrast staat met de sociale normen van roken in bijvoorbeeld derdewereldlanden. Ook dit element kun je verplaatsen in het onderwerp van fietsen naar het werk. Bijvoorbeeld in het kader van duurzaamheid is men de afgelopen decennia veel anders gaan nadenken, mensen worden bewuster in hun keuzes en willen graag mee helpen en denken aan een duurzamere wereld. Met slogans als “Een duurzame wereld begint bij jezelf” of “een beter milieu begint bij jezelf” komt er als het waren ook sociale druk op een individu om gedragsverandering toe te passen. De fiets wordt in Nederland als volwaardig vervoermiddel gezien en het is een duurzame mobiliteit keuze dus dit kan als een sociale druk gezien worden om bijvoorbeeld niet meer de auto te nemen, omdat deze minder duurzaam is dan de fiets.

Het derde element is **Perceived behaviour control**. Dit element beschrijft het vermogen van een individu om de gedragsverandering uit te voeren. Het omvat het vertrouwen van een individu in het uitvoeren van de verandering en de hindernissen voor het proces waarmee hij te maken kan krijgen. Weer terugkomend op het rook thema, kunnen we zien dat in het Verenigd Koninkrijk roken op openbare plaatsen verboden is, waardoor het voor individuen veel moeilijker is om te gaan roken. Ook dit kan weer verplaatst worden in het concept van fietsen naar het werk. De “perceived behavioral control” is dus eigenlijk de moeilijkheid om een bepaald gedrag uit te voeren. Wat betreft de fiets als vervoermiddel in Nederland zijn er weinig obstakels. Er zijn bijvoorbeeld geen bergen en bijna alle plekken zijn wel bereikbaar met de fiets. Daarnaast zijn er naast veel wegen aparte fietspaden aangelegd waardoor de veiligheid ook goed is geregeld. Het vermogen om gedragsverandering uit te voeren in het concept van de fiets is dus vrij groot. Barrières zouden kunnen zijn dat mensen geen geld hebben voor een fiets of niet kunnen of durven te fietsen, dit geldt echter maar voor een hele kleine groep.

Het vierde element is **Intention**: Dit element is een middel om vast te stellen of het individu het vereiste gedrag daadwerkelijk zal uitvoeren. De enige manier om vast te stellen of het gedrag wordt aangenomen, is door het te volgen. In termen van onderzoek is dit niet altijd mogelijk, dus het is het beste om het individu te vragen of hij van plan is de vereiste gedragsverandering door te voeren (Shaw, 2013). Hiervoor is dus onderzoek nodig. Alleen door te vragen aan mensen waarom hun voor een bepaalde gedragskeuze kiezen, kun je achterhalen wat hun intentie is. Deze vier elementen zorgen uiteindelijk voor een bepaald gedrag de **behavior**.

In het eerder uitgevoerde onderzoek is een gedragsmodel uitgewerkt in het TNO-rapport door (Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt, 2010, p.16). Het model geeft de positieve (+) en negatieve (-) invloeden van fietsgebruik onder werknemers weer tegenover de auto. De focus wordt hier gelegd op de autogebruiker, omdat met name in deze groep positieve effecten voor gezondheid, milieu en mobiliteit zijn te behalen als de auto wordt ingeruild voor de fiets. Het TNO- rapport is een erg bruikbaar onderzoek om mee te nemen voor het opzetten van dit onderzoek, Omdat het model die in dit onderzoek is toegepast, gebruik

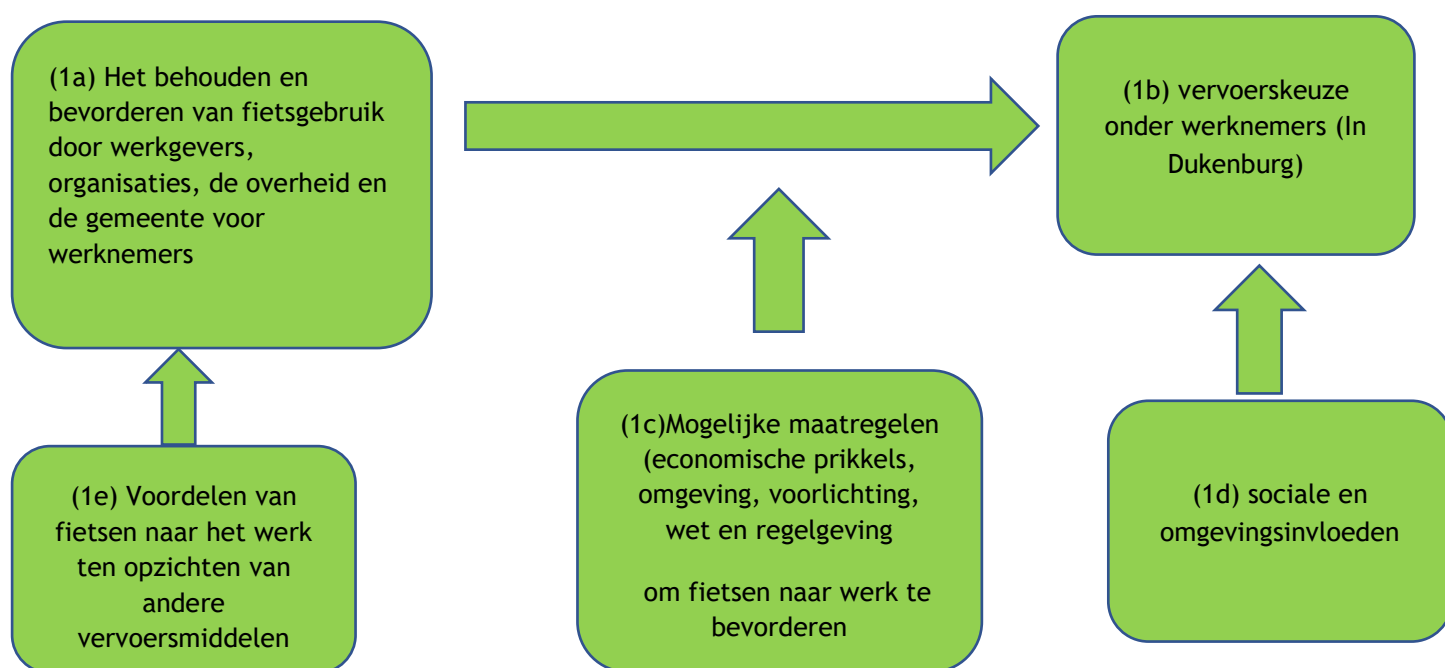
maakt van de theory of planned behaviour en het onderzoek is toegespitst op de vervoerskeuze naar werk. In het onderzoek van het TNO-rapport is het doel om kennis aan te leveren waarmee een effectief pakket aan beleidsmaatregelen kan worden gekozen om fietsen naar het werk te stimuleren. Voor dit onderzoek worden er nog een aantal componenten toegevoegd en weggehaald van dit model. In het TNO-rapport gaat het namelijk om de positieve en negatieve invloeden van fietsgebruik tegenover de auto. In dit onderzoek gaat het ook over de invloeden van werkgevers, de overheid, de gemeente en organisaties. Het aangepaste model komt er dan als volgt uit te zien (Figuur 3):



Figuur 3 operationalisering

Het model te zien op *figuur 3* is dus de uitgewerkte versie van *figuur 2* op dit onderzoek. De componenten van het gedragsmodel uitgewerkt in het TNO-rapport en TPB zijn als hulpmiddelen gebruikt voor het samenstellen van dit scriptieonderzoek en ook als thema's gebruikt voor de interviewvragen die zijn opgesteld voor de semigestructureerde diepte-interviews voor dit onderzoek. Er wordt nog regelmatig gerefereerd in het verdere verloop van dit onderzoek naar dit model en deze vormt dus de achterliggende theorie van dit onderzoek. Met de aangepaste theorie kunnen de deelvragen en de hoofdvraag van dit onderzoek beantwoord worden.

2.3 CONCEPTUEEL MODEL



Figuur 4 conceptueel model

Het conceptueel model vormt de visuele weergave van de te beantwoorden vragen in deze scriptie. Het vormt de basis van het onderzoek en geeft de structuren weer. In *figuur 4* is het conceptueel model van dit onderzoek te zien, waarin een aantal elementen van *figuur 3* de operationalisering van de theorie over dit onderzoek terug te vinden zijn, maar waarbij het meer toegespitst is op dit onderzoek. Waarbij het dus meer specifiek gaat over het woon-werkverkeer in Dukenburg.

In dit model staan vier variabelen die moeten worden toegelicht. De eerste variabele is **(1a)** is een onafhankelijke variabele, de kennis over het behouden en bevorderen van fietsen is veelal aanwezig en is terug te vinden in de literatuur en zal nader besproken worden in het onderzoek. De overheid, gemeenten, organisaties en werkgevers zijn actief om het fietsen te stimuleren. Er zijn enorm veel maatregelen te benoemen en terug te vinden in dit onderzoek. In het onderzoek dat afgebakend is met een casus over Dukenburg, zullen de mogelijke

stimulansen naar voren komen om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te behouden en te kunnen bevorderen.

De tweede variabele **(1b)**, is een afhankelijke variabele. Hoeveel wordt er uiteindelijk gefietst door werknemers. Volgens de Fietzersbond Nijmegen wordt er minder gefietst in Dukenburg, dit onderzoek is echter een kwalitatief onderzoek en zal verder niet ingaan op deze cijfers. Maar door middel van kwalitatief onderzoek kan het fietsgebruik in Dukenburg onder werkende wel benaderd en verklaard worden.

In een simpele hypothese zou het stimuleren van fietsen naar het werk, logischerwijs invloed moeten hebben op het gebruik maken van de fiets. Hierdoor is het dus een direct causaal verband, dit verklaard de pijl van **(1a)** richting **(1b)**.

De derde variabele is **(1c)**, is een mediërende variabele. De verwachting in dit onderzoek is dat de rol van werkgevers, organisaties, de overheid en de gemeente invloed hebben op het stimuleringsproces van het meer gebruik maken van de fiets voor werknemers. Belangrijk is om te weten waarom dit een mediërende variabele is? Dit is namelijk relevant voor het onderzoek. Een bedenkelijke reden kan zijn; Wellicht hebben werkgevers geen of te weinig kennis om de fiets te stimuleren terwijl stimuleringsplannen voor meer fietsende mensen naar werk wel bestaan. Of een andere reden, wellicht is er een gebrek aan geld om de fiets te kunnen stimuleren. Het is vooral deze variabele die doormiddel van diepte-interviews, literatuuronderzoek en mediaonderzoek zal worden onderzocht.

Naast **(1c)** is er nog een andere onafhankelijke variabele namelijk **(1d)**, sociale en omgevingsinvloeden hebben namelijk ook direct invloed op het fietsgebruik onder werknemers in Dukenburg, vandaar de pijl van **(1d)** naar **(1b)**. De fysieke omgeving kan er namelijk voor zorgen of het wel of niet aantrekkelijk wordt om de fiets te gebruiken naar werk. Sociale invloeden gaan vooral over de achtergronden van mensen, wat weer invloed kan hebben op de vervoerskeuze.

De vijfde variabele **(1e)**, kan los gezien worden van de afhankelijke variabele, maar is wel van belang als basis voor het model. Deze variabele geeft de voordelen van fietsen naar het werk ten opzichte van andere vervoersmiddelen weer en het zijn beweegredenen waarom het zo belangrijk is om fietsen naar het werk te behouden en te bevorderen. Hierdoor mag het zeker niet ontbreken in het conceptueel model.

Vanuit **(1e)** is er een pijl getrokken naar **(1a)**, omdat de voordelen van fietsen de beweegredenen zijn om het fietsen naar werk te bevorderen en te behouden.

HOOFDSTUK3: METHODE

In dit hoofdstuk wordt de methode voor dit onderzoek uiteengezet. Dit wordt nauwkeurig weergegeven, hierdoor zijn de keuzes van de onderzoeker na te gaan. Het begint met hoofdstuk 3.1 met een onderbouwing voor de keuze van kwalitatief onderzoek en geen kwantitatief onderzoek. 3.2 wordt de dataverzameling en de kenmerken hiervan uitgelegd. In 3.3 wordt het onderzoek verloop uiteengezet. In 3.4 worden de data-analysemethoden weergegeven en tot slot wordt de betrouwbaarheid en de validiteit van dit onderzoek beargumenteerd in 3.5.

3.1 HET SOORT ONDERZOEK - KWALITATIEF EN/OF KWANTITATIEF ONDERZOEK

Om de hoofdvraag en deelvragen van dit onderzoek te kunnen beantwoorden, is er op kwalitatieve wijze te werk gegaan. Kwalitatief onderzoek heeft namelijk als doel het gedrag en overtuigingen van mensen te begrijpen en te verklaren, onderliggende processen te identificeren en de context van mensen hun ervaringen te begrijpen (Hennink, Hutter & Bailey, 2011, pp. 10, 16-17). Kwalitatief onderzoek is in de regel subjectiever dan kwantitatief onderzoek. Dit betekent echter niet dat kwalitatief onderzoek onbetrouwbaar is. Kwalitatief onderzoek zoekt naar de achterliggende meningen van mensen. (Vennix, 2016 p.179-210). Een goede vorm van kwalitatief onderzoek zijn diepte-interviews. Deze worden uitgevoerd om een diepgaand beeld te krijgen van de individuele opvattingen van de respondenten (Evers, 2015). In het geval van dit onderzoek waarbij het ging over de stimulatie van de fiets als vervoermiddel naar werk, waren juist deze meningen van verschillende mensen erg relevant om goede resultaten te kunnen vinden. Vragen als waarom mensen er wel of niet voor kozen om de fiets te gebruiken of welke stimulansen gedaan kunnen worden door werkgevers om wel de fiets te gebruiken zijn voorbeelden van interessante kwalitatieve vragen waar bruikbare resultaten uit kunnen voortkomen. Deze vragen kunnen niet beantwoord worden met een simpele "ja" of "nee", juist de achterliggende gedachten en meningen van de respondenten waren in dit onderzoek cruciaal om tot bepaalde resultaten te komen.

Dit is ook de reden waarom er niet voor gekozen was om kwantitatief onderzoek te doen. Bij kwantitatief onderzoek ga je op zoek naar gegevens gebaseerd op betekenissen die van getallen af te leiden zijn. (Saunders, Lewis en Thornhill 2008). De achterliggende gedachten en meningen waarom mensen niet of wel de fiets gebruiken naar werk in een bepaalde wijk is lastig te bepalen aan de hand van alleen getallen. Om daar geldende uitspraken over te doen heb je dus een hele grote groep mensen nodig om voldoende data te verzamelen. Daarnaast zal deze data dan voornamelijk moeten bestaan uit surveys, omdat surveys een goed middel zijn om data te verzamelen van een grote groep mensen. (Vennix, 2016). Met een survey zou je weer op hetzelfde probleem stuiten namelijk dat surveys niet de achterliggende gedachten en meningen van mensen weergeven en uitsluitend bedoeld zijn om kwantitatieve data te realiseren. Kwantitatief onderzoek is dus minder geschikt voor dit onderzoek en zou meer geschikt zijn als het doel van je onderzoek is het verzamelen van numerieke gegevens. Dit was bij dit onderzoek niet het geval en daarom is er gekozen voor kwalitatief onderzoek waarbij betekenissen en resultaten in woorden worden uitgedrukt (Saunders, Lewis en Thornhill 2008).

De resultaten van dit onderzoek komen dus voort uit interviews. Met interviews kan er worden gemeten hoe mensen denken over een bepaald concept. Wanneer een onderzoeker

in gesprek gaat met respondenten, kan er worden achterhaald wat de meningen zijn over een bepaald concept. In het geval van dit onderzoek is dit de fiets als vervoerskeuze in het woon-werkverkeer en de invloed van verschillende stimulaties afkomstig van werkgevers, organisaties en de gemeente hiervan.

In deze scriptie zal er een analyse worden gedaan over fietsen van en naar het werk voor mensen woonachtig in Dukenburg. Deze analyse wordt gebaseerd op relevante literatuur, mediaonderzoek en door zes interviews die zijn afgenomen met mensen die op een fietsbare afstand van 15km van hun werk afwonen. Deze respondenten waarvan 3 wel fietsen naar werk en 3 niet, geven een zo realistisch mogelijk beeld van hoe het in de praktijk wordt ervaren als het gaat om onderwerpen als fietsen naar het werk, het stimuleren van fietsen naar het werk, duurzaamheid op het werk, de voor- en nadelen, barrières en andere relevante zaken omtrent het fietsen. De respondenten blijven anoniem in dit onderzoek en voor de referenties zijn pseudoniemen gebruikt die in *tabel 1* te vinden zijn. Opvallende en interessante uitspraken van alle respondenten zullen veelvuldig terugkomen in dit onderzoek, om kracht en argumentatie aan de resultaten van dit onderzoek bij te staan. De verschillende participanten die mee hebben gedaan aan dit onderzoek zijn hieronder in de (tabel 1) weergegeven. De respondenten blijven anoniem, maar hun achtergronden en wat voor werk ze doen staan wel in de tabel weergegeven. Mocht er worden verwezen naar deze mensen in dit onderzoek zal de functie worden gebruikt indien dit relevant is en anders zullen ze benoemd worden met “respondent(en)” of wel-fietsers(s) of niet- fietsers(s) indien dit relevant is voor de argumentatie. De uitspraken meningen en argumentatie van de respondenten komen veelvuldig terug in dit onderzoek als onderbouwing in de analyses.

Respondent	Naam	Functie	Geslacht	Woonplaats	Wel of geen fietser
1	A.Janssen	Woon-assistent	Vrouw	Dukenburg	Wel- fietser
2	D. Vries	Docent Radboud universiteit	Vrouw	Dukenburg	Niet-fietsers
3	W. Peters	Coördinator riolering, waterbeheer gemeente	Man	Dukenburg	Wel-fietsers
4	C. Sprado	Werknemer bij het UWV	Man	Dukenburg	Niet-fietsers
5	A. Ivanovic	Klantenservice gemeente	Vrouw	Dukenburg	Wel-fietsers
6	T. Verbeek	Facilitair medewerker	Vrouw	Dukenburg	Niet-fietsers

Tabel 1. Gegevens participanten van de semigestructureerde interviews.

3.2 DE DATAVERZAMELING EN KENMERKEN - DESKRESEARCH EN FIELDRESEARCH

Dit onderzoek bevat zowel deskresearch als fieldresearch. Als eerst wordt de deskresearch beschreven die is gebruikt voor dit onderzoek met daarin literatuuronderzoek en mediaonderzoek. Deskresearch is vrijwel voor elk onderzoek nodig, omdat zonder kennis over een bepaald onderwerp of eerder afgelegde onderzoeken het doen van een onderzoek weinig succes zal hebben. Daarom is er in dit onderzoek naast fieldresearch ook deskresearch gedaan. Ten eerste was het van belang om inzicht te krijgen in het opzetten van een onderzoek en het toepassen van een bruikbare theorie. Deze kennis is deels

afkomstig uit de universitaire opleiding en gevolgd colleges over het maken van een scriptie en dit desbetreffende onderwerp, maar als houvast zijn er ook een aantal literaire werken gebruikt:

Saunders, M., Lewis, Ph. & Thornhill, A. (2008). Methoden en technieken van onderzoek. Vierde editie. Nederlandse bewerking Jan Pieter Verckens. Amsterdam: Pearson Education Benelux.

Vennix, J. (2016). Onderzoeks-en interventiemethodologie p.179-210. Nederland: Pearson Benelux B.V.

Evers, J. (2015) Kwalitatief interviewen: kunst én kunde. Boom Lemma uitgevers Amsterdam tweede druk.

Azjen, I. (1991). The theory of planned behaviour ORGANIZATIONAL BEHAVIOR AND HUMAN DECISION PROCESSES 50, 179-211.

Hendriksen, I Fekkes, M, Butter, M en Hildebrandt, V. (2010). TNO-rapport, Stimuleren van fietsen naar het werk.

Naast de literatuur over het opzetten van een onderzoek is het ook van belang dat er voldoende literatuuronderzoek is verzameld over het onderwerp van deze scriptie. Voor dit onderzoek zijn veel databases gebruikt zoals cijfers van het CBS, de rijksoverheid, Stads en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen ,2016) en van de fietsersbond. Deze cijfers moeten dienen als hulpmiddel of versterking bij de argumentatie en resultaten van dit onderzoek. Verder zijn er zowel wetenschappelijke als niet wetenschappelijke artikelen zoals boeken, rapporten, thesissen, kranten, magazines en media artikelen verzameld voor dit onderzoek. Indien hier informatie van afkomstig is wordt hier gedurende de hele scriptie correct naar gerefereerd en deze zijn ook terug te vinden in de literatuurlijst.

Het onderzoek bevat ook zogeheten fieldresearch dit zijn de interviews die afgenomen zijn voor dit onderzoek. Door de corona crisis valt de optie wijkonderzoek helaas weg, omdat dit niet past binnen de huidige regels van de maatschappij, waardoor het onderzoek met name gefocust is op literatuur/media onderzoek en interviews met werknemers woonachtig in Dukenburg die telefonisch zijn afgenomen.

Om dit onderzoek uit te kunnen voeren moest erop zoek worden gegaan naar mensen woonachtig in Dukenburg die op een fietsbare afstand van hun werk afwonen. Om een juiste balans te vinden in de meningen en gedachten van mensen zijn zowel werknemers die ervoor kiezen om met de fiets naar werk te gaan als mensen die een ander vervoermiddel nemen geïnterviewd om zo vanuit beide oogpunten meningen en ervaringen op te doen. In totaal zijn er drie wel-fietsers en drie niet fietsers geïnterviewd. Alle interviews zijn meegenomen in het onderzoek. Er is gekozen voor 3 wel fietsers en 3 niet fietser, omdat deze benadering een goed contrast geeft over de beweegredenen en meningen van werknemers. Waarom kiezen de wel fietsers ervoor om met de fiets naar werk te gaan en waarom de niet fietsers niet? Wat zijn hun redenen hiervoor? Wat zijn de verschillen en overeenkomsten? Zijn de niet fietsers wel te stimuleren om de fiets te pakken en op welke manieren worden de wel fietsers gestimuleerd om te blijven fietsen? Dit zijn allemaal vragen die door de samenstellingen van deze interviews naar voren kwamen. Het alleen interviewen van wel fietsers zou wellicht een te positief beeld hebben gegeven over fietsen naar werk en

alleen niet fietsers interviewen een te negatief beeld. Een balans hiertussen bleek goede data op te leveren met interessante onderzoeksresultaten vanuit beide oogpunten.

Er werd dus gewerkt met een interview. Een interview is een doelgericht gesprek met daarin open of halfopen vragen, waarbij vragen niet sturend mogen zijn. De interviews van dit onderzoek waren semigestructureerd. Hierbij heb je een algemeen interviewschema met voorbereide vragen, om zo van tevoren wel de richtlijnen van het interview te kunnen handhaven om zo de gewenste resultaten eruit te kunnen halen (Hennink, Hutter & Bailey, 2011, pp. 117-118). Daarnaast is er bij een semigestructureerd interview ook ruimte om voor de interviewer door te vragen op sommige interessante antwoorden om zo tot betere inzichten te komen van de respondent. Tot slot kan er op basis van de uitspraken van de respondent en de sfeer in het interview een analyse worden gedaan om tot resultaten voor het onderzoek te komen. Het onderzoek wordt vanuit de werknemers kant benaderd, omdat dit de meest relevante en meest open antwoorden geeft. Bedrijven zullen zich eerder positiever opstellen dat ze misschien in werkelijkheid zijn, omdat bedrijven graag imago willen behouden. Terwijl bij het interviewen van anonieme werknemers open en betrouwbare antwoorden meer voor de hand zullen liggen (Evers, 2015).

Er zijn dus verschillende Semigestructureerde interviews afgelegd met mensen die wonen in Dukenburg en werken binnen een straal van 15 km naar het werk, wat volgens het CBS wordt gezien als een fietsbare afstand (CBS, 2016). Deze lopen uiteen van mensen werkende bij de gemeente, de Radboud Universiteit, zorginstellingen en het UWV, waardoor er vanuit verschillende werkplekken informatie opgedaan kan worden om zo een representatief beeld te geven van de werkelijkheid. Door middel van deze semigestructureerde interviews met daarin veel open vragen over de vervoerskeuze naar werk kunnen er verschillende interessante uitspraken gedaan worden die aanbod komen in deze scriptie. De interviews zijn door de corona maatregelen allemaal telefonisch afgenomen en duurden gemiddeld tussen de 30 en 60 minuten.

De interview guide bestond uit verschillende thema's die ook terug te vinden zijn in het eerdergenoemde TNO-rapport van (Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt, 2010) waarbij de theory of planned behaviour (Ajzen, 1991) aangepast op dit onderzoek centraal staat om de vervoerskeuze van werknemers te analyseren. Bij de Theory of planned behaviour gaat het om de gedragsintenties, deze zijn gebaseerd op een gedragsmodel waarbij onder andere attitude, sociale norm en intentie leiden tot bepaalde gedragskeuzes bij mensen. Deze theorie is ook toepasbaar op het fietsgedrag van mensen. Het gedragsmodel voor de fiets is al eerder uitgewerkt door (Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt, 2010, p.16). De relevante gedrag aspecten voor dit onderzoek zijn hier uitgehaald, aangepast en omgezet in interview vragen om zo tot onderzoeksresultaten te komen. In het semigestructureerde interview kwamen vragen over het fietsgedrag van werknemers, de omgeving, sociale invloeden en kennis die er is om de fiets te stimuleren op het werk. Verder is er aan de respondenten gevraagd wat er in hun werkomgeving gedaan wordt om de fiets te stimuleren voor de respondent zelf maar ook voor hun collega's, waardoor deze gedragskeuzes die benoemd worden in theorie zouden kunnen veranderen en ook of de werkgever, overheidsinstellingen of fietsorganisaties hier een rol in hebben gehad. Daarnaast is er ook gevraagd waarom er minder zou worden gefietst in Dukenburg en wat de redenen hiervoor zouden kunnen zijn. Alle literatuur en interviews die gebruikt zijn vormen uiteindelijk het desk en fieldresearch van dit onderzoek.

