

Radboud Universiteit

Duurzame Mobiliteit te Ede

Wordt dit anders gestimuleerd naar de aard van een wijk?

Juni 2022

Bachelor thesis Geografie, Planologie en Milieu
Nijmegen School of Management.

Daan Blauw
10-6-2022

Duurzame mobiliteit te Ede

Daan Blauw – S0141194

Bachelor thesis Geografie, Planologie en Milieu

Nijmegen School of Management, Radboud Universiteit Nijmegen

Juni 2022

F.E. Macedo Filho

Woordenaantal hoofdtekst: 22 246

I Samenvatting

Klimaatverandering is een probleem dat in de afgelopen decennia steeds meer in het nieuws is gekomen. De hoge mate in uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) wordt hier onder andere als oorzaak voor genoemd. Die uitstoot kan worden toebedeeld naar verschillende sectoren. De mobiliteitssector draagt voor 19% bij aan de totale CO₂-uitstoot binnen Nederland. Er is hierdoor noodzaak gesteld in tal van overheidsdocumenten om een meer duurzame manier van reizen te bevorderen. Middels de *Green Transportation Hierarchy* is bepaald dat de auto die rijdt op fossiele brandstof het minst duurzaam is. Daarentegen is wandelen, reizen met de fiets en met het openbaar vervoer respectievelijk steeds duurzamer ten opzichte van de auto. De keuzes die iemand maakt voor het gebruik van een vervoersmiddel kan worden beïnvloed. Een gemeente speelt hierop in door beleid te implementeren met de bedoeling haar inwoners duurzamer te doen reizen. Dit onderzoek kijkt of er een verschil is in die beleidsimplementatie tussen een wijk met relatief hoge sociaaleconomische status en een wijk met een relatief lage sociaaleconomische status.

Het onderzoeksgebied waarbinnen dit bestudeerd wordt is in de middelgrote stad Ede. Specifiek wordt gekeken naar de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost, omdat deze wat betreft sociaaleconomisch karakter het meest uit elkaar liggen binnen de stad Ede. De wijze waarop resultaten worden gevonden binnen dit onderzoek is middels het afnemen van semigestructureerde interviews met 3 buurtbewoners uit elke wijk en een gemeenteraadslid. Deze interviews zijn afgenomen met bewoners van de onderzoekswijken om te vernemen wat hun percepties zijn aangaande het onderwerp duurzame mobiliteit. Ook zijn deze interviews bedoeld om kennis te nemen van de zaken waarmee rekening gehouden wordt in het reisgedrag van de respondenten en op welke manier zij meer aangezet denken te worden om duurzamer te reizen.

Vervolgens is ook een interview met een gemeenteraadslid gevoerd om erachter te komen waar de gemeente Ede haar beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit op baseert en of er verschillen bestaan in het implementeren van dit beleid tussen de onderzoekswijken.

Op basis van de gevoerde interviews zijn transcripten opgesteld die daarna zijn geanalyseerd middels het programma Atlas.ti. Uit de kwalitatieve data-analyse blijkt dat alle bewoners duurzame mobiliteit belangrijk vinden en de wil om duurzaam te reizen bij alle respondenten gevonden kan worden. Er zijn drie opvallende verschillen tussen de bewoners van de onderzoekswijken gevonden. Allereerst is dit te vinden in het feit dat de respondenten uit Ede-Oost in vergelijking met respondenten uit Veldhuizen-A meer

gebruik maken van de auto naar bestemmingen die volgens deze respondenten ook met de fiets bereikt zouden kunnen worden.

Ten tweede is dit verschil te bemerken in de houding jegens bemoeienis van de gemeente. Inwoners van Ede-Oost zien niet altijd dat de gemeente het juiste bevordert als het gaat om duurzaamheid. De argumenten hiervoor variëren van een doorgeslagen eigenbelang tot onnodige bemoeienis als het bestraffen van autogebruik. Wel staan twee van de drie respondenten uit Ede-Oost positief tegenover een sterke rol die de gemeente Ede in kan nemen om elektrische (laad)infrastructuur uit te breiden.

Tenslotte geven inwoners van Veldhuizen-A aan niet altijd even veel te kunnen met het bevorderen van duurzame transitie. De hoge kosten die hiermee gepaard gaan, worden in de ogen van de gesproken bewoners van Veldhuizen-A onvoldoende gecompenseerd middels financiële tegemoetkomingen.

Het gemeenteraadslid waarmee is gesproken, geeft aan dat de gemeente niet bewust beleidsdifferentiaties hanteert tussen verschillende wijken. Dit komt echter in de praktijk wel zo uit: de grote aandacht voor laadinfrastructuur komt vooral ten goede aan inwoners met een relatief grote portemonnee. Verder zet de gemeente Ede ook zonder duidelijk verdeelde voordelen in op: het aanleggen van fietssnelwegen, herinrichting van het station Ede-Wageningen, autoluw maken van straten, het invoeren van een zero-emissiezone en een participatieplatform voor burgers (Ede Natuurlijk). Voor laatstgenoemde geldt echter dat er niet systematisch ingezet wordt op het aanpassen van beleid naar de verschillen die bestaan in de wensen van wijkbewoners.

Tenslotte zijn er op basis van de gevonden resultaten 11 aanbevelingen gedaan voor de gemeente Ede om zich te verbeteren. Deze aanbevelingen zijn allen geadresseerd aan de gemeente Ede, maar sommige aanbevelingen betrekken ook de provinciale overheid, burgers of marktpartijen.

II Voorwoord

Beste lezer,

Voor u ligt de bachelor scriptie *Duurzame Mobiliteit te Ede*. Deze scriptie is geschreven om de bachelor sociale Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit af te ronden. In de afgelopen 3 jaar mocht ik van alles leren over het uitvoeren van onderzoek tot thematische verdieping in het geografisch vakgebied. Dit semester gaf mij de mogelijkheid om de opgedane ervaring samen te bundelen in een uitgebreid onderzoek. Het deed mij deugd om interviews af te nemen met de respondenten die in dit onderzoek aan bod zijn gekomen. Tijdens en buiten de opnames om kon er telkens een leuk gesprek tot stand komen. Mijn dankwoord gaat dan ook uit naar elk van deze respondenten! Ook wil ik mijn scriptiebegeleider, Francisco Macedo Filho, hartelijk danken voor zijn inzichten en feedback om deze scriptie tot een mooi resultaat te brengen.

Dan rest mij verder niks anders dan het toewensen van veel leesplezier bij dit onderzoek!

Met vriendelijke groet,

Daan Blauw.

24 juni 2022.

Inhoudsopgave

I Samenvatting	2
II Voorwoord	4
1 Inleiding	7
1.1 Projectkader	7
1.2 Probleemstelling.....	8
1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen	10
1.4 Maatschappelijke relevantie	11
1.5 Wetenschappelijke relevantie	12
1.6 Leeswijzer	13
2 Theoretisch kader	14
2.1 Definitie van duurzame mobiliteit	14
2.2 Eerder onderzoek naar duurzame mobiliteit	15
2.3 Beleidsvormen.....	16
2.3.1 Transportation Demand Management	16
2.3.2 Green Transportation Hierarchy	18
2.3.3 Strategieën en effecten.....	19
2.4 Conceptueel Model	24
3 Methodologie, ethiek en beperkingen	25
3.1 Onderzoeksgebieden.....	25
3.2 Onderzoeksstrategieën	30
3.3 Beleidsarrangementenbenadering.....	33
3.4 Interviews	34
3.5 Data-analyse.....	43
3.6 Selectie Respondenten.....	45
3.7 Validiteit en betrouwbaarheid	47
4 Resultaten	48
4.1 De buurtbewoners	48
4.1.1 Perceptie van de buurt.....	48
4.1.2 Perceptie van duurzame mobiliteit.....	56
4.1.3 Reisgedrag.....	58
4.1.4 Stimuleren van duurzame mobiliteit	60
4.2 De gemeente	63
5 Conclusie	69

6 Discussie en aanbevelingen	73
7 Reflectie	80
8 Literatuurlijst	82
9 Appendix	91
9.1 Mailcontact respondenten	91
9.2 Samenvoegen codes Atlas.ti	92
9.3 Woordweb woordfrequentie Atlas.ti	93
9.4 Code-netwerken Atlas.ti.....	94

1 Inleiding

1.1 Projectkader

De effecten van klimaatverandering worden steeds duidelijker zichtbaar. Dit vraagt om een toenemende reductie in de uitstoot van broeikasgassen (IPCC, 2018). Vervoer is nog steeds erg berust op het gebruik van fossiele brandstoffen, waardoor CO₂ in hoge mate wordt uitgestoten en er een zekere 'carbon lock-in' ontstaat (Seto et al., 2016). Transport is daarmee een van de belangrijkste veroorzakers van de vervuiling van het milieu (Banister, 2000, p.175). Zo is de private transportsector in toenemende mate verantwoordelijk, met nu alleen al 25% van de mondiale uitstoot van CO₂ (IEA, 2018). Dergelijke vervuiling blijft niet binnen de Nederlandse landsgrenzen en daarom wordt dit ook op Europees niveau aangepakt. Dit gebeurt bijvoorbeeld middels de EU Common Transport Policy (CTP) als beleidsdocument voor de transitie van transport in een meer duurzame richting (Banister, 2000, p.175). Een oplossing voor het grote energiegebruik en de uitstoot in het transport betreft een nadruk op duurzame mobiliteit (Ewing et al., 2008; Cervero & Murakami, 2010).

In Nederland is hierop geanticipeerd door verschillende overheidslagen, bedrijfstakken en maatschappelijke organisaties met elkaar te laten samenwerken. Er is een doel opgesteld om in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% te verminderen ten opzichte van 1990 (Ministerie van Economische zaken en Klimaat, 2019). Door de samenwerking wordt gepoogd vervuiling te reduceren, waarbij mobiliteit een belangrijke rol speelt. In Nederland is de mobiliteitssector met 19% als aandeel van de uitstoot van CO₂ net iets minder vervuילend dan het mondiale gemiddelde (CBS & RIVM, 2020). Toch wordt 19% binnen het Klimaatakkoord nog steeds als een aanzienlijk aandeel beschouwd. Om deze vervuiling in te perken wordt er veel aandacht geschonken aan de keuze in het vervoersmiddel die personen hebben om zich te verplaatsen (Ministerie van Economische zaken en Klimaat, 2019).

Deze verplaatsingen bevinden zich niet alleen op internationaal of nationaal schaalniveau, maar ook op lokaal niveau. Op gemeentelijke schaalniveaus wordt er dan ook rekening gehouden met de verduurzaming van mobiliteit. Gemeenten maken middels een structuurvisie kenbaar wat zij voor ogen houden wat betreft duurzaamheidsvraagstukken. Een structuurvisie is geen document dat wettelijke restricties aan stukken grond toebedeelt. Het is vooral bedoeld om aan te zetten tot het bepalen van tactisch ruimtelijk

beleid om richting te geven in de koers die de gemeente wil varen in de komende jaren. Bovendien wordt hiermee de continuïteit van overheidsbeleid bij de relevante thema's gewaarborgd en kan dit conflicten in toekomstige stadia voorkomen (Van Doorn et al., 2008). Nu is duurzaamheid een terugkerend thema in gemeentelijke structuurvisies. Een belangrijk onderdeel binnen dit thema is het stimuleren van duurzaamheid in mobiliteit. Zo doet ook de gemeente Ede mee met een structuurvisie voor de komende jaren tot aan 2040. Hierin wordt gesteld dat 'wonen, werken en leven onlosmakelijk verbonden zijn met mobiliteit en energie, voor beide is verduurzaming de rode draad richting de toekomst' (Gemeente Ede, 2021, p.47). Nu is dit de visie voor de hele gemeente, maar de vraag is of de toepassing van beleid binnen alle delen van de gemeente hier in gelijke mate op wordt aangepast.

Om beleidsdifferentiaties te bekijken, wordt niet de gehele gemeente Ede in ogenschouw genomen. Er wordt gekeken naar de bebouwde kom van de stad Ede. Hierbinnen wordt onderscheid gemaakt tussen de wijken van de stad Ede. Nu zijn er binnen de stad Ede twee wijken die wat betreft sociaaleconomische status tamelijk ver van elkaar afliggen: Veldhuizen-A en Ede-Oost. In dit onderzoek zal daarom achtung geslagen worden op deze twee wijken. In paragraaf 3.1 van dit onderzoeksrapport zal verder uitgeweid worden over de onderzoeksgebieden.

1.2 Probleemstelling

Onderzoek van Bardal et al. (2020) wijst uit dat de centrum-periferie relatie een rol speelt in de asymmetrische verdeling van het implementeren van beleid om vervuillende mobiliteit te ontmoedigen. In de structuur van steden valt er ook een centrum-periferie relatie te onderscheiden. Ruimtelijke segregatie binnen steden maakt het mogelijk dat er wijken ontstaan die behuist worden op basis van gelijksoortige inkomensgroepen of culturen (Crowder & Downey, 2010). Hierdoor ontstaan er wijken die in relatieve zin een meer 'centrumkarakter' krijgen en tevens ook wijken die zich meer door een 'periferiekarakter' bekend weten.

Transities in de richting van duurzame mobiliteit werden vanaf de jaren '60 door beleidsmakers in verscheidene Europese hoofdsteden niet slechts door milieueffecten gedreven. Veel vaker bleek dat de kwaliteit van leven en stedelijk herstel hoger in het vaandel stonden (Smeds & Cavoli, 2021). Zo zou dit ook een rol kunnen spelen binnen

een stad op zichzelf. Gebrek aan investeringen door de gemeente, bewoners of andere vastgoedeigenaren betekent voor 'armere' wijken vaak een proces van verpaupering. Dit komt de leefbaarheid van een wijk niet ten goede. Dit zou de suggestie kunnen wekken dat er voor wijken met een meer perifeer karakter andere vraagstukken, zoals leefbaarheid en veiligheid, als belangrijker worden beschouwd dan het stimuleren van duurzame mobiliteit.

In steden is er sprake van een hoge mate van ongelijkheid, vooral als het gaat om woonkwaliteit en toegang tot openbare groenvoorzieningen. Hier zou meer aandacht voor moeten zijn bij het opstellen van beleid dat gericht is op duurzaamheid (Wachsmuth et al., 2016). Wijken met een meer perifeer karakter blijven achter bij verduurzamingsvraagstukken.

Zoals in het projectkader reeds is aangegeven, kan de uitstoot van CO₂ voor minstens 25% aan transport worden toegekend. Er is noodzaak om de uitstoot van transport en daarmee ook de impact op het versterkt broeikas effect te reduceren. De gevolgen van het opwarmen van de aarde hebben niet alleen betrekking op mondiaal niveau, maar ook op lokale wijken. De luchtvervuiling die ontstaat ten gevolge van de uitstoot van CO₂ door auto's is zeer schadelijk voor de gezondheid (Mannucci et al., 2015). Nu blijkt er in verscheidene steden in de Verenigde Staten een terugkerend verschijnsel te zijn dat wijken met relatief arme inwoners en met veel personen met een migratieachtergrond de hoogste concentraties van vervuiling kennen (Crowder & Downey, 2010). Ongelijkheid in de blootstelling aan milieuvervuiling wordt daarmee al teruggezien in ruimtelijke segregatie (Douglas & Massey, 1993; Sharkey, 2013). Planologen pogen al tijden met de eerlijkheid van de uitkomsten van ruimtelijke inrichting, waarbij het plannen van mobiliteit geen uitzondering is (Fainstein, 2010; Martens & Golub, 2021). De transitie naar duurzame mobiliteit levert meer op als er meer mensen aan meedoen, omdat er telkens minder CO₂ wordt uitgestoten. Hier zou niet direct aanleiding zijn om onderscheid te maken tussen rijkere of armere mensen. Toch lijkt er nu blij te zijn van een verminderd belang bij beleidsmakers om in armere wijken beleid op duurzaamheid te doen richten.

Op deze manier zou de volgende hypothese gesteld kunnen worden: er bestaan veel ruimtelijke verschillen tussen de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost. Deze verschillen zijn ook te vinden op het gebied van duurzame mobiliteit en sociaaleconomische prestaties. De wijken zijn daarmee een schetsbeeld van de ruimtelijke ongelijkheden in de gemeente Ede. De verschillen tussen de wijken kunnen te wijten zijn aan de wijze waarop gemeenten beleid toepassen, met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke verdeling van dat beleid.

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is tweevoudig. Allereerst wordt er getracht inzicht te verkrijgen in de verschillen in implementatie van beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren tussen een wijk met een relatief hoge sociaaleconomische status en een wijk met een relatief lage sociaaleconomische status. Ten tweede wordt ook ten doel gesteld om in kaart te brengen wat de percepties van de wijkbewoners zijn ten aanzien van de implementatie van dit beleid in hun wijk. Dit wordt middels een case study in de gemeente Ede voor de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost bestudeerd. In dit onderzoek wordt daarom gepoogd een antwoord te geven op de volgende vraag:

Hoe verschilt het beleidstechnisch stimuleren van duurzame mobiliteit tussen de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost en hoe sluit dit aan bij de wensen van de bewoners van die wijken?

De volgende drie deelvragen zijn opgesteld om tezamen tot de volledige beantwoording van de onderzoeksvraag te komen:

1-Wat is het huidige en toekomstige beleid wat betreft stimulering van duurzame mobiliteit in de gemeente Ede?

2-Welke afwegingen staan centraal in het verschil tussen het implementeren van dit beleid in de wijk Veldhuizen-A ten opzichte van de wijk Ede-Oost?

En;

3-Welke percepties bestaan er vanuit de bewoners van de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost omtrent het stimuleren van duurzame mobiliteit in hun wijk?

1.4 Maatschappelijke relevantie

Beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren is sterk gerelateerd aan de gemeentelijke visie, het handelen van de beleidsmakers en de ontvangst bij de inwoners.

Om de gemeentelijke visie via beleid naar concrete uitwerkingen te vertalen zijn beleidsmakers betrokken. Nu deze beleidsmakers gekozen lokale vertegenwoordigers betreffen, zijn zij ingesteld om het maatschappelijk belang te dienen. Zij bezigen zich met het behartigen van de belangen van de achterban als ook met het anticiperen op maatschappelijke vraagstukken, zoals de transitie naar duurzame mobiliteit. De bevindingen van dit onderzoek kunnen bijdragen aan kennis over het gevoerde beleid in de gemeente Ede en welke afwegingen hierachter schuil gaan. Het aantonen van mogelijke verschillen die gevonden worden in de implementatie van beleid in de ene wijk ten opzichte van de andere wijk kan bruikbaar zijn om uit te vinden of dit ook daadwerkelijk gerechtvaardigd is. Bovendien kunnen beleidsmakers hierdoor uitvinden in hoeverre hun beleid daadwerkelijk aansluit bij de wensen van de wijkbewoners.

Onderzoek van Bardal et al. (2020) wijst uit dat er te weinig aandacht is voor evaluaties van de implementatie van beleid om te leren van de effecten en de problemen die in de praktijk blijken. Bovendien zou het van belang zijn om te bekijken of kapitaal op de meest efficiënte wijze wordt ingezet en ook om te leren van de praktijk voor vervolgbesluit. Dit geeft betekenis aan het voorliggende onderzoek doordat het goed gebruikt kan worden in de evaluatie van beleidsmakers van de gemeente Ede om te bepalen of de stimulering van duurzame mobiliteit op de bestaande wijze door kan gaan of dat het beleid hieromtrent eventuele aanpassingen verdient.

Daar de aandacht voor duurzame mobiliteit ook op andere plekken een rol speelt, kunnen beleidsmakers uit andere gemeenten of overheidslagen geïnspireerd raken door dit onderzoek. Zij zouden hierdoor ook in de eigen bestuurlijke regio te rade kunnen gaan of er beleidsmatige verschillen bij de stimulering van duurzame mobiliteit tussen wijken bestaat. Door dit bewustzijn te creëren zou beleid mogelijk beter aangepast kunnen worden op de praktijk.

1.5 Wetenschappelijke relevantie

Dit onderzoek richt zich op een gat in de wetenschappelijke onderzoeken tot nu toe. Het richt zich namelijk niet op het stimuleren van duurzame mobiliteit vanuit de markt of overheden op een groot schaalniveau, maar juist op lokaal beleid. De rol van sociale cohesie wordt buiten beschouwing gelaten, waardoor de focus van dit onderzoek volledig komt te liggen bij de wijze waarop beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit aansluit bij de wensen van wijkbewoners.

Eerder onderzoek is verricht naar de wijze waarop beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit verschillen kent in Nederland ten opzichte van Vlaanderen (De Vos et al., 2012). Dit onderzoek vertelt ook over de rol die duurzaam stimuleringsbeleid speelde in de ruimtelijke ordening van de aanleg van groeikernen vanaf de jaren '70 tot aan de eeuwwisseling. Fietsbeleid en beleid voor openbaar vervoer naast bedrijventerreinen wordt hier onder andere genoemd, maar dan vanuit het perspectief van de Rijksoverheid. Ander onderzoek heeft zich gericht op de succesfactoren en bedreigingen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit (De Paep et al., 2021). Hier zijn vijf grote Europese steden voor bekeken. Onderzoek naar gemeentelijk beleid bij middelgrote steden in plaats van grote steden is echter niet gevonden.