3.3 HET ONDERZOEK VERLOOP - DE UITVOERING VAN DE METHODEN

Na een meeting met de fietsersbond- Nijmegen is er een onderzoeksvoorstel ingediend met daarin de hoofd en deelvragen voor dit onderzoek. In deze meeting kwam naar voren dat de fietsersbond het een interessant vraagstuk vond waarom er minder wordt gefietst in de wijk Dukenburg en wat de achterliggende redenen hiervoor zijn. Door middel van kwalitatief onderzoek zou dit moeten worden achterhaald. Naast dit vraagstuk leek ook relevant en interessant om te onderzoeken hoe het fietsen in de wijk Dukenburg in stand gehouden kon worden en kan worden bevorderd als het gaat om de vervoerskeuze naar het werk. Deze twee vraagstukken samen zouden de hoofdvragen van dit onderzoek worden.

Na de goedkeuring van het onderzoeksvoorstel kon er aan de slag gegaan worden met data verzameling. In het begin van dit onderzoek is er veel literatuuronderzoek gedaan naar het opzetten van een onderzoek en bronnen met betrekking op dit onderwerp. Nadat het onderzoeksvoorstel was goedgekeurd, kon er ook een toepasbare theorie voor dit onderzoek gezocht worden. De theory of planned behaviour van Azjen leek de beste theorie voor dit onderzoek. Vanuit deze theorie was de opzet om verschillende wel en niet fietsers aan de hand van een semigestructureerd interview vragen te stellen. Op deze manier ontstond er een goede afspiegeling van de werkelijkheid en zouden er meningen en argumenten komen vanuit beide oogpunten, zowel de wel als de niet fietsers. Eerst moesten er dus respondenten gevonden worden die voldeden aan de eisen en deel wilden nemen aan dit onderzoek. De eisen waren dat de respondent woonachtig in Dukenburg moest zijn en op een volgens het CBS 15 kilometer, fietsbare afstand van zijn of haar werk af woonde en hier regelmatig moest zijn.

Om deze respondenten te vinden werd er contact gelegd met bedrijven via de mail en telefonisch. Opvallend in dit proces was dat het benaderen van bedrijven eigenlijk niks opleverde. Bedrijven waren niet geïnteresseerd om mee te werken aan dit onderzoek. Misschien heeft dit gelegen aan de corona crisis waarin we ons allemaal bevinden, waardoor bedrijven hier geen behoefte aan hadden en andere dingen aan hun hoofd hadden of misschien waren er andere redenen, dit is niet duidelijk geworden. Dit zorgde er wel voor dat er op een andere manier aan respondenten gekomen moest worden. De gemeente Nijmegen, LinkedIn en andere sociale online platformen gaven hierin uitkomst. Uiteindelijk zijn er door persoonlijk contact met mensen van de gemeente en LinkedIn connecties ontstaan en zijn er genoeg respondenten gevonden die deel wilden nemen aan dit onderzoek en voldeden aan de eisen. Dit waren er in totaal zes waarvan de helft wel fietst naar het werk en de andere helft niet.

Bij het afleggen van de interviews was een semigestructureerde vragenlijst gebruikt die terug te vinden is in de bijlage. Bij interessante antwoorden werd altijd doorgevraagd, waardoor er vaak ook een leuk en interessant gesprek voortvloeide en het niet alleen een saaie vragenlijst werd. Bij de geïnterviewde die niet fietsten naar werk was het soms lastig om door te vragen, omdat zij simpelweg niet fietsen en daardoor niet over elk onderwerp iets konden zeggen. Hierdoor ging het bij de niet fietsers vaak over de vraag waarom zij niet fietsten naar werk en of dit veranderbaar is en zo ja, welke stimulatie is daarvoor nodig. Bij de wel fietsers kon er beter worden doorgevraagd over de voordelen die zij ervaarde bij het fietsen naar werk en hoe het gesteld is met de faciliteiten en de omgeving. Deze combinatie van het interviewen van wel en niet fietsers zorgde uiteindelijk voor een goed balans in de antwoorden. Hierdoor kwamen er vanuit beide oogpunten antwoorden op de

onderzoeksvragen. Over sommige onderwerpen waren ze het zelfs met zijn allen over eens, maar bij andere vragen zag je een groot verschil tussen de wel en niet fietsers. Uiteindelijk waren zes interviews voldoende om bruikbare en betrouwbare onderzoeksresultaten te kunnen weergeven. In de analyse hoofdstukken zijn de data van de respondenten veelvuldig gebruikt. Hoe deze interviews vervolgens zijn geanalyseerd, gecodeerd en toegepast wordt nader toegelicht in stuk 3.4. Vanuit de operationalisering van dit onderzoek (*figuur 3*) zijn er per analyse hoofdstuk een aantal van deze componenten uit de operationalisering geanalyseerd. Deze componenten waren verwerkt in de interviewvragen en op deze manier kon er stapsgewijs te werk worden gegaan. Per stuk werd de geanalyseerde data uit de interviews samen met de gevonden literatuur gebruikt om tot nieuwe onderzoeksresultaten te komen. Op deze manier zijn de analyse hoofdstukken stap voor stap ontstaan, onderbouwd door de nieuwe data van de interviews en de bestaande literatuur over het onderwerp. Uiteindelijk zijn deze resultaten terug te vinden in de conclusie van deze thesis en samengevat in de samenvatting.

3.4 DE DATA-ANALYSEMETHODEN - DE TOOLS WAARMEE JE DE DATA ANALYSEERT

Na het afleggen van de interviews zijn alle interviews getranscribeerd. Vervolgens zijn deze grondig geanalyseerd. In de semigestructureerde vragenlijst waren een aantal vragensets gecreëerd. Na het transcriberen van de interviews zijn er een aantal terugkerende codes gebruikt per vragen set. Deze zijn in een Excel bestand gezet en vervolgens in het programma ATLAS. Ti gecodeerd en geanalyseerd. De interviews zijn toen als eerst open gecodeerd. Achter elke gemaakte code zijn de antwoorden en meningen per respondent weergegeven. Op deze manier ontstond er een overzichtelijke weergave van alle relevante uitkomsten van de interviews. Hierdoor kon er daarna axiaal worden gecodeerd. Hierbij moesten de stukjes van dezelfde codes met elkaar vergeleken worden. Om zo te kijken of er verschillen of overeenkomsten te vinden waren. Als dit het geval was kon de lijst weer korter gemaakt worden als er meningen of antwoorden waren met min of meer dezelfde betekenis. Hierbij ontstonden er een aantal overkoepelende en belangrijke begrippen. Nadat deze stap gedaan was kon er selectief worden gecodeerd en deze laatste stap moest dan resulteren in het opbouwen van nieuwe theorie. Een voorbeeld hiervan was welke mogelijke stimuli om fietsen naar werk te bevorderen volgens de respondenten zou werken. Alle respondenten hebben hiervoor een cijfer gegeven en hun mening gegeven. Door middel van deze cijfers te analyseren en te berekenen en de meningen te coderen konden er goede en betrouwbare resultaten weergegeven worden. Ook zijn er in dit onderzoek veel citaten gebruikt die genoemd zijn door de respondenten. Deze citaten laten zien hoe er in de praktijk over bepaalde onderwerpen wordt gedacht vanuit het oogpunt van de respondenten.

Naast de interviews is er ook literatuuronderzoek gebruikt om tot resultaten te komen. Om de betrouwbaarheid zo hoog mogelijk te houden is er veel informatie uit wetenschappelijke artikelen en boeken gehaald, vaak gevonden via “Google Scholar” en de online universiteitsbibliotheek van de Radboud. Verder zijn ook de tools en cijfers van het CBS, ESRI, de Rijksoverheid en de gemeente Nijmegen gebruikt om tot verschillende resultaten te komen.

3.5 DE VALIDITEIT EN BETROUWBAARHEID VAN JE ONDERZOEK

Ten behoeve van de validiteit zijn de interviews opgesteld op basis van de literatuur en de theorie. De literatuur is hierbij geselecteerd op relevantie voor de onderzoeksvraag. Hierbij

werd gekeken of de literatuur relevant is en of het recent is geschreven waardoor het voor de huidige tijd nog valideerbaar is en het overeenkomt met de werkelijkheid. De onderwerpen van de interview vragen komen voort uit de aangepaste theorie van Azjen over de theory of planned behaviour. Deze dateert alweer uit 1991. Daarom is er gekeken naar een recentere versie van deze theorie die ook is toegespitst op het onderwerp fietsen naar werk (TNO, 2010). Deze is vervolgens weer aangepast op de casus Dukenburg. Hiermee is de validiteit van dit onderzoek gewaarborgd.

Bij betrouwbaarheid gaat het om hoe consistent een methode iets meet. Bij kwalitatief onderzoek kan dit niet altijd gegarandeerd worden, omdat interviews nou eenmaal niet bij herhaling steeds dezelfde resultaten geeft, omdat het gaat om de meningen van mensen (Evers, 2015). Toch zijn er een aantal dingen die gedaan zijn voor dit onderzoek om de betrouwbaarheid aan te tonen die mogelijk zijn bij kwalitatief onderzoek. Dit zijn het registreren van de stappen die genomen zijn. Zo zijn alle semigestructureerd interviews vastgesteld en zijn de interviews opgenomen, getranscribeerd en gecodeerd. Deze interviews zijn meerdere malen geanalyseerd. Wanneer je vaker tot dezelfde conclusies komt uit dezelfde data, dan kun je vaak spreken over betrouwbare data. Deze stappen zijn erg belangrijk bij kwalitatief onderzoek, omdat je in tegenstelling tot kwantitatief onderzoek de betrouwbaarheid niet af kan aflezen van cijfers. Meerdere onderzoeksmethodes verhogen de betrouwbaarheid, daarom is er gebruik gemaakt van literatuuronderzoek, interviews en mediaonderzoek. De combinatie van al deze gebruikte aspecten zorgt voor de betrouwbaarheid van dit onderzoek.

HOOFDSTUK 4: ANALYSE RESULTATEN: ROL OVERHEID, DE GEMEENTE, ORGANISATIES EN WERKGEVER

Analyse deelvraag 1

Wat is de rol van de overheid, de gemeente, organisaties en de werkgever in het bevorderen en in stand houden van fietsen in het woon-werkverkeer, in het algemeen en met als casus Dukenburg?

In dit hoofdstuk worden de componenten: Overheid, Gemeente, Organisaties en de werkgever behandeld die terug te vinden zijn in de operationalisering van dit onderzoek (figuur 3). De rol van deze componenten, het in stand houden en bevorderen van fietsen in het algemeen en in de wijk Dukenburg wordt in dit stuk behandeld.

4.1 IN STAND HOUDEN EN BEVORDEREN VAN FIETSEN IN DUKENBURG

Het in standhouden en bevorderen van het fietsen is deels afhankelijk van het gedrag van mensen zelf. Volgens de TPB is de keuze om de fiets te pakken een bepaald gedrag dat mensen uitvoeren en dit gedrag om te gaan fietsen is afhankelijk van verschillende factoren zoals deze eerder zijn weergegeven in *figuur 3*. Om fietsen te bevorderen is het van belang om de positieve effecten voor het gedrag om te gaan fietsen zoals weergegeven in *figuur 3* te vergroten en te stimuleren. Dit kan gestimuleerd worden door de overheid, gemeenten, organisaties en werkgevers, maar ook door elkaar onderling te beïnvloeden op het gebruik maken van de fiets. In dit analyse hoofdstuk wordt per actor besproken wat zij volgens de respondenten al doen of nog kunnen doen om het fietsen naar werk in stand te houden of te bevorderen. In dit eerste analyse hoofdstuk wordt besproken wat de rol van de verschillende actoren zijn die invloed uit zouden kunnen oefenen op de vervoerskeuze naar werk. De te onderzoeken actoren die invloed kunnen uitoefenen op de vervoerskeuze naar werk zijn:

- De overheid
- De gemeente
- (Fiets)organisaties
- Werkgevers

Door deze deelvraag te beantwoorden en te analyseren, wordt er in dit hoofdstuk een overzicht gecreëerd over de verschillende actoren die er bestaan als het gaat om de vervoerskeuze naar werk “Overheid, gemeente, werkgever en organisaties”. Deze actoren zouden mogelijkerwijs invloed kunnen hebben op het fietsgebruik in het woon-werk verkeer, zowel in het algemeen als geldend voor de wijk Dukenburg.

4.2 OVERHEID

De overheid is een belangrijk beleidsorgaan als het gaat om het bevorderen en in stand houden van het fietsen van werknemers. De maatregelen die de overheid neemt zijn wel alomvattende maatregelen en zijn natuurlijk niet alleen maar toegespitst op een specifieke wijk als Dukenburg. Dit neemt niet weg dat de maatregelen en beleidsadviezen van de overheid aan bedrijven, organisaties, gemeenten en individuen natuurlijk ook in acht genomen kunnen worden voor deze casus.

Als het gaat om het bevorderen van fietsers in het woon-werkverkeer zien we dat de overheid de afgelopen tijd een aantal positieve maatregelen heeft genomen. De overheid heeft ervoor gezorgd om via de werkgever mensen te stimuleren om op de fiets naar het werk te komen. De zogeheten “Fiets Missie” met als motto: “Kies de fiets” heeft als doel om

10% meer medewerkers op de fiets te krijgen in Nederland. Als bedrijf kun je hiervoor inschrijven, waarna de overheid tegemoet kan komen met het nemen van verschillende maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen onder de werknemers. De overheid steunt hierbij met het deels financieren van goede fietsvoorzieningen en een kilometervergoeding te geven voor fietsers. Net als voor autoforensen mogen werkgevers fietsers een kilometervergoeding geven tot 19 cent per kilometer (belastingvrij). Daarnaast heeft de overheid per 1 januari 2020 het ook fiscaal aantrekkelijker gemaakt voor mensen om met een fiets van de zaak naar het werk te gaan (Rijksoverheid, z.d).

Een andere positieve maatregel door de overheid is “de werkkostenregeling” (WKR), deze is definitief verplicht ingevoerd per 1 januari 2015 voor alle werkgevers in Nederland. Met de WKR kunnen werkgevers hun personeelsleden tot een vooraf vastgesteld percentage van de totale loonsom onbelast van vergoedingen en verstrekkingen laten profiteren. Het gaat dan bijvoorbeeld om een fiets, bedrijfsfitness, kerstpakketten of personeelsfeesten.

Naast deze maatregelen zet de overheid zich samen met marktpartijen, maatschappelijke organisaties en andere instellingen in om het fietsbeleid te versterken. Het zogeheten “tour de force”. Met als doelstelling 20% meer fietskilometers te halen in 2027 ten opzichte van 2017. De Rijksoverheid helpt hierin door: partijen bij elkaar te brengen; onderzoek te laten uitvoeren, experimenten te doen, regels aan te passen en mee te betalen aan sommige maatregelen in steden.

De overheid kan dus gezien worden als belangrijke schakel op het gebied van het stimuleren van fietsgebruik, van bovenaf kunnen zij economische maatregelen treffen, regelgeving aanpassen en hebben ze een belangrijke rol in het bevorderen en in stand houden van de infrastructuur. Daarnaast heeft de overheid een groot netwerk waarmee kennis en informatie kan worden overgedragen aan andere instanties die hier gebruik van willen maken.

Als we kijken naar de beleidsinstrumenten die kunnen worden ingezet bij het bevorderen en in stand houden van fietsen in het woon-werkverkeer, kunnen we vier instrumenten onderscheiden: (1) Financieel-economische prikkels, waaronder subsidies en heffingen, (2) Overheidsvoorzieningen, zoals infrastructurele werken, (3) Voorlichting en andersoortige informatie overdracht en (4) Voorschriften, waaronder wet- en regelgeving. Om een overzicht te creëren van welke mogelijkheden er op dit moment volgens de respondenten worden toegepast is hiernaar gevraagd. Alle mogelijke beleidsinstrumenten die de overheid kan inzetten zijn weergegeven in *tabel 2*.

- De beleidsinstrumenten zijn **groen** gearceerd indien 4 of meer respondenten aangeven dat dit aanwezig is of toegepast wordt in hun werkomgeving.
- De beleidsinstrumenten zijn **oranje** gearceerd indien 2-3 respondenten aangeven dat dit aanwezig is of toegepast wordt in de werkomgeving.
- De beleidsinstrumenten zijn **rood** gearceerd als maar 1 respondent of minder aangaf dat dit aanwezig is of toegepast wordt in de werkomgeving.
- Indien er iets opvallend, relevants, verschillend of overeenkomstig is verteld in de interviews is dit ook weergegeven in de tabel. Met “**”.

(1) Financieel-economische prikkels, waaronder subsidies en heffingen;	(2) Overheidsvoorzieningen , zoals infrastructurele werken;	(3) Voorlichting en andersoortige informatieoverdracht;	(4) Voorschriften, waaronder wet- en regelgeving.
Fiets vergoedingsregeling *Alle respondenten gaven aan af te weten van fietskilometervergoeding.	Verbeteren/uitbreiden fietspaden *De routes naar werk werden zowel met de auto als met de fiets als voldoende beschouwd door alle respondenten.	Bedrijven informeren over fiets stimuleringsmogelijkheden *De respondenten gaven vaak aan dat het eigen verantwoordelijkheid is om zelf te kijken wat de stimulering mogelijkheden zijn voor de fiets. Dit werd niet vanuit het bedrijf gedaan. *Geen van de respondenten heeft meegedaan aan fietsstimulering projecten zoals “Bike to work day”	Eisen fietskwaliteit verscherpen *De fietskwaliteit in Nijmegen en omgeving is groot, goed en veilig volgens de respondenten. Het verscherpen van de fietskwaliteit is dus goed toegepast in Nijmegen.
Aanschafregeling elektrische fiets *Vier respondenten gaven aan dat het ergens wel mogelijk was om met korting een e-bike aan te schaffen, echter was dit vaak een kleine korting en ging het nog steeds om een fors bedrag.	Verbeteren/uitbreiden fietsenstallingen *Fietsenstallingen waren bij alle respondenten voldoende en vaak ook bewaakt. *Een vrouwelijke respondent gaf wel aan dat de fietskelder als “eng” werd beschouwd wanneer het donker was en zij er gebruik van moest maken. (Janssen)	Stimuleren toepassing individueel reisadvies bij bedrijven *Niet van toepassing bij respondenten	Eisen maximale emissie gemotoriseerd vervoer verscherpen *Valt buiten de kennis van de respondenten.

Subsidieregeling belonen fietskilometers *Het belonen van fietskilometers werd bij geen een werkgever van de respondenten toegepast. Bij een respondent was er sprake van een “ruil mechanisme” waarbij je door te fietsen vakantiedagen kon inwisselen, belastingvrij een fiets aan te schaffen of een sportkaart. Een andere respondent werkende bij de gemeente gaf aan dat hij zijn fietskilometervergoeding moest inleveren om gebruik te kunnen maken van een beloning in dit geval het aanschaffen voor een fiets. Omdat hij best veel fietste naar werk zou het voor hem niet voordeliger uitvallen om zijn fietskilometervergoeding in te ruilen voor een beloning, wat dus duidt op een slechte regeling.	Stimuleren fietsfaciliteiten op het werk *Wat betreft faciliteiten: fietsenstalling, kapstokken, kluisjes en bereikbaarheid gaven alle respondenten aan tevreden te zijn. *Wat betreft het stimuleren van faciliteiten als het fietsplan of fietskilometer vergoedingen werd er eigenlijk altijd aangegeven dat de respondent dit zelf moest opzoeken en uitpluizen of het relevant kan zijn. Sprake van stimulatie is er dus niet.	Stimuleren toepassing mobiliteitsbudget *Bij geen van de respondenten aanwezig	Structureel inzetten autoloze dagen *Niet van toepassing in Nijmegen
Stimuleren gratis tijdelijk gebruik elektrische fiets * Respondenten werkende bij de gemeente en de Radboud konden op werk gebruik maken van gratis tijdelijke e-bikes de andere respondenten niet.	Verbeteren doorstroming bij verkeerslichten *Niet heel relevant voor dit onderzoek, maar meer om het voor de fietser in het algemeen aantrekkelijk te maken. *Een respondent werkende bij de gemeente gaf wel aan dat hij zich had aangesloten bij de app “ring”, “Hierbij heb je slimme verkeerslichten waarbij je dan voorrang hebt en dan sneller aan de beurt bent”. Hij vond dit	Promotie elektrische fiets *De e-bike is erg upcoming en dat bevestigde ook de respondenten van dit onderzoek. Alle respondenten gaven wel aan dat ze iets gehoord of gezien hadden waarmee er via het bedrijf waar ze werkte met bijvoorbeeld een bepaalde korting een e-bike konden aanschaffen. Zowel de wel als de niet fietsers stonden hier wel open voor waardoor dit natuurlijk een erg interessante bevinding is. De	Meer autoluwe binnensteden *In de binnenstad van Nijmegen mogen alleen bussen en bestemmingsverkeer komen.

	een goed idee en het werkte ook vooral wanneer het regende maakte hij er gebruik van om sneller op het werk te zijn (Peters).	daadwerkelijke promotie van de bedrijven was echter wel mager te noemen. Enkele respondenten gaven aan een mail hierover te hebben gehad andere hadden het alleen gehoord. Het promoten is op het internet wel overal te vinden, maar de promotie vanuit de connectie tussen werkgever en werknemer was nauwelijks aanwezig bij de respondenten.	
Verlagen woon-werk auto vergoeding *Dit is bij geen van de respondenten naar voren gekomen	Aanbrengen windscherm/overkapping fietspaden *Niet heel relevant voor dit onderzoek, maar meer om het voor de fietser in het algemeen aantrekkelijk te maken. *De fietspaden werden al als voldoende beschouwd en ook veilig	Ontwikkelen van systemen om samen te fietsen *Twee van de drie wel fietsers van dit onderzoek gaven aan het wel prettig te vinden om samen te fietsen. Dit ging dan mondeling of over de groepsapp. Wat ook als systeem kan worden gezien. Een systeem uitsluitend hiervoor bedoeld is niet aan bod gekomen.	
Invoeren/verhogen parkeerkosten auto *Een respondent gaf aan dat ze door de verhoging van de parkeertarieven 10 jaar geleden is begonnen met fietsen, voor haar was het verhogen van de parkeerkosten dus een stimulans om de fiets te gebruiken (Ivanovic). Andere respondenten gaven aan dat het vooral in de stad duurder is geworden, maar dat dit	Stimuleren ontwikkeling fietsrit informatiesystemen *Er werd maar door één respondent gebruikgemaakt van dit soort systemen. Deze apps zijn nog in ontwikkeling en zullen voor in de toekomst relevanter zijn, voor nu werd het nog niet vaak toegepast.		

geen gevolgen voor hen heeft.			
Invoeren kilometerheffing *Niet erg van toepassing, omdat niemand ver van zijn of haar werk afwoont.	Plaatsen van fietstelpalen *voor zover bekend niet aanwezig in Nijmegen.		
Fietsplan *Opvallend was dat zowel de wel als de niet fietsers wisten wat een fietsplan inhield en dat hun werkgever wel meedeelde aan een fietsplan. De voordelen van het fietsplan waren echter nauwelijks bij iemand bekend en er werd ook geen gebruik van gemaakt. Bij een enkele respondent is het fietsplan zelfs wegbezuinigd. Indien de respondenten geïnteresseerd waren in een fietsplan was het hun eigenlijk verantwoordelijkheid om uit te pluizen wat het inhield en of het voordelig voor diegene is.	Verminderen/verplaatsen parkeerplekken *Het verminderen van parkeerplekken is bij geen van de respondenten naar voren gekomen, waarschijnlijk omdat een groot deel met de auto naar werk komt. Pas wanneer meer mensen zouden gaan fietsen of het OV gebruiken zou dit pas verminderd hoeven worden.		
	Inrichting wegen ten nadele van auto's *In de binnenstad van Nijmegen mogen alleen bussen en bestemmingsverkeer rijden en verder in de stad zijn veel fietspaden gescheiden en hebben fietsen voorrang. *Respondenten die met de auto gingen gaven aan dat er in de ochtendspits veel fietsers zijn die vaak		

	voorrang krijgen op veel plekken.		
--	-----------------------------------	--	--

Tabel 2

Relevant is het nu om te kijken welke beleidsinstrumenten de overheid in de praktijk daadwerkelijk heeft toegepast. Dit is wat deze tabel weergeeft voor deze mensen woonachtig in Dukenburg en werkende op fietsafstand. De daadwerkelijke invulling van deze instrumenten is uiteindelijk afhankelijk van de manier waarop de overheid te werk gaat. De overheid kan bijvoorbeeld niet zomaar financieel economische prikkels opleggen aan bedrijven en voert lang niet alle beleidsinstrumenten die in *tabel 2* staan ook daadwerkelijk uit. De tabel hierboven geeft dus weer wat volgens de respondenten in de praktijk is toegepast om fietsen naar het werk te bevorderen en in stand te houden. De rol van de overheid met het in stand houden en bevorderen van fietsen is dus best groot en bestaat uit heel veel beleidsinstrumenten. Deze worden echter overal anders toegepast en er is nog ruimte voor verbetering op veel punten als je uitgaat van de antwoorden van de respondenten van dit onderzoek.

- Indien de beleidsinstrumenten **groen** gearceerd zijn, dan zijn deze maatregelen dus terug te vinden bij verschillende bedrijven en worden ze dus regelmatig toegepast in de praktijk
- Indien de beleidsinstrumenten **oranje** gearceerd zijn, dan zijn de maatregelen wel terug te vinden in de praktijk, maar vaak nog niet voldoende, waardoor er nog ruimte is voor verbetering bij deze maatregelen.
- Indien de beleidsinstrumenten **rood** zijn gearceerd, dan zijn deze maatregelen niet of nauwelijks terug te vinden in de praktijk. Dit kan erop duiden dat de maatregelen of in de praktijk niet relevant zijn of dat hier nog te weinig gebruik van wordt gemaakt.

Het in stand houden van de fietsen, wordt dus volgens de respondenten vooral gedaan door de fietsinfrastructuur van goede kwaliteit te voorzien. Veilige en kwalitatief goede fietspaden zorgen ervoor dat het aantrekkelijk is voor mensen om met fiets de naar werk te gaan of voor andere doeleinden. In Nijmegen worden nieuwe snelfietsroutes aangelegd om de fietser zo veilig en comfortabel mogelijk van punt A naar B te laten verplaatsen. Dit is volgens de respondenten voldoende aanwezig. Wat betreft het bevorderen van het fietsen zien we dat er nog verbetering te boeken is. De respondenten geven aan vaak zelf uit te moeten zoeken of het financieel voordelig is om te fietsen naar werk en wat de mogelijkheden zijn om goedkoper een fiets aan te schaffen of te leasen. Dat de overheid iets doet om het gedrag van mensen te veranderen met betrekking op de vervoerskeuze naar werk is duidelijk, de informatie en de mogelijkheden zijn in de praktijk alleen nog niet altijd voldoende aanwezig.

4.3 GEMEENTE

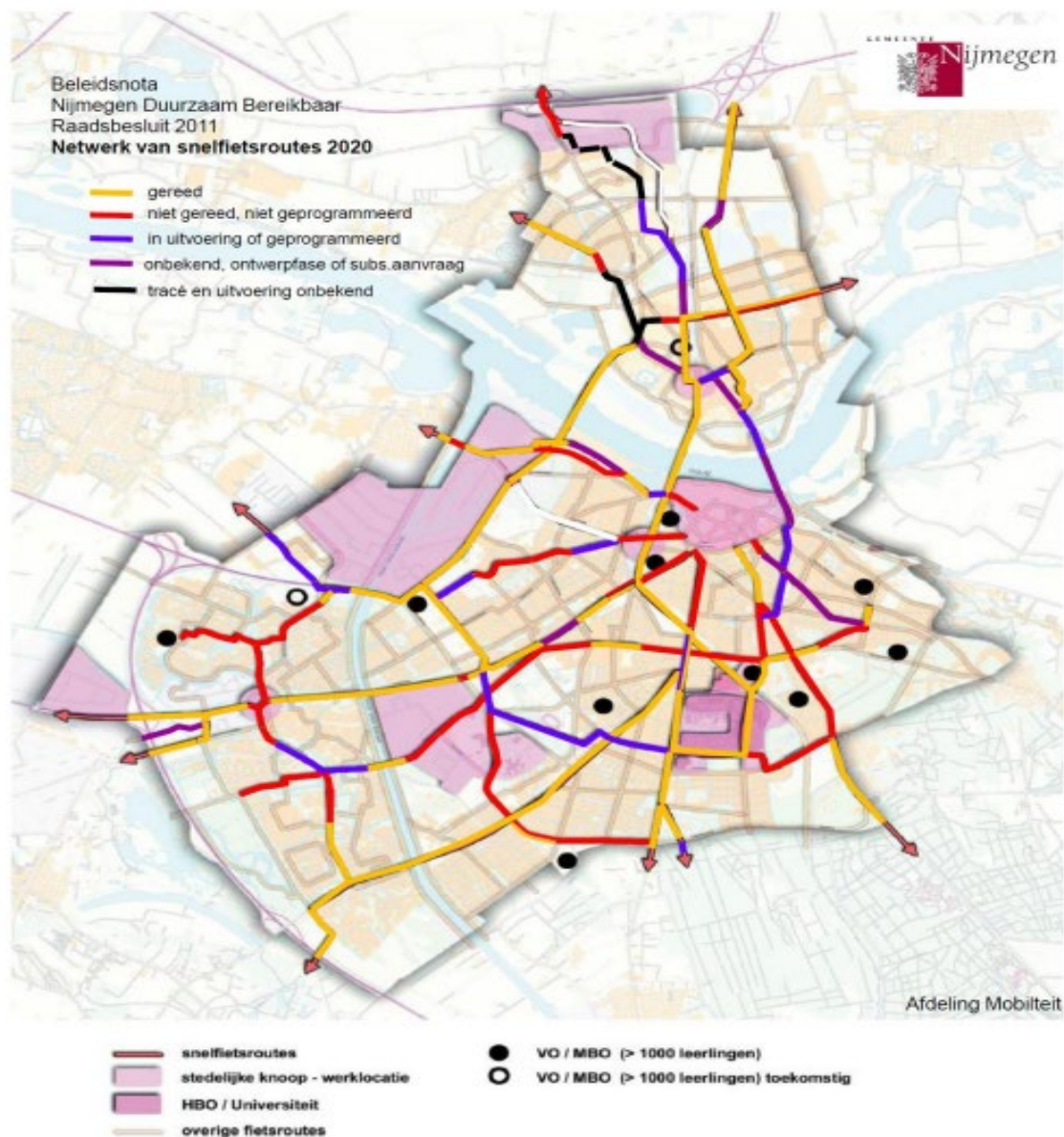
Waar de overheid een met name overkoepelende rol heeft voor wat betreft het bevorderen en in stand houden van fietsen, kan de gemeente zich toespitsen op meer lokaal beleid. Daarom kan ook de gemeente als belangrijke actor worden gezien in het bevorderen en in stand houden van fietsgebruik. De gemeente is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het onderhoud van fietspaden en fietsenstallingen. In het geval van dit onderzoek is de gemeente Nijmegen relevant om te analyseren, wat voor beleidsinstrumenten zij gebruiken

omtrent fietsgebruik onder werknemers en of er volgens werknemers in Dukenburg nog te verbeteren valt.

Nijmegen is een fijne fietsstad, fietsers oordelen positief over het fietsklimaat in de stad en over de inspanningen van de gemeente om het fietsgebruik te bevorderen (gemeente Nijmegen, 2006). En nog steeds is er een toename van fietsers in Nijmegen, er wordt ook steeds meer gefietst in Nijmegen door werknemers. Van de Nijmegenaren die in Nijmegen werken pakten maar liefst 67% de fiets naar werk. Nijmegen kan dus gezien worden als een echte fietsstad. Vele fietssnelroutes zorgen ervoor dat veel plekken goed bereikbaar zijn, de respondenten van dit onderzoek leken tevreden te zijn over de bereikbaarheid van Dukenburg ten opzichte met de rest van de stad zowel met de fiets als met de auto. Een respondent zei er het volgende over:

“De bereikbaarheid is prima met de auto, meestal in 15 minuutjes als ik geen obstakels heb richting het centrum, daar kan het soms wel druk zijn met auto’s enzo. Met de fiets is het ook wel goed bereikbaar, maar het duurt wel een half uur gok ik.”
(Verbeek, niet fietser).

Er zijn ook cijfers bekend over fietsen in Nijmegen. Nijmegenaren geven de fietsbereikbaarheid een 7,8 en 62% zegt tevreden te zijn over de fietspaden, maar ook 14% zegt ontevreden te zijn. Er is dus altijd nog ruimte voor verbetering (stadsmonitor,2016). Als we gaan analyseren wat de rol van de gemeente is in het bevorderen en in stand houden van fietsen van werknemers, zien we dat de gemeente Nijmegen zich vooral samenwerkend opstelt met allerlei organisaties en instellingen die zich sterk maken voor het stimuleren van de fiets. Na de gemeenteraadsverkiezing in 2014 is afgesproken dat de gemeente Nijmegen meer gaat investeren in het gebruiken van de fiets. Al eerder was er een fietsstimuleringsplan gemaakt door de gemeente met daarin mensgerichte maatregelen oftewel het gedrag van mensen te beïnvloeden om zo meer mensen op de fiets te krijgen en infrastructurele maatregelen om de kwaliteit van de infrastructuur voor de fiets te verbeteren (fietsstimuleringsplan, 2016-2018). Een van de hoofdtaken was hierbij om meer en verbeterde snelfietsroutes in Nijmegen te realiseren. In *figuur 5* is een kaart te zien met deze snelfietsroutes. Een deel van de fietsroutes zijn al in gebruik, maar een groot deel moet ook nog gerealiseerd worden. Mede door het “16- punten plan” van GroenLinks Nijmegen en het meedenken van de fietsersbond bij de inrichting en kwaliteitscontrole, heeft het gemeentebestuur eind 2015 een programma met maatregelen vastgesteld, (de Fietsprogrammering 2016-2018). Met als doel een fiets community te laten ontstaan die mee kan denken in het bepalen van prioriteiten voor de uitvoering van fietsinfrastructuur. De rol van de gemeente Nijmegen staat dus vooral in het teken van open staan voor samenwerking met ander fiets belanghebbende organisaties om zo een goede fietsomgeving te realiseren. Op deze manier proberen ze zowel het huidige fietsgebruik in stand te houden als mee te werken met verschillende organisaties en initiatieven om het fietsen in de stad Nijmegen ook te bevorderen.



Figuur 5, kaart snelfietsroutes Nijmegen. Bron: fietsstimuleringsplan, Gemeente Nijmegen 2016)

De gemeente Nijmegen stelt zich dus vooral samenwerkend op en is verantwoordelijk voor de fietskwaliteit en veiligheid. In de interviews is dit ook veelvuldig aan bod gekomen.

Alle respondenten gaven in het algemeen aan tevreden te zijn over de kwaliteit van de fietspaden. Daarnaast was de bereikbaarheid naar werk voor alle respondent ook voldoende. Een aantal kanttekeningen die de respondenten noemde en die nuttig kunnen zijn voor de gemeente zijn ook geanalyseerd:

Twee respondenten gaven aan dat er soms nog fietspaden waren met stoeptegels. Een riolering coördinator bij de gemeente zei:

“Er zijn wat fietspaden die wel wat aandacht mogen hebben, ik fiets vaak langs Brabantse -poort daar hebben ze gewoon trottoirtegels die gebruikt voor het fietspad,

ja die zijn een beetje verzakt en dan kun je er met je wielen inkomen, die mogen omgezet worden tot asfaltwegen". (Peters, wel fietser.

Naast de kwaliteit van fietspaden is de veiligheid ook erg belangrijk. Mensen moeten zich veilig kunnen verplaatsen over een fietspad. De respondenten gaven aan dat de fietspaden van en naar werk erg veilig zijn en vaak gescheiden met de auto's. Een vrouwelijke respondent werkende in de woonzorg gaf wel het volgende aan:

"Richting Malden, daar hoef ik gelukkig niet zo vaak naar toe, maar ben ooit een keer s' avonds langs het kanaal gefietst en dat vond ik doodeng, Het is onverlicht de auto's rijden veel te hard en er is een soort van fietspad maar dat uh nee dat vond ik echt heel eng." (Janssen, niet fietser)

En een andere respondent werkende bij de gemeente gaf het volgende aan:

"Nou die snelfietsroutes zou ik graag willen of bredere fietspaden en ik zou ook graag willen dat die scooters en dergelijke dat ze niet meer op de fietspaden mogen." (Ivanovic, wel fietser)

Waaruit opgemaakt kan worden dat niet alle wegen veilig en verlicht zijn en dit door een vrouwelijke respondent wel als onveilig werd beschouwd. Verder was een punt van onveiligheid dat meerdere respondenten noemde: de drukte in de ochtendspits waardoor de fietspaden te smal waren en er werd door een respondent aangekaart dat er sprake is van veel diefstal op fietsen. Dit belemmerde de respondent ook om een dure fiets aan te schaffen zoals een e-bike, omdat hij bang was dat deze gestolen zou worden. Op een paar aandachtspunten na heeft de gemeente een sterke positieve rol in het tot standhouden en bevorderen van het fietsen in Dukenburg.

4.4 ORGANISATIES

Naast de overheid en gemeente zijn er ook verschillende organisaties die zich sterk maken voor het stimuleren van fietsen. Deze organisaties proberen de fietsliefhebbers te vertegenwoordigen en vaak om meer mensen op de fiets te krijgen. Het kan zijn om mensen leuke fietsroutes aan te bieden, kortingen en reclame voor fietsen of een geheel fietsplan aan te bieden voor werkgevers. In het geval van Nijmegen werken ze dus ook nauw samen met de gemeente om zo meer draagvlak te creëren om bepaalde problemen op te lossen of om initiatieven naar voren te brengen om het fietsen te bevorderen en te behouden. Een aantal organisaties die in Nijmegen, maar ook op andere plekken actief zijn in Nederland die opkomt voor de belangen van de fietsers zijn bijvoorbeeld de fietsersbond, slim op weg, landelijk fietsplatform en de ANWB.

Tegenwoordig zijn er ook veel organisaties die specifiek gericht zijn op het bevorderen en het aantrekkelijk maken om te kiezen voor de fiets als vervoerskeuze naar het werk zoals: Bike to work, Fietsvriendelijk Bedrijf/Cycle Friendly Employer, Velo, lease a bike Trappers, fietsend naar je werk en fietsen scoort. Het zijn er haast zoveel, dat het voor iemand die zich hierin zou interesseren haast onoverzichtelijk kan worden en het misschien zelfs afschrikt om ergens aan mee te doen, omdat er simpelweg te veel mogelijkheden zijn.

Deze organisaties maken het voor bedrijven of individuen mogelijk om zich bij hen aan te melden, om op deze manier te kunnen profiteren van de voordelen. Zo kunnen werkgevers besparen op het aanschaffen of leasen van hun fietsen en zullen hun werknemers vitaler worden doordat ze gezond bezig zijn. De werknemer kan op deze manier ook profiteren door bijvoorbeeld belastingvoordeel of bij de organisatie “trappers” kan men punten sparen door te fietsen naar werk om zo leuke cadeaus te kunnen uitzoeken.

Wat opviel uit de antwoorden van de respondenten is dat vooral de wel fietsers geïnteresseerd zijn in het deelnemen aan fiets stimulatie projecten of zich willen aanmelden bij fietsorganisaties. Een respondent die wel fiets naar werk vond het erg interessant om zich aan te melden bij een fietsproject en zei het volgende over de fiets app “ring”:

“We hebben nu de mobiele fiets app daar zijn we mee aan het testen via je telefoon “ring” is het geloof ik dan kun je jezelf aanmelden en dan heb je slimme verkeerslichten dat je dan voorrang hebt en dan sneller aan de beurt bent, maar dat zal zeker werken ook als het bijvoorbeeld regent dan ben je toch als fietser niet beschermt en dan krijg je op deze manier voorrang.” (Peters, wel fietser)

En over de vraag of de respondenten mee zouden doen aan fietsprojecten zoals “bike to work day”, waren vooral de wel fietsers hier positief over. Dit is een dag of bepaalde dagen waarbij je met al je collega’s een dag naar werk fietst om te kijken of het misschien iets voor je is en gewoon om het uit te proberen indien de mogelijkheid er is. Op zich is het niet erg dat de wel fietsers het ook interessant vinden om zich aan te melden, omdat dit ervoor zorgt dat deze mensen het leuk en misschien voordelig vinden om te blijven fietsen, maar het bereiken van de niet fietsers is minstens zo belangrijk. Een respondent werkende bij de gemeente zei het volgende over fietsprojecten waarbij gezien kon worden hoeveel alle collega’s hebben gefietst:

“Die fanatieke wielrenners die dat in het weekend doen vinden dat wel leuk natuurlijk, maar voor de rest van de collega’s is dat niet iets van ja omdat die app er is dan zou ik eens een paar kilometer bij trappen nee.” (Peters, wel-fietser)

Dit duidt er dus op dat veel projecten vanuit organisaties vooral de al fietsende mensen enthousiast maakt. Uiteindelijk is een van de doelen van een fietsorganisatie natuurlijk ook om zoveel mogelijk mensen te laten fietsen, maar wat blijkt vanuit de respondenten is dat vooral de wel fietsers hier enthousiast over worden. De niet fietsers stonden hier vaak minder voor open en hadden geen zin om hier tijd voor te nemen om zich ergens voor aan te melden. Een niet fietser werkende op de Radboud universiteit Nijmegen antwoorde op de vraag: “Doet de Radboud mee aan fiets stimulatie projecten zoals bike to work day? Heeft u daar ooit van gehoord of?”

“Nee dus ik denk niet dat ze daaraan meedoen.” (Vries, Niet-fietser)

Er is bij een niet fietser werkende op de Radboud dus geen informatie overgekomen over bepaalde fietsprojecten of mogelijkheden. Terwijl de Radboud juist veel initiatieven heeft genomen samen met organisaties om het fietsen naar werk te bevorderen. Het lijkt er dus op dat er nog een te geringe connectie is tussen de organisaties en de bedrijven en werknemers zelf. Waardoor nu alleen de mensen die geïnteresseerd zijn in fietsen zich aanmelden bij dergelijke organisaties of fiets projecten, maar niet de mensen die niet geïnteresseerd zijn, maar er wellicht wel voor open staan. Ze zijn er namelijk ook niet

helemaal op tegen en sommige zouden best een keer mee willen doen, maar ze zouden dit niet zelf op gaan zoeken omdat ze nu nog niet geïnteresseerd waren in fietsen. Een niet fietsende werknemer van het UWV zei het volgende over de vraag of projecten waarbij kennis over de fiets en motivatie om de fiets te pakken u of uw collega's helpen meer de fiets te nemen:

“Ja ligt eraan hoe mijn dag eruitziet als ik veel klantcontact heb, dan pak ik natuurlijk graag de auto, maar ik heb ook wel eens dagen dat ik gewoon op kantoor zit om dingen uit te typen dan zou het inderdaad wel mogelijk kunnen zijn dat ik de fiets pak als iedereen dat doet.” (Sprado, niet-fietser)

Voor bepaalde dagen zou deze niet fietsende respondent dus wel open staan om eventueel de fiets te pakken, maar een extra duwtje in de rug ontbreekt om dit te doen, waardoor de respondent uit gewoonte toch de auto lijkt te pakken.

Het in gesprek gaan van fiets organisaties met meer bedrijven kan hierin een oplossing zijn. Waarbij de organisatie hun kennis en mogelijkheden deelt met bedrijven en het bedrijf dit vervolgens deelt met al hun werknemers. Dit kan bijvoorbeeld met een overzichtelijke mail of brief waarin alle mogelijkheden, prijzen en projecten omtrent fietsen naar werk worden weergegeven en deze per halfjaar of kwartaal up te daten. Op deze manier hoeven zowel de wel als de niet fietsers niet zelf op zoek naar de mogelijkheden, want dit blijkt bij name voor de niet fietsers een te hoge drempel te zijn, waardoor ze niet snel de stimulans krijgen om toch te overwegen om met de fiets naar werk te gaan.

Kortom fietsorganisaties zijn genoeg aanwezig en worden ook belangrijk en nuttig bevonden, met name de wel fietsers zijn enthousiast voor bepaalde fietsprojecten en maken hier gebruik van. De niet fietsers staan er wel voor open, maar de drempel om dit zelf uit te gaan zoeken lijkt te hoog, waardoor ze minder enthousiast zijn of er simpelweg niet weten dat deze mogelijkheden er zijn.

4.5 WERKGEVERS

Het stimuleren van fietsen is niet per se een taak die toegeschreven kan worden aan werkgevers, omdat dit niet altijd iets is wat op hun agenda staat. Toch zouden werkgevers er baat bij moeten hebben om hun werknemers zoveel mogelijk te laten fietsen naar werk, want fietsen naar het werk betekent minder kosten, minder parkeerruimte, fittere en gezondere medewerkers en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Duurzaamheid keert overal terug en bedrijven proberen er vaak zelfs reclame mee te maken. Aan de respondenten is gevraagd of zij duurzaamheid binnen het bedrijf waar zij werken belangrijk vinden. Hierop werd unaniem geantwoord met “ja”. Vervolgens is ook de vraag gesteld of duurzame mobiliteit van en naar het werk hierbij hoort en ook hier werd door iedereen “ja” gezegd. Wel moet er bij deze vraag een nuance gemaakt worden. Een respondent die wel fietste naar werk vond namelijk het volgende:

Ik vind dat ze gewoon iedereen moeten verplichten die binnen 10km van werk wonen om gewoon met de fiets te gaan, mits jij natuurlijk spullen mee moet nemen of dat het een keer heel erg glad is dan kan ik het begrijpen, maar voor de rest hebben we tegenwoordig de gewone fiets, de racefiets en de mountainbike. Ze kunnen zelfs met de step naar het werk of elektrische scootertje, dus ik vind dat de auto thuis moet blijven.” (Peters, wel-fietser)

Het verplichten van fietsen zal hoogstwaarschijnlijk nooit een wet worden, maar het geeft wel aan hoe belangrijk en urgent iemand duurzame mobiliteit kan vinden.

Een niet fietsende respondent gaf het volgende antwoord:

“Ik vind eigenlijk wel dat dat erbij hoort, soms denk ik gewoon, waarom fiets je niet gewoon? Maar als ik dan opsta in de ochtend dan heb ik daar totaal geen zin in en dan moet ik ook eerder opstaan.” (Verbeek, niet-fietsers)

Hierin is dus de afweging gemaakt om niet te fietsen, omdat de respondent dan eerder op moet staan. De vraag of duurzame mobiliteit wordt gezien als belangrijk binnen een bedrijf is dus “ja”, alleen in hoeverre dit doorgevoerd of aangemoedigd zou moeten worden zit wel een verschil in. Een respondent vindt dat het moet worden verplicht om binnen eens straal van 10 kilometer naar werk te fietsen en de andere respondenten vinden duurzame mobiliteit belangrijk, maar wel een eigen keuze of proberen op een andere manier duurzaam te zijn door afval te scheiden of thuis te werken.

Als we naar de huidige situatie kijken betreft de invloed van werkgevers op het stimuleren van fietsen voor werknemers dan zien we dus dat het vaak een vrije keuze is voor werkgevers om hier gehoor aan te geven. Het is natuurlijk ook een vrije keuze om wel of niet de fiets te pakken. De respondenten van dit onderzoek zijn gevraagd of de werkgever hier een voorbeeldfunctie in zou moeten nemen? Een werknemer van de gemeente antwoordde als volgt:

“Ik vind het in eerste instantie dat het je eigen keuze is, we willen allemaal zelf gezond zijn, we moeten stoppen met roken, stoppen met dagelijks alcohol gebruiken, we moeten minder vlees eten en op die manier ligt het echt bij jezelf, maar ik vind het uiteindelijk wel dat de werkgever hierin een rol kan spelen, moet stimuleren en aanjagen.” (Peters, wel-fietsers)

Een andere respondent werkende in zorg gaf het volgende antwoord:

“Dat zou helemaal niet zo verkeerd zijn. Want het valt me ook op dat mensen in de zorg heel slecht voor zichzelf zorgen. Ik kom echt uit een hele andere wereld, ze roken allemaal en komen allemaal met de auto.” (Janssen, wel-fietsers)

De andere respondenten hielden erbij dat het een eigen keuze betreft, de meningen over de rol van de werkgever zijn dus verschillend, maar dat de werkgever een belangrijke rol kan en misschien wel zou moeten hebben is duidelijk.

Als we gaan kijken wat de mogelijkheden die werkgevers vanuit de overheid worden aangemoedigd om uit te voeren dan komen we bij de volgende punten:

- Reiskostenvergoeding
- Medewerkers laten fietsen in ruil voor extra verlofdagen
- Zorg voor de juiste voorzieningen (zoals stallingen, stopcontacten voor e-bikes, etc.)
- Verstrekken van een leasefiets (fiets van de zaak)
- Rentevrije lening
- Aanschaf Vergoeding Het werkgeversnetwerk in uw regio kan u verder informeren over de mogelijkheden.