Wel is er reeds onderzoek geweest van Martens (2000) naar de relatie tussen rechtvaardigheid en mobiliteitsbeleid. Hierin werd gevonden dat waarden als gelijkheid, vrijheid en solidariteit in de context van mobiliteit meer onderzocht dienden te worden in een kwalitatieve onderzoekscontext: *'Effecten zijn immers vaak indirect en lastig te kwantificeren'* (Martens, 2000, p.151). Ook Hay en Trinder (1991) duiden dit al in hun onderzoek naar het verband tussen rechtvaardigheid en mobiliteit. Echter, het debat over dit verband wordt voornamelijk gevoerd door wetenschappers. De motieven van beleidsmakers achter de manier waarop zij beleid ontwerpen in relatie tot rechtvaardigheid is nog weinig aan bod gekomen in onderzoek bij gemeenten.

Dit onderzoek wil invulling geven aan de oproep van Martens (2000) om de relatie tussen gelijkheid en vrijheid enerzijds en beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit anderzijds in een nieuwe context te analyseren. Daarbij wordt in dit onderzoek ook aandacht geschonken aan de effecten van gemeentelijk beleid op burgers. Er is verder geen onderzoek gevonden dat zich specifiek heeft gericht op de wijze waarop differentiaties in het implementeren van lokaal beleid tussen een wijk met relatief hoge sociaaleconomische status en een wijk met relatief lage sociaaleconomische status aansluiten bij de wensen van bewoners uit de twee wijken. De kennis die middels dit

onderzoek wordt opgedaan draagt zo bij aan een minder bekend deel van het geografische, planologische, milieukundige en bestuurskundige vakgebied. Bovendien bekijken en vergelijken de meeste onderzoeken over duurzame mobiliteit grote steden, krimpregio's of platteland. Ede vormt als middelgrote stad daarmee ook een nieuw onderzoeksgebied.

1.6 Leeswijzer

In dit onderzoek wordt bekeken hoe de gemeente Ede onderscheid maakt tussen de wijken Ede-Oost en Veldhuizen-A bij het implementeren van beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren. Daarbij wordt ook gekeken naar de manier waarop dit beleid aansluit bij de wensen van de wijkbewoners. Om tot beantwoording van deze vragen te komen zal er eerst in hoofdstuk 2 worden ingegaan op het theorie achter dit onderzoek. Hier zal worden stilgestaan bij de gehanteerde definitie van duurzame mobiliteit, de beleidsvormen en strategieën die worden bekeken om dit te bevorderen en het conceptueel model dat past bij de voorliggende onderzoeksopzet. Daarna zal in hoofdstuk 3 toegelicht worden welke methodologieën schuil gaan achter dit onderzoek. De keuze voor een specifieke onderzoeksstrategie met bijbehorende interviews en de selectie van respondenten hiervoor zal centraal staan. Ook zal in dit hoofdstuk worden stilgestaan bij de validiteit en betrouwbaarheid van dit onderzoek. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 het beeld van de verkregen resultaten, uitgesplitst naar de interviews met wijkbewoners enerzijds en de respondent van de gemeente Ede anderzijds. Op basis van deze resultaten kan er in hoofdstuk 5 worden teruggegrepen op de onderzoeksvragen om hier een conclusie aan te verbinden. Uit de conclusie komen ook enkele aanbevelingen voor die geadresseerd zijn aan de gemeente Ede. Hier zal in hoofdstuk 6 over gesproken worden. In hoofdstuk 7 wordt tenslotte ruimte gemaakt voor een reflectie op alle ervaringen omtrent dit onderzoek.

Hoofdstuk 8 omvat een lijst van alle gebruikte literatuur voor dit onderzoek. Tevens zal hoofdstuk 9 in het teken staan van alle bijlagen: de interviewguides, codeschema's en tijdsindeling.

2 Theoretisch kader

2.1 Definitie van duurzame mobiliteit

Voor de interpretatie van het begrip 'duurzame mobiliteit' zijn drie hoofdstromingen gevonden bij literatuuronderzoek.

De eerste betreft het Transportation Demand Management (TDM). Deze stroming vestigt zich vooral in de Verenigde Staten met haar nadruk op de beheersing van transportstromen. In de loop der jaren valt de stroming echter onder de naam 'mobiliteitsmanagement' ook in Europa terug te vinden (Vanoutrive et al., 2010). Toen de grootschalige infrastructuur voor de auto werd aangelegd in de vorige eeuw wist TDM de aandacht naar zich toe te trekken als alternatief voor de tot dan toe enkel bekende traditionele benadering die zich richtte op aanbod (Meyer, 1999). TDM richtte zich namelijk niet alleen op de aanleg van het nodige wegennetwerk, maar ook op het managen van verkeer door bijvoorbeeld berichtgeving via schermen langs de weg (Lyons & Urry, 2005). De duurzame inslag komt verder vooral kijken bij het beheren van de vraagkant van mobiliteit. Bij deze vraagkant gaat het niet zozeer om het simpelweg aanleggen van additionele infrastructuur als hier vraag naar blijkt te zijn, maar meer om het actief nadenken over alternatieve beantwoording van de vraag naar transport. Hier kan gedacht worden aan het stimuleren van thuiswerken als alternatief voor forensisch verkeer (Lyons & Urry, 2005).

De tweede stroming die onderscheiden kan worden, betreft de 'sustainable mobility paradigm' (Banister, 2008). Deze stroming verwerpt net als TDM de focus op de traditionele aanbodkant van mobiliteit die puur kijkt naar het aanleggen van zo veel mogelijk infrastructuur. Anders dan bij TDM verwerpt Banister ook de opvatting dat duurzame mobiliteit voornamelijk vanuit de afgeleide vraag bekeken moet worden. Deze afgeleide vraag omvat het idee dat mensen hun transportkosten (in economische termen niet alleen geld, maar ook tijd) zo laag mogelijk proberen te houden en dat verplaatsingen alleen gebeuren met het doel om ergens te komen. Bij de sustainable mobility paradigm wordt dit buiten beschouwing gelaten, maar komt de nadruk te liggen op de complexiteit van steden (Banister, 2008). Door deze complexiteit is het nodig om goede ruimtelijke ordening te hanteren om duurzame mobiliteit te waarborgen. De rol van ruimtelijke ordening komt bijvoorbeeld terug in het situeren van voorzieningen en woningbouw in de buurt van openbaar vervoerhaltes of het strategisch aanleggen van fietsroutes binnen stedelijke netwerken (Banister, 2008).

Tenslotte richt de derde stroming zich op het stimuleren van duurzame mobiliteit door verandering van gewoontes en reizigersgedrag. Het Europese platform mobiliteitsmanagement (EPOMM) zegt hierover dat informatie en communicatie bij de organisatie van activiteiten de sleutel vormt bij de stimulering van duurzame mobiliteit. Dit soort maatregelen zijn dan bedoeld ter aanvulling van het aanleggen van infrastructuur voor alternatieve vervoerswijzen en als aanvulling op de getroffen maatregelen binnen de ruimtelijke ordening. Door bekendheid te geven aan het bestaan van alternatieven voor de auto zijn mensen eerder geneigd om hun reisgedrag aan te passen (EPOMM, 2014).

In dit onderzoek worden de stromingen gecombineerd. Zowel de vraag- als de aanbodkant van het stimuleren van duurzame mobiliteit komt naar voren. De aanbodkant uit zich in het beleid dat wordt opgesteld om meer duurzame mobiliteit te verkrijgen in de gemeente. De vraagkant staat centraal bij het vernemen van de wensen van wijkbewoners en hun percepties aangaande de behoefte aan duurzame mobiliteit. In dit onderzoek wordt het volgende als algemene definitie van duurzame mobiliteit gehanteerd: 'a volume of physical mobility, a model split and a transport technology that meet basic mobility needs in an efficient way, take care of ecosystem integrity and limit emissions to an environmentally sustainable level, and are safe and consistent with human health' (Naess et al., 2011, p.285).

2.2 Eerder onderzoek naar duurzame mobiliteit

Er is veel onderzoek gedaan naar de rol die sociale cohesie binnen een wijk speelt als het gaat om aandacht voor verduurzaming. Zo wijst onderzoek van Miller en Buys (2008) uit dat mensen die een goede relatie hebben met hun buurtbewoners sneller geneigd zijn om mee te doen met duurzame initiatieven, zoals een milieuvriendelijke carwash methode.

Ook zijn er tal van onderzoeken te vinden over motieven van mensen om te kiezen voor het delen van een auto, wat veel zou kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit. Onderzoek van Akyelken et al. (2018) toont dat de wenselijkheid van een individuele manier van reizen hier voornamelijk in de weg zit. Daarnaast is er gekeken naar de motieven van mensen om hun auto helemaal te laten staan als zij zich willen verplaatsen van de ene naar de andere plek. Als mensen hiertoe gedwongen worden middels wetgeving of hogere belastingen, dan leidt dit veelal tot maatschappelijke weerstand en negatieve ongelijkheidseffecten doordat lagere inkomens hier de meeste laster door ervaren (Loorbach et al., 2021). Daarentegen blijkt ook marktwerking de ongelijkheid en

niet-duurzame mobiliteit zomaar niet weg te kunnen werken (Geels et al., 2012). Hier speelt de nadruk van de markt op duurzame innovatie middels het substitueren van bestaande mobiliteit een grote rol. Door continu nieuwe alternatieven te ontwikkelen en op de markt te brengen om geld te verdienen, blijft de huidige niet-duurzame processen in gang (Geels et al., 2012).

Andere onderzoeken richten zich op de rol van leeftijd bij de implementatie en de effecten van duurzame mobiliteit. Zo is er gebleken dat senioren meer gebruik maken van duurzame mobiliteit, zoals lopen, OV of kortere autoreizen als zij leven in gebieden waar veel geïnvesteerd wordt in alternatieve transportvormen in plaats van de auto (Boschmann & Brady, 2013). Hier gaat het om zogeheten 'transit-oriented developments' (TOD's), waarbij stedelijke verdichting zich richt op plekken die zich in een straal van ongeveer een halve kilometer van een OV-halte verwijderd begeven (Ratner & Goetz, 2013).

2.3 Beleidsvormen

2.3.1 Transportation Demand Management

Om duurzame mobiliteit te bevorderen wordt gemeentelijk beleid opgesteld. Dergelijk beleid kan volgens Xenias en Whitmarsh (2013) op drie manieren worden gecategoriseerd:

Ten eerste gaat het om beleid dat de efficiëntie en vermindering in de uitstoot van motorvoertuigen nastreeft. Hier wordt gepoogd de technologie van motorvoertuigen te verbeteren en om tegelijkertijd de transitie naar het gebruik van duurzame brandstoffen te bevorderen (Nakamura & Hayashi, 2013). Ten tweede gaat het om beleid dat de transitie naar duurzamere reismethoden bevordert door maatregelen in te stellen. Deze maatregelen zijn bedoeld om autogebruik uit te bannen of in ieder geval te ontmoedigen, waardoor alternatieven aantrekkelijker worden (Fridstrom & Alfsen, 2014). Als derde beleidsrichting valt de rol van stedelijke ordening te onderscheiden om de noodzaak om te reizen te verminderen (Tennoy et al., 2017).

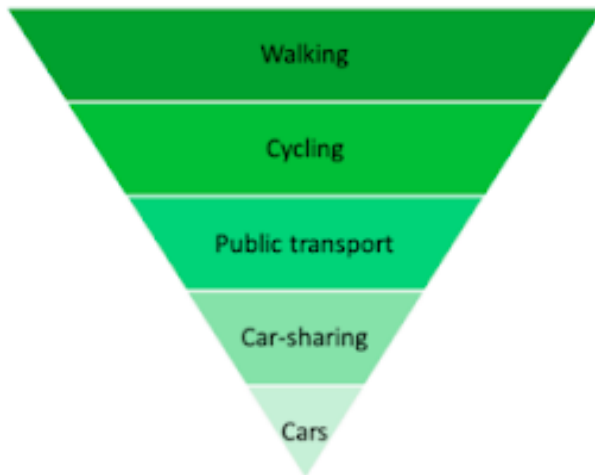
Een veelgebruikt framework voor deze beleidsrichtingen of strategieën wordt frequent aangehaald binnen het Transportation Demand Management (TDM). Dit framework richt zich op de tweede en derde categorie van Xenias en Whitmarsh (2013) en niet op de eerste categorie, omdat de verbetering van technologie in auto's nauwelijks door gemeenten beïnvloedt kan worden. Het TDM-framework kan dan ook weer worden onderverdeeld in 4 categorieën: routeselectie, reisdistributie, reisdoodzaak en moduskeuze (Circella et al., 2022, p.5). De categorie routeselectie focust zich op strategieën die verkeer van een drukke locatie naar andere locaties probeert te sturen. Dat kan bijvoorbeeld geregeld worden door beleid dat een emissieheffing in bepaalde stadsdelen of autovrije/luwe zones teweeg te laten brengen. Reisdistributie lijkt hier enigszins op, maar deze categorie legt de nadruk op het weggeleiden van verkeer dat op weg is naar een bepaalde locatie naar een gelijkwaardig substituuut. Hier gaat het bijvoorbeeld om het weggeleiden van verkeer dat op weg is om te gaan winkelen van een stadscentrum naar winkelcentra elders in de stad (Ferguson, 1990). De derde categorie is de reisdoodzaak. Hier gaat het om het wegnemen van de noodzaak om te reizen door bijvoorbeeld internetwinkels en thuiswerken te promoten. Tenslotte is er ook nog de moduskeuze. Deze categorie gaat in op beleid om individueel vervoer met een eigen voertuig om te zetten in alternatieve vervoersvormen. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn het opdrijven van parkeertarieven en het stimuleren van fietsen of wandelen (Ferguson, 1990).

Binnen dit onderzoek ligt de focus op de categorieën 'moduskeuze' en 'routeselectie'. Hierbij wordt verondersteld dat bepaalde reizen naar een specifieke locatie voor veel mensen onvermijdelijk zijn, zoals het reizen naar werk, winkel of kerk. Doordat een persoon naar een specifieke (onvermijdelijke) bestemming reist, is de categorieën 'reisdistributie' in dit onderzoek niet van toepassing, omdat de bestemming niet de variabele betreft. Het is juist het type vervoer of de route naar de bestemming die gewijzigd kan worden naar een duurzamere variant en niet de bestemming zelf. Voor de categorie 'reisdoodzaak' is dit anders, omdat het in de huidige, moderne tijd soms mogelijk is om thuis te werken, online te winkelen en via een livestream een religieuze aangelegenheid te volgen. Toch richt dit onderzoek zich niet op deze categorie, omdat de omvang van dit onderzoek anders te groot zou worden.

Beleid binnen de categorieën moduskeuze en routeselectie kan ingedeeld worden naar de velden waarop het impact heeft (Kolbenstvedt & Ruud, 2017). In dit onderzoek worden een specifiek aantal van deze beleidsvormen benadrukt. Hier gaat het om beleid dat zich sterk kenmerkt als een zogeheten 'push' of 'pull' factor. Bij push factoren gaat het om beleid dat zich richt op het leggen van restricties of ontmoediging bij vervuilend

mobiliteitsgebruik. Pull factoren binnen beleid leggen de nadruk op het verbeteren van de kwaliteit van duurzame alternatieven om het gebruik hiervan aantrekkelijker te maken (Batty et al., 2015).

2.3.2 Green Transportation Hierarchy



Figuur 1: Green transportation hierarchy (Bradshaw, 1992)

De *Green transportation hierarchy* (zie figuur 1) geeft aan dat wandelen en fietsen gevolgd door gebruik van openbaar vervoer (OV) in de respectievelijke, onderschikkende volgorde de duurzaamste opties zijn wat betreft mobiliteit. Individueel autogebruik scoort binnen deze hiërarchie het laagste. Elektrische voertuigen worden niet meegenomen in dit model en zullen ook niet uitvoerig worden belicht in dit onderzoek, omdat gemeentes meestal niet in staat zijn om grootschalige financiële subsidies te verstrekken. Dat behoort meer tot landelijk overheidsbeleid. In de vormen van beleid waar dit onderzoek zich op richt, zal dan ook centraal staan dat specifiek wandelen, fietsen en OV-gebruik gestimuleerd wordt en individueel autogebruik juist ontmoedigd. Dit onderzoek richt zich daarom op het principe van push en pull factoren, of ook wel bestraffende ‘stok’ en belonende ‘wortel’ maatregelen genoemd (Ben-Elia & Ettema, 2009).

2.3.3 Strategieën en effecten

Er zijn verscheidene onderzoeken gedaan naar de effectiviteit en efficiëntie van beleid om autogebruik te ontmoedigen en duurzaam reizen te bevorderen. Er zijn hierbij zowel structurele als psychologische strategieën te vinden. Structurele strategieën beslaan veranderingen in de fysieke omgeving, inclusief regels (Dicke-Ogenia et al., 2011, p.4). Zo'n verandering kan bijvoorbeeld het autoluw of autovrij maken van een bepaald gebied zijn. Wanneer een gebied autovrij wordt gemaakt, wordt de toegang tot dit gebied voor auto's geheel beperkt. Dit kan bijvoorbeeld middels verkeersborden of het wegruimen van infrastructuur voor auto's in het betreffende gebied. Het autoluw maken van een gebied gebeurt door fysieke beperkingen in de ruimtelijke ordening en wegbewijzing. Dat kan bijvoorbeeld door snelheidsbeperkingen en eenrichtingsverkeer (Mulder et al., 2019, p.50). Het autoluw maken van een gebied heeft een positief effect op de verandering van mobiliteitsgedrag in de richting van een duurzamer alternatief voor de auto. Bovendien kijkt men redelijk onverschillig aan tegen het autoluw maken van een gebied, waardoor weinig weerstand verwacht kan worden (Mulder et al., 2019, p.51).

Onderzoek van Habibian en Kermanshah (2011) heeft uitgewezen dat een combinatie van parkeerkosten verhogen en een milieuzone invoeren voor vervuilende auto's (emissieheffing) het meest effectief is om duurzaam reisgedrag te bevorderen. Beide beleidsimplementaties vallen onder push-factoren met de bedoeling om autogebruik minder aantrekkelijk te maken en zelfs te bestraffen. Hogere niveaus van deze twee push-factoren leiden tot meer reductie in autogebruik (Habibian & Kermanshah, 2011). Regelgeving voor het invoeren van een grote milieuzone is complex en kan meestal niet door een gemeente worden ingevoerd. Wel kan een gemeente deze regelgeving grotendeels omzeilen door milieuzones in specifieke gebieden in te voeren. Zo gebeurt dit vaak indirect in een binnenstad, waarbinnen auto's die veel vervuiling veroorzaken hogere parkeerkosten dienen te betalen (Goudappel Coffeng, 2010). Ook zonder onderscheid in meer of minder vervuilende auto's zorgt een stijging in parkeerkosten die voor iedereen geldt voor een toename in duurzame moduskeuze (Farahmand et al., 2021). Bovendien kunnen andere parkeerrestricties, zoals het verminderen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de toegestane parkeertijd ook autogebruik reduceren (Eriksson et al., 2008).

Het parkeerbeleid dat een gemeente voert heeft ook invloed op het fietsbeleid en de bijbehorende effecten op het mobiliteitsgedrag van mensen. Hoe minder parkeerplaatsen, hoe meer fietsen indirect wordt bevordert, vooral in het geval van adequate fietsinfrastructuur (Goudappel Coffeng, 2010). Adequate fietsinfrastructuur betreft in het

geval van de onderzoeksgebieden het snel door de wijk heen kunnen bewegen via directe verbindingen zonder obstakels (verkeerslichten, gevaarlijke kruisingen) op een fietspad, waarvan het wegdek van goede kwaliteit is. Het verbeteren van fietsinfrastructuur is een beleidsvorm met een pull-factor, omdat een duurzaam alternatief voor de auto, in dit geval de fiets, aantrekkelijker gemaakt wordt.

Naast de pull-factor in het fietsbeleid is het beleid omtrent openbaar vervoer ook interessant. Het openbaar vervoer bestaat in de gemeente Ede voornamelijk uit bussen en treinen. Metro's en trams zijn niet te vinden in de gemeente. Taxi's worden in dit onderzoek niet meegenomen, omdat hier slechts een zeer beperkt aantal reizigers in vervoerd kunnen worden. Het openbaar vervoer is immers zelf vaak ook vervuילend, maar door de grote vervoerscapaciteit is de effectieve vervuiling duidelijk minder dan een situatie waarin alle OV-gebruikers allen in een eigen auto zouden rijden (Bristow et al., 2008, p.3429). Ontwikkelingen in het openbaar vervoer zijn volgens de studie van Eriksson et al., 2008 een van de voornaamste redenen om de auto niet te gebruiken voor reizen naar de werklocatie. Deze ontwikkelingen betreffen dan voornamelijk het verkorten van reistijden door meer halteplaatsen of stations te bewerkstelligen, maar ook de frequentie op te hogen (Eriksson et al., 2008). Tenslotte wordt ook de prijs van het openbaar vervoer als belangrijke invloed genoemd in verschillende onderzoeken (Farahmand et al., 2021 ; Eriksson et al., 2008). Bij het bepalen van de prijs van openbaar vervoer is een gemeente echter nauwelijks betrokken. Het aanbieden van openbaar vervoer tegen de laagste tarieven is een discussie en samenspel tussen de provinciale overheidslaag en de netbeheerders (Rijksoverheid, 2022).