Bron: (Ministerie van infrastructuur en waterstaat, 2020)

Wat betreft voorzieningen leek het bij dit onderzoek in orde bij de respondenten en ook de reiskostenvergoeding is aanwezig. De andere aanmoedigingen waren minder aanwezig bij de bedrijven waar de respondenten werkzaam zijn. Alleen op de Radboud was er sprake van fietsen in ruil voor verlof dagen, bij de andere bedrijven was hier geen sprake van. Het verschilt dus per bedrijf welke aanmoedigingen aanwezig zijn. Sommige bedrijven doen graag mee aan stimuleringsacties of hebben zelfs een fietsbeleid zoals de Radboud, maar ook veel bedrijven hebben dit niet. Het Radboudumc en de Radboud universiteit zijn bedrijven die fietsstimulering toepassen. Zo krijgen werknemers van de Radboud een vergoeding als ze met de fiets naar werk komen afhankelijk van de afgelegde afstand, is er mogelijkheid voor het aanschaffen van een e-bike met flinke korting en werknemers moeten betalen om hun auto te parkeren om zo andere duurzame vervoersmiddelen te stimuleren (Lievaart, 2016, pp.32). Ook kun je je als bedrijf inschrijven bij de overheid voor de “fietsmissie”, De overheid stimuleert hiermee met kennis en soms ook financiële steun aan werkgevers om te zorgen voor goede fietsvoorzieningen. Daarnaast ook om een kilometervergoeding te geven voor fietsers. Net als voor autoforensen mogen werkgevers fietsers een kilometervergoeding geven tot 19 cent per kilometer belastingvrij, wat het natuurlijk financieel aantrekkelijk moet maken om de fiets te kiezen. Er zijn ook bedrijven die helpen om mensen verder op pad te krijgen op de fiets. Denk hierbij aan de NS-deelfiets. Mensen die met de trein reizen, maar een bestemming hebben die niet naast een station ligt, kunnen ervoor kiezen om met een deelfiets van de NS hun reis te vervolgen. Op deze manier wordt er dus voor gezorgd dat mensen voor verschillende doeleinden de fiets pakken om hun reis te vervolgen. In Nijmegen zijn verder verschillende acties opgezet om het fietsen naar werk te stimuleren waar verschillende werkgevers aan mee deden. Zo werden de “Bike to work-stimulerings weken” georganiseerd. Hierbij deden 15 grote werkgevers aan mee, onder andere: CCV Nederland, Hogeschool Arnhem en Nijmegen, Holland Casino, Radboudumc, Radboud Universiteit, AkzoNobel, Teijin Aramid, Gemeente Arnhem, Sportbedrijf Arnhem, DEKRA, VGZ, Planon en de Provincie Gelderland stapten op de fiets naar het werk. Bij deze actie konden medewerkers bijvoorbeeld e-bikes uitproberen en een gratis opknapbeurt krijgen voor hun fiets. Het stimuleren van fietsen door werkgevers is dus wel een bekend fenomeen, er zijn bedrijven die eraan doen en er zijn acties om werkgevers te prikkelen om fietsen naar werk te stimuleren. Het is echter geen gegeven dat het stimuleren van fietsen naar werk bij elk bedrijf van toepassing is terwijl het wel bekend is dat het veel voordelen voor zowel werkgever als werknemer met zich meebrengt en juist omdat de bedrijven zoals bijvoorbeeld de Radboud aantoont dat het fietsbeleid succes heeft en werknemers er positief over zijn, duidt aan dat de invloed van werkgevers op het fietsgebruik aanwezig is.

CONCLUSIE DEELVRAAG 1

1. *Wat is de rol van de overheid, de gemeente, organisaties en de werkgever in het bevorderen en in stand houden van fietsen in het woon-werkverkeer, in het algemeen en met als casus Dukenburg?*

De overheid, gemeenten, organisaties en werkgevers zijn vier actoren die mogelijk invloed kunnen hebben op de vervoerskeuze in het woon-werkverkeer. Afzonderlijk van elkaar hebben ze verschillende beleidsinstrumenten om het fietsen in stand te houden en te bevorderen. De overheid heeft met name de rol om door middel van (1) Financieel-economische prikkels, (2) Overheidsvoorzieningen, zoals infrastructurele werken, (3) Voorlichtingen en (4) wet- en regelgeving probeert het fietsen in stand te houden en te

bevorderen. Sommige van deze beleidsinstrumenten zijn terug te vinden in de praktijk en kunnen als succesvol worden beschouwd zoals het promoten van de E-bike. Sommige maatregelen zijn ook niet relevant of zijn minder terug te vinden in de praktijk. Deze zijn terug te vinden in *tabel 2*.

Waar de overheid vooral een overkoepelende rol speelt, kan de gemeente zich toespitsen op lokale problemen zoals het verbeteren van fietsvoorzieningen en fietsroutes in de gemeente. In Nijmegen komt naar voren dat de gemeente ook nauw probeert samen te werken met verschillende organisaties en werkgevers om het fietsen naar werk te bevorderen. De kwaliteit van de omgeving lijkt op een aantal plekken goed in orde te zijn in de gemeente Nijmegen. Er is alleen een minpunt betreft diefstal en veiligheid op een aantal plekken.

Organisaties zijn er vaak voor bedoeld om de fiets belangen te behartigen, op te komen voor de fietsers, het aantrekkelijk maken om te fietsen en voordeliger maken om te kiezen voor de fiets. Er zijn een groot aantal fietsorganisaties die volledige fietsplannen aanbieden, wat het voordeliger kan maken om te fietsen naar werk. In de praktijk blijkt dat vooral de mensen die al fietsliefhebber zijn zich interesseren in dergelijke organisaties en projecten en de mensen die niet fietsen, maar hier wellicht wel voor open staan nog te gering worden bereikt. Een oplossing waarbij de connectie tussen organisaties, bedrijven en werknemers beter is geregeld lijkt het beste voor de hand te liggen. Bijvoorbeeld in de vorm van een overzichtelijke halfjaarlijkse brief of mail met daarin de mogelijkheden die organisaties te bieden hebben voor het bedrijf of het individu.

In tegenstelling tot de andere actoren hebben werkgevers niet per se als doel om fietsen te bevorderen. Dit is hun eigen keuze, maar het kan wel voordelen met zich meebrengen voor werkgever en werknemer bijvoorbeeld in de vorm van vitalere werknemers en minder benodigde parkeerplekken. Dit zorgt ervoor dat het aantrekkelijk zou moeten zijn voor werkgevers om wel open te staan voor samenwerking met organisaties en de gemeente om fietsen te behouden en te bevorderen. In Nijmegen en heel Nederland zijn er veel bedrijven die het in stand houden van fietsen en het bevorderen ervan belangrijk vinden. Vanuit de overheid, gemeente en organisaties hebben werkgevers verschillende mogelijkheden om dit te doen. Het is dan aan elk bedrijf afzonderlijk om hier wat mee te doen. In de praktijk lijkt het erop dat de meeste bedrijven dit tot zekere hoogte doen, maar er is zeker ruimte voor verbetering.

HOOFDSTUK 5: ANALYSE RESULTATEN: VOORDELEN EN NADELEN FIETSEN NAAR HET WERK

Analyse deelvraag 2

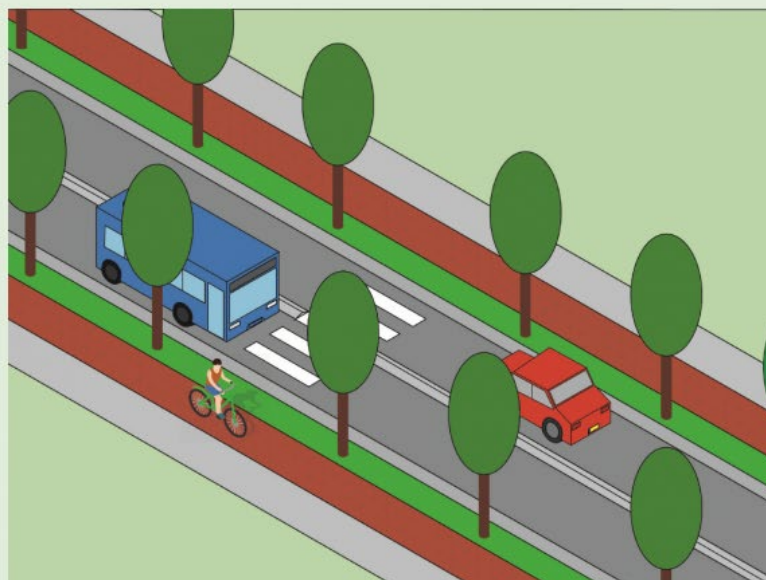
Wat zijn de voordelen en nadelen van de fiets als vervoersmiddel om naar werk te gaan ten opzichte van andere vervoersmiddelen in Dukenburg?

Deze voor- en nadelen vormen de componenten “eigen effectiviteit” en “attitude” die terug zijn te vinden in de operationalisering van dit onderzoek (figuur 3). Er zijn veel voordelen te noemen om de fiets te pakken naar werk, maar als er zoveel voordelen zijn waarom stapt dan niet iedereen massaal op de fiets? En waarom zijn die voordelen zo belangrijk? In dit hoofdstuk worden de voor- en nadelen van de fiets naar werk besproken. Met daarin de meningen en opvattingen van de respondenten om wel of niet te gaan fietsen en ook de wetenschap achter het feit waarom fietsen in het algemeen en ook zeker naar werk indien dit mogelijk zo belangrijk is. Over de voordelen van fietsen is enorm veel literatuur te vinden en allerlei onderzoeken om dit te bevestigen. Op verschillende gebieden als gezondheid, sociale omgeving, economische, milieu en infrastructuur zijn allerlei voordelen te behalen zoals je mentale en fysieke fitheid verhogen, gewicht op peil houden, het is beter voor het milieu, zorgt voor minder congestie in het verkeer en is relatief goedkoop. Wanneer men de fiets als vervoersmiddel gebruikt voor werk. In een rapport van (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Nd.) worden deze positieve effecten weergegeven in een overzichtelijke grafiek. Deze is te zien in *figuur 6*.

Voordelen van fietsen

De voordelen van fietsen zijn veelzijdig. Zowel op economisch, sociaal, milieu- als gezondheidsvlak heeft meer fietsgebruik positieve gevolgen. Aandacht voor veiligheid is wel heel belangrijk, want ongelukken met fietsers komen nog regelmatig voor.

Positieve effecten van fietsen



Bron: Staatsen et al. INHERIT, 2017 (3); H. Khreis; KIM Fietsfeiten, 2018 (1). Visualisatie RIVM i.s.m. Studenten Hogeschool Utrecht

Figuur 6: Bron: Staatsen et al. INHERIT, 2017 (3); H. Khreis; KIM Fietsfeiten, 2018 (1). Visualisatie RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu i.s.m. Studenten Hogeschool Utrecht

5.1 VOORDELEN FIETSEN

De voordelen van fietsen worden belangrijk geacht in dit onderzoek, omdat deze voordelen een oplossing kunnen bieden voor twee grotere problemen genoemd in de probleemstelling van dit onderzoek. Het eerste probleem is dat de uitstoot van CO₂ in Nederland nog te hoog is. Het belangrijkste doel van het Klimaatakkoord is de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% verminderen vergeleken met 1990. In dit klimaatakkoord komt het stimuleren van fietsen naar werk regelmatig terug en wordt dus gezien als een goed haalbare oplossing om mee te helpen aan het behalen van de klimaatakkoorden (klimaatakkoord, 2019). Het andere probleem is dat volgens onderzoek van (I&O research, 2017) meer dan de helft van de Nederlanders boven de achttien jaar te weinig beweegt. Ook hierbij kan de fiets naar werk uitkomst bieden. In dit onderzoek is gevraagd aan de respondenten wat hun redenen zijn om wel of niet te gaan fietsen naar werk. Deze zijn behandeld in dit hoofdstuk.

5.1.1 FIETSEN VERHOOGT JE FITHEID EN IS GOED VOOR JE GEWICHT

Aan de respondenten is het volgende gevraagd: Omdat fietsen een actieve bezigheid is, is het gezond voor je lichaam en geest, neemt u dit mee in uw vervoerskeuze? Met name de wel fietsers namen dit voordeel mee in hun keuze en beschouwden dit ook als een belangrijk punt. Bij de niet fietsers werd dit minder als belangrijk punt beschouwd. Een respondent gaf wel aan dat doordat ze niet fietste naar werk ze dit op een andere manier probeerde uit te voeren, omdat ze beweging wel belangrijk vindt. Voor een andere respondent was fietsen juist de manier om in beweging te blijven ze zij er het volgende over:

“Ik fiets heel graag, omdat ik het wel fijn vindt om buiten te zijn en ik hou een beetje van beweging ik doe niet meer aan sport, dat heb ik wel gedaan, maar door gezondheidsklachten kon dat niet meer, maar fietsen lukte wel dus ik ben altijd heel blij dat ik ook een beetje op afstand woon van werk, zodat ik toch wat meer kan fietsen want dat is precies de goede afstand.” (Ivanovic, wel-fietsers)

In een onderzoek naar de fysieke effecten van fietsen naar werk uitgevoerd door (Hendriksen, Zuiderveld, Kemper, Bezemer) komt naar voren dat regelmatig naar werk fietsen je fitheid verhoogt met 13%, wat gelijk staat aan 1 à 2 keer intensief sporten in de week. Daarnaast kwam er uit het onderzoek dat 10 à 15 minuten fietsen per dag genoeg is om conditie verhoging plaats te laten vinden en voor een gemiddelde verbranding van ongeveer 75 calorieën. Niet alleen verhoogt fietsen je fitheid, maar het verhogen van je fitheid zorgt er ook voor dat mensen beter op gewicht blijven of zelfs kunnen afvallen. (Tuxworth, Nevill, White, en Jenkins 1986) Fietsen is ook beter dan lijnen, omdat tijdens het fietsen ook spieren gekweekt worden en vet wordt verbrand. Ervan uitgaande dat iemand een kort stukje heen en terug naar werk met fietsen met een totaal tijdsbestek van 30 minuten fietstijd verbrand een mens al 150 calorieën alleen om naar werk te komen. Dat regelmatig fietsen je beter op gewicht houdt wordt bevestigd door de (RIVM, 2006).

5.1.2 REGELMATIG FIETSEN GEEFT JE EEN LEKKER GEVOEL

Naast de twee fysieke voordelen van de fiets waarbij fitheid verhoging en het behouden van een gezond gewicht zijn toegelicht, is er ook voordeel te halen op mentaal gebied als het gaat om fietsen naar het werk. Dit was een voordeel dat door alle wel fietsende

respondenten erg werd beaamd. Een respondent werkende bij de gemeente zei er het volgende over:

“Ik neem graag de fiets inderdaad. Ik vind het ontspannend. Ik vind het een ontspannende inspanning. Ik ben graag bezig actief je hoofd leegmaken en lekker naar buiten toe.” (Peters, wel fietser)

En een andere respondent antwoorden met:

“Ik fiets graag, vooral met werk, want dan ben ik altijd voor dat ik thuiskom, dan ben ik de ergste shit al kwijt” (Janssen, wel-fietser)

Fietsen werkt voor deze mensen dus als ontspanning en om het hoofd leeg te maken. Fietsen geeft een rustgevend en “lekker gevoel”. Dit komt ook naar voren in een Engels onderzoek van (Cavill & Davis, 2004). Fietsen is een lichamelijke activiteit en dit wordt geassocieerd met verbeterd subjectief welzijn, stemming en emoties. Deze effecten worden gezien bij alle leeftijdsgroepen en zijn onafhankelijk van sociaal- economische of gezondheidsstatus. Daarnaast komt in het onderzoek naar voren dat inactieve mensen meer kans hebben op het ontwikkelen van allerlei soorten depressies en stress. Regelmatig fietsen zorgt voor activiteit van het menselijk lichaam en verlaagt de kans op depressies en stress. Fietsen geeft je een gevoel van vrijheid en het feit dat je je bestemming op eigen “fietskracht ”bereikt zou een positief gevoel opwekken.

Daarnaast is in een Nederlands onderzoek naar beleving van vervoer onderzocht uit welke vervoersmiddelen mensen vreugde halen. Met als uitkomst dat fietsen bij 67% van de mensen vreugde oplevert tegenover een 11% van het openbaar vervoer. (Harms, Jorritsma, Kalfs, 2007). Regelmatig naar werk fietsen zorgt dus voor zowel fysieke als mentale voordelen. Bij alle wel fietsers van dit onderzoek was het fietsen naar werk ook met name dat ze er plezier uit haalde en ze het lekker vonden om even buiten te zijn en hun hoofd leeg kunnen maken.

5.1.3 FIETSEN IS EEN GEMAKKELIJK VERVOERMIDDEL

Nederland telt meer fietsen dan mensen, waardoor het gebruik ervan erg gemakkelijk is en ook bijna iedereen zonder fysieke problemen kan fietsen. Alle respondenten van dit onderzoek gaven aan dat er genoeg fietsroutes aanwezig zijn in Nijmegen en de kwaliteit voldoende is. Met name door de snelfietsroutes vonden de wel fietsers het aantrekkelijk om de fiets te pakken. Op deze fietsroutes hadden zij vaak voorrang en is de bestemming snel bereikt.

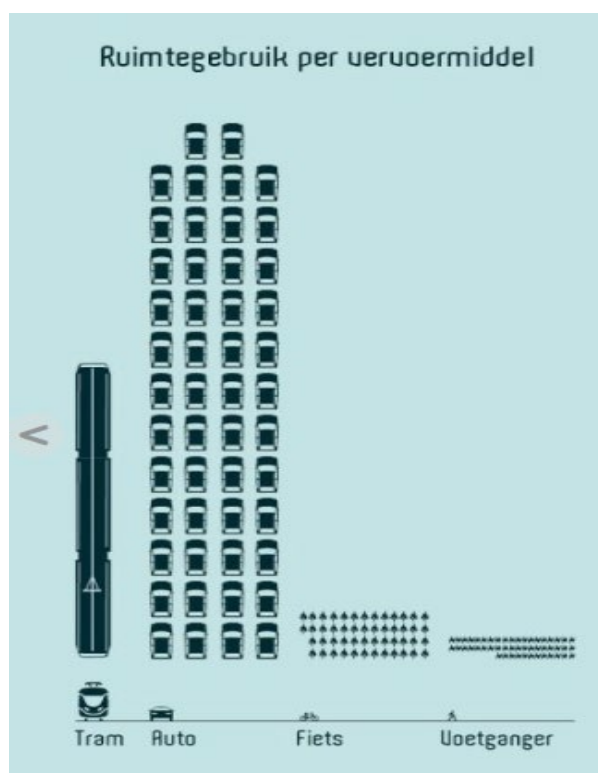
Verder is er is geen rijbewijs voor nodig om te mogen fietsen. Het is daarom ook erg goedkoop en het aanschaffen van een fiets is ook goedkoper dan bijvoorbeeld een auto. De fiets heeft geen grote parkeerplek nodig zoals een auto en je kunt hem overal voor de deur of in een rek zetten. Daarnaast heb je bij fietsen de reistijd vaak zelf in de hand afhankelijk van hoe hard je fiets. Je hebt als fietsers nagenoeg geen last van files of ander vastlopend verkeer. Een respondent werkende in de zorg beschreef het als volgt:

“Met de fiets heb ik het helemaal zelf onder controle en kan ik gaan en staan waar ik wil.” (Janssen, wel-fietser).

Veel auto's in steden zorgt voor drukte en luchtvervuiling, terwijl de fiets kleiner is en minder ruimte in beslag nemen waardoor drukte kan worden vermeden en luchtvervuiling afneemt. Daarnaast is vooral in grotere steden de auto niet per se sneller dan de fiets. Een leuke anekdote uit een van de interviews geeft dit mooi weer:

“Ik heb hier vaak wel eens dat ik net de brug over ben bij de gemeentewerf dat ik dan een jongen tegenkom die ik dan ken in de auto en dan zwaai en toeter je een keer naar elkaar, maar in de stad komen we elkaar soms net tegen, en dan winnen ze eigenlijk niks en zijn we even snel.” (Peters, wel-fietsers)

In veel grote steden van Nederland is het vaak te druk op de wegen. Deze congestie kan zorgen voor vertragingen, onveilige situaties en ruimtegebrek. Op *figuur 7* is te zien hoeveel ruimte er bespaard kan worden als er meer zou worden gekozen voor de fiets als voor de auto. In de afbeelding worden de grote van de tram auto fiets en voetganger weergegeven. Vanuit een oogopslag valt te zien wat voor ruimte er op de weg bespaard kan worden als je dezelfde hoeveelheid auto's omruilt voor fietsen, voetgangers of een tram. De afbeelding is afkomstig uit het boek de beweegvriendelijke stad (Urhahn, 2017). Om een beweegvriendelijke stad te creëren is het van belang dat er minder auto's in de stad aanwezig zijn. Het kiezen voor de fiets als vervoermiddel kan hier grote invloed op hebben. Vooral wanneer er meerdere mensen ervoor kiezen om niet met de auto maar met de fiets naar werk te gaan. Dit zou veel congestie in het verkeer voorkomen. Wat zorgt voor veiligheid, sneller verkeer en meer ruimte voor iedereen.



Figuur 7, bron: Urhahn. (2017). De beweegvriendelijke stad. Amsterdam.

5.1.4 FIETSEN IS DUURZAAM

De fiets is een perfecte overweging als het gaat om duurzame mobiliteit.

“Het uitgangspunt dat mobiliteit duurzaam is als het de positieve dingen oplevert die we ervan verwachten (economische welvaart, maatschappelijke participatie, prettig

reizen) zonder dat dit ten koste gaat van de aarde en de leefomgeving. Oftewel, welvaart en bewegingsvrijheid binnen grenzen van ecologie, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en rechtvaardigheid” (Verhetsel-Vanelslander-Sellekaerts, 2007, pp 13-33).

Alle respondenten gaven unaniem aan dat ze duurzaamheid belangrijk vonden op het bedrijf waar ze werken en ze vonden dat de vervoerskeuze naar werk hier ook toe behoorden. Dat de fiets duurzaam is, is dus een groot voordeel en kan gezien worden als een belangrijke beweegreden om de fiets te pakken voor de respondenten van dit onderzoek, maar ook in het algemeen. De fiets is een met spierkracht aangedreven voertuig, waardoor de verbranding van brandstoffen om vooruit te gaan niet nodig is. Enkel e-bikes moeten worden opgeladen door elektriciteit, maar ook dit is duurzamer dan andere brandstoffen zoals benzine en diesel. Doordat de fiets geen brandstoffen nodig heeft is dit beter voor de luchtkwaliteit en reduceert het dus luchtvervuiling en vermindert het de uitstoot van broeikasgassen. De meest voorkomende manier om naar werk te gaan is de Personenauto's en deze rijden op benzine, diesel of LPG en stoten fijn stof en stikstofoxiden uit. Deze stoffen kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid van mensen. Volgens (Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007), Zorgt elke vier kilometer die op de fiets wordt afgelegd in plaats dat deze met de auto wordt afgelegd, voor een vermindering van uitstoot met een kilo CO₂ en dit geldt ook voor de elektrische fiets. Om aan te geven hoeveel dit kan betekenen als iedereen in een schappelijke 7,5 km afstand van werk de fiets zou pakken. Zou er jaarlijks ongeveer 1700 kiloton CO₂- uitstoot minder zijn. Dit zijn zo'n 162.000 rondes om de aarde heen met een auto (Hendriksen en Gijlswijk).

5.1.5 FIETSEN IS VOORDELIG

Naast alle voordelen die al zijn opgenoemd is fietsen ook nog eens erg voordelig als het gaat om geld. Fietsen is namelijk een goedkope optie als transport. Als we bekijken hoe duur het is om volgens (Hendriksen en Gijlswijk, 2007) fiets aan te schaffen, kost een eenvoudige woon-werk fiets ongeveer 175 euro per jaar. Fietsen op een e-bike kost ongeveer 290 euro per jaar. Hiermee is de aanschafprijs, onderhoud en levensduur in acht genomen. Als we dit zouden vergelijken met bijvoorbeeld een auto kost dit kost 2500-8500 euro per jaar bij een gemiddeld jaarkilometrage.

Het is dus als individu goedkoop om een fiets aan te schaffen in vergelijking met een auto, maar daarnaast is het voor de overheid en gemeentes ook goedkoper om infrastructuur te creëren en te onderhouden voor fietsers, omdat fietspaden en fietsenstallingen goedkoop zijn vergeleken met de faciliteiten die nodig zijn voor de auto en het openbaar vervoer. Daarnaast zorgen de eerdergenoemde fysieke en mentale voordelen van fietsen voor minder gezondheidszorgkosten. (Milieu centraal). In het volgende hoofdstuk komt aan bod welke stimuli het beste zouden werken volgens de respondenten van dit onderzoek. Stipt op één staan economische prikkels. Mensen zijn het snelst geneigd om zich te laten overhalen om te gaan fietsen als er financieel voordeel uitgehaald kan worden. Fietsen is dus van aard al goedkoper dan bijvoorbeeld de auto en met bepaalde stimuli kan dit zelfs nog goedkoper worden, waardoor dit een groot voordeel heeft ten opzichte van andere vervoermiddelen.

5.2 NADELEN FIETSEN NAAR WERK

Als fietsen zoveel voordelen heeft waarom gaat dan niet iedereen fietsen? De reden daarvoor is natuurlijk dat er ook nadelen zijn aan fietsen. In dit onderzoek is gevraagd

waarom mensen liever niet naar werk fietsen. Dit valt vaak samen met de nadelen van fietsen. Buiten de nadelen kan het natuurlijk ook zijn dat iemand het gewoon echt niet leuk vindt om te fietsen. Een docent op de Radboud universiteit gaf daarom ook eerlijk aan als argument om niet te fietsen:

“Ik heb een ontzettende hekel aan fietsen”(De Vries, niet-fietsers)

Later gaf deze respondent een aantal nadelen die hieraan ten grondslag liggen. Fietsen vraagt om lichamelijke inspanning en dit kan niet voor iedereen als prettig beschouwd worden. Iemand kan last hebben van blessures, pijntjes, het weer of andere klachten. De docent gaf zelf aan:

“Ik heb altijd oorpijn en pijn in mijn knieën en ik vind het gewoon niet leuk”(De Vries, niet-fietsers)

Een ander nadeel dat benoemd werd door een respondent werkende bij het UWV is dat hij de auto sneller en gemakkelijker vindt in vergelijking met de auto hierdoor vond hij in dit geval de fiets minder praktisch. Hij zei er het volgende over:

“Ik vind het fijn om snel op het werk te zijn en weer thuis te zijn of ik moet snel bij de supermarkt zijn of iets dergelijks of heb ik een andere afspraak. Soms moet ik ook naar klanten toe, wij hebben ook regelmatig klantencontact met werk zelf en dan moeten we ook naar de klant toe rijden dan is de fiets niet praktisch.” (Sprado, niet-fietsers)

Een andere reden die volgens de (ANWB,2021) ook gezien wordt als de meest voorkomende reden dat mensen niet gaan fietsen is het weer. Mensen worden niet graag nat door de regen en niet bezweet bij warmer weer of door inspanning.

Een facilitair medewerkster bevestigde dit en zei er het volgende over:

“Ik ben zoals je dat noemt een ‘mooiweer fietser’ dus ik fiets eigenlijk alleen als het mooi weer is, maar zodra het koud is of slecht weer, dan pak ik al snel de auto of als ik er geen zin in heb Nu met corona fiets ik al helemaal nooit eigenlijk” (Verbeek, niet-fietsers)

Naast het weer kan ook het tijdstip van de dag voor belemmering zorgen. Een vrouwelijke respondent die soms laat naar huis moet door haar werk in de zorg vond het soms eng om in het donker naar huis te fietsen en ze zei er het volgende over:

“Het is natuurlijk ook dat er veel vrouwen werken die laat naar huis moeten en dat is bij voorbaat al heel lastig ik merk dat ik daar een rare in ben, want hoe durf je dat wel, dus nee dus ik dat dat die angst die zit er toch in.” (Janssen, wel-fietsers)

Voor deze vrouw was verlichting bij de fietsenstallingen en op de openbare weg van belang om een veilig gevoel te hebben en veilig te kunnen fietsen, zonder verlichting werd laat naar huis fietsen als een nadeel beschouwd. Verder zijn tegenwoordig niet alleen de autowegen druk, maar zijn er in met name grote steden de fietspaden ook wel eens druk. Een respondent werkende bij de klantenservice van de gemeente zei er het volgende over:

“Ik vind het niet fijn als er veel scholieren zijn, omdat zij meestal fietsen in groepjes en ze fietsen ook te langzaam of te snel en dan probeer ik er altijd door te trekken buiten de schooltijden” (Ivanovic, wel-fietsers)

Een ander nadeel dat nog niet genoemd is, is natuurlijk de afstand. Met een fiets kun je geen lange afstanden afleggen, omdat dit te zwaar is en te tijdrovend. Dit onderzoek richt zich echter alleen op de mensen die op een fietsbare afstand van werk wonen, omdat dat ook de doelgroep is die eventueel zou kunnen overstappen van vervoermiddel. Al deze genoemde nadelen zorgen er dus voor dat niet iedereen massaal gaat fietsen. Bij sommige zal dit gedrag zoals genoemd in de TPB nooit veranderen, maar bij sommige is het ook slechts een gewoonte of gemakzucht. Twee van de drie niet fietsende respondenten gaf bijvoorbeeld aan het wel te overwegen om te gaan fietsen als ze een duwtje in de rug zouden krijgen. Bijvoorbeeld door economische prikkels of een andere instelling en juist die mensen maken het interessant om hier onderzoek naar te doen om de eerdergenoemde problemen aan te kunnen pakken. Hoe deze mensen eventueel het best gestimuleerd zouden kunnen worden, wordt besproken in hoofdstuk 5.

5.3 VOORDELEN FIETSEN NAAR HET WERK IN DUKENBURG

Naast de algemene en persoonlijke voor- en nadelen van de respondenten die fietsen naar het werk met zich meebrengt, zijn er ook specifieke voordelen en nadelen te benoemen wat betreft de casus Dukenburg. Uit de interviews komt naar voren dat erin en rondom Dukenburg voldoende aanwezigheid is van fietsroutes en deze ook worden beschouwd als fietsroutes van een goede kwaliteit. Daarnaast voelen de ondervraagde mensen zich ook op bijna al deze routes veilig en ervaren zij geen last van auto's of andere voertuigen. De fietsroutes in Dukenburg kunnen naar aanleiding van de gehouden interviews met een ruime voldoende worden bestempeld en vormen geen belemmering om niet de fiets naar werk te pakken. Buiten Dukenburg werden echter wel wat gevaarlijke plekken in Nijmegen aangewezen, zo werd het centrum, de rotonde naast de Radboud Universiteit, de onverlichte weg naar Malden en fietspaden met oude stoeptegels als onveilig beschouwd. Hoewel Dukenburg een wijk is dat redelijk ver van het centrum van Nijmegen af ligt, is het met de fiets een goed te overbruggen afstand. Zowel naar het centrum, de Radboud en de bedrijventerreinen, waar de meeste werkgelegenheid van Nijmegen te vinden zijn. Afhankelijk waar iemand precies woont is de afstand naar het centrum maximaal 10 kilometer, wat binnen de 15 km valt. Deze 15 km grens wordt gezien als een fietsbare afstand naar het werk (CBS, 2016). De kwalitatief goede fietsroutes in Dukenburg en Nijmegen, de fietsbare afstanden van Dukenburg ten opzichte van de rest van de stad samen met de voordelen die fietsen met zich meebrengt genoemd door de respondenten zijn dit dus de voordelen van fietsen naar het werk in Dukenburg.

5.4 NADELEN FIETSEN NAAR WERK IN DUKENBURG

Volgens de fietsersbond- Nijmegen wordt er minder gefietst in Dukenburg vergeleken met andere wijken in Nijmegen. De fietsersbond- Nijmegen was voor het onderzoek erg benieuwd waar dit aan zou kunnen liggen en voor welke doelgroepen dit geldt, om zo eventueel te bekijken wat de beste aanpak zou kunnen zijn om dit te kunnen verbeteren.

Er zijn een aantal nadelen te benoemen voor fietsen in het algemeen die vaak genoemd worden voor fietsen. Fietsen is vaak langzamer en minder comfortabel dan andere vervoersmiddelen, je bent niet beschermt tegen slecht weer, regen en wind, ook kun je gaan zweten door de inspanning, waardoor je bezweet aan kan komen op werk. Daarnaast zijn er niet altijd de benodigde voorzieningen aanwezig op de werkplek, zoals fietsstallingen en opbergruimtes voor fietsspullen.

Naast deze nadelen zijn er ook geografische nadelen te benoemen. Hiermee wordt vooral de ligging van bepaalde plekken bedoeld. Dit kan namelijk invloed hebben op de bereikbaarheid en dus ook op de vervoerskeuze van mensen.

Navenant werd gedacht dat het maas-Waalkanaal hier een van de oorzaken voor het verminderde fietsgebruik zou kunnen zijn. Het kanaal zou namelijk voor een scheiding van west Nijmegen met wijken als Dukenburg en Lindenholt met de rest van Nijmegen veroorzaken



Figuur 8 Kaart Nijmegen Bron: kanalen in Nederland

In dat scenario kan een fiets -en wandelverbinding over het Maas-Waalkanaal als een 'missing link' worden beschouwd die voor vermindering van fiets en wandel vervoer zou kunnen zorgen, te zien op *figuur 8*. In de interviews is er veelvuldig ingegaan op dit vraagstuk met interessante en relevante inzichten tot gevolg.

De scheiding van west-Nijmegen met de rest van de stad door het Maas-Waalkanaal was voor alle respondenten een bekend concept, echter vormde het kanaal of de afwezigheid van bijvoorbeeld bruggen niet voor enige hindernis bij de ondervraagde mensen. Het grootste nadeel wat bij alle interviews terugkwam is de gevreesde "bult" die fietsers moeten overbruggen om naar het andere stadsdeel te kunnen. Een aantal citaten uit de interviews luidde als volgt:

"Nou ik denk dat vooral voor de fietsers die bult best wel een belemmering kan zijn, het gaat ook niet anders." (De Vries, niet-fietsers)

"Ja mensen doen dan hysterisch over de brug" (Janssen, wel-fietsers)

"Dat is dan toch altijd z'n punt dat ik vooral als ik terugfiets naar huis dan ben ik een beetje moe en dan denk ik red ik dat nog." (Ivanovic, wel-fietsers)

De brug en de hoogteverschillen om vanuit Dukenburg naar Nijmegen centrum te gaan kan dus als een nadeel beschouwd worden als het gaat om fietsen. Dukenburg ligt natuurlijk een beetje aan de rand van de stad, maar de afstand naar het centrum is goed te fietsen circa 7,5 kilometer wat voor een gemiddeld persoon goed te doen is. De afstand naar bijvoorbeeld

de Radboud is nog korter, ongeveer 6 kilometer. Op papier dus afstanden die volgens het CBS goed af te leggen zijn. Het venijn zit hem alleen in de lichte maar zeker aanwezige hoogteverschillen die Nijmegen kent. Dit maakt het voor de gemiddelde Nederlander een lastigere opgave om van A naar B te gaan en dus een nadeel als het gaan om fietsen naar werk als je woonachtig bent in Dukenburg.

CONCLUSIE DEELVRAAG 2

Wat zijn de voordelen en nadelen van de fiets als vervoersmiddel om naar werk te gaan ten opzichte van andere vervoersmiddelen in Dukenburg?

Fietsen brengt verschillende voordelen met zich mee voor een individu, maar ook voor een hele samenleving ten opzichte van andere vervoermiddelen de belangrijkste voordelen die in dit onderzoek zijn toegelicht zijn: fietsen verhoogt je fitheid, fietsen is goed voor je gewicht, regelmatig fietsen geeft je een lekker gevoel, fietsen is een gemakkelijk vervoersmiddel, fietsen is duurzaam, fietsen is voordelig en fietsen zorgt voor minder congestie.

De nadelen van fietsen naar werk is dat de fiets vaak langzamer en minder comfortabel is dan andere vervoersmiddelen, je bent niet beschermt tegen slecht weer, regen en wind, ook kun je gaan zweten door de inspanning en zijn de benodigde voorzieningen van fietsen niet altijd aanwezig.

Daarnaast kunnen ook geografische kenmerken of infrastructuur van een bepaald gebied voor- en nadelen met zich meebrengen. Een rivier of kanaal kan voor belemmering zorgen. In het geval van Dukenburg is het Maas-Waalkanaal dat voor hindernis zorgt, met name dan de brug eroverheen en het verschil in reliëf wat aanwezig is in Nijmegen. Hoewel Nederland een vrij vlak land is, kan een klein verschil in hoogtemeters, nadelen met zich meebrengen omdat Nederlanders dit niet gewend zijn en de fietsen die hier met name worden gebruikt hier niet op aangepast zijn.

HOOFDSTUK 6: ANALYSE RESULTATEN: STIMULATIES FIETSEN NAAR HET WERK

Analyse deelvraag 3

In hoeverre kan een werkgever, een organisatie of de gemeente/overheid het gebruik van de fiets voor zijn of haar werknemers stimuleren in het algemeen en welke stimulaties zijn wel of niet zinvol in Dukenburg?

In dit hoofdstuk wordt gekeken of de verschillende mogelijke stimulaties die door de actoren kunnen worden toegepast zinvol worden geacht. Vervolgens wordt gekeken wat de respondenten vonden van andere componenten die mogelijk invloed kunnen hebben op het kiezen van een vervoersmiddel naar werk.

6.1 EIGEN KEUZE

Er is aan alle respondenten gevraagd of de vervoerskeuze naar werk een eigen keuze is of niet. Het resultaat dat hieruit kwam is dat alle respondenten er unaniem over eens waren dat de vervoerskeuze naar werk een eigen keuze betreft. Zowel mensen die graag de fiets nemen als mensen die liever niet met de fiets naar werk gaan, gaven aan dat mensen zelf mogen bepalen hoe ze naar werk komen. Dit wil echter niet zeggen dat deze “eigen keuze” niet veranderbaar is en de case daarmee gesloten is. Een respondent die fietsend naar werk gaat zei namelijk het volgende:

“Eigenlijk zouden ze iedereen die gezond is moeten verplichten te fietsen naar werk als ze binnen 10km wonen”. (Peters, wel-fietsers)

Deze verplichting zou er juist op duiden dat er geen eigen keuze meer zou zijn. Tegelijkertijd gaven de mensen die niet naar werk fietsen ook aan dat het beter zou zijn om de fiets naar werk te pakken een facilitair medewerkster zei het volgende:

“Ik zou eigenlijk moeten fietsen, maar ik doe het dus niet.” (Verbeek, niet-fietsers)

De niet fietsers waren van mening dat fietsen beter voor henzelf is, maar kozen er toch bewust voor om dit niet te doen door uiteenlopende redenen zoals een hekel hebben aan fietsen of door andere omstandigheden de auto pakken. Een niet fietsende respondent gaf standvastig aan een hekel te hebben aan fietsen en daardoor niet de fiets te pakken, maar aan het eind van het interview de overweging om een e-bike aan te schaffen voor naar het werk toch niet uit te sluiten. Dit alles duidt erop dat over deze “eigen keuze” op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd. Om de wel fietsers te laten blijven fietsen en niet fietsers wellicht te overtuigen om de fiets te nemen naar werk is het dus wel van belang om deze “eigen keuze” aantrekkelijk te maken. Kortom de vervoerskeuze naar werk is en zal een eigen keuze zijn van de werknemer, maar deze keuze is zeker veranderbaar. In de TPB, is het gedrag van mensen ook veranderbaar door bepaalde prikkels. In dit hoofdstuk wordt achterhaald aan de hand van de antwoorden van de respondenten welke maatregelen en stimuli het meest zinvol zijn of misschien wel niet zinvol zijn als het gaat om het stimuleren van fietsen naar het werk.

6.2 MOGELIJKE STIMULATIES

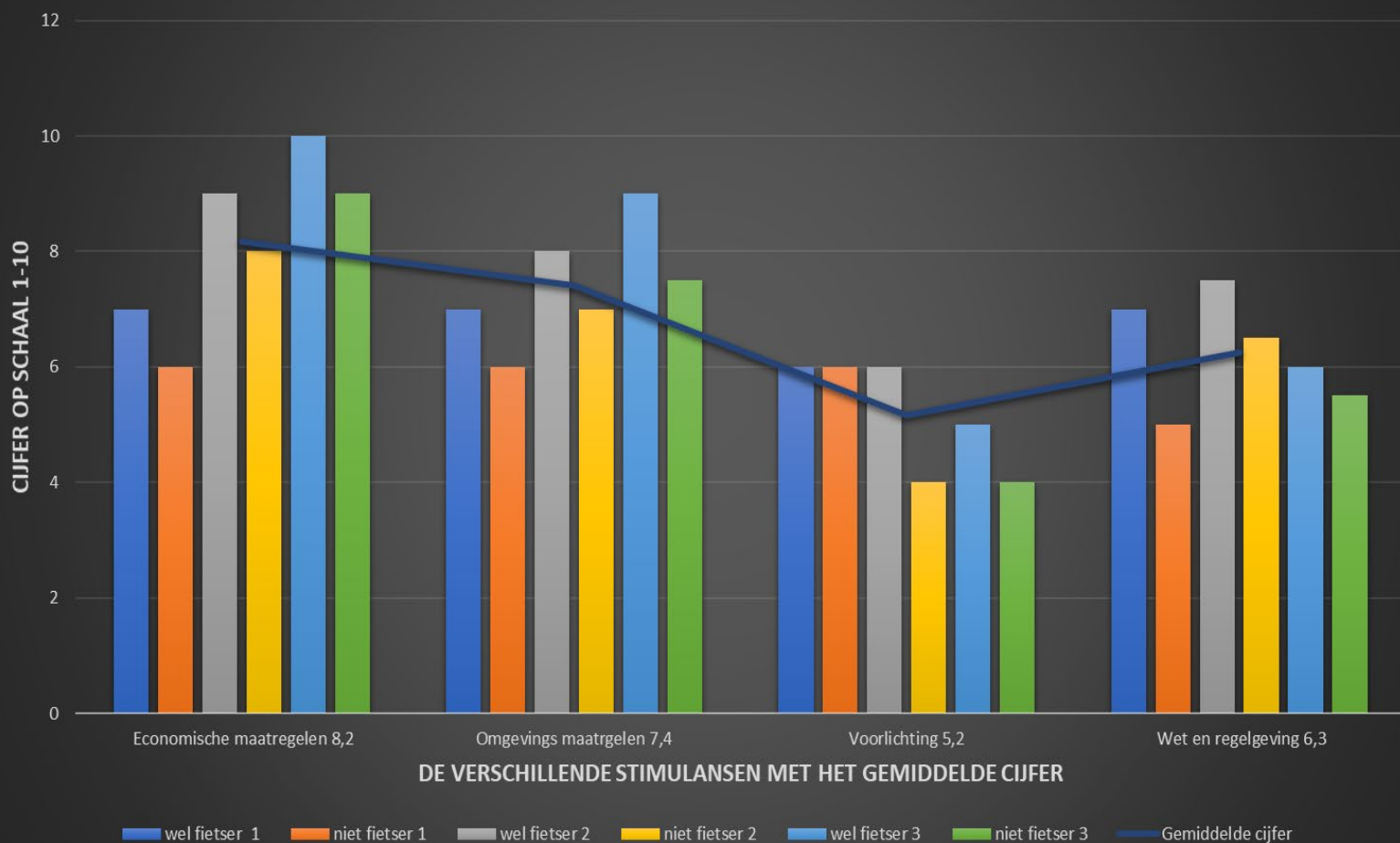
In het vorige hoofdstuk is naar voorgekomen wat de belangrijkste voor- en nadelen zijn van fietsen naar het werk in het algemeen en voor mensen woonachtig in Dukenburg. Dit hoofdstuk onderzoekt welke stimulaties volgens werknemers in Dukenburg daadwerkelijk zin hebben en de vervoerskeuze en het gedrag van mensen kan beïnvloeden. Het kiezen voor de fiets naar werk heeft vaak te maken met verschillende gedragsintenties. Er zijn verschillende actoren, stimulaties of prikkels die leiden tot een bepaalde keuze bij mensen. De TBP, is een theorie die wordt gebruikt om het gedrag van mensen te begrijpen en te voorspellen. Zo kun je met deze theorie ook de vervoerskeuze naar werk beter analyseren en begrijpen. In het (TNO-rapport, 2010) te zien in het theoretische kader van deze thesis is de theorie al eerder toegespitst op de vervoerskeuze naar werk en dan specifiek de auto of de fiets.

Om te kijken welke stimulaties zinvol worden geacht door werknemers is het eerst van belang om te kijken welke stimulaties er eigenlijk bestaan. Er zijn vier mogelijke stimulaties te onderscheiden : (1) Financieel-economische prikkels, waaronder subsidies en heffingen, (2) Overheidsvoorzieningen, zoals infrastructurele werken, (3) Voorlichting en andersoortige informatieoverdracht en (4) Voorschriften, waaronder wet- en regelgeving. Deze vier mogelijke stimulaties zijn voorgelegd in de interviews met de respondenten woonachtig in Dukenburg om zo te achterhalen welke stimulaties volgens hen het beste werken of zouden kunnen werken en welke waarschijnlijk niet zullen werken om het fietsen naar werk in stand te houden en te bevorderen.

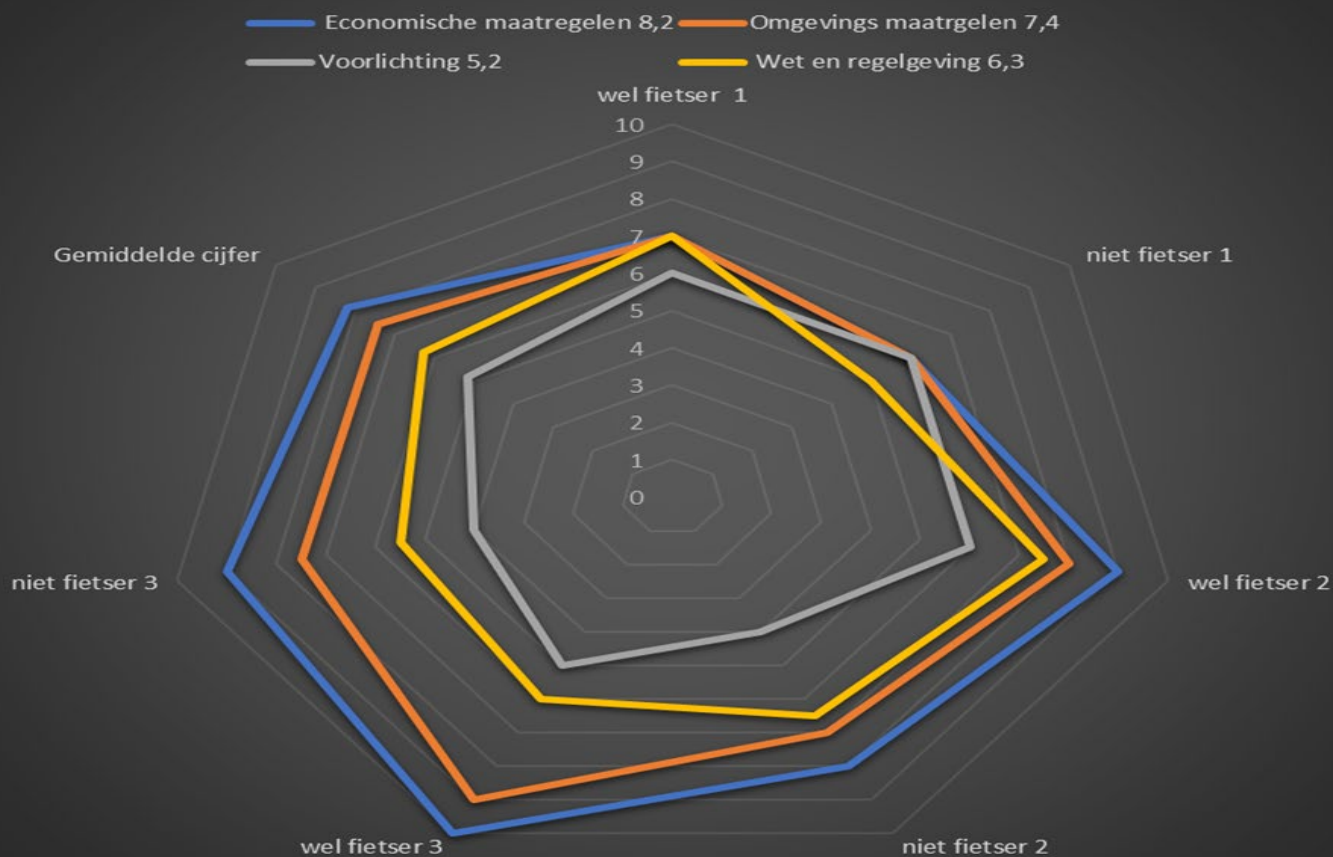
In de interviews is aan alle respondenten gevraagd wat zij vinden van de mogelijke stimulansen voor de fiets als vervoersmiddel. Er is gevraagd aan de respondenten om voor elke mogelijke stimulans een cijfer te geven met daarmee een beargumenteerde onderbouwing. Op deze manier kan er dus een uitspraak gedaan worden over welke stimulansen mogelijksterwijs, zouden kunnen bijdragen aan fiets stimulatie naar het werk of juist welke stimulansen minder kunnen bijdragen.

De resultaten zijn in *figuur 8 en 9* overzichtelijk weergegeven in een grafiek en worden in dit stuk toegelicht. De gemiddelde cijfers die voor de verschillende stimulansen werden toegeschreven door de respondenten op schaal van 1-10 zijn respectievelijk: 8,2 voor Economische maatregelen, 7,7 voor omgevingsmaatregelen, 6,3 voor wet- en regelgeving en de enigste onvoldoende is toegeschreven aan voorlichting een 5,2. Elk stimulans zal in dit hoofdstuk worden geanalyseerd en worden onderbouwd met de meningen en argumentatie van de respondenten.

Grafiek stimulansen fiets als vervoersmiddel



Radar grafiek Stimulansen fiets als vervoersmiddel



Figuur 8 en 9

6.3 ZINVOLLE OF NIET ZINVOLLE STIMULATIES WERKNEMERS

In de komende stukjes wordt per stimulatie besproken en beargumenteerd wat de respondenten van sommige stimulaties vonden. Verder wordt er geconcludeerd of de stimulaties wel zinvol werden bevonden of juist niet.

6.3.1 ECONOMISCHE MAATREGELEN:

Het hoogst geschaalde cijfer zijn economische maatregelen met een 8,2 gemiddeld (*figuur 8,9*). De stereotypering dat Nederlanders veel op hun centen letten, wordt hierdoor weer bevestigd. Dit is natuurlijk niet onterecht, want vervoer kan gewoon heel prijzig zijn. Dat werknemers hierdoor bepaalde overwegingen maken is dus niet zo gek. Eigenlijk gaven alle respondenten aan dat economische prikkels kunnen helpen bij het kiezen voor een bepaalde vervoerskeuze. Het zou voor sommige ook afhankelijk kunnen zijn van de hoogte van het salaris om bepaalde keuzes te nemen een docent bij de Radboud die over het algemeen beschikken over een prima salaris zei er het volgende:

“Ik zit te denken de meeste hebben niet een heel slecht salaris dus ik weet niet of het veel uit zou maken ” (De Vries, niet-fietsers)

, maar over het algemeen werden economische prikkels beschouwd als meest succesvolle stimulans om de fiets te pakken. De respondenten zouden ook bijvoorbeeld eerder geprikkeld zijn om een fiets of e-bike aan te schaffen met korting via het werk. Een facilitair medewerkster zei er het volgende over:

“Ik denk dat het voor heel veel mensen wel het zetje in de rug kan geven. Met een goedkopere e-bike zou ik in ieder geval wel vaker gaan fietsen.” (Verbeek, niet-fietsers)

Een e-bike gaf voor vooral de niet fietsers net het extra comfort, waardoor ze de overweging van de auto naar de fiets eerder zouden willen maken. Een extra financiële prikkel bij het aanschaffen van een goedkopere e-bike zou er dus al voor kunnen zorgen dat mensen hun gedrag eerder willen veranderen.