Naast al deze structurele strategieën bestaat ook een psychologische strategie, waarbij een verandering in mobiliteitsgedrag beïnvloed i.p.v. afgedwongen wordt (Steg, 2003). Door alternatieven voor autogebruik te promoten middels een kennisoverdracht of educatie, zoals dat via eenvoudige reclame of een campagne kan, wordt gepoogd het mobiliteitsgedrag te veranderen. In dit onderzoek wordt ook meegenomen hoe de gemeente Ede hierop inzet.

Wat betreft het aanzetten tot wandelen is tijdens observatie in de onderzoeksgebieden opgemerkt dat langs alle infrastructuur voor auto en fiets een fatsoenlijke stoep loopt. Nu is het lastig om mensen sneller te laten lopen over een stoep, dus kunnen er waarschijnlijk minder verbeteringen worden doorgevoerd om wandelinfrastructuur te verbeteren. Deze pull-factor wordt daarom niet meegenomen in de beleidsvormen binnen dit onderzoek. Wel kan het interessant zijn om te vernemen hoe de gemeente wandelen

promoot middels reclame of campagnes. Het wandelen wordt zo wel bij het promoten van duurzame alternatieven voor de auto inbegrepen.

De gehanteerde beleidscategorieën binnen het TDM-framework sluiten aan bij dit onderzoek. Het framework wordt dan ook gebruikt om aan de hand hiervan te bepalen of er verschil in de implementatie van deze specifieke beleidsvormen te bemerken valt tussen de twee onderzoekswijken.

Beleid dat specifiek wordt bestudeerd in dit onderzoek kan nu als volgt worden onderverdeeld in onderstaande figuur:

Strategie	Beleid	Effect	Doel	Verwachte houding wijkbewoners
Moduskeuze	Parkeren duurder	Push	Minder aantrekkelijk worden om de auto te gebruiken, omdat er nu extra kosten aan verbonden zijn	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
Moduskeuze	Meer parkeerrestricties	Push	Minder aantrekkelijk worden om de auto te gebruiken, omdat parkeren lastig is	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
Routeselectie	Invoeren emissiezone	Push	Ontmoedigen van autogebruik, omdat bepaalde bestemmingen met een vervuilende auto niet meer bereikt kunnen worden	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
Routeselectie	Autovrije/ autoluwe zone	Push	Ontmoedigen van autogebruik, omdat de reis langer duurt door omrijden of minder comfortabel is door de beperkingen in het vermogen om rustig door te kunnen rijden	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid Positief, omdat wijken er veiliger van worden als

Strategie	Beleid	Effect	Doel	Verwachte houding wijkbewoners
Moduskeuze	Parkeren duurder	Push	Minder aantrekkelijk worden om de auto te gebruiken, omdat er nu extra kosten aan verbonden zijn	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
Moduskeuze	Meer parkeerrestricties	Push	Minder aantrekkelijk worden om de auto te gebruiken, omdat parkeren lastig is	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
				er geen of weinig auto's rijden Positief, omdat wijken er veiliger van worden als er geen of weinig auto's rijden
Moduskeuze	Meer OV-haltes	Pull	Verminderen autogebruik door het alternatief aantrekkelijker te maken: een kleinere afstand tot een OV-halte	Positief, want het beperkt geen vrijheden en verbetert zelfs de alternatieve mogelijkheden om te reizen
Moduskeuze	Hogere frequentie ov	Pull	Verminderen autogebruik door het alternatief aantrekkelijker te maken: kortere reistijd met het OV	Positief, want het beperkt geen vrijheden en verbetert zelfs de alternatieve mogelijkheden om te reizen

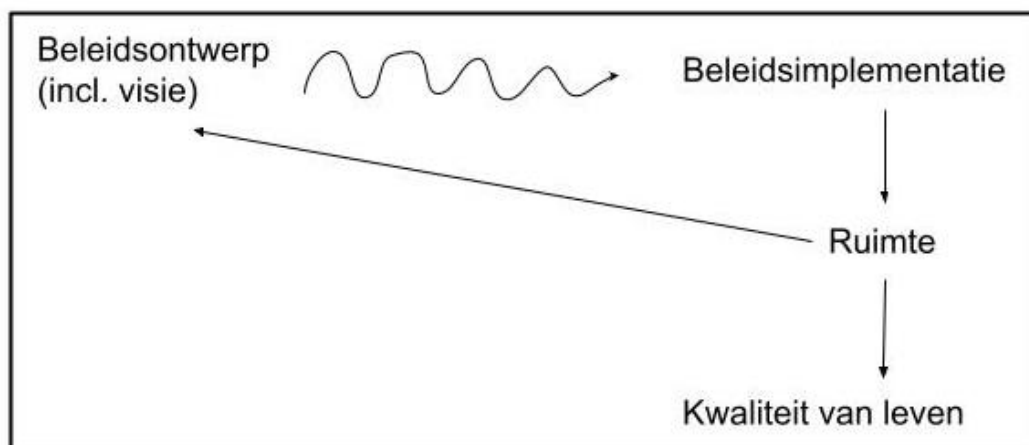
Strategie	Beleid	Effect	Doel	Verwachte houding wijkbewoners
Moduskeuze	Parkeren duurder	Push	Minder aantrekkelijk worden om de auto te gebruiken, omdat er nu extra kosten aan verbonden zijn	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
Moduskeuze	Meer parkeerrestricties	Push	Minder aantrekkelijk worden om de auto te gebruiken, omdat parkeren lastig is	Negatief, want het beperkt de huidige mogelijkheden/vrijheid
Moduskeuze	Betere fietsverbindingen	Pull	Verminderen autogebruik door het alternatief aantrekkelijker te maken: kortere reistijd met de fiets	Positief, want het beperkt geen vrijheden en verbetert zelfs de alternatieve mogelijkheden om te reizen
Moduskeuze	Promotie (communicatie) van fiets-, wandel-, en OV-gebruik	Pull	Verminderen autogebruik door het alternatief aantrekkelijker te maken: meer kennis van de duurzame alternatieven voor de auto	Positief, want het beperkt geen vrijheden en brengt mensen op de hoogte van de voordelen van reisalternatieven

Figuur 2: Te onderzoeken beleid binnen het TDM-framework, uitgesplitst naar strategie, effect, doel en verwachte houding die wijkbewoners zullen aannemen

2.4 Conceptueel Model

De hypothese die in dit onderzoek wordt gesteld, geeft aanleiding dat de soort wijk (met relatief hoge of lage sociaaleconomische status) en de wensen van wijkbewoners correleren met het beleid dat gevoerd wordt om duurzame mobiliteit te stimuleren. Het implementeren en differentiëren van beleid in een bepaalde wijk (ruimte) hangt daarbij af van de kwaliteit van leven die er in de bekeken onderzoekswijken is, wat dan aanleiding geeft tot het herzien van de gemeentelijke visie. De gemeentelijke visie komt naar voren in de manier waarop de gemeente beleid ontwerpt en vervolgens implementeert. De hypothese in dit onderzoek is opgesteld met de gedachte dat er geen rechtstreekse invloed wordt uitgeoefend van beleidsontwerp naar beleidsimplementatie. De zigzaggende invloedspijl van beleidsontwerp naar beleidsimplementatie duidt hierop. Het is namelijk niet altijd duidelijk hoe een bepaald beleidsontwerp tot een bepaalde beleidsimplementatie leidt. Als dit wel duidelijk zou zijn, dan zou dit een ideale situatie zijn waarin een specifieke visie onlosmakelijk is verbonden met specifiek beleid. In plaats daarvan wordt verondersteld dat de gemeentelijke visie leidt tot verschillende beleidsimplementaties, gebaseerd op de aard van een bepaalde ruimte. De ruimte betreft in dit onderzoek de twee beoogde stadswijken in Ede: Veldhuizen-A en Ede-Oost.

Op basis van die hypothese in dit onderzoek kan het volgende conceptuele model afgeleid worden:



Figuur 3: Conceptueel Model.

3 Methodologie, ethiek en beperkingen

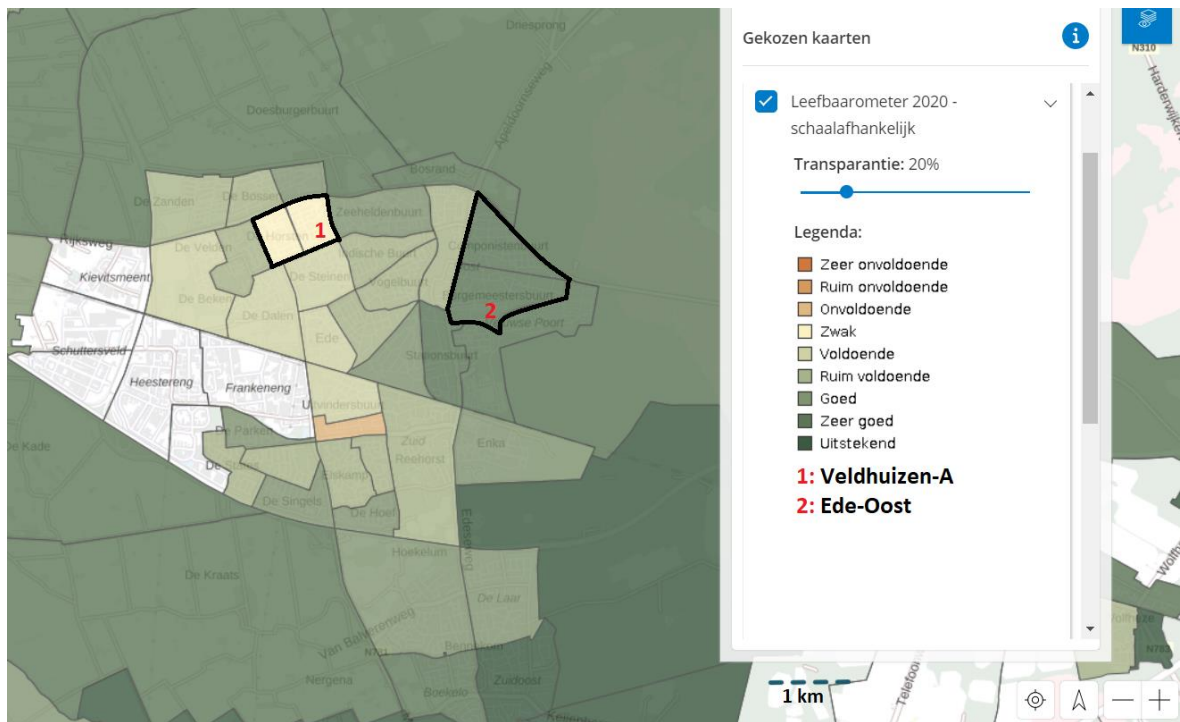
3.1 Onderzoeksgebieden

De wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost verschillen op gebieden van leefbaarheid, gemiddelde WOZ-waarde, toegang tot regionale fietsroutes en gemiddeld huishoudensinkomen erg van elkaar.

De wijk Veldhuizen-A is gebouwd in de jaren '60 ten tijde van de woningnood. De wijk kenmerkt zich door een hoge bevolkingsdichtheid, veel hoogbouw en lage huizenprijzen (Gemeente Ede, 2014, p.5). Volgens de gemeente Ede heeft de wijk de hoogste niveaus van stedelijke achterstand in vergelijking met de andere wijken binnen de gemeente. Het gaat hier om duidelijk zichtbare achterstand in termen van slecht onderhouden publieke ruimtes en hoge cijfers omtrent aantal meldingen van overlast en inbraken (Gemeente Ede, 2017). Ook komt de wijk veelvuldig negatief in het nieuws door autobranden, overlast door hangjongeren en het slopen van eigendommen (Kijlstra, 2011).

De wijk Ede-Oost kenmerkt zich daarentegen door de hoge huizenprijzen en het grote aandeel vrijstaande huizen. De wijk scoort in de buurtmonitor die de gemeente Ede heeft uitgevoerd het hoogste t.o.v. de andere wijken in het rapportcijfer wat bewoners toekennen aan de leefbaarheid in hun wijk (Gemeente Ede, 2017).

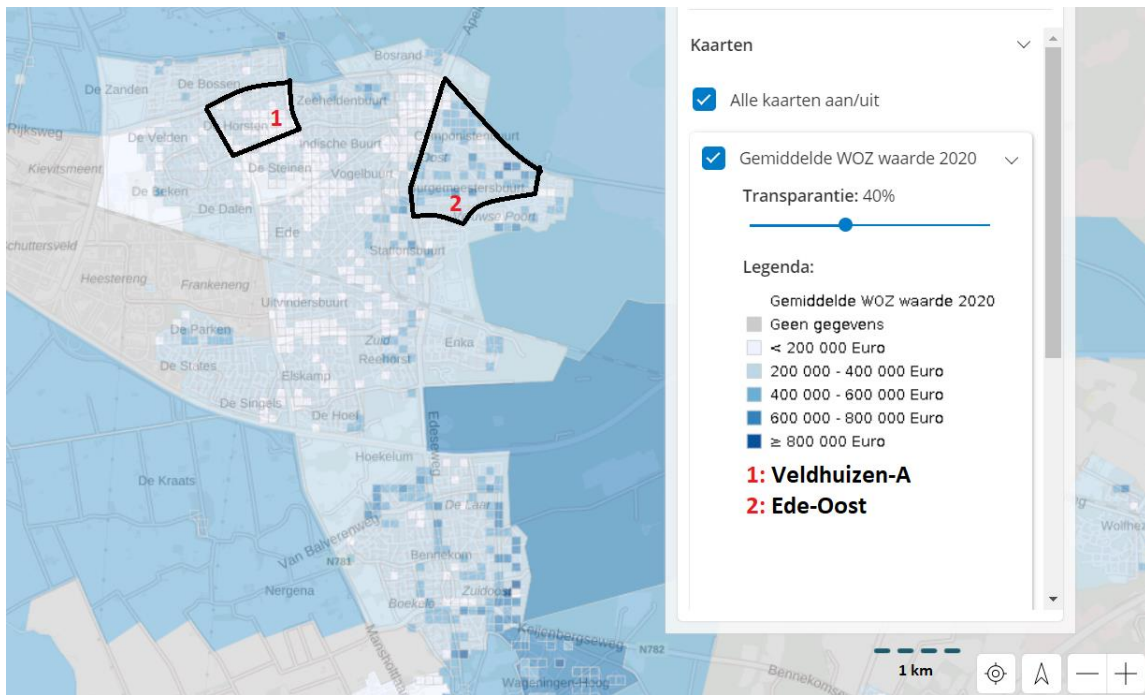
Zo valt in onderstaande figuur 4 te zien welke scores worden toegekend aan buurten rondom Ede op basis van de leefbaarheidssituatie: de score op basis van de Leefbarometer.



Figuur 4: Leefbaarometer 2020 per buurt (Atlasleefomgeving, 2022a)

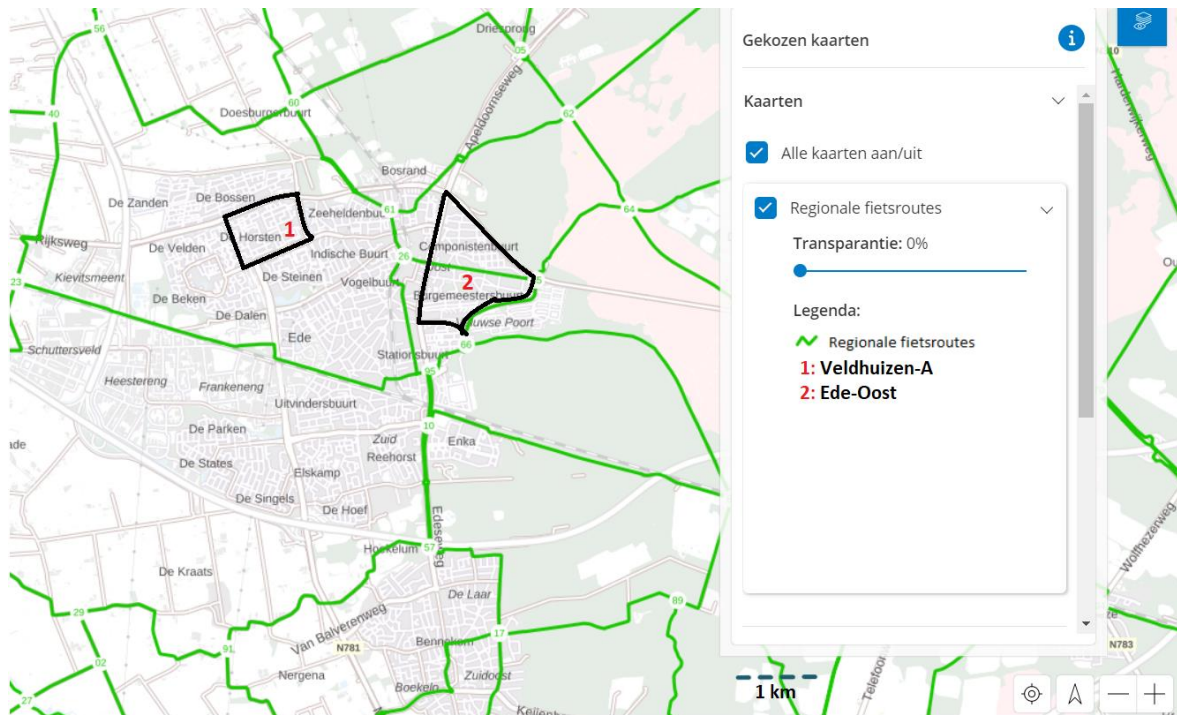
Uit de Leefbarometer in figuur 4 blijkt dat de buurten 'De Horsten en Burgen' binnen Veldhuizen-A een score van 'zwak' krijgen in de Leefbarometer. Dit is een lagere score dan er gemiddeld te zien valt in de stad Ede, want in de meeste overige wijken wordt er minstens een score van 'voldoende' of 'ruim voldoende' toegekend. Opvallend is dat de Burgemeestersbuurt en Componistenbuurt in de wijk Ede-Oost relatief hoog scoren in termen van leefbaarheid. De leefbaarheid van Ede-Oost wordt gekenmerkt als 'goed', wat een contrast vormt met de wijk Veldhuizen-A die gekenmerkt wordt als 'zwak'.

Het gemiddeld bruto jaarinkomen per inwoner verschilt erg tussen de wijken. In de wijk Veldhuizen-A verdient een inwoner met 22 500 euro als jaarinkomen gemiddeld 25% minder dan een inwoner uit de wijk Ede-oost die gemiddeld 30 000 euro verdient (Alle Cijfers, 2021). Het gemiddelde bruto jaarinkomen ligt gemiddeld op 25 947 euro in de stad Ede. Daarbij bestaat er ook een duidelijk verschil in de gemiddelde WOZ-waarde die te vinden is tussen de wijken. Een weergave hiervan is te zien in onderstaande figuur 5:



Figuur 5: Gemiddelde WOZ-waarde in 2017 per hectare grond (Atlasleefomgeving, 2022b)

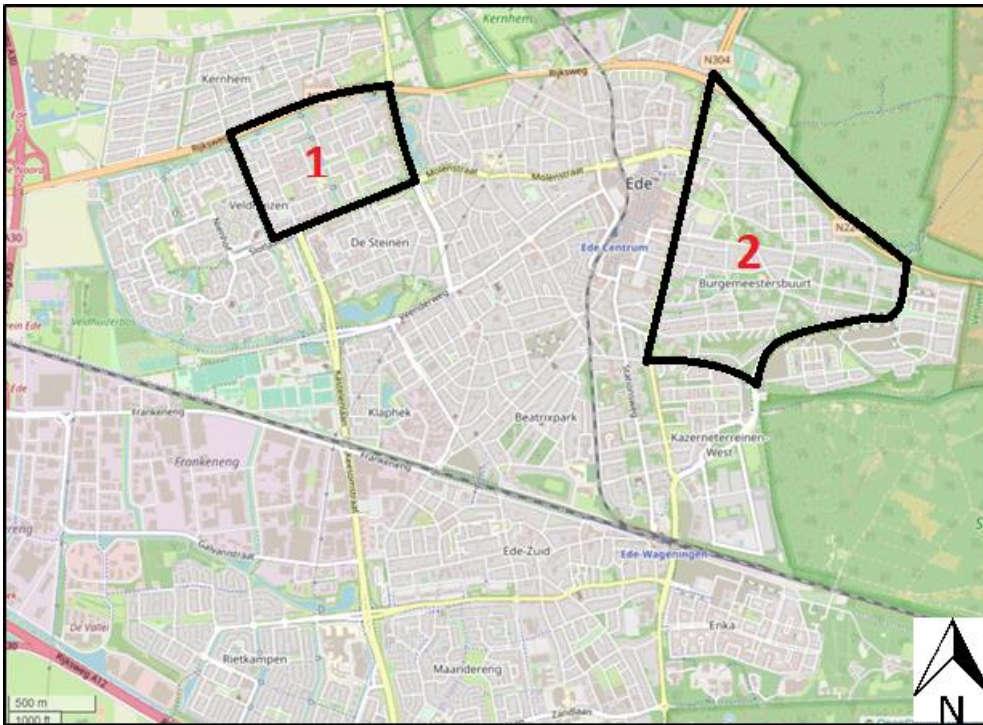
Naast indicatoren voor leefbaarheid en voor economische thema's als WOZ-waarde en gemiddeld inkomen is er ook in het licht van het onderwerp van dit onderzoek nog een ander verschil te bemerken tussen de wijken: de nabijheid van regionale fietsroutes. Nu dit onderzoek zich richt op het stimuleren van duurzame mobiliteit, bleek al in de Green Transportation Hierarchy dat fietsen na wandelen als de meest duurzame vorm van reizen beschouwd kan worden. In figuur 6 valt te zien dat de regionale fietsroutes rondom Ede niet voor elke wijk even goed bereikbaar is. Het oosten van de stad Ede wordt omgeven door allerlei regionale fietsroutes, maar deze zijn in de overige delen van Ede weinig te zien. Opvallend is dat er zelfs een regionale fietsroute dwars door de wijk Ede-Oost heen loopt, maar er geen regionale fietsroute raakt aan het grondgebied van de wijk Veldhuizen-A.