Er bestaat tegenwoordig ook een fietskilometervergoeding voor mensen die dicht bij hun werk wonen en ook dit werd bestempeld als een succesvol stimulans benoemd door de wel-fietsers, omdat zij hier natuurlijk al voordeel uit haalden door te fietsen naar werk. Naast positieve prikkels gaven met name de wel- fietsers aan dat ook negatieve prikkels zoals het verhogen van parkeertarieven ook kan helpen en dit ook zorgt voor rustiger verkeer en dat mensen hierdoor eerder de fiets zullen pakken. Een respondent werkende bij de gemeente had de volgende mening over economische prikkels:

“Ik denk dat vooral het economische en het ontmoedigen van de auto zoals het verhogen van het parkeren en het stimuleren van subsidie op de fiets dat dat werkt voor mensen om toch de fiets te pakken.” (Peters, wel-fietsers)

Een van de meeste bekende manieren om economische prikkels te realiseren op het gebied van vervoerskeuze naar werk, is een fietsplan. In het kort; een fietsplan is gemaakt om mensen te stimuleren de fiets te pakken naar werk, het zorgt voor vitaliteit, minder CO₂ uitstoot en het kan dus ook economische voordelen opleveren. Een fietsplan kan dus voor zowel de werkgever als de werknemer kleine financiële voordelen met zich meebrengen om

de fiets naar werk te stimuleren. Ook zorgt het voor meer vitale werknemers door gezonde beweging (rijksoverheid,2020). Wat opviel is dat alle respondenten van een fietsplan af wisten, maar dat het nergens echt gepromoot werd om eraan deel te nemen. Bij een aantal is het fietsplan door bezuinigingen zelfs geschrapt of wordt het misschien eens in het jaar via de spam mail gestuurd. Dit is een opvallende constatering, want een fietsplan geeft voor zowel de werkgever als de werknemer voordelen. Denk aan minder benodigde parkeerplekken, vitalere werknemers, en in vergelijking met auto's zijn fietsen natuurlijk een stuk goedkoper om aan te schaffen of te leasen dan een auto. Dit terwijl zowel de niet als de wel fietsers juist gebaat zijn bij financiële voordelen. Dit is nou net iets wat het fietsplan kan bieden. Kortom, economische prikkels worden door werknemers beschouwd als meest stimulerende factor als het gaat om de vervoerskeuze naar werk.

6.3.2 OMGEVINGSMAATREGELEN

Een ander belangrijk component die in de theorie van het in (TNO- Rapport: Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt, 2010) voorkomt is de omgeving. Door de omgeving te veranderen kan het aantrekkelijker gemaakt worden voor mensen om bijvoorbeeld voor de fiets te kiezen. Denk hierbij aan betere fietsroutes, fietspaden, fietsenstallingen, minder parkeerplaatsen, maar ook reliëf. De ondervraagde respondenten gaven hierna economische prikkels het op een na hoogste cijfer voor, namelijk een 7,4 (*figuur 8 en 9*). Over het algemeen worden de fietsroutes en fietspaden in en rondom Nijmegen als kwalitatief goeds en veilig beschouwd. Op een aantal eerdergenoemde hindernissen zoals enkele oude stoeptegels, onverlichte wegen, te smalle fietspaden en hoge bruggen na. De omgeving zorgde er bij de respondenten niet per se voor dat ze graag wilden gaan fietsen, maar het zorgt meer voor een soort basis waaruit moest worden voldaan om te gaan fietsen. De wel fietsers beschouwden de omgeving als prettig, waardoor zij zich veilig voelden tijdens het fietsen en het nodige ook uit om te gaan fietsen in een kwalitatief goede en mooie omgeving. Voor de niet fietsers werd de omgeving ook als voldoende beschouwd. Het leverde alleen niet zoals bij economische prikkels het eventuele duwtje in de rug op, om de fiets naar werk te overwegen.

Wat ook met name als belangrijk werd beschouwd waren goede fietsstallingen en ook plekken om spullen neer te leggen zoals natte of vieze kleren. Faciliteiten op het werk valt ook onder de omgeving en met name dit was volgens de respondenten niet altijd aanwezig. Een vrouw werkende bij de gemeente zei het volgende:

“De fietsenkelder die wij hebben, dat vind ik heel lastig, omdat er stelde trappen zijn en het is er druk. Ik vind het dan veel makkelijker om de fiets gewoon buiten te zetten, dat is wel een mogelijkheid bij mij op het werk, alleen dan voortaan wel voor de gemeente, dat zijn gewoon openbare fietsenstallingen, dat is alleen een fietsenrek en als er dan iets aan de gang is dan verdwijnt het fietsenrek, dan moet ik langer naar een plek zoeken, maar ik vind die fiets kelders niets.” (Ivanovic, wel-fietsers)

Het verbeteren van de fiets faciliteiten op het werk was vooral voor de wel fietsers iets wat zij belangrijk vonden, omdat zij hier natuurlijk gebruik van moeten maken. De omgeving in het algemeen werd wel als belangrijk beschouwd en kreeg daarom het tweede hoogste cijfer, omdat het dus als basis kan gezien worden voor een veilige en kwalitatief goede fietservaring. Het was voor de niet fietsers niet een duwtje in de rug om te gaan fietsen

6.4.3 VOORLICHTINGEN

De derde component uit de theorie van het (TNO- Rapport: Hendriksen, Fekkes, Butter en Hildebrandt, 2010) is: voorlichting. Denk bij voorlichtingen aan e-mails, brieven of presentaties over de voordelen van de fiets. Het toepassen van deze maatregel werd door de respondenten als minst effectief beschouwd en werd beoordeeld met een gemiddeld cijfer van een 5,2 (*figuur 8 en 9*). De reden voor dit laagste cijfer was met name dat ervan uit werd gegaan dat de meeste mensen wel weten dat fietsen voordeliger, gezonder en duurzamer is en dat voorlichting hierover overbodig is. Uiteindelijk werd gevonden dat het wel of niet pakken van de fiets een eigen overweging is. Het enige wat ontbrak aan voorlichting is het promoten van fietsplannen, wat al eerder benoemd is onder de maatregel van economische prikkels. Door werknemers beter voor te lichten over de mogelijkheden van een fietsplan, door bijvoorbeeld een duidelijke brief of email, kunnen de werknemers zelf makkelijk bepalen of het iets voor hen is en hoeven ze dit niet zelf uit te pluizen. De drempel om het zelf uit te pluizen was voor veel respondenten te groot of te tijdrovend waardoor ze er uiteindelijk niets over hebben gelezen of iets hebben overwogen.

6.3.4 WET- EN REGELGEVING

Het laatste component dat is beoordeeld en terug te vinden is in de theorie is: wet- en regelgeving. Dit werd beoordeeld met een gemiddeld cijfer van 6,2 (*figuur 8,9*). Bij wet- en regelgeving hebben we het echt over wettelijke maatregelen die het met name voor fietsers aantrekkelijker en veiliger wordt. Denk hierbij aan autoluwe zones, fietspaden met voorrang en geen brommers op het fietspad.

Wat opviel was dat met name de wel fietsers dit iets hoger beoordeelde en beargumenteerde en graag zagen dat er meer regels kwamen waardoor het aantrekkelijker wordt om te fietsen. Zo gebruikte een wel fietser de app “ring” waarbij fietsers snellere doorgang kunnen ondervinden bij stoplichten of drukke wegen. De app was nog onder constructie, maar had zeker potentie volgens de respondent.

Een respondent gaf ook aan een keer te hebben gefietst in een stad waar fietsers meer voorrang kregen en beschouwden dit als een prettige ervaring ze zei er het volgende over:

“Ik heb dat toen in Oss gemerkt. Ik ben ooit een keer met de fiets naar Oss gegaan en toen ben ik dus vanuit Nijmegen gefietst en toen kwam je dus in Oss en daar kwamen allemaal fietspaden en daar heb je altijd voorrang dat vond ik wel lekker doorfietsen.” (Janssen, wel-fietser)

Een fietspad waarbij fietsers voorrang hebben is een goed voorbeeld van wet- en regelgeving en een wel fietser ervaarde dit dus als prettig.

Een respondent vond het ook fijn als er minder auto's waren of als er geen brommers op het fietspad zouden zijn, zodat het fietsen rustiger en veiliger kan verlopen. Deze maatregel is dus ook van belang om de mensen die al fietsen te laten blijven fietsen en het door wetten en regels veilig te houden kan dus als redelijk belangrijke component beschouwd worden volgens de respondenten.

6.4 OMGEVING EN FIETSRoutes NAAR HET WERK

Een van de aspecten die terugkomt in TPB, toegespitst op de vervoerskeuze naar werk in (figuur 3), is de omgeving. Onder de omgeving vallen een aantal belangrijke aspecten die de vervoerskeuze kunnen beïnvloeden. In de interviews is dan ook gevraagd naar de kwaliteit en veiligheid van de fietsroutes of eventuele fietsroutes die ontbreken en andere hindernissen. Daarnaast is er gevraagd naar de faciliteiten op het werk met betrekking tot fietsgebruik, denk aan fietsenstallingen, verlichting en kapstokken.

Alle respondenten waren tevreden tot zeer tevreden over de kwaliteit en veiligheid van de fietsroutes naar hun werk toe en ook werden er geen specifieke ontbrekende fietsroutes benoemd. Hierdoor zijn de fietsroutes in en rondom Dukenburg voor de respondenten in dit onderzoek in ieder geval niet van negatieve invloed op de fiets als vervoerskeuze. De scheiding van Dukenburg met de rest van Nijmegen door het Maas-Waalkanaal werd wel vaak benoemd, maar de respondenten vonden dat er genoeg bruggen waren en dit niet de bereikbaarheid belemmerde in hun vervoerskeuze. Echter de brug over fietsen om richting centrum Nijmegen te gaan werd wel als een hindernis ervaren en is een bekend fenomeen voor mensen die in Dukenburg wonen.

De helft van de respondenten spraken wel over drukke fietspaden met veel studenten in de ochtend, wat soms tot overlast kan zorgen, maar dit was geen reden om niet de fiets te nemen, omdat met andere vervoersmiddelen dezelfde drukte kan worden ervaren. Dus wat betreft omgeving, valt er volgens de respondenten in Dukenburg weinig op aan te merken, behalve de bult die moet worden op gefietst om de stad te kunnen bereiken. Dit hoort natuurlijk bij de omgeving, maar is vrijwel onmogelijk te veranderen.

Als we kijken naar de faciliteiten op het werk met betrekking tot fietsgebruik zien we wel enkele verschillen. Respondenten werkende bij grotere instellingen zoals de gemeente en Radboud Universiteit hadden voldoende faciliteiten om het aantrekkelijk te maken om met de fiets te komen, maar een ander respondent werkende voor een wat kleinere zorginstelling miste kapstokken, verlichting en een degelijke fietsenstalling. Kortom vanuit de gemeente zijn er voldoende fietsroutes die van goede kwaliteit en veiligheid zijn wat een positieve invloed heeft op de fiets als vervoerskeuze. De faciliteiten op het werk waren bij grotere bedrijven vaak aanwezig en bij kleinere bedrijven kon het ontbreken.

6.5 DUURZAME MOBILITEIT OP HET WERK

Alle respondenten gaven aan dat ze het belangrijk vonden om bezig te zijn met duurzaamheid op het werk. Beide wel en niet fietsen vonden ook dat de vervoerskeuze naar werk bij duurzaamheid hoorde. De niet-fietsers waren ervan bewust dat de keuze om bijvoorbeeld de auto te pakken minder duurzaam is. Toch bleven ze hierdoor bij hun keuze om niet te fietsen. In sommige gevallen werd het gecompenseerd door meer thuis te werken als dit mogelijk was zodat de auto niet gebruikt hoefde te worden.

Alle respondenten gaven aan dat hun werkgevers wel wat maatregelen nemen in het kader van duurzaamheid, maar dat dit soms ook alleen was om een goed imago te houden. Duurzaamheid is namelijk ook een manier om over te komen op de buitenwereld als vriendelijk en medelevend. Een voorbeeld hiervoor is dat er bij alle respondenten wel sprake was van een dergelijk fietsplan op het bedrijf waar ze werkte, maar dat er eigenlijk vrij weinig mee werd gedaan om dit over te brengen op alle werknemers, zodat het ook werd gebruikt

en zinvol kan zijn. Kortom het bewust zijn van duurzame mobiliteit was er bij alle werkgevers waar de respondenten werkzaam waren, maar dit werd niet altijd op de juiste manier benut.

6.6 INVLOED WERKGEVER

Uit de interviews komt naar voren dat de werkgevers van de respondenten niet altijd moeite doen om de fiets te stimuleren voor hun werknemers. Er was vaak wel sprake van een fietsplan, maar om hieraan mee te doen moest de werknemer zelf alles uitzoeken en in sommige gevallen leiden dat zelfs tot de conclusie dat het geld kosten in plaats van geld opleverde. Geen van de respondenten profiteerde momenteel van een dergelijk fietsplan, ook niet de mensen die altijd fietste naar werk. Dit zorgt ervoor dat het voor de mensen die wel fietsen niet per se voordeel oplevert, wat wel zou kunnen met verschillende fietsplannen die worden aangeboden door andere organisaties. Voor de mensen die niet fietsen naar werk wordt er dus ook niet geprobeerd de drempel om de fiets te pakken te verlagen door het aantrekkelijker te maken vanuit de werkgever. De invloed van de werkgever in dit onderzoek op het fietsgebruik kan daardoor als minimaal worden beschouwd. Waar we zien dat er talloze organisaties zijn die voordelige fietsplannen aanbieden voor bedrijven en individuen zien we dat werkgevers hier niet altijd gehoor aan geven.

6.7 INVLOED ORGANISATIES

De respondenten van dit onderzoek waren niet of nauwelijks bekend met de meeste organisaties die het fietsen naar werk proberen te stimuleren, met name de mensen die niet fietsen naar werk hadden eigenlijk nooit gehoord van fiets stimulatie organisaties zoals “bike to work”. Enkele wel fietsers hadden er wel van gehoord en slechts een iemand maakte ook gebruik van een dergelijke app waarbij fietskilometers werden bijgehouden en op die manier bepaalde punten gespaard konden worden om er iets leuks van te kopen. De invloed van organisaties kan als positief worden beschouwd, omdat er talloze organisaties zijn die voor ieder verschillend positief kan uitpakken. Er is geen gebrek aan fietsstimulering organisaties die proberen te helpen de werkgever en de werknemer te stimuleren om meer te fietsen naar werk. Er moet echter wel een kanttekening gemaakt worden, namelijk dat de connectie tussen deze organisaties en bedrijven er niet altijd zijn, in het geval van dit onderzoek was er geen één echte connectie te benoemen en waren de respondenten er zelf op aangewezen om uit te zoeken of het aansluiten bij een bepaald fietsplan voordelig zou kunnen zijn. Dit zorgt ervoor dat mensen niet snel geneigd zijn om mee te doen aan een fietsplan, omdat ze zelf alles moeten uitzoeken. Terwijl als de connectie en het informeren beter geregeld zou zijn ze misschien wel sneller zouden meedoen aan een fietsplan.

6.8 INVLOED GEMEENTE

De gemeente heeft vooral invloed op het gebied van omgevingsfactoren, zoals fietsroutes, veiligheid, en andere fietsfaciliteiten zoals fietsenstallingen. De meeste omgevingsfactoren werden als goede kwaliteit beschouwd en er waren geen specifieke fietspaden die ontbreken of slecht waren volgens de respondenten. Op een aantal onverlichte straten na werden de fietsroutes in Nijmegen ook als veilig beschouwd. Hiermee heeft de gemeente Nijmegen een positieve invloed op het fietsgebruik. Wel vond een respondent dat er nog wel eens fietsen gestolen werden. Dit zorgde ervoor dat de desbetreffende respondent er bewust voor koos om geen dure fiets aan te schaffen, omdat deze bang was dat de fiets gestolen kon worden. In het kader van criminaliteit en veiligheid is het dus van belang dat er in de toekomst veilige fietsenstallingen aanwezig zijn. Vooral nu de e-bike erg in trek is en dit vaak dure aankopen

zijn. Om mensen niet terughoudend te laten worden in het aanschaffen van e-bike of dure fietsen is het dus van belang voor de gemeente om plekken te realiseren waar deze minder snel gestolen kunnen worden. Denk aan bewaakte fietsenstallingen, stevige palen waarin een kettingsloten gezet kan worden in de stad of meer surveillance op straat. Al met al heeft de gemeente Nijmegen dus een positieve invloed op het fietsgebruik in Nijmegen en is Nijmegen niet voor niets uitgeroepen als fietsstad van Nederland in 2016.

6.9 E-BIKE

Een component waar in eerste instantie geen rekening mee is gehouden, maar na het analyseren van de interviews erg terugkomend is gebleken, is de E-bike. De e-bike is tegenwoordig erg in opkomst in veel westerse landen. Zo ook in Nederland, om een klein inzicht te krijgen volgen hier een aantal cijfers over de verkoop van de e-bike in Nederland; In Nederland steeg de jaarlijkse verkoop van e-bikes van 2008 tot en met 2015 met maar liefst 228%, van 84.000 in 2007 tot 276.000 in 2015. 28% van alle verkochte fietsen waren toen e-bikes. Een paar jaar later in 2018 was de e-bike goed voor 40% van het aantal verkochte fietsen, dit zijn ruim 400.000 elektrische verkochte e-bikes in een jaar. In totaal zijn er circa 2,2 miljoen e-bikes in Nederland. (Fietsplatform, 2016).

Omdat de e-bike meestal gedeeltelijk wordt aangevoerd door een elektrische motor krijgt het voor veel mensen de voorkeur boven de normale fiets, omdat hierdoor langere afstanden kunnen worden afgelegd en de ervaring vaak comfortabeler is. Deze voordelen van de E-bike zorgen ervoor dat veel mensen het aantrekkelijk vinden om een E-bike aan te schaffen. Het nadeel van de e-bike is dat ze een stuk duurder zijn dan een normale fiets. De drempel om er een aan te schaffen is daarom nog vrij groot, terwijl de e-bike een goede duurzame keuze is als het gaat om vervoer van en naar werk toe. Sommige bedrijven maken het leasen van fietsen en de e-bike mogelijk, maar lang niet alle bedrijven.

In veel fiets stimulatie plannen wordt de e-bike vaak specifiek toegelicht, omdat het zo erg gewild is en een stuk duurzamer is dan bijvoorbeeld de auto, maar dat er veel belangstelling is voor de E-bike staat vast en een grote kans dat de E-bikes in de toekomst een veelvuldig gebruikt vervoersmiddel is in het woon-werkverkeer. In de interviews kwam de e-bike veelvuldig terug. Het waren vooral de niet fietsers die er open voor stonden om een e-bike aan te schaffen. De E-bike nam voor deze mensen veel nadelen die een normale fiets heeft weg. De E-bike is namelijk sneller en door de geringere inspanning gaat men minder snel zweten of moe worden. Daarnaast kan de veelbesproken brug in Dukenburg makkelijk overgefietst worden, omdat een e-bike wordt aangedreven met een elektrische motor.

Een van de wel- fietsers gebruikt al een e-bike en was hier erg over te spreken en vond dit erg comfortabel. De andere wel- fietsers vonden juist dan een normale fiets toch beter was en zeiden er het volgende over:

“Ik vind mezelf nog heel jong ik ben 51, maar ik vind wel dat we sportiever blijven als we niet om een E-bike gaan zitten, maar het stimuleert zeker en ik zou ook een e-bike aanschaffen maar dan wordt het eerder een mountainbike om in de bossen te gaan crossen dan koop ik hem erbij.” (Peters, wel-fietsers)

“Nee ik zou geen e-bike aanschaffen, want ik wel het liefst mijn lichaam gebruiken.” (Ivanovic, wel-fietsers)

De niet fietsers zagen een overweging om over te stappen naar een e-bike wel zitten een facilitair medewerkster zei er het volgende over:

“Ja een e-bike zou ik wel fijn vinden dan zou ik ook vaker naar andere plekken gaan, want dan zweet je niet zo snel, want het kost minder kracht.” (Verbeek, niet-fietsers)

Ook werd er volgens een respondent over gesproken op het werk, ze zei er het volgende over:

“Er zijn mensen die eraan over nadenken zijn, die verder van het werk afkomen die er toch over denken om goh, ja je bent sneller dan een gewone fiets en het is ja comfortabeler.” (Janssen, wel-fietsers)

Kortom de E-bike wordt steeds populairder en lijkt voor veel mensen en zo ook de respondenten van dit onderzoek een goed alternatief. Het neemt een aantal nadelen weg en omdat ze op elektriciteit rijden zijn ze duurzamer dan veel andere vervoermiddelen en het vraagt nog steeds lichte inspanning en beweging van de mens.

6.10 VERBETERPUNTEN VOOR TOEKOMST

Zowel uit de interviews met de wel fietsers als de niet fietsers kwam naar voren dat ze allen wel bewust waren van de voordelen van de fiets en dat het zowel mentaal als fysiek goed is voor je lichaam. Het geven van extra kennis en voorlichtingen werd daarom door de meeste respondenten gezien als overbodig en zal niet helpen bij het stimuleren van de fiets als vervoerskeuze naar het werk, echter wat wel verbeterd zou kunnen worden is het aanreiken van de mogelijkheden die er zijn om daadwerkelijk over te stappen naar de fiets als vervoerskeuze kan wel verbeterd worden door werkgevers. Alleen bij een respondent werkende op de Radboud is er een mail ontvangen voor het goedkoper aanschaffen van een fiets via het werk. Verder gaven de respondenten aan dat het vaak uit eigen initiatief moet komen, om op te zoeken wat de mogelijkheden zijn om bijvoorbeeld voordeliger een fiets aan te schaffen. Bedrijven of werkgevers zouden hier wellicht in de toekomst meer nadruk op kunnen leggen om de mogelijkheden die worden geboden door de overheid, gemeentes en organisaties door te sturen naar de werknemers. Het opdringen van fietsen naar het werk, lijkt averechts te zullen werken aangezien alle respondenten aangeven dat de vervoerskeuze toch een eigen keuze is, maar een duwtje in de rug als het gaat om de mogelijkheden aan te bieden die er zijn om te fietsen naar werk ontbreekt bij veel werkgevers nog. Terwijl deze vaak wel aanwezig zijn en er genoeg mogelijkheden zijn om op goedkopere wijze fietsen aan te schaffen voor bedrijven.

Waar de gewone fiets voor de niet fietsers nog iets te ver van huis lijkt te liggen, is de E-bike een meer voor de hand liggende optie. De comfort en de snelheid van deze elektrisch aangedreven fiets zorgt ervoor dat mensen die niet fietsen naar werk toch de overweging willen maken als het om een E-bike gaat. Buiten het leasen van auto's zou het dus ook een goed idee kunnen zijn om het leasen van E-bikes meer te introduceren bij werkgevers. Helemaal als dit voordeliger zou kunnen zijn dan het aanschaffen van een E-bike rechtstreeks uit een winkel, aangezien economische prikkels de hoogst geklasseerde stimulatie blijkt te zijn om te gaan fietsen.

CONCLUSIE DEELVRAAG 3

In hoeverre kan een werkgever, een organisatie of de gemeente/overheid het gebruik van de fiets voor zijn of haar werknemers stimuleren in het algemeen en welke stimulaties zijn wel of niet zinvol in Dukenburg?

De actoren: werkgever, organisatie en de gemeente en overheid hebben verschillende mogelijke beleidsmiddelen om het fietsen naar werk te stimuleren. De gemeente is er vooral om de omgevingsfactoren in stand te houden en te verbeteren. Een goede fietsinfrastructuur en fietsvoorziening zijn hierin de basis. Als dit van goede kwaliteit is zal het aantrekkelijk en comfortabel zijn om met de fiets naar werk te gaan en kan dus als stimulans worden gezien voor de mensen die al fietsen en eventueel voor de mensen die willen gaan fietsen. De overheid kan financiële hulpmiddelen aanbieden voor bedrijven, organisaties en werkgevers om het fietsen naar werk te stimuleren. Er zijn verschillende wetten en regels in het leven geroepen om dit te kunnen realiseren, verder kan de overheid met campagnes voorlichting geven en het promoten om met de fiets naar werk te gaan. Mensen zijn vrij om hier gebruik van te kunnen maken. Organisaties kunnen op hun beurt met de mogelijkheden die de overheid aanbiedt de tussenpersoon zijn voor bedrijven door fietsplannen aan te bieden, wat voor voordelige financiële prikkels kan zorgen. Dit lijkt nog niet voldoende te zijn, omdat de respondenten aangeven dit zelf te moeten uitpluizen. Een betere connectie tussen de mogelijkheden die worden aangereikt door overheidsinstanties en organisaties met bedrijven en werknemers is hier dus wenselijk om meer mensen op de fiets te krijgen.

De stimulaties die zinvol zijn gebleken in Dukenburg zijn met name financiële prikkels, de kwaliteit van de omgeving en het goedkoper kunnen aanschaffen van een E-bike. Voorlichting en wet- en regelgeving blijkt minder effectief te zijn. De meeste mensen zijn zich al bewust van de voordelen van de fiets extra voorlichting of nieuwe regels blijken dus minder relevant te zijn.

HOOFDSTUK 7: ANALYSE RESULTATEN: WAAROM WORDT ER MINDER GEFIETST IN DUKENBURG?

Analyse deelvraag 4

Wat zijn de redenen waarom er minder wordt gefietst in Dukenburg in vergelijking met andere wijken in Nijmegen en voor welke doelgroepen geldt dit?