Figuur 6: Regionale fietsroutes rondom Ede in 2022 (Atlasleefomgeving, 2022c)

De verschillen op basis van de genoemde indicatoren maken de twee onderzoeksgebieden interessant. Dat geldt ook om uit te vinden of er naast de genoemde thema's, waarbinnen de wijken uitersten van elkaar zijn, ook verschillen zouden bestaan in het implementeren van beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit tussen de wijken.

Binnen de wijk Ede-Oost wordt het onderzoeksgebied beperkt tot de buurten 'Burgemeestersbuurt' en 'Componistenbuurt'. Deze buurten omvatten het hoogste inkomen per inwoner van de wijk, waarmee het contrast met de wijk Veldhuizen-A wat groter is. Bovendien is de omvang wat betreft inwonertal vergelijkbaar met de buurten 'De Burgen' en 'De Horsten' binnen de wijk Veldhuizen-A. De betreffende buurten uit Veldhuizen-A huisvesten 4725 inwoners en de buurten uit Ede-Oost 3895 inwoners (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2020). Beide onderzoeksgebieden omvatten zodoende woongebied met ongeveer 4000 inwoners. In de kaart van de stad Ede in figuur 7 is het onderzoeksgebied binnen de wijk Veldhuizen-A aangegeven binnen een zwart kader met het rode cijfer 1 en het onderzoeksgebied binnen de wijk Ede-Oost is rechts zwart omrand met het rode cijfer 2.



Legenda

1: De Horsten en Burgen

2: Burgemeestersbuurt
& Componistenbuurt

Figuur 7: Onderzoeksgebieden in de stad Ede (OpenStreetMap Foundation, 2022).

3.2 Onderzoeksstrategieën

Het bepalen van de onderzoeksstrategie kan aan de hand van drie keuzes worden gedaan: breed versus diepgaand, kwantitatief versus kwalitatief en empirisch versus bureauonderzoek (Verschuren & Doorewaard, 2015, pp.156-157).

Allereerst dient er gekeken te worden naar het onderzoek in termen van breedte en diepte. Met breedte wordt bedoeld dat een onderzoek zich meestal kenmerkt door een behoorlijke schaalgrootte met een aanzienlijke hoeveelheid resultaten. Een dergelijke omvang van resultaten maakt het bij een breed onderzoek mogelijk om makkelijker te generaliseren daar deze resultaten voor een relatief grote groep onderzoekseenheden het een en ander kan zeggen. Het nadeel van een breed onderzoek is het feit dat de omvang een beperking legt op de mate van details die aan bod kunnen komen. Om meer details te vernemen is het nodig om meer verdieping te krijgen in het onderzoek. Met diepte wordt dan ook bedoeld dat een onderzoek op kleinere schaal minder gegevens verzameld. Dit maakt de kans vrij om meer complexiteit en details na te streven in het onderzoek. Het nadeel hiervan is dat de generaliseerbaarheid vaak lastig is door de beperkte spreiding in data (Verschuren & Doorewaard, 2015, pp.156-157). In dit onderzoek wordt gekozen voor diepte, omdat het uitvinden van percepties van bewoners van bepaalde buurten beter tot hun recht komen door de argumentatie achter de perceptie te vernemen. Zo geldt dit ook voor de gemeente Ede waar diepgang tot meer informatie over de visie en beleidsimplicaties kan leiden.

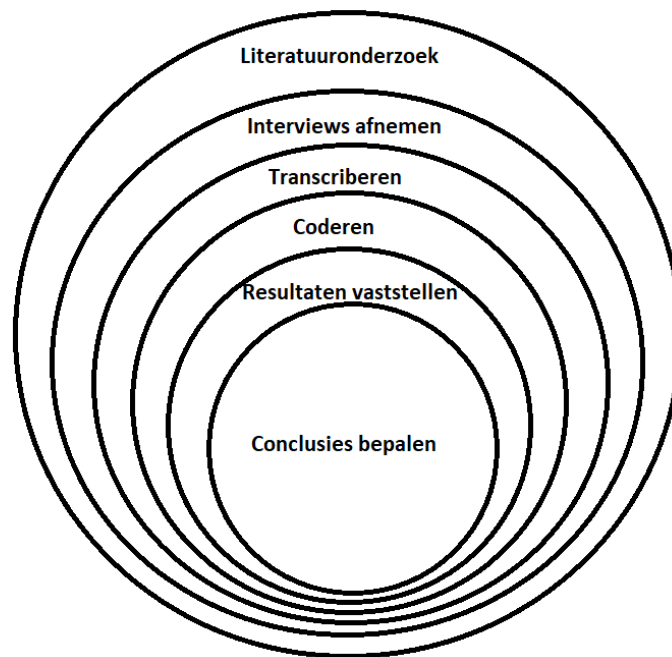
De tweede keuze die gemaakt dient te worden, betreft een kwalitatieve onderzoeksbenadering aan de ene kant en een kwantitatieve benadering aan de andere kant. Nu er is gekozen voor diepte in het onderzoek ligt een kwalitatieve benadering voor de hand, omdat er beschouwend moet worden gekeken naar de percepties die schuil gaan achter beleid en de ontvangst hiervan. Een kwantitatieve benadering biedt weinig ruimte voor achterliggende motieven, emoties en persoonspecifieke argumentaties. De manier waarop mensen significantie aanbrengen in zaken om hen heen en hoe hier naar gehandeld wordt, is kenmerkend voor een kwalitatief onderzoeksdoel (Vennix, 2011, p.99). Bovendien kan een kwantitatieve benadering minder eenvoudig kijken naar allerlei kanten van één specifiek onderwerp, omdat deze benadering juist gericht is op generaliseerbaarheid in plaats van details. De kwalitatieve benadering kan daarentegen gehanteerd worden om middels interviews data voort te brengen die na analyse tot specifieke aanbevelingen kan leiden omtrent een karakteristiek onderwerp (Verschuren & Doorewaard, 2015). Die aanbevelingen zijn juist voor dit onderzoek erg nuttig, omdat gemeentelijk beleid bekeken wordt en de wijze waarop dit aansluit bij de wensen van

bewoners. Voor een gemeente kan het nuttig zijn om van een derde partij te vernemen welke zaken nog verbetering kunnen opleveren om beleid beter bij inwoners aan te doen sluiten. Nu is gemeentelijk beleid niet in elke plaats hetzelfde en denken bewoners in alle gemeenten in Nederland hier ook niet allemaal hetzelfde over. De mate waarin dit onderzoek gegeneraliseerd kan worden is dus klein, omdat niet elke situatie in Nederland of elders op aarde hetzelfde is. Dit is een belangrijke reden om voor een kwalitatieve benadering te kiezen (Vennix, 2011). Vanwege deze argumentatie wordt in dit onderzoek gekozen voor een kwalitatieve benadering.

Ten derde dient er onderscheid te worden gemaakt in onderzoek dat zich empirisch laat onderbouwen of middels bureauonderzoek. Daarbij betekent een empirische onderbouwing in onderzoek dat er veldwerk is gedaan om tot dataverzameling te komen en een bureauonderzoek dat enkel heersende literatuur bestudeerd en benut wordt (Verschuren & Doorewaard, 2015). Aan de hand van deze definities zal dit onderzoek zich richten op empirische onderbouwing. Om tot beantwoording van de centrale vragen in dit onderzoek te komen, dient er informatie te worden vergaard die nog niet te vinden is in artikelen of literatuur, waardoor bureauonderzoek niet in aanmerking komt. Het is daarom nodig om empirische data te verzamelen.

Voor zowel onderzoeksdoel 1 als onderzoeksdoel 2 wordt dezelfde onderzoeksmethode gebruikt. Onderzoeksdoel 1 betreft het inzicht krijgen welk beleid de gemeente voert ter stimulering van duurzame mobiliteit en in hoeverre de gemeente beleidsdifferentiaties hanteert naar de aard van de wijken. Onderzoeksdoel 2 ging om het inzicht verkrijgen in de percepties van bewoners van de onderzoekswijken omtrent duurzame mobiliteit en vernemen wat deze bewoners prikkelt om duurzamer te gaan reizen. De gehanteerde onderzoeksmethode begint met literatuuronderzoek dat verricht wordt voor het theoretisch kader en om geschikte interviewguides te bewerkstelligen. Daarna worden semigestructureerde interviews afgenomen met een gemeenteraadslid en 3 bewoners van elke wijk (dus 7 respondenten in totaal). Er wordt gekozen voor interviews, omdat van enkel onderzoek in beleidsdocumenten verwacht wordt dat dit niet tot de gewenste diepgang komt. Documenten die zijn opgesteld door een overheid hebben meestal een optimistische grondslag hebben en ik wil juist vernemen welke visie er achter deze documenten zit en hoe dit in de praktijk uitkomt. Bovendien krijg je door enkel bestudering van overheidsdocumenten geen gedetailleerd beeld van de percepties van bewoners van Ede waarvoor dergelijk beleid wordt opgesteld. Vervolgens wordt de primaire data uit de interviews getranscribeerd en daaropvolgend gecodeerd in het programma Atlas.ti. Op basis van het coderen worden resultaten vastgesteld en uiteindelijk conclusies getrokken.

In een schematische weergave (bubble diagram) is de onderzoeksmethode als volgt:



Figuur 8: Operationalisatie onderzoeksmethode.

3.3 Beleidsarrangementenbenadering

Nu duidelijk is hoe de onderzoeksstrategie in elkaar steekt, is het ook handig om kort stil te staan bij de benadering van het beleid dat in paragraaf 2.2.3 reeds genoemd is. Dit betreft een specifieke reeks beleidsvormen waar dit onderzoek zich op richt. Er is echter nog niet gesproken over de wijze waarop gemeentelijk beleid tot stand komt. Om dergelijk beleid te analyseren is de beleidsarrangementenbenadering (BAB) in het leven geroepen. Deze benadering ziet beleid dat op korte termijn is ingevoerd als een onderdeel van politiek-maatschappelijke trends die op de (middel-)lange termijn onderscheiden kunnen worden (Arts et al., 2006). De benadering kijkt hiervoor zogeheten beleidsarrangementen, welke beschouwd kunnen worden als een stabilisatie van inhoud (doelen en principes) en structuur (procedures en taakverdeling) van een specifiek beleidsdomein (Leroy & Arts, 2006). Middels deze benadering kunnen beleidsarrangementen worden gekarakteriseerd en vervolgens worden vergeleken met andere beleidsarrangementen. Bovendien is een belangrijk onderdeel hiervan het bekijken van de achterliggende mechanismen bij beleidsgroepen (Leroy & Arts, 2006). De vier dimensies die de BAB kijkt zijn de volgende:

1. Actoren: welke personen of organisaties zijn betrokken bij het beleidsproces?
2. Hulpbronnen: hoeveel middelen/kracht kunnen actoren inzetten om invloed te hebben op het beleidsproces?
3. Spelregels: welke formele en informele regels zijn er opgesteld om beleid tot stand te laten komen?
4. Discoursen: welke dominante ideeën bestaan er bij betrokken actoren over de inhoud en het tot stand komen van beleid?

Deze vier dimensies geven een gestructureerde mogelijkheid om beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit te bekijken. Het sluit aan bij de manier waarop dit gemeentelijke beleid onderzocht zal worden in dit onderzoek. Zo kan de BAB gelinkt worden aan het beleid dat de gemeente hanteert en kan hierbinnen zo goed onderscheid worden gemaakt tussen de visie die daarachter ligt, wat onder het kopje discours geschaard wordt. Ook kan de werkelijke rol van betrokken actoren worden bekeken onder het kopje 'hulpbronnen', wat duidt op de kracht die actoren kunnen uitoefenen in het opstellen en wijzigen van beleid. Aan de vier dimensies van de BAB wordt in de volgende paragraaf invulling gegeven binnen de interviewguide voor de gemeente Ede.

3.4 Interviews

Zoals in paragraaf 2 besproken is, zal dit onderzoek zich richten op diepgang middels een kwalitatieve benadering om met empirische data tot beantwoording van de centrale onderzoeksvraag te komen.

Om tot die beantwoording te komen, zal er eerst naar de deelvragen worden gekeken. De eerste deelvraag doelt op het verkrijgen van informatie over het huidige en toekomstige beleid in de gemeente Ede wat betreft het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dit houdt nauw verband met de tweede deelvraag over de afwegingen die centraal staan in eventuele verschillen tussen het implementeren van beleid in de wijk Veldhuizen-A ten opzichte van de wijk Ede-Oost. Beide vragen werden gepoogd beantwoord te worden door in gesprek te gaan met de lokale wethouder van ruimtelijke ordening in de gemeente Ede. Echter, het bleek lastig om dit gesprek binnen gestelde termijn te laten plaatsvinden. In plaats daarvan is er gesproken met een persoon die recent actief was als gemeenteraadslid en een expertise heeft op het gebied van mobiliteit en gesprekken die hierover zijn gevoerd binnen de gemeenteraad. Er is voor gekozen om dit gesprek in de vorm van een semigestructureerd interview te laten plaatsvinden. Het voordeel van deze manier van interviewen is dat er van te voren wel nagedacht kan worden over de vragen die interessant zijn om te stellen aan de respondent, maar dat hier ook weer niet krampachtig als een afvinklijst aan vastgehouden dient te worden. Als een interview volledig open is, dan bestaat de mogelijkheid dat bepaalde, relevante onderwerpen niet aan bod gaan komen. Bepaalde vooraf bedachte open en gesloten vragen geven structuur aan het interview en vervolgvragen die beginnen met 'waarom' of 'hoe' kunnen hier meer diepgang in geven (Adams, 2015, p. 366).

Een nadeel van semigestructureerde interviews is het feit dat ze erg arbeidsintensief zijn om af te nemen en te transcriberen. Bovendien is een goede omgang met respondenten van groot belang (Adams, 2015, p.367). Personen die werkzaam zijn bij de gemeente Ede op dit arbeidsterrein zijn schaars. Dat is een extra reden om het interview met zorg te behandelen om geen onbedoelde negatieve consequenties te veroorzaken door de inhoud hiervan.

De derde deelvraag van dit onderzoek gaat in op de bewoners uit de twee onderzochte wijken en hun percepties omtrent het stimuleren van duurzame mobiliteit in hun wijk. Ook hier zullen semigestructureerde interviews worden afgenomen met drie bewoners van elke wijk. Bij deze respondenten is het wel mogelijk om anonimiteit te waarborgen, omdat er een groot aantal bewoners per wijk bestaan. Om de respondenten zo vrij mogelijk te

laten spreken, wordt ervoor gekozen om de persoonsnamen van de respondenten direct bij het transcriberen van de interviews al om te zetten in een pseudoniem.

Dit onderzoek heeft een single case study design. Nu er weinig onderzoek is gedaan naar de rol die differentiaties van implementatie van beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit speelt, is er geen sprake van een herhalende toetsing van theorie op verschillende plekken. Er wordt dan gekeken naar de specifieke casus binnen de gemeente Ede.

Binnen het single case study design bestaat een belangrijk verschil tussen de varianten 'embedded' en 'holistic'. Een holistic single case study bekijkt slechts één onderzoekseenheid en een embedded single case study kijkt naar meerdere onderzoekseenheden (Yin, 2009, p. 50-52). In dit onderzoek wordt er gekeken naar gemeentelijk beleid dat met een bepaalde visie is opgesteld. Dat is echter niet de enige onderzoekseenheid, want er wordt in het vervolg van het onderzoek gekeken naar de percepties van bewoners aangaande dit beleid. Hiermee is dit onderzoek te classificeren als een embedded single case study design.

Om tot een conclusie te komen in dit onderzoek worden interviews afgenomen met een voormalig gemeenteraadslid die expertise heeft op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Daarnaast worden interviews uitgevoerd met inwoners van de buurten die tot het onderzoeksgebied behoren. Op een inductieve manier wordt data verzameld en daaruit kan een bepaalde conclusie worden getrokken. Data die uit interviews via een case study design wordt verzameld, kan echter moeilijk gegeneraliseerd worden. Het gaat om een specifiek verschijnsel in een specifieke situatie en dat geeft weinig zekerheid over de geldigheid van de uitkomsten in andere situaties (Adams, 2015, p.367).

Bij het afnemen van interviews wordt onderscheid gemaakt tussen de interviewgide voor een buurtbewoner en voor een gemeenteraadslid. Dit wordt gedaan vanwege het feit dat het doel van het interview verschilt tussen de gemeente en een bewoner.

Voor buurtbewoners geldt dat hier graag van vernomen wordt hoe zij tegen duurzaamheid als algemeen thema aankijken. Verder wordt gepoogd wat dieper in te gaan op het reisgedrag en de beweegredenen daarachter. Bovendien zal er worden gevraagd naar de prikkels die voor deze bewoners het sterkste zijn om de auto te laten staan en in plaats daarvan duurzamer te gaan reizen en welk beleid daar het beste bij past. De interviewgide voor buurtbewoners is als volgt:

<p>Introductie</p>	<p>Voorstellen</p> <p>Ik ben erg blij dat u wilt participeren in mijn onderzoek middels dit interview. We hebben al eerder contact gehad, waarin ik kort wat had uitgelegd over het interview. Heeft u hierover nog vragen?</p> <p>Ten eerste zal ik kort even stilstaan bij het onderwerp van dit project.</p>
<p>Verwachtingsmanagement</p>	<p>Ik zou dit interview graag voor mijn eigen administratie willen opnemen. De opname gebruik ik om na dit interview een transcript op te stellen. De opnames zullen niet worden gedeeld met derden, maar zullen na beoordeling van mijn scriptie worden verwijderd. Ik zal u een andere naam geven in het transcript om uw anonimiteit te waarborgen.</p> <p>Vindt u het goed als ik dit interview opneem?</p> <p>Het interview zal ongeveer 30 minuten duren. U kunt te allen tijde stoppen met dit interview als u die wens heeft.</p>
<p>Brug naar inhoud</p>	<p>Zou u zich misschien kort even kunnen voorstellen?</p> <p>Wie bent u en hoe lang woont u al in deze wijk?</p> <p>Hoe zou u deze wijk omschrijven?</p>
<p>Algemene perceptie duurzame mobiliteit</p>	<p>Is duurzaamheid een thema waar u veel mee bezig bent? Op welke manier?</p> <p>Moet duurzame mobiliteit in uw ogen worden gestimuleerd? Waarom?</p>

	<p>Wat vindt u belangrijk in de manier waarop u reist?</p> <p>Op welke manier legt u de meeste afstanden af in uw dagelijks leven? Hoe ziet een gemiddelde dag eruit?</p> <p>Reist u wel eens met het OV? Wat zijn uw ervaringen daarmee? Wanneer is het OV voor u niet meer voor de hand liggend om te gebruiken om te reizen?</p> <p>Reist u wel eens per fiets? Wat zijn uw ervaringen daarmee? Is er een bepaalde maximale afstand die u per fiets aflegt?</p>
<p>Perceptie duurzame mobiliteit in relatie tot andere thema's binnen wijk</p>	<p>In hoeverre is duurzame mobiliteit voor u het belangrijkste thema voor uw wijk?</p> <p>Denkt u dat de mensen in uw wijk hier veel mee bezig zijn? Waar merkt u dat aan? Zijn mensen in uw wijk hier in verhouding meer, minder of gelijk mee bezig t.o.v. mensen in andere wijken?</p> <p>Denkt u dat er veel vraag is binnen uw wijk naar aanpassingen om duurzame mobiliteit te stimuleren of zijn er vooral andere thema's die men in uw wijk onderbelicht vindt?</p>
<p>Kritisch over beleid</p>	<p>Vindt u het aantrekkelijk om op een andere manier dan met de auto te reizen? Hoe zou dit aantrekkelijker worden voor u?</p> <p>Wie is er verantwoordelijk voor de verandering in uw manier van reizen?</p> <p>Wat stimuleert u om de auto te laten staan en een ander vervoersmiddel te benutten? Hoe zou de gemeente u daar toe kunnen aanzetten? (welke maatregelen zou de gemeente kunnen nemen om u</p>

	in een duurzamer vervoersmiddel te krijgen?)
Afsluiting	<p>Dat waren alle vragen. Heeft u het gevoel dat u alles heeft kunnen noemen over dit onderwerp of zou u nog iets willen belichten?</p> <p>Zoals er in het begin van dit interview al werd aangegeven, zal de gesproken tekst van de opname van dit interview worden uitgeschreven. Zou u dit transcript nog willen doorlezen om te kijken of alles goed is geïnterpreteerd?</p> <p>Zou u het leuk vinden om het eindresultaat van mijn onderzoek naderhand te ontvangen?</p> <p>Dan wil ik u nogmaals hartelijk danken voor uw deelname aan dit interview en dan wens ik u nog een zeer prettige dag!</p>

Bij de gemeente is het de bedoeling om meer te weten te komen over de visie op het gebied van duurzame mobiliteit en de wijze waarop hier beleid voor wordt gemaakt. Om dit te structureren is reeds in paragraaf 3.3 de beleidsarrangementenbenadering (BAB) genoemd. Deze benadering kijkt naar de betrokken actoren en hun macht, waarbij regelgeving ook aan bod komt en de visie(s) die schuil gaan achter het opstellen van bepaald beleid. De vragen die in de opgestelde interviewgide staan, zijn in deze 4 factoren van de BAB onder te verdelen. Enkele vragen kunnen aan meerdere van deze factoren tegelijkertijd worden gelinkt. Zo is de vraag over de manier waarop er rekening wordt gehouden met de percepties en wensen van burgers bij het opstellen van beleid, deel van de macht die actoren kunnen uitvoeren en ook een informele regelgeving hoe de meningen van burgers worden omgezet in punten op de agenda van de gemeenteraad. De interviewgide voor het gemeenteraadslid is als volgt:

<p>Voorstellen</p> <p>Ik ben erg blij dat u wilt participeren in mijn onderzoek middels dit interview. We hebben al eerder contact gehad, waarin ik kort wat had uitgelegd over het interview. Heeft u hierover nog vragen?</p> <p>Ten eerste zal ik kort even stilstaan bij het onderwerp van dit project.</p>
<p>Ik zou dit interview graag voor mijn eigen administratie willen opnemen. De opname gebruik ik om na dit interview een transcript op te stellen. De opnames zullen niet worden gedeeld met derden, maar zullen na beoordeling van mijn scriptie worden verwijderd. Ik zal u een andere naam geven in het transcript om uw anonimiteit te waarborgen. Vindt u het goed als ik dit interview opneem?</p> <p>Het interview zal ongeveer 30 minuten duren. U kunt te allen tijde stoppen met dit interview als u die wens heeft.</p>

Introductie	Kunt u zichzelf voorstellen? Wie bent u en welke functie heeft u vervuld t.a.v. duurzame mobiliteit?
Gemeentelijke visie	Wat is de gemeentelijke visie wat betreft duurzame mobiliteit?

<p><i>BAB: Discours/Visie</i></p>	<p>-wat zit er achter deze visie? -wat vindt u van deze visie?</p> <p>Hoe wordt deze visie omgezet in concreet beleid?</p>
<p>Gemeentelijk beleid</p> <p><i>BAB: Actoren, hulpbronnen en regelgeving</i></p>	<p>Welke rol had u in het bepalen van gemeentelijk beleid?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat vindt u van het thema duurzame mobiliteit? - Welk beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren is leidend binnen de gemeente? - Waren er collega's die ander beleid wilden voeren? - Waarom wilden zij dat?- Welke organisaties of personen zijn er verder nog betrokken bij het bepalen van beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren? - Welke organisaties of personen hebben hierbij de meeste invloed op het gevoerde beleid? Worden er ook organisaties of personen onnodig buiten het beleidsproces gehouden? <p>Welke knelpunten ziet u in het beleid dat de gemeente voert in de aanpak van duurzame mobiliteit?</p> <p>Welke kansen heeft de gemeente om duurzame mobiliteit te stimuleren?</p> <p>In hoeverre is het beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren veranderd in de tijd dat u werkzaam was bij de gemeente?</p> <p>Zijn er in uw optiek veranderingen nodig in het beleid dat de gemeente voert om in de toekomst duurzame mobiliteit te stimuleren?</p> <p>Wie is er verantwoordelijk voor de verandering naar een duurzame manier van reizen?</p> <p><i>Uitleg geven over push- en pull factoren om duurzame mobiliteit te stimuleren.</i></p>

	<p>Is push of pull in uw ogen effectiever? -waar zet de gemeente het meeste op in? -waarom juist dit beleid? -kunt u voorbeelden noemen van push/pull beleid dat de gemeente voert?</p> <p>Doorvragen op specifiek push/pull beleid: <i>push: parkeerrestricties, milieuzone (heffing voor vervuilende auto's in een specifiek gebied binnen de gemeente), beperkingen doorgang auto</i> <i>pull: kortere reistijden (fietsverbindingen verbeteren, ov verbindingen uitbreiden en frequenter laten rijden), lagere tarieven ov, promotie wandelen/fiets/OV</i></p> <p>Zijn er nog meer alternatieven voor OV om duurzaam te reizen die de gemeente aanbiedt? -Is er wel eens gesproken over deze push-maatregelen? En over deze specifieke pull-maatregelen? -Welke beperkingen zijn er bij de invoering van push of pull beleid in Ede/ specifieke onderzoeksbuurten?</p>
<p>Beleidsdifferentiatie wijken</p> <p><i>BAB: Actoren, hulpbronnen en regelgeving</i></p>	<p>Hoe wordt er bij de gemeente rekening gehouden met de percepties van de inwoners t.a.v. duurzame mobiliteit?</p> <p>In hoeverre wordt beleid omtrent duurzame mobiliteit afgestemd op de wensen van bewoners van een wijk? - Hoe verschilt dit beleid tussen de wijk Veldhuizen-A en Ede-Oost? - Waarom bestaat dit verschil?</p> <p>Wat bemoeilijkt het stimuleren van duurzame mobiliteit?</p> <ul style="list-style-type: none"> • zijn dit vooral wetten/regels, de karakteristieken van de wijkopbouw of de bewoners zelf? • wat bemoeilijkt dit specifiek in de onderzoeksgebieden?

Afsluiting	<p>Dat waren alle vragen. Heeft u het gevoel dat u alles heeft genoemd over dit onderwerp of zou u nog iets willen belichten?</p> <p>Zoals er in het begin van dit interview al werd aangegeven, zal de gesproken tekst van de opname van dit interview worden uitgeschreven. Zou u dit transcript nog willen doorlezen om te kijken of alles goed is geïnterpreteerd?</p> <p>Zou u het leuk vinden om het eindresultaat van mijn onderzoek naderhand te ontvangen?</p> <p>Dan wil ik u nogmaals hartelijk danken voor uw deelname aan dit interview en dan wens ik u nog een zeer prettige dag!</p>
-------------------	--

3.5 Data-analyse

Als alle interviews zijn afgenomen komt het aan op de analyse van de verkregen data. De opnames worden getranscribeerd, waarbij rekening wordt gehouden met opvallende non-verbale communicatie door deze ook te vermelden. Vervolgens zal middels het programma Atlas.ti een coderingsproces op gang worden gezet met als doel het geven van betekenis aan relevante termen die in de interviews naar voren zijn gekomen. Het coderingsproces is fundamenteel voor het interpreteren van data om tot resultaten te komen. In het coderingsproces worden 3 stappen onderscheiden (Corbin & Strauss, 2008).

Allereerst is er de zogeheten 'open coding' die bedoeld is om een aantal aantekeningen en betekenissen te koppelen aan de waargenomen data, waarbij deze data ook onderling wordt vergeleken (Verschuren & Doorewaard, 2015, p.192). Dergelijke vergelijkingen gaan dan om het koppelen van eenzelfde term aan soortgelijke onderwerpen. Een voorbeeld van de manier waarop er codes worden toegekend aan tekstdelen is als volgt: In het interview met een bewoner van de Burgemeestersbuurt in Ede-Oost werd het volgende genoemd: *“Maar als het slecht weer is of iets, dan ziet zo'n auto er natuurlijk wel aantrekkelijk uit”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022). Dit tekstgedeelte gaat over het verschil in gebruik tussen de auto en de fiets. Respondent 5 geeft aan de fiets over het algemeen aantrekkelijk voor gebruik te vinden, maar in sommige situaties vindt deze respondent dat niet. Een situatie die deze respondent noemt, wordt aangestipt in dit citaat: de invloed van slecht weer maakt de auto aantrekkelijker dan de fiets. Om een code aan dit tekstgedeelte toe te kennen, wordt gekeken naar de inhoud die deze teweegbrengt in de grotere context om de tekstpassage heen. Aan dit citaat is de code 'autogebruik afhankelijk van weersomstandigheden' gegeven als een meer algemene omschrijving.

Ten tweede wordt gebruik gemaakt van 'axial coding' om het onderling vergelijken van de verkregen data nog meer uit te diepen. Dit gebeurt door de verbanden tussen codes naar voren te brengen binnen zogeheten 'code groups'. Deze code groups zijn categorieën waar bepaalde codes binnen kunnen vallen (Verschuren & Doorewaard, 2015, p.192). Om in het voorbeeld van het citaat uit bovenstaande alinea te blijven, is bij de axiale coding gekeken in welke context deze code is gebruikt. Het citaat gaat over het gebruiken van de auto in bepaalde omstandigheden, in dit geval de invloed van weersomstandigheden. Deze code wordt bekeken in het licht van de andere codes. Zo is er over het autogebruik niet alleen maar genoemd dat dit afhankelijk is van

weersomstandigheden. Autogebruik wordt bijvoorbeeld ook gerelateerd aan de hoeveelheid boodschappen die gehaald moet worden of tijdstipafhankelijkheid. Om een beeld te krijgen van alle zaken die genoemd worden over het gebruiken van de auto, is een code group gemaakt waar alle individuele codes aan gelinkt worden. Deze code group is genoemd: 'ervaringen met de auto'. Er is vervolgens gekozen voor een tweedeling in deze code group, namelijk de ervaringen die bestaan bij enerzijds de bewoners van Ede-Oost en anderzijds de bewoners van Veldhuizen-A. Zo wordt er overzicht behouden in de verschillen die bestaan tussen bewoners van beide wijken, omdat dit relevant is voor de onderzoeksvragen. Zodoende zijn twee code groups ontwikkeld over hetzelfde onderwerp, maar wel met ervaringen vanuit twee verschillende wijken.

Er wordt tijdens deze kwalitatieve data-analyse gekeken naar codes die over hetzelfde onderwerp gaan. Hier wordt tijdens het coderen telkens al gekeken of een bepaalde tekstgedeelte lijkt op een ander tekstgedeelte, zodat hier een gelijke code voor gebruikt kan worden. Nadat alle transcripten van 'open coding' waren voorzien, is er met de axiale coding extra goed gekeken naar het systematische gebruik van codes bij soortgelijke tekstdelen. Er wordt een iteratief proces doorgaan door telkens bij het vormen van een nieuwe code te kijken of eerder gebruikte codes hier ook in samengevoegd kunnen worden. Het tegenovergestelde kwam soms ook voor, waarbij nieuwe codes werden verwijderd, omdat deze dezelfde strekking hadden als eerder gebruikte codes. Een voorbeeld van codes die zijn samengevoegd, of zoals Atlas.ti het 'mergen' van codes noemt, is bijgevoegd in de appendix onder paragraaf 9.1.

Tenslotte zal dan 'selectieve coding' gebruikt worden om sleutelbegrippen te kunnen duiden. Tevens worden hier connecties gemaakt met de bestaande literatuur. Uiteindelijk kunnen op basis van het coderingsproces conclusies worden getrokken om de vooraf gestelde onderzoeksvragen te beantwoorden.

Om tot de voorliggende resultaten te komen zijn gerelateerde codes in de reeds genoemde code group bij elkaar geplaatst. De categorieën die hieruit ontstonden gaven aanleiding om hier in hoofdstuk 4 over de gevonden resultaten bij stil te staan. Om een overzicht van de meest relevante informatie te verkrijgen, zijn van de code groups netwerken gemaakt. Deze netwerken zijn terug te vinden in de appendix van dit onderzoek, welke hoofdstuk 9 betreft. De gedachte achter de netwerken is het geven van een beeld van de overkoepelende onderwerpen en de onderliggende relaties van codes die hieronder vallen. De conclusies van dit onderzoek zijn gebaseerd op deze netwerken. De aanbevelingen die vervolgens worden gedaan in hoofdstuk 6 zijn niet alleen

gebaseerd op de netwerken, maar ook op de code groups. Om de gestelde aanbevelingen voldoende argumentatie te geven is het namelijk nodig om ook wat gedetailleerder in de resultaten te kijken naar de precieze invulling van bepaald beleid.

3.6 Selectie Respondenten

Zoals zojuist aangegeven is het niet gelukt om een interview met de wethouder van ruimtelijke ordening te doen plaatsvinden. In plaats daarvan kon er binnen persoonlijke kring een voormalig gemeenteraadslid met relevante kennis van zaken worden benaderd. De overige respondenten betreffen buurtbewoners, 3 uit elk onderzoeksgebied. Deze respondenten zijn geselecteerd op basis van hun leeftijd en burgerlijke staat. Leeftijd is in overweging genomen door de gedachtegang dat het handig is om al geruime levenservaring te hebben en al wat langer woonachtig te zijn in het betreffende onderzoeksgebied. Deze woonervaring zorgt voor meer relevante kennis over de gang van zaken in de wijk en de thema's die als belangrijk worden geacht. Onderzoek van Oh (2003) wijst uit dat oudere volwassenen in vergelijking met jongere volwassenen meer tijd besteden rondom het huis en ook meer afweten van hun buurt. Het is om deze reden dat er respondenten werden benaderd die ouder zijn dan 40, maar niet ouder dan 80. Er is voor gekozen om hier meerdere menselijke generaties te spreken, omdat leeftijd vooral een interessante rol kan spelen in de context van segregatie die er bestaat tussen verschillende generaties op het gebied van ervaringen rondom duurzame mobiliteit. Men spreekt immers vooral leeftijdsgenoten in hun sociale netwerken (Kalmijn & Vermunt, 2007). Er is dus ook specifiek gekozen om geen kinderen te bevragen uit ethische overwegingen enerzijds en anderzijds het feit dat zij hoogstwaarschijnlijk niet in het bezit zijn van een auto, laat staan hier voldoende financiële middelen voor bezitten. Ook studenten worden niet meegenomen, omdat zij in Nederland gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit maakt studenten geen representatieve doelgroep. Het is immers niet de bedoeling om een groep te vinden die specifiek op basis van hun leeftijd en het feit dat ze studeren bevoordeeld zijn in het reizen met openbaar vervoer. Dit onderzoek wil zich juist richten op eventuele voor- en nadelen die blijken voor de keuze voor duurzame mobiliteit zonder dat deze afhankelijk zijn van leeftijd of studierichting. Er zou anders niet goed gemeten kunnen worden.

Respondenten zijn naast leeftijd ook geselecteerd op basis van hun burgerlijke staat. Sociale netwerken veranderen namelijk vooral door verschillen in burgerlijke staat: personen zijn meer geneigd om te spreken over andere personen met dezelfde huwelijks staat (Kalmijn & Vermunt, 2007). Dit betekent dus dat het belangrijk is om respondenten te selecteren die onderling verschillen in burgerlijke staat vertonen om verschillende invloeden te vernemen. Er zijn daarom in elke buurt twee getrouwde stellen benaderd en een alleenstaande.

Ook de invloed van inkomen is overwogen, maar niet meegenomen in het zoeken naar geschikte respondenten. Doordat er juist bekeken wil worden of er verschil bestaat tussen rijke en arme wijken - waarbij er dus ook een verschil bestaat in de inkomens van bewoners van de ene wijk versus de andere wijk (Alle Cijfers, 2021) - wordt er nu ook niet opnieuw gekozen voor het selecteren van respondenten op basis van inkomen. Dit zou de onderzoeksresultaten beïnvloeden.

Tenslotte zijn respondenten gevonden middels een oproep in een plaatselijke kerk, het aanspreken van buurtbewoners op straat, via persoonlijke kringen en doorverwijzingen van respondenten. Deze laatstgenoemde manier wordt ook wel de sneeuwbal methode genoemd, waarbij aan respondenten wordt gevraagd of zij nog andere respondenten kennen die binnen de geschikte kaders benaderd zouden kunnen worden.

3.7 Validiteit en betrouwbaarheid

Dit onderzoek selecteert respondenten op basis van bepaalde kenmerken, zoals leeftijd en burgerlijke staat. Op deze manier wordt een selecte steekproef getrokken uit de populatie, oftewel de gehele onderzoeksbuurten. Door het feit dat respondenten met deze kenmerken het aantal geschikte respondenten beperkt, is de betrouwbaarheid van het onderzoek groot. Middels de casestudy die dit onderzoek hanteert, kunnen daarom gefundeerde zeggingsen worden gedaan, waardoor het onderzoek validiteit kent (Vennix, 2016). Door de keuze voor een casestudy komt echter wel de externe validiteit in het geding. De resultaten die uit dit onderzoek voortkomen, zeggen iets over een specifieke situatie binnen de gestelde onderzoeksgebieden en eenheden omtrent de gemeente Ede. Het is lastig om de resultaten binnen een case study los te zien van de natuurlijke context waaruit deze resultaten zijn gehaald (Vennix, 2019, p.212). De gevonden resultaten hoeven niet direct iets te zeggen over andere onderzoeksgebieden. De mogelijkheid bestaat zelfs dat er in andere onderzoeksgebieden een totaal ander beeld gevormd kan worden. De mate waarin de resultaten van dit onderzoek gegeneraliseerd kunnen worden is daarom laag.

4 Resultaten

4.1 De buurtbewoners

De percepties van bewoners over de inpassing van duurzame mobiliteit in hun leven en in hun buurt worden middels verschillende deelonderwerpen langsgegaan. Om te beginnen zal de perceptie van de buurt van elke respondent worden belicht. Hier wordt mee gepoogd duiding te geven aan het beeld dat de respondenten hebben van hun buurt en de belangrijkste thema's die hier een rol in spelen. Daarna zal meer ingegaan worden op de percepties aangaande het thema duurzame mobiliteit en de noodzaak van het stimuleren hiervan. Verder zal het reisgedrag van de respondenten aan bod komen om dat tenslotte te koppelen aan de wijze waarop respondenten het aantrekkelijker vinden om hun reizen duurzamer te maken. Elk van deze deelonderwerpen zal worden afgesloten met een korte conclusie over de verschillen die bestaan tussen respondenten uit het onderzoekgebied van Ede-Oost en uit Veldhuizen-A. Op deze manier kan er in hoofdstuk 5 over de conclusies van dit onderzoek eenvoudiger een koppeling worden gemaakt tussen de verschillen in wensen van bewoners van de onderzoeksbuurten en de manier waarop de gemeente onderscheid maakt in haar beleidsimplementatie en hoe dit bij elkaar aansluit.

4.1.1 Perceptie van de buurt

In het begin van elk interview is er aan respondenten gevraagd hoe zij hun eigen buurt zouden omschrijven. Respondenten uit de buurt 'Horsten en Burgen' in de wijk Veldhuizen-A omschreven hun buurt met andere termen dan respondenten uit de Componistenbuurt en Burgemeestersbuurt in de wijk Ede-Oost.

Alle respondenten uit de Componistenbuurt en Burgemeestersbuurt noemen hun wijk groen en zijn over het algemeen positief over hun wijk. Respondent 1 geeft aan dat de wijk gunstig is gepositioneerd ten opzichte van bos en heidegebieden die ernaast gelegen zijn. Bovendien worden er ook binnen de wijk allerlei groenvoorzieningen genoemd door de respondenten. Zo noemt respondent 3 de aanwezigheid van veel parken en grote voortuinen en respondent 1 spreekt van schaduw die 's zomers bij huis gevonden wordt door het grote aantal bomen in de buurt. In figuur 9 is een foto weergegeven van een straat in de wijk Ede-Oost om een beeld te geven van het groene karakter.



Figuur 9: Straatbeeld van de Burgemeestersbuurt in Ede-Oost (Eigen foto, genomen op 21 juni 2022).

Verder wordt de wijk Ede-Oost door alle geïnterviewde bewoners omschreven als een wat oudere wijk. De meeste bewoners zijn volgens respondent 5 van relatief hoge leeftijd. Respondent 1 is woonachtig in een appartementencomplex en spreekt van tocht en kou door het enkel glas dat er sinds de bouw in de jaren '50 nog in zit. Hier geeft respondent 5 over de woningen in zijn buurt aan *“Als ze verkocht worden, worden ze helemaal opgeknapt; in die zin [is het] dus wel een wijk in beweging”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022).