7.1 HOOGTEVERSCHIL IN NIJMEGEN

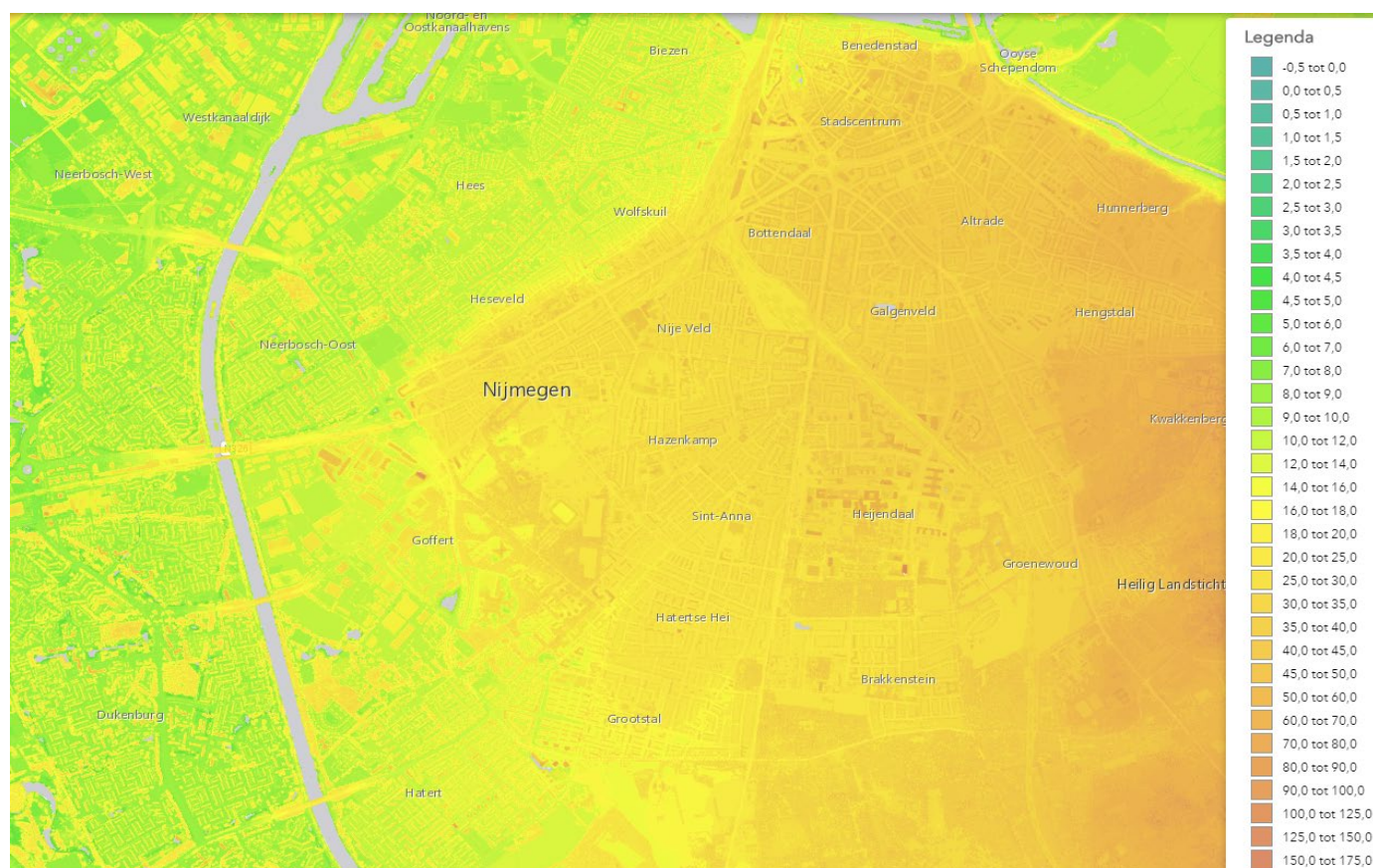
Alle respondenten van dit onderzoek beaamde dat de aanwezigheid van de brug over het Maas-Waalkanaal en de hoogtemeters die overbrugt moeten worden om naar de stad te komen als hindernis kan worden gezien. Dat dit een nadeel is als je woont in Dukenburg werd door alle respondenten benadrukt en zorgde voor sommige gevallen zelfs tot het vaak niet kiezen voor de fiets als vervoerskeuze voor hun zelf of voor hun collega's. Een wel fietser zei er het volgende over:

“Ik kom uit Dukenburg ik ben hier geboren dus ik ben hier 51 jaar en ja en sinds ik beweeg moet ik gewoon die brug over, ik weet gewoon niet beter, en natuurlijk ik moet er wel op en soms valt het tegen en aan de andere kant kan ik lekker naar beneden rollen.” (Peters, wel-fietser)

Dit duidt erop dat de hindernis aanwezig is, maar dat het wel prima te doen is. Over het algemeen is Nederland gewoon een perfect fietsland. Het is overal vlak en je kunt overal makkelijk komen met de fiets. Toch zijn er in Nederland een aantal gebieden waar het niet helemaal biljartlaken vlak is. Nijmegen is zo'n gebied dat niet helemaal vlak is. Dit zorgt ervoor dat je op sommige plekken net even wat harder moet trappen om op je bestemming te komen. Dus als we kijken naar de deelvraag: *Wat zijn de redenen waarom er minder wordt gefietst in Dukenburg in vergelijking met andere wijken in Nijmegen?* Dan is een van de antwoorden het verschil in reliëf wat het lastiger maakt om te fietsen dit zorgt ervoor dat mensen liever kiezen voor een andere vervoerskeuze. Dus niet zo zeer het ontbreken van bijvoorbeeld een extra brug voor fietsers of goede fietspaden, maar simpelweg een heuvel of door de mensen “de bult” genoemd die ervoor zorgt dat sommige mensen er liever voor kiezen om niet de fiets te pakken, omdat ze zo erg tegenop kijken om die bult over te moeten.

7.2 HOOGTEVERSCHIL IN BEELD

Om beter te kunnen begrijpen wat de respondenten bedoelen met “de bult”, is in *figuur 10* een reliëf kaart van Nijmegen te zien. Indien mensen die woonachtig zijn in Dukenburg richting de stad moeten fietsen waar veel werkgelegenheid plaatsvindt ondervinden zij eigenlijk alleen maar fietsroutes bergopwaarts. Het begint met de bruggen over het Maas-Waalkanaal en vervolgens lopen de hoogteverschillen richting het Oosten alleen maar op tot op sommige plekken met een hoogteverschil van 80 meter die overbrugt moet worden. Voor Nederlandse fiets giganten zoals Bauke Mollema en Tom Dumoulin zal dit geen probleem zijn, maar voor de gemiddelde Nederlander is dit een hoogteverschil om rekening mee te houden en voor sommige mensen blijkbaar zelfs een reden om niet de fiets te pakken, omdat ze er zo tegenop kijken. Dit omdat Nederland een bijzonder vlak land is waar men niet gewend is om een heuvel op te fietsen en hier vaak ook niet de juiste fiets voor heeft.



Figuur 10 Reliëfkaart Nijmegen. Bron: ESRI. (2016). Actueel hoogtebestand Nederland [Interactieve Hoogtekaart Nederland].

Het hoogteverschil tussen Nijmegen- West waaronder Dukenburg valt en de rest van Nijmegen blijkt een interessante ondervinding van dit onderzoek en lijkt invloed te hebben op de vervoerskeuze van mensen die wonen in Dukenburg. Niet voor iedereen zullen de hoogteverschillen een obstakel zijn. De mensen die hier het meest last van zullen hebben zijn de oudere, mensen met een mindere gezondheid of mensen die niet van veel inspanning houden. Een E-bike zou in dit geval de oplossing kunnen zijn, de niet fietsende respondenten overwogen dit ook als comfortabel alternatief om toch op een gezonde manier de hoogteverschillen per fiets te kunnen overbruggen, maar dan met wat hulp van een elektrisch motor. Een respondent geeft zelfs aan dat mensen die er vroeger gewoond hebben er nog steeds over hebben:

“De brug is echt zo’n obstakel, en dan hoor ik zelfs van mensen die hier vroeger hebben gewoond en dan wonen ze nu niet meer hier, maar toch hebben ze het er steeds over dat die brug zo verschrikkelijk was.” (Verbeek, niet- fietser)

Uiteindelijk leven we in Nederland niet in de bergen en moet een brug of heuvel als deze voor een normaal persoon goed te doen zijn en desnoods kan het stukje worden gelopen een overweging die een andere wel fietsende respondent wel eens maakte:

“Red ik dat dan wel of moet ik wel afstappen, maar gelukkig heb ik nog niet een keer af te hoeven stappen” (Ivanovic, wel-fietsers)

Al lijkt het een kleine hindernis, blijkbaar heeft een klein verschil in hoogtemeters al van invloed op het gedrag van sommige mensen om ervoor te kiezen niet met een normale fiets te gaan fietsen indien ze er overheen moeten. Deze ondervinding kan dus een reden zijn waardoor er minder wordt gefietst in Dukenburg.

Ook voor dit probleem lijkt de E-bike weer een goede oplossing, omdat hierdoor de zware inspanning wordt overgenomen door de elektrische motor en mensen eerder bereid zijn de “bult” over te fietsen.

7.3 VERSCHIL IN CULTUUR BETEKENT VERSCHIL IN FIETSEN

De respondenten is gevraagd waarom er minder zou worden gefietst in Dukenburg een respondent antwoordde als volgt:

“We hebben hier in Meijerhorst ik woon in Meijerhorst wat hoort bij Dukenburg, hebben 67 verschillende nationaliteiten, ik wist niet dat we er zoveel hadden, maar we hebben ze in ieder geval in de Meijhorst in Dukenburg en die mensen verrekken het om te fietsen, die kunnen vaak ook niet fietsen, die zijn niet gewend om te fietsen en die gaan waarschijnlijk ook niet fietsen.” (Peters, wel-fietser)

Tussen de respondenten zit ook een respondent met een andere culturele achtergrond ook zij gaf antwoord op de vraag waarom er minder zou worden gefietst in Dukenburg:

“Er wonen hier ook heel veel mensen die afkomstig zijn uit andere landen en misschien kunnen zij niet fietsen of zijn ze dat niet gewend en dan denk ik dat ze ook niet willen dat hun kinderen gaan fietsen. Ik denk dat dat wel speelt want er zijn ook best veel van die families waar vrouwen alleen maar thuis zijn, heel veel en alleen maar bezig zijn met het huishouden Ik zie ze nooit fietsen dus ik denk dat het te maken heeft met samenstelling van de bevolking.” (Ivanovic, wel-fietser)

Deze respondenten suggereren dus dat de samenstelling van mensen in de wijk en dan met name het aandeel van mensen met een andere culturele achtergrond in de wijk ervoor zorgt dat er minder wordt gefietst in de wijk. Om te kijken of dit klopt is er gekeken naar wetenschappelijke bronnen die dit kunnen bevestigen.

7.4 FIETSEN IS CULTUUR

In Nederland is het de normaalste zaak van de wereld om te fietsen, dagelijks worden er zo'n 14 miljoen fietsritjes gemaakt. *“We hebben een buitenstaander nodig om onze ogen te openen”* schreef (Peter Pelzer, 2013) in een column van de AGORA over de Nederlandse fietscultuur. Deze buitenstaander is volgens hem de Amerikaan Pete Jordan. In het boek (fietsrepubliek, 2013) wat hij schreef, beschrijft hij als buitenstaander hoe bijzonder de Nederlandse fietscultuur eigenlijk is en dat dit nergens anders op de wereld voorkomt. Een hoogleraar sociologie aan de Erasmus Universiteit van Amsterdam beschreef fietsen in Nederland zelfs als *“onderdeel van onze nationale habitus”* (Kuipers, Giseline, 2010). Maar wat als een wijk heel veel verschillende culturen kent en de Nederlandse fietscultuur hierdoor minder aanwezig is.

Cultuur veranderbaar, soms wordt een cultuur wat aangepast en soms kan het zelfs verdwijnen door de tijd heen. Daarnaast bestaan er ook verschillende culturen binnen verschillende bevolkingsgroepen. Er bestaat niet zoiets als een “doorsnee Nederlander” en

daarom bestaat er ook geen algeheel geldende cultuur. Dat er in Nederland veel gefietst wordt en dat we trots mogen zijn op dit duurzame en gezonde vervoermiddel staat vast. Echter betekent dit niet dat iedereen in Nederland de fiets als vanzelfsprekend beschouwd. Zo blijkt dat binnen Nederland het aandeel immigranten in een gemeente een belangrijke negatieve factor is op het fietsgebruik. Het gaat dan vooral om Nederlanders van niet-westerse afkomst, zoals Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse Nederlanders (Rietveld en Daniel, 2004. Ververs en Ziegelaar, 2006). Dit is natuurlijk ook helemaal niet gek aangezien de fiets al ver voor de komst van de meeste van deze migranten al in Nederland volop gebruikt werd, waardoor dit niet vanaf het begin van generatie op generatie is meegekregen. In een onderzoek over fietsen onder immigranten door (Verhoeven en Schrijnen, 2010) komt duidelijk naar voren dat Nederlanders met een niet westerse achtergrond minder vaak fietsen dan autochtonen. In dit onderzoek werd van tevoren verwacht dat mensen met een niet westerse achtergrond minder vaak fietsen, omdat vanuit hun moederland de fietscultuur ontbreekt en het imago van de fiets van huis uit negatief is en dat dit werd versterkt omdat de fiets een “poor man vehicle” zou zijn. De conclusie na het afleggen van het onderzoek was echter anders. De hoofdreden om niet te gaan fietsen voor veel mensen is het slechte weer in Nederland en het gevoel van verkeersonveiligheid en de kwetsbaarheid die je hebt op de fiets. Verder gaven vooral de mensen van eerdere generaties aan minder bekwaam te zijn op de fiets en daardoor laten ze hun kinderen ook minder snel de fiets pakken. Daarnaast was een belangrijke reden voor deze mensen om niet voor de fiets te kiezen het gemak van de andere vervoermiddelen zoals de bus/tram en trein dit gelden vooral in de grote steden. Na het analyseren van dit onderzoek over gebruik van de fiets onder immigranten kan dus gesteld worden dat het met name het gewoontegedrag is van mensen dat de keuze beïnvloed. Als ervan jongs af aan niet wordt gefietst zal de fiets voor later ook niet als volwaardig vervoermiddel gezien worden (Rietveld en Daniel, 2004. Ververs en Ziegelaar, 2006).

7.5 DUKENBURG

Het onderzoek van (Verhoeven en Schrijnen, 2010) kan de redenen waarom er minder wordt gefietst van de respondenten in Dukenburg dus bevestigen. In de afgelegde interviews met mensen woonachtig in Dukenburg, kwam naar voren dat een reden zou kunnen zijn waarom er minder wordt gefietst in Dukenburg is, omdat er veel mensen met verschillende culturen en gewoontes woonachtig zijn in de wijk. Zowel mensen met een westerse en niet-westerse achtergrond gaven aan dat dit een grote reden kan zijn waarom er minder werd gefietst. Veelal om dezelfde redenen zoals die genoemd zijn in het onderzoek van Verhoeven en Schrijnen. Dukenburg is de wijk met de meeste inwoners afkomstig uit andere landen en culturen van Nijmegen, met ongeveer 23% niet-westerse mensen en 13% westerse mensen (VNG, Gemeentelijke Monitor Sociaal Domein Wijkprofiel, 2010). Dit zou dus een logische verklaring kunnen zijn waarom er minder wordt gefietst in Dukenburg. Manieren om dit te kunnen verbeteren en iedereen te kunnen stimuleren om de fiets naar het werk te pakken zijn: Het ontwikkelen van een nieuw gewoontegedrag, waarbij iedereen vaker de fiets pakt. Dit is dan weer terug te koppelen aan de theorie van dit onderzoek, namelijk theory of planned behaviour. Als er wordt gezorgd dat er meer positieve effecten aanwezig zijn om te fietsen dan is de kans groter dat er vaker gefietst zal worden. Hiervoor kunnen de fysieke voorzieningen zo goed mogelijk verbeterd te worden zoals veilige fietspaden en fietsenstallingen, maar is er ook een sociaal aspect waarbij deze ouders nog vaak wordt

gedacht dat fietsen lastig en onveilig is dit kan bijvoorbeeld verbeterd worden door rond basisscholen, sportverenigingen en buurthuizen het samen leren en fietsen en hiermee een routine te creëren om ook later samen te fietsen en dat hun kinderen ook beginnen met fietsen, zodat de kans later groter is dat ze dit zelf zullen doen.

CONCLUSIE DEELVRAAG 4

Wat zijn de redenen waarom er minder wordt gefietst in Dukenburg in vergelijking met andere wijken in Nijmegen en voor welke doelgroepen geldt dit?

Een van de redenen dat er minder wellicht minder wordt gefietst in Dukenburg is het verschil in reliëf. Om vanuit Dukenburg andere plekken in de buurt te bereiken per fiets, moeten er vrijwel altijd hoogtemeters overwonnen worden. In ons vlakke land zijn fietsen hier vaak niet voor gemaakt en zijn de mensen dit niet gewend, waardoor er vaker wordt gekozen voor andere vervoersmiddelen in Dukenburg. Dit geldt vooral voor de mensen die het lastig vinden of moeite hebben met een zware inspanning.

Daarnaast zorgt de aanwezigheid van mensen waarvan de ouders of de grootouders zijn opgegroeid in andere landen en andere culturen in de wijk er mogelijkwijs voor dat er minder wordt gefietst. Uit een ander onderzoek blijkt dat in andere culturen de fiets minder vaak als volwaardig vervoermiddel wordt gezien. Verder is het slechtere weer en het idee van onveiligheid op de fiets een grote reden voor deze mensen om niet met de fiets te gaan en op deze manier laten ze ook hun kinderen liever niet fietsen. Het is dus met name van belang om deze mensen met andere interpretaties te laten zien dat de fiets wel degelijk als volwaardig vervoersmiddel te laten zien. Dit begint op de scholen, sportverenigingen en buurtbijeenkomsten.

HOOFDSTUK 8: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

8.1 CONCLUSIES

In deze conclusie wordt de centrale hoofdvraag: “1. *Op welke manieren hebben een werkgever, organisatie overheid of gemeente invloed op de vervoerskeuze van mensen in het woon-werkverkeer in Dukenburg, zodat het fietsen naar werk kan worden bevorderd?*” beantwoord.

Hoewel Nederland een van de grootste fietsparadijzen is van de wereld bestaat er nog altijd een grote discrepantie tussen de hoeveelheid mensen die binnen een fietsbare afstand van 15 kilometer van het werk wonen en de hoeveelheid mensen die daadwerkelijk met de fiets naar het werk gaan. Waar In 2050 de uitstoot van broeikasgassen met 95% moeten zijn afgenomen om de klimaatakkoorden te halen en waar volgens de beweegrichtlijnen meer dan de helft van de Nederlanders boven de achttien jaar te weinig beweegt, valt er nog veel winst te behalen op het gebied van CO2 uitstoot en de gezondheid van ons land als er meer zou worden gefietst naar werk. Uit dit onderzoek blijkt dat de vervoerskeuze wordt beschouwd als een eigen keuze, maar dat deze keuze door verschillende stimulaties zeker veranderbaar zijn.

De vier actoren spelen een rol in het faciliteren van een goede infrastructuur en faciliteiten op het werk voor fietsers, die de basis vormen om het voor mensen aantrekkelijk te maken om te fietsen naar werk. Daarnaast hebben deze actoren verschillende beleidsinstrumenten die kunnen uitgevoerd worden om het fietsen in stand te houden en te kunnen bevorderen in dit onderzoek komt naar voren welke beleidsinstrumenten in de praktijk worden doorgevoerd en welke succesvol of minder succesvol blijken te zijn

De actoren: overheid, gemeente, organisaties en werkgevers kunnen hier afzonderlijk en in samenwerking invloed op uitoefenen. Uit dit onderzoek blijkt dat financiële prikkels als beste maatregel kan worden beschouwd om de vervoerskeuze naar werk te veranderen. Mensen die niet fietsen naar werk zouden de overweging kunnen maken indien er op bepaalde financiële wijze het aantrekkelijker wordt gemaakt om de fiets naar werk te nemen. Verder blijkt uit dit onderzoek dat de aanwezigheid van kwalitatief goede en veilige fietspaden aan de basis staan om het aantrekkelijk te maken om te fietsen. Verlichte fietsenstallingen en goede brede fietspaden zijn hierbij vereist. Minder belangrijk blijkt de voorlichting over fietsen naar werk, mensen geven aan al te weten dat fietsen goed voor de geest en lichaam is en dat het bijdraagt aan een duurzamere wereld. Wet- en regelgeving lijkt vooral positief effect te hebben voor de mensen die al fietsen zij voelen zich prettig bij het feit dat fietspaden veilig gescheiden zijn en ze vaak voorrang hebben op de rest van het verkeer.

Wat nog meer blijkt uit dit onderzoek is dat de kennis, mogelijkheden en informatie die de actoren: overheid, gemeente en organisaties te bieden hebben als het gaat om het in stand houden en bevorderen van fietsen naar het werk, vaak niet goed aankomt bij werkgevers en werknemers. Er zijn talloze fietsplannen, fietsprojecten en stimulatie regelingen te vinden op het internet, maar deze zijn nog te gering terug te vinden bij bedrijven en werknemers. De connectie tussen de actoren die mogelijkheden aanbieden om het fietsen naar werk aantrekkelijker te maken en de werknemers die hier gebruik van zouden kunnen maken kan als te gering worden beschouwd.

Verder is gebleken dat voor de mensen die er momenteel niet voor kiezen om met de fiets naar werk te gaan de E-bike een goed alternatief lijkt. Met dit alternatief vallen veel genoemde nadelen zoals zweten door inspanning, tijdverlies of het fietsen over een hoge brug deels af. Indien erop economisch aantrekkelijk maar ook schappelijke wijze een E-bike zou kunnen worden aangeschaft of geleased van het werk zouden meerdere mensen het overwegen om wel met de fiets of in dit geval een elektrische fiets naar werk te komen.

Uit dit onderzoek zijn ook een aantal redenen naar voor gekomen waarom er minder zou worden gefietst in Dukenburg, een vraag die de fietsersbond Nijmegen graag beantwoord ziet worden. Dukenburg ligt wat afgelegen van het centrum waar de meeste werknemers naar toe moeten en om in het centrum te komen moet er een brug over het Maas-Waalkanaal genomen worden en de weg naar het centrum loopt ook op in hoogtemeters. Niet elke Nederlander beschikt over de klimmersbenen van Steven Kruijswijk en Wilco Kelderman, waardoor een klein heuveltje al voor een hindernis kan zorgen op een normale fiets. Voor een sportief iemand zal het geen enkel probleem opleveren, maar voor sommige mensen kan het wel degelijk een hindernis zijn, waardoor mensen wellicht kiezen voor een ander vervoermiddel dan de fiets.

Daarnaast wonen er in de wijk Dukenburg het grootste aantal mensen met een andere afkomst in vergelijking met andere wijken in Nijmegen. Uit eerder uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat Nederlanders met andere culturele achtergronden en gewoontes, de fiets niet altijd als volwaardig vervoersmiddel zien, wat niet gek is omdat er geen land is op de wereld waar fietsen zo normaal is als in Nederland. Zo ook de respondenten van dit onderzoek beaamde dat dit een grote oorzaak is waarom er minder wordt gefietst in de wijk Dukenburg.

8.2 AANBEVELINGEN:

Na het afleggen van deze scriptie zijn er een aantal aanbevelingen te benoemen die relevant zouden kunnen zijn voor verschillende actoren zoals werkgevers, organisaties en de gemeente of overheid. In de conclusie is te lezen welke maatregelen de meeste invloed kunnen hebben op het bevorderen van het fietsgebruik naar werk. Financiële prikkels worden gezien als de meest succesvolle stimulans. Toch kan er uit dit onderzoek opgemerkt worden dat van de ondervraagde mensen er vaak niet optimaal gebruik werd gemaakt van de economische voordelen. Fietsplannen waren vaak wel aanwezig, maar zeker vier van de zes respondenten gaven aan dat deze voordelen zelf per individu uitgepluisd moeten worden.

Er bestaan talloze organisaties die fietsplannen aanbieden, wat een goede zaak is, maar dit maakt het voor werkgevers en werknemers vaak erg ingewikkeld. Dit zorgt er uiteindelijk voor dat mensen geen zin hebben om dit uit te zoeken en er dus geen profijt van hebben. Een relevante aanbeveling is dus om een duidelijke samenwerking tussen bedrijven en organisaties die fietsplannen aanbieden te creëren. Dit zal uiteindelijk kunnen leiden tot economische voordelen voor alle partijen. Bijvoorbeeld in de vorm van een duidelijke brief of email van de organisaties naar de bedrijven en vanuit daar naar de werknemers. Met hierin de informatie en financiële mogelijkheden voor het kiezen van de fiets.

Er wonen in vergelijking met andere wijken in Nijmegen veel mensen met een andere culturele achtergrond in Dukenburg en dit is naar alle waarschijnlijkheid een van de redenen dat er minder wordt gefietst in Dukenburg. Dit is een sociaal aspect waarbij ouders afkomstig

uit andere culturen nog vaak wordt gedacht dat fietsen lastig en onveilig is dit kan bijvoorbeeld verbeterd worden door rond basisscholen, sportverenigingen en buurthuizen het samen leren en fietsen en hiermee een routine te creëren om ook later samen te fietsen en dat hun kinderen ook beginnen met fietsen, zodat de kans later groter is dat ze dit zelf zullen doen.