Ook wordt duiding gegeven aan de ruime opzet van de wijk: brede straten en stoepen rondom grote huizen. De spatieuze indeling is ook terug te zien in het straatbeeld van de figuur 9. De aanwezigheid van voorzieningen blijkt daarbij ook nog een positieve factor. Er wordt door verschillende respondenten genoemd dat winkels dichtbij zijn, vooral door de ligging naast het stadscentrum. Respondent 1 noemt daarnaast dat er voor allerlei geloofsstromingen een basisschool vlakbij is en ook een station op loop- of fietsafstand. De ligging dichtbij een basisschool wordt ook door respondent 5 als prettig ervaren, evenals een tennisclub die lopend te bereiken is. De wijk kan op basis van deze omschrijvingen als prettig worden bestempeld. Er wordt zelfs genoemd *“dat ik hier voor het eerst de straat in kwam rijden en dacht van joh ik krijg hier gewoon een soort vakantiegevoel over me heen”* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). Hierbij wordt het vakantiegevoel geïnterpreteerd als een positieve verwoording van de sfeer in de wijk.

De drie gesproken respondenten uit de wijk Veldhuizen-A noemen in eerste instantie veel problemen in de eigen wijk. Verschillende thema's werden daarbij aangesneden, zoals de rol die veiligheid en leefbaarheid spelen. Respondent 2 bespreekt uitvoerig dat het subbuurtje waar hij woont in eerste instantie als experiment voor autoluw wonen was bedoeld: *“[het] was de eerste [autoluwe subbuurt] in Nederland ook door prins Claus geopend, het kreeg behoorlijk wat aandacht. En op een gegeven moment is deze wijk behoorlijk verloederd door de samenstelling in de hele wijk”* (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022). Er trad dus een verandering op in de wijk die resulteerde in achterstand, verloedering en overlast. Deze overlast wordt door alle drie geïnterviewde respondenten gewijd aan jongeren. Respondent 4 spreekt van auto's die in de brand worden gestoken, net als respondent 6, die daarnaast ook grove verbale uitingen en vernielingen van de publieke omgeving benoemt. Een voorbeeld van vernieling is te zien in figuur 11 waar de glazen ruit van een bushokje is gesloopt.

In figuur 10 is een beeld te zien van de autoluwe straten in de buurt De Horsten. Opvallende hindernissen voor de auto is het ongeasfalteerde wegdek en de scherpe bochten met weinig zicht.



Figuur 10: Autoluwe straatbeeld van De Horsten in de wijk Veldhuizen-A (Eigen foto, genomen op 21 juni 2022).



Figuur 11: Vernield bushokje in De Horsten in de wijk Veldhuizen-A (Eigen foto, genomen op 21 juni 2022).

Respondent 2 geeft aan dat de wijk onder andere was ingericht met grote flats waar veel allochtonen voor laaggeschoolde arbeid woonachtig waren. Ook respondent 6 noemt dat er weinig Nederlanders zonder migratieachtergrond woonden in die tijd. Volgens respondent 2 werd de gehele wijk als zogeheten 'Vogelaarswijk' bestempeld, wat ervoor zorgde dat er vanuit landelijke politiek in de jaren '80 en '90 een renovatie op gang kwam. Respondent 2 vervolgt dat de renovatie tot stand kwam door sloop van de hoogbouw. In plaats daarvan kwamen rijtjeswoningen en ruimere appartementen met tuinen (zie figuur 13), waarin meer jonge gezinnen zonder migratieachtergrond kwamen wonen. De bevolkingssamenstelling werd daardoor heterogener.



Figuur 12: Waarschuwbord voor cameratoezicht in De Burgen in de wijk Veldhuizen-A (Eigen foto, genomen op 21 juni 2022)



Figuur 13: Nieuwbouw in de Horsten in de wijk Veldhuizen-A (Eigen foto, genomen op 21 juni 2022).

Naast de genoemde problemen zijn de positieve aspecten die volgens respondenten aan de buurt 'Burgen en Horsten' kleven vooral te vinden in de nabijheid van voorzieningen. Respondent 2 en 6 noemen het prettig dat ze snel bij een winkelcentrum in de buurt zijn (zie figuur 14). Die nabijheid wordt door respondent 2 nog meer uitgeweid door aan te geven dat het gezondheidscentrum, ziekenhuis en stadscentrum ook op relatief kleine afstand te bereiken zijn.



Figuur 13: Beeldimpressie van winkelcentrum Bellestein in de wijk Veldhuizen-A (Eigen foto, genomen op 21 juni 2022).

Samengevat zijn beide wijken in beweging, maar dan op een andere manier. In Ede-Oost is de dynamiek meer doordat de oudere woningen worden opgeknapt als deze verkocht worden en in Veldhuizen-A meer door het slopen van grote flatgebouwen, de nieuwbouw die hiervoor in de plaats komt en de verandering die dit in de bewonerssamenstelling teweegbrengt: meer diversiteit in autochtonen en allochtonen. Over Ede-Oost waren de gesproken respondenten erg positief door de nabijheid van groen en (sport)voorzieningen, ruime opzet van de wijk en de rust. Enkel de vergrijzing werd genoemd als een mogelijk kritisch thema. De respondenten uit Veldhuizen-A waren daarentegen negatiever over hun wijk, vanwege veiligheids- en leefbaarheidsproblemen in allerlei vormen van overlast. Hier werd echter wel de gunstige ligging ten opzichte van een winkelcentrum en gezondheidscentrum als positief gezien.

4.1.2 Perceptie van duurzame mobiliteit

De interviews werden na beschrijving van de eigen buurt voortgezet met het vernemen van de houding die respondenten hebben ten aanzien van duurzame mobiliteit. In eerste instantie begonnen buurtbewoners meer te praten over duurzaamheid als algemeen thema in plaats van specifiek duurzame mobiliteit. Elke respondent zei dit belangrijk te vinden, maar de beweegredenen en intensiteit hierachter verschilden wel.

'Als je niet wilt vervuilen, moet je zelfmoord plegen' (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022).

Respondent 1 sprak zich hier het meeste over uit en gaf aan als jongvolwassene in de jaren '70 al druk met duurzaamheid bezig te zijn geweest. Deze respondent spreekt over een heuse radicalisering in de richting van het gedachtegoed van de eerste generatie milieuactivisten, maar zonder deel te hebben gehad aan georganiseerde activiteiten. Hij zegt hierover: *"En toen kwam net in 1973 het rapport van de Club van Rome uit. Dat waren hele wijzen mannen en die hadden allemaal ook wel gezag, ook wel verderop buiten de milieclub. En die zeiden van ja als we zo doorgaan, dan is er over 30 jaar geen aarde meer. En ik geloofde dat. En een heleboel mensen ook. Ja, maar ja verandering is lastig enzo, want de wereld gaat gewoon door natuurlijk. Maar goed, ik geloofde dat en ondertussen zat ik gewoon Franse woordjes te leren op de Havo: waarom? We moeten gewoon doen!"* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). Een geloofsworsteling volgde, waarbij God richting gaf en uiteindelijk ook rust bij de respondent teweegbracht bij dit onderwerp.

Respondent 1 beschrijft dat de schepping, zoals dit door deze respondent zelf genoemd wordt, momenteel veel te individualistisch wordt bekeken bij duurzame transitie. Zo wordt gezegd dat er rijen staan als er ergens 1000 euro te krijgen is *'maar als we ergens de schepping kunnen redden, dan is het leeg'* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). Volgens deze respondent kijkt men veel te veel naar het eigenbelang, bijvoorbeeld financiële prikkels, in plaats van het werkelijk zorg dragen voor de schepping. Ook de gemeente Ede kan door respondent 1 in het plaatje van eigenbelang worden geplaatst. Om hier duiding aan te geven, wordt kort over een gebeurtenis verteld waarbij losse papierbakken enkel bij de duurdere woningen in de straat werden geplaatst en niet bij de flat waar de respondent in woont. De respondent had vervolgens aan de gemeente Ede gevraagd of er papierbakken bij de flat geplaatst konden worden, maar dat was toen te lastig. Volgens respondent 1 zou de gemeente hebben gedacht: *'die flats, daar beginnen we niet aan'* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). Pas na jaren kon het plaatsen van de papierbakken ineens wel.

Andere respondenten, zoals respondent 2, 3 en 4, geven aan dat het duurzaamheidsthema in de tijd van hun jeugd weinig aan de orde kwam. In de laatste jaren is daar in hun ogen een grote verschuiving in te vinden in de richting van een steeds grotere prioriteit. Respondent 4 geeft aan dat de wereld kapotgaat door alle CO₂-uitstoot en *“wil [daar] wel een steentje aan bijdragen, voor zover mogelijk, om minder vervuילend te zijn”* (Respondent 4, Pers. Communicatie, 11 mei 2022). Dat wordt bij deze respondent tot nu toe voornamelijk gedaan door afval te scheiden, wat ook respondent 6 meteen aangeeft als ze over de inpassing van duurzaamheid spreekt. Dat steentje wil respondent 4 graag bijdragen, maar andere duurzaamheidsprojecten worden door hem en door respondent 6 meestal als te duur beschouwd.

Respondent 3 geeft over duurzaamheid aan: *“de laatste jaren word je daar natuurlijk wel veel meer over geïnformeerd en dat zet jezelf ook wel aan het denken”* (Respondent 3, Pers. Communicatie, 18 mei 2022). Deze respondent zegt zich steeds meer bewust te raken van de noodzaak van het nastreven van duurzaamheid. Het liefst ziet respondent 3 hier meer gebeuren omtrent elektrische voertuigen.

Het belang van elektrische voertuigen ziet ook respondent 5: *“ik kijk vanuit duurzaamheid meer daar naar; dat je een minder belastend voertuig hebt die je vaker gebruikt zeg maar in plaats van openbaar vervoer”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022). Verder is respondent 5 vooral in en om het huis bezig met het thema duurzaamheid. Een warmtepomp, zonnepanelen, isolatie en afvalscheiding worden genoemd als onderdelen waar respondent 5 veel aandacht voor heeft. Deze respondent geeft verder aan dat er in zijn buurt naast de opkomst van elektrische auto's waarschijnlijk meer aandacht is voor duurzaamheidsaanpassingen rondom het huis: *“Omdat die huizen gedateerd zijn, worden ze als eerste geïsoleerd, glas vervangen, warmtepomp en zonnepanelen”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022). Ook werd gedacht dat bewoners van de Burgen en Horsten in Veldhuizen-A mogelijk meer met openbaar vervoer bezig zijn in de trant van duurzame mobiliteit en niet zozeer met duurzaamheid in aanpassingen rondom de woning of elektrisch rijden. Respondent 5 gaf op het einde van het interview in aanvullende opmerkingen nog aan dat het bezit van zonnepanelen het aantrekkelijker zou maken om elektrisch te gaan rijden: *“De zonnepanelen op je dak hebben weer invloed op je keus in mobiliteit in die zin”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022). Respondent 5 redeneert namelijk verder dat zonnepanelen elektrisch rijden zou bevorderen, maar het bezit van een elektrische auto zou op zijn beurt dan het gebruik van openbaar vervoer juist weer tegengaan. Op die manier is het lastig om te bepalen wat er duurzamer is.

Respondent 6 geeft net als respondent 2 aan dat er in hun buurt wel eens gesproken wordt over duurzaamheid en respondent 2 geeft zelfs aan dat er wel eens wordt samengewerkt tussen bewoners om samen voedselverspilling tegen te gaan. Respondent 6 geeft aan recentelijk nog met de burens te hebben gesproken over de hoge brandstofprijzen en ziet andere buurtbewoners ook steeds meer met de fiets reizen sinds de coronacrisis. Ook worden steeds meer elektrische auto's in de buurt gespot. Respondent 6 denkt dat elektrische auto's echter wel meer door bewoners van Ede-Oost gebruikt worden en er in de eigen buurt meer met de fiets of openbaar vervoer wordt gereisd. Toch geeft respondent 2 dan weer aan een elektrische auto te overwegen nu zijn leasecontract in de eindfase begint te komen. Gebrekkige laadinfrastructuur, ook dichtbij de eigen woning, wordt door deze respondent 2 als grootste pijnpunt genoemd in de overweging.

Één respondent ging iets dieper in op wat zij in hun eigen buurt terugzagen wat betreft duurzame mobiliteit. Zo noemde respondent 1 dat *'de verstening van de maatschappij, die begint bij de voortuin'* en sommige buurtbewoners hebben volgens hem *'geen voortuin maar een grafzerk'* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). Hier wordt gedoeld op parkeerplaatsen. Andere respondenten hebben zich niet negatief uitgesproken over de wijze waarop andere bewoners van de eigen buurt met duurzame mobiliteit omgaan.

De verschillen in de houding tegen duurzame mobiliteit tussen bewoners van Veldhuizen-A en Ede-Oost zijn samen te vatten in het feit dat er meer aandacht is voor elektrische voertuigen en duurzame aanpassingen bij de woning in Ede-Oost. In Veldhuizen-A noemt respondent 2 ook wel geïnteresseerd te zijn in elektrisch rijden, maar het schort aan gewenste laadinfrastructuur. Verder speelt er een financiële prikkel mee in het overgaan op duurzame mobiliteit en daar waarschuwt respondent 1 dan weer voor binnen zijn wijk (en daarbuiten ook). Er zou volgens deze respondent veel eigenbelang spelen zonder te kijken naar werkelijke zorg voor de schepping. De respondenten in de wijk Veldhuizen-A spreken ten opzichte van bewoners van Ede-Oost meer met elkaar over duurzame initiatieven. Inwoners uit beide wijken vonden het thema duurzame mobiliteit belangrijk.

4.1.3 Reisgedrag

In elk interview werd gevraagd naar de voornaamste reizen die respondenten maakten en met welk vervoersmiddel ze hiernaar op weg gingen. Er werd specifiek ingegaan op de ervaringen die respondenten hadden met bepaalde vervoersmiddelen in termen van comfort, prijs en maximale gebruiksafstand.

Veel respondenten geven aan de fiets te gebruiken binnen de stadsgrenzen van Ede. Naast respondent 4 noemt ook Respondent 6 de rol van slechte weersomstandigheden, dat vormt voor respondent 6 namelijk een uitzonderingen op de fietsregel en dan wordt de auto meegepakt. Daarentegen noemt deze respondent 6 dat de auto weer onaantrekkelijk is voor de files die er soms zijn en de vele flitspalen die in de buurt staan. Hard rijden om op te schieten is dus lastig met de auto. Bovendien noemt respondent 6 dat de fiets soms sneller is dan de auto binnen Ede. Respondent 2 grapt hier het volgende over: *“God heeft de wereld geschapen, God heeft Ede geschapen, maar hij was vast in een dronken bui toen hij het wegennet aanlegde”* (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022).

Er kwam zo wel een auto voor de deur, maar reizen binnen Ede doet respondent 1 uit principe niet. *“Dat vind ik namelijk echt waanzin om boodschappen te gaan doen met de auto. Dat is echt uit den boze hier”* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). In plaats daarvan doet deze respondent elke dag boodschappen. De argumentatie hierachter is drieledig: er hoeft geen auto gebruikt te worden, er wordt tenminste nog bewogen en het bespaart geld doordat er maar weinig in de fietstassen mee kan.

Respondent 2 geeft aan dat de afstand tot het winkelcentrum Bellestein zo klein is dat er veel naar gelopen wordt. Het stadscentrum is per fiets goed bereikbaar en overige bestemmingen binnen Ede kunnen met de bus, waarvan de halte zich op tweehonderd meter afstand bevindt, handig worden bereikt. Respondent 5 vertelt: *“Als ik naar het dorp ga met de fiets dan is het heerlijk. Dan ben je gewoon snel van A naar B zonder gedoe”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022). Hij kiest er in de vrije tijd voor om een korte afstand te overbruggen per fiets.

De maximale afstand die nog prettig met de fiets wordt afgelegd is niet door elke respondent even duidelijk gemaakt. Respondent 6 gaf aan dat dit in de richting van 8 kilometer afstand van de woning is en dat daarna veelal gebruik gemaakt zal worden van openbaar vervoer of de auto. Respondent 4 vond 5 tot 6 kilometer afstand tot aan het dorp Lunteren al ver genoeg en pakt voor verdere afstanden altijd de auto. Respondent 1 gaf vastberaden aan de auto niet te gebruiken tot 10 kilometer afstand van de woning, maar zag een afstand tussen de 10 en 15 kilometer als een ‘twijfelzone’. Meer dan 15 kilometer werd als te ver beschouwd om met de fiets af te leggen. Openbaar vervoer werd voor verdere afstanden wel eens gebruikt, maar specifieke plekken zoals een kapel die met regelmaat bezocht werd, werd toch eenvoudiger met de auto bereikt.

De auto wordt door 4 van de 6 respondenten alleen gebruikt voor het bereiken van plekken, waarvan de reistijd met andere vervoersmiddelen te lang zou zijn. De meest genoemde reisbestemmingen voor de auto zijn familiebezoeken, kerkbezoeken,

toeristische uitstapjes en arbeidslocaties. Respondent 2 noemt over het verschil in reistijden tussen auto of openbaar vervoer het volgende: *“Wil je naar Zwolle of nee, naar Hattem dan ben je 2 uur onderweg (...) Ja en met de auto 45 min. En dan is er geen keuze meer van welk vervoersmiddel neem je”* (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022). Respondent 4 reist met de auto naar de arbeidslocatie die in Bilthoven ligt, wat hij ziet als lastig te bereiken met het openbaar vervoer. Bovendien noemt deze respondent een beperking die te maken heeft met de tijden waarop het OV 's ochtends begint te rijden. Hij moet soms al rond 06:00 vertrekken van huis en dan rijdt het OV nog niet handig naar zijn werk. Daarnaast is het openbaar vervoer ook minder betrouwbaar te noemen door het regelmatig uitvallen van treinen 's avonds laat, storingen en bomen die op het spoor zijn gevallen.

Respondent 5 geeft aan de auto ook binnen Ede en enkele kilometers vanaf de woning te gebruiken, bijvoorbeeld voor het doen van boodschappen. Ook het ophalen en brengen van de kinderen en het reizen naar werk in de buurt wordt vaker met de auto gedaan. Comfort wordt hierbij op prijs gesteld. Respondent 3 geeft vergelijkbare antwoorden, maar betreft de rol van kinderen hier niet in. Tevens is respondent 5 niet erg gecharmeerd van het openbaar vervoer. Dit komt niet zozeer voort uit rampzalige ervaringsverhalen met het openbaar vervoer, maar meer uit de gewoonte het openbaar vervoer niet te gebruiken. De toegankelijkheid hiervan wordt desalniettemin prima geacht vanaf de woning van respondent 5.

Respondent 6 vertelt dat er steeds meer mensen uit haar buurt overstappen op openbaar vervoer, omdat de auto door de actueel zeer hoge brandstofprijzen minder betaalbaar wordt. Toch worden de prijzen van openbaar vervoer ook niet erg laag gevonden: *“Als je vanaf hier, Ede-Wageningen station, naar Utrecht wilt ofzo, dan betaal je echt 20 euro ofzo. Dat is niet normaal meer”* (Respondent 6, Pers. Communicatie, 3 mei 2022). Daarbij was dan wel opvallend dat een gelijke afstand met de bus veel goedkoper was.

4.1.4 Stimuleren van duurzame mobiliteit

Respondenten werden in de slotfase van het interview gevraagd naar hun ervaringen met huidig gemeentelijk beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit. Daarnaast werd gepoogd iets meer te weten te komen over prikkels die bewoners aan zouden zetten om de auto meer te laten staan en in plaats daarvan lopend of met de fiets of openbaar vervoer te reizen. Ook werd nagedacht over wie de verantwoordelijkheid precies draagt voor duurzaam reizen en de keuzes die daarin gemaakt dienen te worden.

Tijdens het interview met respondent 2 gaf deze aan dat er in de laatste jaren strenger werd opgetreden door de gemeente tegen verstening in tuinen van huizen die net van bewoners waren gewisseld in de wijk. *“Die mensen wilden ook hun tuintje inleveren voor een parkeerplaats maar dat mocht niet meer. Dus dat is een maatregel die de overheid neemt”* (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022).

De keuze tussen de auto of het openbaar vervoer voor wat verdere afstanden buiten Ede hangt volgens respondent 2 niet zozeer af van comfort, maar voornamelijk van reistijd. Als de reistijden hetzelfde zouden zijn, dan zou het openbaar vervoer eerder overwogen worden dan de auto voor respondent 2. *“Nee, de frequentie waarop de bussen rijden is gewoon goed. Dat is 1 keer per half uur. Daar heb ik mensen nooit over horen klagen”* (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022). Ook de treinen rijden volgens respondent 2 frequent genoeg vanaf station Ede-Wageningen. Het gaat hier dus meer om de totale lengte van de reis die via omwegen in het openbaar vervoer langer is dan een rechtstreekse verbinding met de auto. Respondent 4 noemt tevens het belang van openbaar vervoer dat al eerder in de ochtend vertrekt dan het nu doet. Nu is het openbaar vervoer vaak helemaal geen optie door de late vertrektijd, waardoor de arbeidsbestemming niet op tijd gehaald wordt.

Verder vertelt respondent 2 dat er soms wel eens activiteiten worden georganiseerd waarbij de gemeente en de buurtbewoners met elkaar in gesprek kunnen gaan. Dat gebeurt volgens hem *“in het buurthuis. Hier worden regelmatig bijeenkomsten door de gemeente georganiseerd om voorlichting te geven als ze nieuwe ontwikkelingen voorstaan, zoals ook het nieuwe inrichten van de wijk bijvoorbeeld. En dat is altijd in samenspraak met de gemeente gedaan. Met de wijkbewoners gedaan. Wat dat betreft alle lof richting de gemeente”* (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022). Initiatieven omtrent het promoten van duurzame mobiliteit kunnen echter niet herinnerd worden.

Ook respondent 5 kijkt kritisch aan tegen de rol die de gemeente Ede inneemt om duurzame mobiliteit te stimuleren: *“De reguliere gemeentelijke subsidies voor rondom de woningen ben ik op de hoogte. Maar ik zou niet weten wat voor stimuleringsmaatregelen er nog meer zijn om de auto te laten staan en de fiets te pakken bijvoorbeeld. Dat heb ik nog nooit gehoord binnen Ede in ieder geval”* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022).

Veel respondenten zien de verantwoordelijkheid voor het duurzaam reizen tweeledig: deels bij de gemeente en deels een eigen verantwoordelijkheid als individu. Respondent 2 gebruikt het voorbeeld van de pakketbezorgers: *“kun je dit nou verbieden voor die*

mensen om hier in de wijk te komen. Eigenlijk niet want die mensen werken zich het lazarus om snel en op tijd om pakketten te bezorgen en je kunt ze het eigenlijk niet aandoen dat ze die afstand moeten lopen en dat ze de auto aan de rand van het wijkje moeten parkeren" (Respondent 2, Pers. Communicatie, 23 mei 2022). De gemeente heeft de mogelijkheid om bepaald verkeer te mijden in een specifiek gebied. Een dergelijke push-factor om gebruik van de auto te ontmoedigen, kan bijvoorbeeld lastig zijn voor de pakketbezorgers. Respondent 2 ziet daar niet direct een oplossing voor.

Ook respondent 3 ziet weinig in de focus op push-maatregelen. *"Dus betere infrastructuur, meer bussen en treinen etc; wat het makkelijker maakt of wat goedkoper. Dat vind ik dan ook wat meer een positieve stimulans vanuit de gemeente naar burgers toe. Maar als je echt parkeerplaatsen gaat afpakken, dan vind ik dat een beetje een negatieve insteek ofzo"* (Respondent 3, Pers. Communicatie, 18 mei). Pull-maatregelen geven een positievere aanmoediging die volgens respondent 3 beter aansluit bij de rol die de gemeente in zou moeten nemen. Dit zou een faciliterende rol moeten zijn in plaats van een nadruk op betutteling door autogebruik te bestraffen.

Respondent 5 geeft aan dat het aanleggen van fietssnelwegen van en naar het centrum nog wel verbeterd zou kunnen worden om meer met de fiets te gaan dan de auto. Verder wordt verteld dat bij het verdwijnen van parkeergelegenheid in bepaalde gebieden, zoals het stadscentrum *"dan ga je buiten die zone boodschappen doen. Omdat je die boodschappen gooi je achterin de auto en als dat niet kan in bepaalde winkels dan zou je tien keer heen en weer moeten"* (Respondent 5, Pers. Communicatie, 24 mei 2022). Het is volgens hem soms niet mogelijk om de auto te laten staan, bijvoorbeeld in het geval van boodschappen doen. Wel staat deze respondent er positief tegenover als er zones zouden komen in Ede waar enkel elektrische voertuigen mogen komen. Een zogenaamde 'boodschappen hub' zou volgens respondent 5 ook eens bekeken kunnen worden om bezorgdiensten van supermarkten niet allemaal afzonderlijk van elkaar te laten rijden. Dit heeft echter meer te maken met het reduceren van de te maken reizen: het wegnemen van de reisdoodzaak. Daar richt dit onderzoek zich verder niet op. Zie daarvoor een toelichting in paragraaf 2.2.3.

In het interview met respondent 2 kwam naar voren dat er een winkelcentrum in de buurt is gesloopt in het kader van herinrichting van de wijk Veldhuizen-A. Op de plaats van het voormalig winkelcentrum zijn woningen gebouwd in een mix van koop en huur. Nu is er echter ook rekening gehouden met een duurzame inpassing: de nieuwbouwwoningen zijn aangesloten op een warmtepomp en hebben allemaal zonnepanelen op het dak. Respondenten 2 en 5 zijn bekend met het feit dat de gemeente Ede ook

duurzaamheidsleningen verstrekt om dergelijke duurzame aanpassingen voor bestaande huizen in de wijk te bevorderen. Respondent 4 weet wel dat er subsidies zijn, maar geeft aan dat deze financieel niet toereikend zijn om verduurzaming op gang te laten komen. Naast respondent 2, 4 en 5 noemde geen enkele andere respondent zich bekend met de aangeboden duurzaamheidsleningen- en subsidies.

Respondent 6 geeft tenslotte nog aan: *“Er is hier zo een station, waarvan ze zeggen dat dat misschien nog komt hier in Ede-West. Dat moet dan een soort Ede-Veldhuizen station worden en dat zou ik wel heel fijn vinden, want dan ben ik wel heel makkelijk in de richting van Utrecht en Veenendaal”* (Respondent 6, Pers. Communicatie, 3 mei 2022). De pull-factor van het aantrekkelijker maken van reizen met de trein kan volgens haar door een nieuw station dichterbij de buurt van Veldhuizen-A te realiseren. De reistijd wordt hierdoor verminderd naar plekken buiten de gemeente Ede en de afstand tot een treinstation wordt korter voor buurtbewoners van de Horsten en Burgen. Hierdoor is een fiets aantrekkelijker om naar het station te komen, dan een auto die door respondenten meestal voor wat grotere afstanden pas interessant wordt.

4.2 De gemeente Ede

Om meer te weten te komen over de gang van zaken bij de gemeente Ede omtrent het onderwerp duurzame mobiliteit is een gemeenteraadslid dat recent nog in de raad zat geïnterviewd. Om toch nog enige vorm van anonimiteit te waarborgen, wordt deze persoon ‘respondent A’ genoemd.

Allereerst is er gesproken over de drijfveren van de gemeente om duurzame mobiliteit te bevorderen. Respondent A geeft aan dat er tussen 2015 en 2018 een duurzaamheidsprogramma op de agenda kwam. Tal van onderwerpen werden hieronder geschaard, zo ook het belang van het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dit programma moet volgens respondent A worden gezien als een startnota, waarin werd gezegd: *‘ja het doel is eigenlijk substitutie van eigenlijk verschoning van autokilometers’* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Deze verschoning en substitutie werd dan gepoogd gevonden te worden in de verbetering van infrastructuur onder het mom van ‘Fietsstad Ede’. Echter, dat concept is volgens respondent A eerder voortgekomen uit het willen meedoen aan een competitie dan daadwerkelijk een duurzame visie nastreven.

“Maar echt dat ik kan zeggen: dit is de visie, nee. Er is wel richting en doel maar verder is het vooral afgeleid van landelijke doelstellingen” (Respondent A, Pers. Communicatie, 25

mei 2022). Volgens respondent A is er geen eenduidige visie binnen de gemeente Ede, waardoor het stimuleren van duurzame mobiliteit voornamelijk door besluiten van hogere overheden worden opgevolgd. Respondent A vertelt dat de verantwoordelijkheid voor de verandering naar duurzamer reizen buiten de overheid en de burger gedeeltelijk ook door de markt opgepakt kan worden. Doordat de markt echter vaak gaat voor het *'laaghangend fruit, wat de beste businesscase is'* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022), biedt deze hier soms onvoldoende uitkomst. Dan zal de overheid hier ook aan te pas moeten komen. Volgens Respondent A zou de gemeente wel duidelijker kunnen zijn in: *'wat verwacht je van elkaar (...) wat is mijn rol of hoe zie ik het, dat explicieter maken'* (Respondent A, Pers. Communicatie 25 mei, 2022). De burger kan zo meer te weten komen van de eigen positie in de transitie naar duurzame mobiliteit. Hierbij geldt wel dat het duurzaamheidsprobleem dusdanig complex is *'(...) dat is bijna niet meer aan een burger, maar dat is meer systeemverandering'* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Toch is een systeemverandering lastig, omdat er geen één op één vervanger is voor de vervuilende auto. *"En transities waar je het ook over hebt, moet je ook de tijd geven; het is alleen de vraag welk pad"* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). De paden die bewandeld worden hangen af van wat de gemeente precies belangrijk vindt. Hierbij was het niet heel duidelijk volgens respondent A hoe er precies invulling wordt gegeven aan het begrip 'duurzaamheid'. Hij vraagt zich af: *"Wat is duurzaamheid? Is dat nou van afval naar grondstof of moet ik kijken naar de duurzame fietsmobiliteit? Het is een koepel-containerbegrip"* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). De breedte van het begrip 'duurzaamheid' maakt de focus soms moeilijk te herkennen of te bepalen.

Respondent A vervolgt zijn verhaal door er naast het promoten van fietsen door 'Fietsstad Ede' door de gemeente Ede ook is geprobeerd samen te werken met bedrijven om carpoolen te stimuleren. Dit is volgens respondent A echter niet zo goed van de grond gekomen. Daarentegen is het promoten van gebruik van elektrische voertuigen wel aardig gelukt, waarbij de gemeente zelf eerst hand in eigen boezem heeft gestoken en het eigen wagenpark ook heeft geëlektrificeerd. Respondent A geeft aan dat de infrastructuur voor elektrische voertuigen een van de belangrijkste speerpunten is van de gemeente Ede om duurzame mobiliteit te bevorderen. Het snel verlenen van vergunningen om laadpalen neer te zetten of het geven van ruimte aan externe partijen om laadpalen te plaatsen worden genoemd. Ook wordt hier als concreet voorbeeld genoemd dat er nagedacht wordt over het plaatsen van zonnepanelen boven een parkeerterrein in Ede-Centrum, het Kuiperplein, om oplaadpunten van energie te voorzien. Toch vormt het elektriciteitsnet soms een probleem, omdat deze de grote hoeveelheid elektriciteit niet snel genoeg kan

vervoeren. Hierdoor kunnen sommige plannen van de gemeente Ede wel bedacht worden, maar geen werkelijke grond vinden als er nog geen oplossingen zijn voor het verlagen van de druk op het elektriciteitsnet.

Een ander actieplan dat later werd voorgesteld voor de gemeente Ede is de 'Routekaart Ede Energieneutraal 2050' (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Binnen dit actieplan kwamen er nieuwe voorstellen voor duurzame mobiliteit, zoals het idee voor een zero-emissiezone in het centrum van Ede, want *'het centrum van Ede moet groen en gasvrij zijn'* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Dit riep in eerste instantie wat weerstand op, omdat er volgens de retail ook naar andere winkelcentra buiten het stadscentrum zou moeten worden gekeken. Nu begreep de gemeente wel dat het niet voor iedereen betaalbaar was om elektrisch te gaan rijden. Ook ziet respondent A het ondernemersprobleem. Dat kwam naar voren toen de vorige wethouder tamelijk activistisch was in het verkrijgen van een dergelijke zone. *"dan zie je dat vooral de meer kleine ondernemers zeggen van 'maar zover gaan we niet en wat houdt dat in'. Dus ga eerst maar in gesprek en daarom hebben we dus eerst maar dat participatietraject gedaan. Want anders ga je over grenzen en begrenzingen en dat heeft er dus ook toe geleid dat het afgezwakt is het voorstel dus dat het minder rigide wordt"* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Het concept van de zero-emissiezone is daarom vooral een faciliterend, participatief project geworden, waarbij het midden- en kleinbedrijf betrokken wordt gehouden. Door dit faciliteren en ruimte bieden voor participeren is de gemeenteraad van Ede steeds meer gaan kijken naar de andere winkelcentra binnen de Edese stadsgrenzen. De winkelcentra Bellestein, Parkweide en Stadspoort worden genoemd als geografische gebieden waar invoering van een soortgelijke zero-emissiezone voor eerlijkere concurrentie met ondernemers uit het stadscentrum zorgt. Echter, niet alle plekken waar er gewinkeld kan worden binnen de gemeente Ede worden hierbij gelijk getrokken: *'Niet de buitendorpen, dat is de afbakening geografisch gezien'* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Toch probeert de Edese gemeenteraad met enkel het gelijktrekken van de winkelcentra die zich binnen de stad Ede bevinden draagvlak voor toekomstige zero-emissiezones voor elkaar te krijgen, maar dat gaat niet eenvoudig: *"het is wel bijna een nationale opgave om die zero-emissie ook voor elkaar te krijgen. En daar wordt ook voor gelobbyd"* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022).

Naast een zero-emissiezone is ook gesproken over de rol van waterstof. Er is een waterstoftankstation gerealiseerd op het industrieterrein net buiten de bebouwing van de stad Ede. Respondent A geeft aan dat dit mogelijk een eerste stap is in de richting van waterstofbussen. Ook wordt er een nieuw station Ede-Wageningen ontwikkeld, waar de

komst van waterstofbussen volgens respondent A mogelijk ook een impuls aan kunnen geven. Daarbij is er gevraagd naar de manier waarop de gemeente aankijkt tegen een nieuw treinstation dat zich meer in de buurt van Veldhuizen-A zou kunnen vestigen. Hierover noemt respondent A dat dit wel in de omgevingsvisie van de gemeente Ede tot 2050 staat, maar dat neemt respondent A niet zo serieus: *‘die zaken komen en gaan’* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Investerings worden hierbij als beperking genoemd en ook het idee dat met de komst van e-bikes en andere mobiliteit er ook weer niet te veel tegelijkertijd tussen moet komen, zoals een extra station.

De gemeente Ede zet ook in op het autoluw maken van bepaalde straten. Zo noemt respondent A: *“Denk bijvoorbeeld aan de Stationsweg, dus eigenlijk wordt asfalt mooie klinkers”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Door het wegdek te veranderen van enkele straten wordt het rijden met de auto beperkt, vanwege verminderd rijdcomfort. Autoverkeer kiest hierdoor sneller voor een route met bredere wegen zonder klinkers, maar omrijden zorgt ook weer voor een langere reistijd. Zo kunnen autoluwe straten en omrijden van verkeer tot ontmoediging van autogebruik leiden en kunnen overige verkeersmiddelen die duurzamer zijn relatief gezien meer aantrekkelijk worden. Een nadeel hiervan is echter het feit dat busverkeer ook omgeleid wordt, omdat het te gevaarlijk wordt om een bus te laten rijden op een weg die voor de fiets bedoeld is. Dit geeft een beperking voor het nemen van de bus, want de reistijd wordt langer en bepaalde bestemmingen kunnen moeilijker bereikt worden dan voorheen.

Ook fietsinfrastructuur wordt belangrijk gevonden in het stimuleren van duurzame mobiliteit. *“net zoals je een langer afstand wandelpad hebt, moet je in de toekomst ook een snel fietspad hebben. Dat je bijna door heel Gelderland snel van A naar B kan fietsen en ook zo het liefst met een E-bike”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Fietssnelwegen worden in de komende jaren steeds meer aangelegd, zoals naar Bennekom en Wageningen.

Als er tenslotte gesproken wordt over verschillen in beleidsimplementatie tussen de wijk Veldhuizen-A en Ede-Oost, dan noemt respondent A het volgende: *“Ik heb er over na zitten denken hoe dat zit. Nou daar is een link naar Ede Natuurlijk en daar vind je een kaart. Daar kunnen mensen dus aangeven, althans dat suggereren ze, van dat is ongeveer de behoefte. Ze willen wel meer dan vanuit datasturing en waar ze zien dat daar meer behoefte is, proberen dat verder uit te rollen”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Op deze manier zou de gemeente participatie aanmoedigen en tegelijkertijd kunnen zien welke behoeften op het gebied van bijvoorbeeld duurzame mobiliteit er in bepaalde plekken in Ede bestaan. Respondent A ziet echter geen grote differentiaties

tussen de ene of andere wijken ontstaan in het beleid dat gemaakt wordt door de gemeente Ede: *“beleidsmatig hebben ze niet de wijken op een andere manier bekeken of dat ze hebben gedacht kunnen we daar eens wat meer doen, nee”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Er is dus wel een mogelijkheid gekomen om burgers te laten doorgeven wat zij nodig achten op bijvoorbeeld het gebied van duurzame mobiliteit, maar de gemeente gaat hier niet zelf actief naar op zoek. Wel zijn er enkele buurtbewoners die gezamenlijk op het idee van een duurzaamheidsproject zijn gekomen. Respondent A noemt hier een voorbeeld van een andere wijk in Ede: Kernhem. In deze wijk hebben een aantal buurtbewoners het idee geopperd om een gezamenlijke deelauto te bewerkstelligen. Toen dit bij de gemeente Ede werd aangevraagd door deze buurtbewoners, is er gekeken naar de mogelijkheid van het verstrekken van subsidies om de komst van een deelauto te bevorderen. Respondent A noemt hierbij wel dat de gemeente Ede verder niet zelf actief op zoek is naar het maken van specifiek onderscheid in beleidsimplementatie tussen verschillende wijken. Hij zegt hiervoor: *“beleidsmatig hebben ze niet de wijken op een andere manier bekeken of dat ze hebben gedacht kunnen we daar eens wat meer doen, nee”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022).

Er zijn gemeenteraadsleden die liever een onverdeelde aanpak willen hebben in het te voeren beleid. Toch kan er volgens Respondent A beter meer worden ingezet op specifiek beleid naar de inrichting van bepaalde wijken. Zo kan er volgens hem gestuurd worden door te kijken naar de ouderdom van bepaalde woningen, omdat hier meer verduurzaming van pas kan komen. Bovendien wordt met de invoering van bepaald beleid niet iedere inwoner gelijk bereikt: *“burgers zijn ook verschillend, niet iedereen heeft dezelfde portemonnee en waar heb je recht op?”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Het voorbeeld van het aanleggen van een duurzaam warmtenet wordt aangehaald om duidelijk te maken dat dit niet voor de buitendorpen of platteland in de gemeente gerealiseerd zal worden. Voor inwoners van de gebieden binnen deze buitendorpen en het platteland valt op deze manier geen (duurzaam) voordeel te behalen. Hier zou volgens respondent A beter over nagedacht moeten worden door de gemeente Ede om te bepalen hoe gelijk je wilt zijn in de effecten van het implementeren van beleid.

Als het gaat om verschillen in de effecten van beleidsimplementatie, dan ligt er ook een opgave in de toegankelijkheid van informatie. Respondent A noemt een dergelijke site als Ede Natuurlijk *“ook niet zo toegankelijk, je moet net een beetje van duurzaamheid houden en een beetje groen zijn en daarop googelen, dan kom je bij Ede Natuurlijk uit”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Inwoners worden niet actief benaderd vanuit de gemeente, maar inwoners die veel interesse hebben in het onderwerp kunnen

zelf hun ideeën opperen via deze site. Dit zorgt ervoor dat toegankelijkheid niet voor iedere burger evenveel in de gaten wordt gehouden.

Toegankelijkheid kwam ook later in het interview nog terug: *“Die groene lening is ook interessant. Men heeft dat nooit helemaal goed onderzocht maar dan zie je soms dat mensen met een grote portemonnee die het soms niet eens nodig hebben; die weten het leeg te trekken en andere mensen weten niet eens dat zo’n potje er is”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). Ook noemt respondent A hierbij het voorbeeld van zonnepanelen, waarbij de subsidies enkel in specifieke wijken worden gevonden en in andere wijken totaal niet. Nu het niet voor iedereen duidelijk is of en waar dergelijke informatie te vinden is, ontstaat (mogelijk onbedoelde) ongelijkheid tussen wijken. Bewoners van de ene wijk komen op de een of andere manier meer te weten dan bewoners van de andere wijk over de subsidies om duurzaamheid en duurzame mobiliteit te bevorderen. Respondent A benoemt tenslotte nogmaals de wisselwerking van overheid, burger en markt. Over de rol van de gemeente zegt hij: *“Veel dingen moeten nog vorm krijgen. Papier is geduldig maar we moeten nu meer richting de uitvoering komen. Het verbaast me dat veel burgers zelf al dingen meepakken”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). De lokale overheid moet wat vaart maken in het concreet maken van plannen en de evenwichtige verspreiding hiervan, want anders komt ongelijkheid tussen de ‘wakkere’ burger en de ‘slapende’ burger alleen maar meer naar voren.

5 Conclusie

In dit onderzoek is gepoogd antwoord te geven op de vraag: *Hoe verschilt het beleidstechnisch stimuleren van duurzame mobiliteit tussen de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost en hoe sluit dit aan bij de wensen van de bewoners van die wijken?*

Om deze centrale vraag te beantwoorden zijn deelvragen tot stand gekomen. In dit hoofdstuk zal een conclusie worden geformuleerd door eerst stil te staan bij de deelvragen.