Niet elke Nederlander beschikt over de klimmersbenen van Tom Steven Kruijswijk en Wilco Kelderman, waardoor een klein heuveltje al voor een hindernis kan zorgen op een normale fiets. Laten er nu net veel heuveltjes aanwezig zijn in Nijmegen. Een oplossing die tegenwoordig snel wordt genoemd is de E-bike. Dit is een redelijk duurzame oplossing en zorgt ervoor dat mensen comfortabeler langere afstanden per fiets kunnen afleggen. Het promoten en goedkoper aanbieden van de E-bike voor werknemers kan dus als positieve aanbeveling worden beschouwd.

Hier moet echter wel een kanttekening gemaakt worden, want hoewel de E-bike duurzaam is en ervoor zorgt dat mensen meer gaan fietsen, is de E-bike natuurlijk wel minder sportief als een gewone fiets. Voor gezonde sportieve mensen is nog altijd een normale fiets beter aan te raden. Een goede aanbeveling om de niet aangedreven fiets te promoten is de fietssport het organiseren van Fietswedstrijden kan mensen verbinden en de zin en de motivatie geven om meer te gaan fietsen.

8.3 DISCUSSIE, RESULTATEN BESPREKING EN BEPERKINGEN

8.3.1 VALIDITEIT EN BETROUWBAARHEID

De opzet van dit onderzoek waarbij verschillende vormen van research worden gebruikt zoals interviews, literatuuronderzoek, databases en mediaonderzoek, zorgt voor validiteit van dit onderzoek. Deze triangulatie waarbij verschillende methodes worden toegepast om tot resultaten te komen zorgt voor een vollediger en gedetailleerder beeld van het onderzoek. In de interviews kwamen dezelfde thema's terug en na zes interviews was er genoeg inhoudelijke data geleverd om tot resultaten te kunnen komen. De interviews zijn allemaal op dezelfde wijze getranscribeerd en geanalyseerd om tot bepaalde verschillen en overeenkomsten te komen. Deze verschillen en overeenkomsten hebben unieke en relevante data opgeleverd voor de resultaten van dit onderzoek. Wat betreft de literatuur zijn er zo veel mogelijk wetenschappelijke bronnen gebruikt of betrouwbare databases zoals het CBS, de rijksoverheid of de database van de gemeente Nijmegen. Het nauwkeurig uitvoeren van de juiste methodes en de triangulatie van deze methodes waarborgt de validiteit en de betrouwbaarheid van dit onderzoek.

8.3.2 RESULTATEN

De resultaten van dit onderzoek zijn deels onverwacht, omdat dit onderzoek gebaseerd is op kwalitatief onderzoek en veel data afkomstig is uit interviews, heb je altijd te maken met de ervaringen meningen en opvattingen van mensen. Deze ervaringen meningen en opvattingen zijn van tevoren nooit vast te precies vast te stellen en zijn daardoor altijd nieuw van aard. Verwacht werd dat de actoren Gemeente, overheid, organisaties en de werkgever invloed hebben op de vervoer keuze van werknemers, op welke manier en in welke mate was voor dit onderzoek nog niet duidelijk. De gemeente en de overheid konden van tevoren wel redelijk goed ingeschat worden, omdat dit te vinden is in de literatuur en de databases

van de overheid en gemeentes. Deze twee actoren zijn met name belangrijk voor de infrastructuur en de faciliteiten om het fietsen aantrekkelijk, veilig en comfortabel te maken. Deze verwachting werd bevestigd in de interviews. De fietsroutes en fietspaden in Nijmegen werden beschouwd als goede en veilige kwaliteit. Ook zijn in de interviews de hindernissen en beperkingen hierover naar voren gekomen. Dit betreft een aantal plekken met fietspaden die oude stoeptegels hadden en onverlichte wegen of fietsenstallingen dit werd als onveilig beschouwd en was toe aan vernieuwing.

Van de actoren organisaties en werkgever werd verwacht dat deze op een positieve manier het fietsen naar werk stimuleren, omdat dit voor alle partijen voordeel oplevert. Na het afnemen van dit onderzoek kunnen we concluderen dat deze stimulatie niet altijd aanwezig is of effectief wordt toegepast. Er zijn heel veel fiets organisaties die samen met de gemeente of overheid informatie, financiële mogelijkheden of andere aanbiedingen hebben voor mensen die al fietsen of die het overwegen om te fietsen naar werk. Echter zijn alleen de mensen die al fietsen degene die hier gebruik van maken en komt de kennis niet terecht bij de mensen die juist een duwtje in de rug nodig hebben om misschien te gaan fietsen. De connectie tussen deze organisaties en deze potentiële fietsers kan gezien worden als te gering. Daarnaast werd verwacht dat werkgevers het stimuleren van fietsen al op hun agenda hebben staan, dit blijkt in de praktijk niet zo te zijn en werknemers zijn vaak op hun zelf aangewezen om uit te pluizen welke voordelen er vallen te behalen als ze de fiets zouden pakken naar werk.

Verder werd verwacht dat een fiets -en wandelverbinding over het Maas-Waalkanaal die Dukenburg gescheiden houdt met de rest van Nijmegen als een 'missing link' worden beschouwd die voor vermindering van fiets en wandel vervoer zou kunnen zorgen. Uit de interviews blijkt dat van het missen van een brug geen sprake is. Er zijn namelijk al genoeg bruggen die hierover heen gaan. Het probleem ligt dan ook bij het feit dat mensen over deze burg heen moeten en niet het ontbreken van een brug. Met name mensen die niet sportief zijn aangelegd of andere problemen hebben met fietsen, beschouwen dit als een hindernis en kiezen daardoor misschien voor andere vervoersmiddelen als ze over het Maas-Waalkanaal moeten. Een ander resultaat wat voorheen niet was verwacht is dat het aandeel van mensen met andere achtergronden, culturen en gewoontes in Dukenburg er mogelijkwijs voor kan zorgen dat er minder wordt gefietst in Dukenburg. Uit ander onderzoek blijkt dat in wijken met een groter aandeel aan inwoners waarvan de ouders niet geboren zijn in Nederland, minder wordt gefietst dit zou ook kunnen gelden in Dukenburg, maar omdat dit een kwalitatief onderzoek is kan dit niet met zekerheid worden bevestigd.

Verwacht werd dat de vier verschillende maatregelen: economische prikkels, omgeving maatregelen, wet- en regelgeving en voorlichting invloed konden uitoefenen op de gedrag keuze van mensen om wel of niet de fiets naar werk te nemen. Nieuwe inzichten van de resultaten die voorheen niet waren bedacht zijn dat economische prikkels het meest zinvol blijkt te zijn als het gaat om het in stand houden en bevorderen van het fietsen naar het werk, de omgeving en wet- en regelgeving aanpassen lijkt vooral als basis te zijn om het fietsen comfortabel te laten lopen. Voorlichting over fietsen naar werk lijkt overbodig, omdat mensen al weten wat fietsen voor voordelen met zich meebrengt ten opzichte van andere vervoersmiddelen.

Een ander resultaat is dat de E-bike voor de mensen die niet fietsen naar werk veel nadelen van de normale fiets zoals inspanning en langere reistijd deels wegnemen. De E-bike wordt

gezien als een goed alternatief voor mensen die het overwegen om te gaan fietsen, maar dit nog niet doen vanwege de nadelen van de normale fiets. Gezien de snelle opkomst van de E-bike valt dit binnen der verwachtingen. Dit onderzoek bevestigt dit en verwacht wordt dat de E-bike in de toekomst alleen maar meer gebruikt gaat worden.

8.3.3 BEPERKINGEN

De beperkingen van dit onderzoek geven aan waarom de uitspraken niet voor 100% betrouwbaar zijn. Dit is eigenlijk altijd zo met kwalitatief onderzoek, omdat je simpelweg niet iedereen kan interviewen en het dus gaat om de ervaringen, meningen en opvattingen van een beperkte groep mensen. Gezien de beperking van onderzoeksmethoden door de corona maatregelen van afgelopen jaar, zijn de onderzoeksresultaten gebaseerd op de aanwezige literatuur en media en zijn de interviews telefonisch afgehandeld. Dit zorgt voor enige beperkingen in dit onderzoek, omdat bijvoorbeeld een buurtbijeenkomst of het ondervragen van mensen op straat niet mogelijk waren. Het afleggen van telefonisch interviewen bleek toch goed te werken, de respondenten waren open en goed verstaanbaar het vinden van respondenten was wel moeilijker, omdat er een telefonische afspraak met mensen gemaakt moest worden en het bijvoorbeeld niet mogelijk was om mensen op straat of in het buurthuis aan te spreken.

Voor sommige onderzoeksresultaten zou het in de toekomst relevant kunnen zijn om ook kwantitatief onderzoek te doen. In dit onderzoek zijn veel nieuwe resultaten aan het licht gekomen zoals dat de connectie tussen organisaties met werkgevers en werknemers over fietst stimulatie te gering is, dat er minder wordt gefietst in Dukenburg door het aandeel van veel mensen met verschillende culturen en gewoontes in de wijk en dat de E-bike gezien kan worden als goed alternatief voor mensen die liever niet fietsen. Met een vervolgonderzoek zouden er dus bijvoorbeeld op kwantitatieve wijze enquêtes kunnen worden gehouden hoe werkgevers en werknemers graag zien hoe de overdracht van informatie vanuit de overheid en organisaties terecht komt bij de werkgever en werknemer. Zouden zij graag maandelijks een mail of een brief ontvangen met de mogelijkheden of is er een grote campagne nodig om deze connectie te verbeteren of misschien wel iets anders? In een vervolgonderzoek zou ook bevestigd kunnen worden met kwantitatieve data of er daadwerkelijk minder gefietst wordt doordat er verschillende mensen met andere achtergronden in Dukenburg wonen en onderzoek hoe dit aangepakt zou kunnen worden en een onderzoek naar de mensen die het overwegen om een e-bike aan te schaffen en onder welke voorwaarde zijn dat zouden doen, kan ook relevant worden beschouwd en als toevoeging zijn op dit onderzoek. De resultaten van dit onderzoek brengen dus veel nieuwe relevante data aan het licht wat weer ruimte geeft voor nieuw onderzoek. Dit kan relevant zijn voor Dukenburg, maar ook voor andere wijken, steden, gemeentes, werkgevers of organisaties die het fietsen naar werk graag in stand willen houden of verbeteren.

9. BRONNENLIJST

- Aarts, H. (1996). Habit and decision making. The case of travel mode choice. Proefschrift. Nijmegen, Katholieke Universiteit Nijmegen.
- Azjen, I. (1991). The theory of planned behaviour ORGANIZATIONAL BEHAVIOR AND HUMAN DECISION PROCESSES 50, 179-211.
- Bemelmans WJE., Wendel-Vos GCW., Bos, G., Schuit, AJ., Tijhuis. (2004). Interventies ter preventie van overgewicht in de wijk, op school, op het werk en in de zorg. Een verkennende studie naar de effecten. RIVM-rapport 260301005. Bilthoven.
- Bourdieu, P. (1979). Outline of a theory of practice. Cambridge: Cambridge University Press.
- Brug, J., van Assema, P., Lechner, L. (2016). Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering.
- Brundlandt et al. (1987), Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, Verenigde Naties, New York.
- Cavill, N., Davis A., (2007). Cycling and health: what's the evidence? Cycling England, http://www.cycle-helmets.com/cycling_and_health.pdf
- CBS. (2016). Transport en Mobiliteit. Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2016.
- CBS & RIVM. (2020). Emissieregistratie, Welke sectoren stoten broeikasgassen uit?
- CBS., i.s.m. RIVM. (April, 2020). Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor, Overgewicht: volwassenen.
- Cherry, K. (September 24, 2019). History and Key Concepts of Behavioral Psychology.
- De Bont., A. Distelbrink, A., Van Kessel, W. (2017). De beweegvriendelijke stad. Amsterdam. Orhan.
- Den Haag. (28 juni 2019). Klimaatakkoord.
- ESRI. (2016). Actueel hoogtebestand Nederland [Interactieve Hoogtekaart Nederland]. ESRI. <http://ahn.arcgisonline.nl>
- European Cyclist Federation, (2020). (database)
- Fietsen123. (2016, mei 17). De 10e editie van fiets-naar-je-werk-dag. Geraadpleegd van: <https://www.fietsen123.nl/fietsnieuws/de-10e-editie-van-fiets-naar-je-werk-dag>
- Fietsplatform. (2016). Kerncijfers effecten van fietsen in Nederland 2012/2013/2014/2015. Geraadpleegd van <https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers>
- Fietzersbond. (2018, 14 januari). Nijmegen uitgeroepen tot Fietsstad 2016.

- Gemeente Nijmegen. (2006). *Fietsers over het fietsen in Nijmegen Tussentijdse evaluatie Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur 2003-2012*.
- Gemeente Nijmegen. (2015) *Fietsprogrammering 2016-2018*.
- Gemeente Nijmegen. (2015), *Fietsstimuleringsplan 2016-2018*.
- Gemeente Nijmegen. (2016), Stads en wijkmonitor. *Onderzoek en Statistiek (O&S) Afdeling Bestuurskwaliteit*. https://www.nijmegen.nl/rapportenzoeker/Docs/a_Stads-%20en%20Wijkmonitor%202016,%20programma's.pdf
- Gezondheidsraad, (2017). *Beweegrichtlijnen 2017*.
- Harms L., Jorritsma P, Kalfs N. (2007). *Beleving en beeldvorming mobiliteit. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*.
<https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvm-kennisdocumenten/beleving-en-beeldvorming-van-mobiliteit>
- Heinen, E., Wee G.P. van, Maat, K. (2008). Het effect van werkgerelateerde aspecten op fietsgebruik voor woon-werkverkeer. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk. Santpoort, 20 en 21 november.
- Hendriksen en Gijlswijk. (2010). *Fietsen is groen, gezond en voordelig*
- Hendriksen, I., Fekkes, M., Butter, M., en Hildebrandt, V. (2010). TNO-rapport, *Stimuleren van fietsen naar het werk*.
- Hendriksen IJ, Zuiderveld B, Kemper HC, Bezemer PD. Effect of commuter cycling on physical performance of male and female employees. *Med Sci Sports Exerc* 2000;32(2):504-10.
- Hennink, M., Hutter, I., & Bailey, A. (2011). *Qualitative Research Methods*. Londen, Engeland: Sage.
- I&O research. (2017). *Kwart Nederlanders denkt voldoende te bewegen, maar doet het niet*.
- Jordan, Pete. (2013) *De Fietsrepubliek: Een geschiedenis van fietsend Amsterdam*. Amsterdam: Podium.
- Kanalen in Nederland. (2008, juni 10). *Maas-Waalkanaal*.
<https://kanaleninnederland.nl/kanalen/gelderland/maas-waalkanaal/>
- Kuipers, G. (2010) *De fiets van Hare Majesteit: Over nationale habitus en sociologische vergelijking*. Oratie, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- LaCaille, L. (2013). *Theory of Reasoned Action*. In: Gellman M.D., Turner J.R. (eds) *Encyclopedia of Behavioral Medicine*. Springer, New York, NY
- Lievaart, F., (2016). *Mobiliteitsonderzoek*. (Masterscriptie).
- Milieu centraal. (z.d). *Duurzaam vervoer*. Geraadpleegd van:
<https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/fiets-ov-of-auto/>

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Harms, L., en Kansen, M. (2018). *Fietsfeiten Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM*.
- Mobiliteitsonderzoek Nederland. (2007). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, april 2008.
- Monitoringsrapportage NSL. (2019). Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.
- NFP-groep. (2020). Fietsplannen Veilig en gezond naar het werk.
- Nijland, H., en Van Wee, B. (2006). *DE BATEN VAN FIETSEN EN DE MOGELIJKHEDEN VAN FIETSBELEID*.
- Pelzer, P. (2013). Fietscultuur. AGORA 2013-5.
- Planbureau voor de leefomgeving. (2014). De energieke samenleving en duurzame mobiliteit
- Rietveld, P., en Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? Transportation Research, Elsevier.
- Rijksoverheid. (Nd.). Werkgevers stimuleren fietsgebruik medewerkers. Geraadpleegd van: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/werkgevers-stimuleren-fietsgebruik-medewerkers>
- Savelkoul, L. E. M., & Bongers, A. (2016). Gezondheid wordt het nieuwe bereikbaarheid: Living Lab: Fietsstimulering door gezondheid via werkgevers biedt nóg meer kans op succes. Verkeerskunde Magazine, 2016(december), 16-17.
- Shaw A. (2013). Theory of Planned Behavior. Geraadpleegd van: <https://www.strategic-planet.com/2013/01/theory-of-planned-behavior/>
- Staatsen et al. INHERIT. (2017). (3); H. Khreis; KIM Fietsfeiten, 2018 (1). Visualisatie RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu i.s.m. Studenten Hogeschool Utrecht.
- Tuxworth W., Nevill A., White. C., Jenkins C. (1986). *Health, fitness, physical activity and morbidity of middle-aged factory workers*.
- Van der Worp, J., en Beeckman, D. (2013, juni 7). Meer dan de helft van de werknemers is forens. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2013/23/meer-dan-de-helft-van-de-werknemers-is-forens>
- Vennix, J. (2016). Onderzoeks-en interventiemethodologie p.179-210. Nederland: Pearson Benelux B.V.
- Verhetsel-Vanelslander-Sellekaerts. (2007). Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woon werkverplaatsing, 13-33.
- Verhoeven, I., en Schrijnen, P, M. (2010). In samenwerking met XTNT en gemeente Den Haag, Allochtonen onderweg: fietsgebruik onder immigranten.
- VNG. (2020). Gemeentelijke Monitor Sociaal Domein Wijkprofiel.

Vries, B.J.M., A.C. Petersen. (2009). Conceptualizing sustainable development An assessment methodology connecting values, knowledge, worldviews and scenarios, 68 (4) p. 1006–1019.

10. BIJLAGE

INTERVIEW PROTOCOL

De opzet van het gebruikte semigestructureerde interview voor dit onderzoek om tot relevante data wordt hier toegelicht.

VOORAFGAANDE IN HET INTERVIEW

1. **Voorstellen:** Ik ben 3e jaar student geografie, planologie en milieu aan de Radboud universiteit Nijmegen. Heeft u er bezwaar tegen als ik dit interview opneem zodat ik het later kan transcriberen en analyseren?
2. **Achtergrond:** Ik doe mijn scriptie onderzoek over het stimuleren van de fiets in de werkomgeving. Ik doe dit onderzoek mede namens de fietsersbond die geconstateerd heeft dat er in de wijk Dukenburg minder wordt gefietst, hierdoor ben ik een onderzoek gestart om te kijken hoe het gesteld is met het gebruik van de fiets onder werknemers die wonen in Dukenburg en in deze buurt werken. Met als hoofdvraag: "Welke invloed heeft een organisatie of werkgever op de vervoerskeuze van werknemers die in Dukenburg wonen? Voor dit onderzoek zou ik u dus graag een aantal vragen willen stellen.
3. **Doel:** Het doel van het interview is om data te verzamelen over de ervaringen, meningen en opvattingen over het fietsgebruik in de woon-werk omgeving in Nijmegen en specifiek mensen woonachtig in Dukenburg.
4. **Structuur interview:** Het interview bestaat uit verschillende thema's: Omgeving, duurzame mobiliteit op werk, verschillende stimulaties in de praktijk (economische prikkels, infrastructuur, voorlichting en wet en regelgeving), Invloed gemeente, overheid en organisaties en sociale invloeden.

VRAGEN SEMIGESTRUCTUREERDE INTERVIEWS

Introductie vragen:

1. Wie bent u en wat doet u voor werk?
2. Fiets u graag, waarom wel waarom niet?
3. Hoe vaak fiets u wekelijks en voor welke doeleinden?
4. Wat is uw vervoerskeuze om naar het werk te gaan en waarom?
5. Fietsend, wat zijn uw redenen daarvoor?
6. Niet fietsend, wat zijn uw redenen daarvoor? En specifiek waarom niet met de fiets?

Omgeving

1. Hier volgen een aantal vragen over fietsroutes van en naar uw werkt?
2. Hoe is de bereikbaarheid naar het werk voor u met de fiets?
3. Vindt u dat er genoeg fietsroutes zijn aangelegd om naar uw werk te komen?
4. Wat vindt u van de veiligheid en kwaliteit van deze fietsroutes?
5. Maken de huidige fietsroutes het voor u aantrekkelijker om de fiets te nemen en waarom wel waarom niet?

6. Zijn er fietsroutes die in uw ogen nog ontbreken rondom Dukenburg?
7. Zijn er verder voor u nog hindernissen om naar werk te komen met de fiets? (Veiligheid, omfietsen, etc.)?
8. Ervaart u buiten het werk nog hindernissen qua fietsroutes zoals de scheiding van Dukenburg met de rest van de stad door het maas waalkanaal?

Duurzame mobiliteit werk

1. Vindt u duurzaamheid belangrijk binnen het bedrijf waar u werkt?
2. In hoeverre vindt u dat de vervoerskeuze naar werk hierbij hoort, of vindt u dit vooral een eigen keuze?
3. Wat doet uw bedrijf eraan om mensen te stimuleren om met de fiets naar werk te laten komen?
4. In hoeverre zijn deze maatregelen op invloed van u en uw collega's geweest?

Fietsen naar werk

Dit onderzoek richt zich op het stimuleren van fietsen naar het werk, daarom nu een aantal vragen over fietsen als vervoerskeuze om naar werk te gaan.

(Wel fietsen)

1. Waarom neemt u graag wel of niet de fiets naar werk?
2. Zo ja, Hoe vaak doet u dit gemiddeld per week?
3. Omdat fietsen een actieve bezigheid is, is het gezond voor je lichaam en geest, neemt u dit mee in uw vervoerskeuze of zijn er andere belangrijke redenen voor uw vervoerskeuze om naar werk te gaan?

(Niet fietsen)

1. Waarom neemt u graag wel of niet de fiets naar werk?
2. Omdat fietsen een actieve bezigheid is, is het gezond voor je lichaam en geest, neemt u dit mee in uw vervoerskeuze?
3. Zou het voor u stimulerend werken als uw bedrijf het aantrekkelijker zou maken om fietsen te stimuleren, denk hieraan aan het goedkoop aanschaffen van een E-bike of het subsidiëren van fietskilometers?

Stimulaties fietsen naar werk vanuit overheid, gemeente en organisaties

1. Er zijn 4 verschillende stimulansen te benoemen, economische maatregelen, omgevingsmaatregelen, voorlichting, wet- en regelgeving
2. Welke stimulans zou volgens u dan het beste werken? (Cijfer geven) schaal van 1 tot 10) niet werken/ beetje werken/ goed werk/ heel goed werken
3. Economische maatregelen, (parkeertarieven omhoog, en subsidiëren fietsgebruik)
4. Omgeving veranderen, (betere fietsroutes, fietspaden, fietsenstallingen)
5. Voorlichting over fietsen (gezond, duurzaam, voordelig)
6. Wet- en regelgeving. (Autoluwe zones, fietskwaliteit verscherpen)

7. De E-bike is erg upcoming en zorgt voor het algemeen een comfortabele vervoer ervaring, Zou u een fiets of e-bike aanschaffen indien uw werkgever deze goedkoop aanbiedt en fietskilometervergoeding hiervoor zou geven?
8. Heeft u nog andere stimulansen die uw bedrijf zou kunnen nemen zodat u of uw collega's misschien wel of vaker de fiets zou nemen?
9. Vind u dat uw werkgever hier een voorbeeldrol in moet nemen indien mogelijk?
10. De gemeente en andere organisaties nemen verschillende maatregelen omtrent het stimuleren van de fiets hierover een aantal vragen
11. Is uw bedrijf waarvoor u werkt geïnformeerd over de mogelijkheden die er zijn vanuit de gemeente en organisaties omtrent het stimuleren van de fiets om naar werk te gaan?
12. Wat doet uw werkgever met de mogelijkheden die worden aangereikt om het fietsen te stimuleren?
13. Worden er buiten die mogelijkheden iets om fietsen naar werk te stimuleren? (Zoals fietsenstallingen, kapstokken voor natte kleren, verlichting bij fietsenstalling, etc.)
14. Doet uw werkgever mee aan fiets stimulatie projecten zoals bike to work day?
15. Zouden dit soort projecten waarbij kennis over de fiets en motivatie om de fiets te pakken u of uw collega's helpen meer de fiets te nemen?
16. Wat zou u voor verbeteringen voorstellen die uw werkgever zou kunnen doorvoeren waardoor het gebruik van de fiets naar werk voor u aantrekkelijker wordt.

Sociale invloeden

Naast invloeden van werkgevers, organisaties en gemeenten zijn ook sociale invloeden van belang bij het maken van een vervoerskeuze hier volgen een aantal vragen

1. In uw familie/omgeving is het daar gebruikelijk dat jullie vaak de fiets pakken?
2. Nemen uw collega's vaak de fiets, waarom?
3. Zou u vaker fietsen als meer collega's de fiets zouden pakken? (Eventueel samen naar werk fietsen)?
4. Is uw sociale omgeving voor u van invloed om wel of niet de fiets te pakken en waarom?

Vragen over Dukenburg

1. Tot slot: volgens de Fietzersbond wordt er minder gefietst in Dukenburg zou u daar een reden voor kunnen bedenken?
2. Waarom wordt hier minder gefietst?
3. Wat zijn de oorzaken hiervoor?

Einde interview

Dit was het interview, Ik wil u heel erg bedanken voor het interview. Heeft u nog vragen over het interview of heeft u nog andere vragen of op- en aanmerkingen voor mij? Mocht u benieuwd zijn naar de resultaten of andere vragen hebben over mijn scriptie hoor ik het graag.