De eerste deelvraag die werd bekeken, betreft: *Wat is het huidige en toekomstige beleid wat betreft stimulering van duurzame mobiliteit in de gemeente Ede?*

Uit het interview met respondent A kwam naar voren dat de gemeente Ede op verschillende terreinen inzet op het bevorderen van duurzame mobiliteit. In de omgevingsvisie en de Routekaart Ede Energieneutraal 2050 worden enkele stappen beschreven om hier de komende decennia mee bezig te gaan. Aan de ene kant wordt het middels push-factoren in het gemeentelijk beleid auto's moeilijker gemaakt om zich te verplaatsen binnen de stad Ede. Dat gebeurt door de mogelijkheden te verkennen en te lobbyen voor zero-emissiezones rondom de binnenstad en winkelcentra elders in de stad. Ook gebeurt dit door enkele geasfalteerde wegen op te breken en hier klinkers voor in de plaats te leggen, zodat autoluwe wegen ontstaan. Het busverkeer zal echter ook worden weggeleid van autoluwe wegen, waardoor reistijden worden verlengd en bestemmingen moeilijker bereikt worden dan voorheen. Aan de andere kant wordt ook beleid gemaakt om duurzame alternatieven voor de auto aantrekkelijker over te laten komen op inwoners: de zogeheten pull-factoren in het beleid. Zo worden er fietssnelwegen aangelegd om Ede te verbinden met andere plaatsen in de regio. Daarnaast is een nieuwe treinstation Ede-Wageningen in aanbouw om vervoer per trein een boost te geven. Tenslotte wordt er voornamelijk beleid uitgerold om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen uit te breiden.

De tweede deelvraag die met behulp van de resultaten beantwoord kan worden is: *Welke afwegingen staan centraal in het verschil tussen het implementeren van dit beleid in de wijk Veldhuizen-A ten opzichte van de wijk Ede-Oost?*

Uit het interview met respondent A bleek dat de gemeente Ede weinig visie voor ogen heeft om beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit te differentiëren voor specifieke wijken. Voor zover er een visie is bij de gemeente Ede kan deze voornamelijk worden toegeschreven aan het bereiken van doelstellingen op het gebied van duurzaamheid die

door 'hogere overheden' zijn opgesteld. Toch is de gemeente zich bewust geworden van verschillende behoeften die kunnen spelen in verschillende wijken. Zo is volgens respondent A binnen de gemeentelijke bijeenkomsten gesproken over het feit dat elektrische auto's niet voor iedereen betaalbaar zijn, waardoor laadinfrastructuur niet voor alle inwoners interessant is. Daarentegen wordt er geen alternatief geboden voor inwoners die niet over de financiële middelen beschikken om elektrisch te rijden, maar wel openstaan voor duurzamer reizen.

Een relatief nieuw project is het platform 'Ede Natuurlijk'. Hier kunnen bewoners aangeven wat zij graag anders zouden willen zien op het gebied van duurzaamheid. Echter, de uitkomsten van deze vorm van bewonersparticipatie en de manier waarop er met de uitkomsten hiervan wordt omgegaan in het vormen van beleid naar de wensen in de wijk is onduidelijk.

Ten derde is gekeken naar de laatste deelvraag: *Welke percepties bestaan er vanuit de bewoners van de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost omtrent het stimuleren van duurzame mobiliteit in hun wijk?*

Door middel van 6 interviews, waarvan er 3 in elke onderzoekswijk zijn afgenomen, is gepoogd meer te weten te komen van bewonerspercepties op het gebied van duurzame mobiliteit. Alle bewoners hebben kenbaar gemaakt het thema duurzaamheid belangrijk te vinden en zij staan allen open voor duurzamere vormen van reizen. Opvallend is dat bewoners van de wijk Veldhuizen-A binnen de gemeente vaker de fiets pakken dan de auto. Zij zouden graag meer financiële tegemoetkomingen zien om de wil om duurzamer te reizen ook werkelijkheid te kunnen maken. Twee van de drie respondenten in de wijk Ede-Oost gaven daarentegen aan de auto ook te gebruiken voor relatief korte afstanden binnen de gemeente Ede. Ook vonden deze twee respondenten uit Ede-Oost dat de gemeente zich niet direct meer op de voorgrond hoefde te plaatsen om autogebruik te ontmoedigen. Het aanleggen van laadinfrastructuur werd hier wel erg gewaardeerd. De andere respondent uit Ede-Oost zag een versterkte rol van de gemeente Ede ook niet direct rooskleurig in, want deze instantie zou zich te veel bezig houden met eigenbelang, zoals dat in de moderne mens te veel naar voren zou komen. Het werkelijk zorgdragen voor de schepping zonder financieel winstbejag is ver te zoeken volgens deze respondent.

Om de hoofdvraag van dit onderzoek bondig te beantwoorden, zou het volgende geconcludeerd kunnen worden: er bestaat verschil in beleidsimplementatie, maar deze is er niet vanuit een bepaalde visie. Volgens respondent A wil de gemeente Ede vaak geen

verschil in beleid bewerkstelligen tussen de wijken van Ede. De hypothese die in het begin van dit onderzoek gesteld werd, was als volgt: *De verschillen tussen de wijken kunnen te wijten zijn aan de wijze waarop gemeenten beleid toepassen, met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke verdeling van dat beleid.* De gemeente Ede blijkt geen beleidsdifferentiaties te implementeren naar de aard van de wijken. Er wordt slechts op één manier bewust onderscheid gemaakt binnen de stad Ede: een winkelgebied met een zero-emissiezone en overige gebieden zonder zero-emissiezone. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de winkelgebieden naar de aard van bepaalde wijken.

De gemeente streeft naar een gelijke verdeling van de mogelijkheden om te verduurzamen. Daarnaast doet de gemeente Ede ook een stap in de richting van burgerparticipatie door de site Ede Natuurlijk te hebben geopend, waarbij inwoners duurzame initiatieven kunnen opperen. Met deze redenering zou de hypothese verworpen kunnen worden. Echter, het voeren van een eenzijdig beleid zonder verschil in beleidsimplementatie te beogen tussen wijken, kan toch een verschil in effect tussen de onderzoeksgebieden teweegbrengen.

Het belangrijkste verschil dat in dit onderzoek is gevonden dat in de praktijk zo uitkomt zonder hier bij het beleidsontwerp rekening mee te houden, is bij het elektrisch rijden. Inwoners van beide wijken leken hier evenredig in geïnteresseerd te zijn. Echter, inwoners van Veldhuizen-A geven aan een elektrische auto moeilijker te kunnen bekostigen ten opzichte van wat inwoners van Ede-Oost hierover aangeven. Het bevorderen van de aanleg van laadinfrastructuur gebeurt door vergunningen voor laadpalen versneld af te kunnen geven en marktpartijen te lokken voor de exploitatie van deze laadlocaties. Echter, dergelijke infrastructuur zal enkel worden gebruikt door personen die in het bezit zijn van een elektrisch voertuig. Deze personen bevinden zich meer in Ede-Oost dan in Veldhuizen-A, waardoor dit beleid om het gebruik elektrische auto's te bevorderen meer voordelen oplevert voor inwoners van Ede-Oost dan voor inwoners van Veldhuizen-A.

6 Discussie en aanbevelingen

Op basis van deze conclusie kunnen aanbevelingen worden gedaan voor de gemeente Ede. De aanbevelingen die gaan over basisinformatie om beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit tot stand te doen komen, worden met extra prioriteit behandeld. De overige aanbevelingen behoeven zeker aandacht, maar gaan meer in op zaken waar de gemeente soms moeilijk directe invloed op kan uitoefenen. Het is om deze redenen dat er een volgorde is aangebracht in de aanbevelingen. Nu kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan:

Respondent A en een aantal andere respondenten gaven allen aan dat de gemeente een belangrijke rol speelt in de verstrekking van informatie over de manier waarop er binnen de gemeente wordt omgegaan met duurzame mobiliteit. Vrijwel alle gesproken inwoners van de onderzoekswijken noemden dat zij het niet evident vonden wat de gemeente precies deed aan het stimuleren van duurzame mobiliteit. Respondent A noemde hierover dat het niet altijd even duidelijk is wat er überhaupt bedoeld wordt met het begrip 'duurzaamheid'. Hij zei hierover het volgende: *“Wat is duurzaamheid? Is dat nou van afval naar grondstof of moet ik kijken naar de duurzame fietsmobiliteit? Het is een koepel-containerbegrip”* (Respondent A, Pers. Communicatie, 25 mei 2022). De gemeente Ede zou duidelijker voor zichzelf kunnen neerzetten wat duurzaamheid vanuit de ogen van de gemeente betekent en waar er binnen dit thema specifiek op wordt ingezet.

Aanbeveling 1: Maak duidelijk wat duurzame mobiliteit is en wat hier binnen de gemeente mee gedaan wordt

Om steeds duurzamer te gaan reizen, zagen de wijkbewoners binnen dit interview ook een eigen verantwoordelijkheid in de gedragsverandering van het reizen per auto naar duurzamere reismethoden. Respondent A zag ook de verantwoordelijkheid bij de overheid. De markt pakt volgens hem namelijk niet altijd alle nodige duurzaamheidsprojecten op. De gemeente zou de markt hier wel toe kunnen verleiden door mogelijkheden op grote schaal aan te bieden, waardoor dergelijke projecten economisch aantrekkelijker worden. Toch is het niet altijd even duidelijk welke verantwoordelijkheid actoren worden toebedeeld. De gemeente Ede zou meer duidelijkheid kunnen geven welke verantwoordelijkheid bij een specifieke actor gezien wordt, waarbij zij zelf ook de eigen rol aan kan geven.

Aanbeveling 2: Betrek naast de eigen rol ook de markt en burger in het verantwoordelijkheidsvraagstuk omtrent de transitie naar duurzamere reismodalen: wie wordt er waar verantwoordelijk voor geacht?

De gemeente Ede kan meer kansen vinden in het promoten van duurzame mobiliteit door in gesprek te gaan met de buurt, want respondent 2 gaf al aan dat dit wel gebeurt bij het thema van herinrichting van een wijk en betrokkenheid van burgers bij het proces, maar hier ligt dus ook een kans om dit met duurzame mobiliteit ook te doen. Het is hier van belang dat de burger duidelijk voor ogen wordt gesteld wat er aan de gemeente door kan worden gegeven als initiatief wat de gemeente kan doen om het eenvoudiger te maken om duurzamer te reizen. Bovendien gaf respondent A al aan dat er tot nu toe onduidelijkheid bestond over de manier waarop de gemeente omgaat met dergelijke burgerinitiatieven die via het nieuwe platform Ede Natuurlijk worden doorgegeven.

Aanbeveling 3: Maak duidelijk hoe een burger kan aangeven wat hij of zij nodig heeft om duurzamer te gaan reizen

Aanbeveling 4: Maak duidelijk welke kracht een burgerinitiatief heeft; wat gebeurt er met de initiatieven die worden opgeworpen door burgers?

Ook het verstrekken van informatie over subsidies en leningen die voor inwoners te gebruiken zijn voor duurzame initiatieven rondom de woning en de omgeving is soms onduidelijk. Zo wisten respondent 2, 4 en 5 wel af van de mogelijkheid van het verkrijgen van een duurzaamheidslening bij de gemeente, maar verder kon geen enkele respondent hier iets over noemen. Het viel respondent A op dat er in sommige wijken heel veel genoten werd van deze financiële prikkels en in andere wijken weer totaal niet.

Aanbeveling 5: Maak voor iedere inwoner van Ede even duidelijk waar subsidies en leningen gehaald kunnen worden om duurzamer te wonen en reizen

Aanbeveling 6: Onderzoek welke inwoners(groepen) niet bereikt worden met informatie over subsidies en leningen

Een belangrijke vorm van push-beleid die de gemeente Ede bekijkt is de zero-emissiezone. In dergelijke zones worden auto's die te vervuilend zijn gemeden. Respondent 5 ging in op deze situatieschets waarbinnen er (parkeer)restricties voor vervuilende auto's zou komen. Deze respondent gaf aan dat hij dan toch elders boodschappen met de auto zou gaan doen, omdat hier een noodzaak voor bestaat. Het is immers lastig om een grote hoeveelheid boodschappen op de fiets mee te nemen. Respondent A vertelt dat de gemeente Ede wat hem betreft wel meer mag spreken met de lokale ondernemers als een zero-emissiezone rondom winkelcentra daadwerkelijk wordt ingevoerd. Momenteel is het immers slechts een participatief project zonder concrete verboden voor vervuilende voertuigen. Zoals respondent 5 al aangeeft een noodzaak te hebben om met de auto boodschappen te doen en bij autobeperkingen elders boodschappen te halen, zouden lokale ondernemers hier negatieve, financiële gevolgen van kunnen ervaren. Respondent A geeft aan dat er door het participatietraject voor de zero-emissiezones al wel meer wordt nagedacht over het uitbreiden van dergelijke zones naar andere winkelcentra binnen de stad Ede. Dit is echter nog niet rond. Bovendien kan winkelen ook in winkelcentra van nabijgelegen dorpen of steden nog steeds aantrekkelijker worden, waardoor de concurrentiepositie van lokale, Edese ondernemers verslechtert. Daarbij zou het verbeteren van de concurrentiepositie elders buiten de stad Ede het reizen over een grotere afstand aanmoedigen. In dit onderzoek bleek dat er juist bij reizen over een relatief grote afstand vaak gebruik wordt gemaakt van de auto. Als de gevolgen van selectieve zero-emissiezones niet goed in kaart worden gebracht, dan zou dit mogelijk gedeeltelijk het probleem van vervuilend vervoer verplaatsen.

Aanbeveling 7: Betrek de concurrentiepositie van lokale ondernemers t.o.v. regionale ondernemers bij de keuze voor een zero-emissiezone

De gemeente Ede zet zich momenteel voorin in voor het uitbreiden van laadinfrastructuur. Twee van de drie geïnterviewde respondenten uit Ede-Oost geven aan dat ze elektrische voertuigen interessant vinden om duurzamer te reizen. Hier sluit dit beleid goed bij aan. Echter, de gesproken bewoners van Veldhuizen-A geven aan zich ook wel aan een elektrische auto te willen wagen, maar hier de financiële middelen soms voor ontbreken. De aanleg van laadinfrastructuur maakt het aantrekkelijker om met een elektrische auto te gaan rijden, maar voor inwoners van Veldhuizen-A mist hier de financiële prikkel. Dit beleid focust zich dus inwoners die de financiële middelen hebben om in een elektrische

auto te rijden. Deze financiële middelen missen bij de gesproken inwoners uit Veldhuizen-A, waardoor dit beleid in de praktijk een ongelijkmatige implementatie vindt.

Opvallend is dat twee van de drie respondenten uit de wijk Ede-Oost de auto ook gebruikt voor bestemmingen die relatief dichtbij de eigen woning zijn. De drie respondenten uit Ede-Veldhuizen gaven aan allen de auto alleen voor lastig te bereiken bestemmingen buiten de stad Ede te benutten. Op het eerste gezicht kan het hierdoor lijken alsof er meer 'winst' te behalen valt in het ontmoedigen van autogebruik bij bewoners van de wijk Ede-Oost. Hier rijst echter de vraag of een gemeente zich enkel op deze wijk zou moeten richten en niet op Veldhuizen-A. Hierdoor zou het kunnen lijken alsof de gemeente zich slechts wil toeleggen op beleid voor relatief welgestelden in de gemeente Ede.

Respondent 1 gaf al aan een eerdere ervaring met de gemeente te hebben gehad op het gebied van papiercontainers waar volgens hem de gedachte bij de gemeente heerste van *'die flats, daar beginnen we niet aan'* (Respondent 1, Pers. Communicatie, 19 mei 2022). Eigenbelang zou volgens respondent 1 de werkelijke rol spelen in de manier waarop de gemeente haar beleid bepaalt.

De gemeente Ede zou een andere aanpak kunnen hebben in haar beleid om duurzame mobiliteit te stimuleren. Daar waar infrastructuur voor elektrische voertuigen meer aansluit bij de bewoners Ede-Oost, is het van belang om bewoners in relatief goedkopere wijken ook te prikkelen. De geïnterviewde bewoners van Veldhuizen-A geven aan liever financiële prikkels te zien in goedkopere prijzen voor het openbaar vervoer of een treinstation dat meer in de buurt ligt. De gemeente geeft aan te lobbyen voor zero-emissiezones bij hogere overheden. Mogelijk kan de gemeente dit ook doen bij de overheid op provinciaal niveau, want hier wordt besloten over onder andere de kosten van openbaar vervoer. Ook zou de gemeente worden aangeraden op basis van dit onderzoek om naast het uitrollen van laadinfrastructuur voor elektrische auto's concreter te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een nieuw station Ede-Veldhuizen. Zo wordt er niet alleen gekeken naar de wensen van de inwoners van Ede-Oost, maar ook naar de behoeften van inwoners van Veldhuizen-A.

Aanbeveling 8: Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw treinstation nabij de wijk Veldhuizen-A

Aanbeveling 9: Ga in gesprek met de provinciale overheid en netbeheerder om kosten van openbaar vervoer verder te drukken

Naast het drukken van kosten van openbaar vervoer is ook de rol van reistijd genoemd als een knelpunt voor bewoners om met het openbaar vervoer te reizen. Het openbaar vervoer zou net zo aantrekkelijk worden als de auto als de reistijden gelijkend zouden zijn volgens respondent 2. Dit is nu nog niet het geval, want het bereiken van een bestemming buiten Ede is volgens verschillende respondenten met de auto sneller dan met het openbaar vervoer. Als openbaar vervoer vaker zou rijden, dan hoeft er minder reistijd ingecalculeerd te worden om plaats van bestemming aan te komen. Bovendien zou er hierdoor minder tijd verloren kunnen gaan in het missen van een overstap. Respondent 4 voegt toe dat het openbaar vervoer voor hem vaak niet vroeg genoeg rijdt om op tijd op werk aan te komen. Het zou voor deze respondent interessant zijn om te onderzoeken of er ook al openbaar vervoer in de vroege ochtend zou kunnen rijden.

Aanbeveling 10: Ga in gesprek met de provinciale overheid om de tijden van openbaar vervoer te vermeerderen

Tenslotte noemt respondent A dat de komst van autoluwe wegen leidt tot een beperking voor de trajecten waarover een bus rijdt, omdat een bus dan over andere wegen wordt geleid. Bij de uitvoering van een push-maatregel om bepaalde straten autoluw te maken, zou de gemeente Ede ook kunnen kijken naar een pull-maatregel: speciale busstroken realiseren. Dit zou kunnen door plannen voor een autoluwe straat te vervangen door een busstrook en een fietspad of door de aangewezen alternatieve route voor auto en bus te voorzien van een speciale rijstrook die enkel bestemd is voor de bus. Hierdoor wordt de bus niet gehinderd door overig wegverkeer en kan de reistijd die door het omrijden vermeerderd wordt eventueel wat gereduceerd worden. Tweederde van de respondenten uit dit onderzoek gaven immers aan dat zij de reistijd van de bus soms wat te lang vinden. De meest efficiënte manier van omgaan met een autoluwe straat in combinatie met het stimuleren van gebruik van de bus zou dan ook bekeken moeten worden.

Aanbeveling 11: Ga in gesprek met de provinciale overheid om afzonderlijke busstroken te overwegen bij het autoluw maken van straten

Om de aanbevelingen overzichtelijker te maken, is in onderstaande figuur 14 een schematische weergave opgesteld. In deze weergave zijn de aanbevelingen gesorteerd op volgorde van gewenste uitvoering. Daarenboven is een rangschikking bewerkstelligd om de aanbevelingen naar de BAB te labelen in vier categorieën. Het gaat om de actoren die betrokken zijn, de hulpbronnen die actoren hebben om hun doel te bereiken en de regelgeving waar rekening mee moet worden gehouden. Ook gaat het om de visies die reeds in dit onderzoek naar voren zijn gekomen en die schuilgaan achter de bedoeling en richting van de aanbevelingen. Naast de categorieën van de BAB is er ook nog een categorie toegevoegd: beleidseffecten. Deze categorie blikt terug op paragraaf 2.2, waarin het beleid dat in eerste instantie werd gekozen om te bestuderen onderverdeeld kon worden in zogeheten push-maatregelen en pull-maatregelen. Nu kunnen de aanbevelingen die voorliggen ook op deze manier ingedeeld worden, omdat deze betrekking hebben op een bepaalde beleidsstrategie die bekeken is in dit onderzoek.

Volg-orde	Aanbeveling	Betrokken actoren	Hulpbronnen voor doel	Regelgeving/ Visies	Beleids-effect
1	Maak duidelijk wat duurzame mobiliteit is en wat hier binnen de gemeente mee gedaan wordt	Gemeente Ede - - Inwoners van Ede	Informatie-Verstrekking (post/internet) - - Geen	Geen	Pull
2	Betrek naast de eigen rol ook de markt en burger in het verantwoordelijkheidsvraagstuk omtrent de transitie naar duurzamere reisvormen: wie wordt er waar verantwoordelijk voor geacht?	Gemeente Ede - - Marktpartijen - - Inwoners van Ede	Verwachtingsmanagement & Informatieverstrekking - - Investeringsbereidheid duiden - - Geen	Gedeelde verantwoordelijkheid voor duurzaam reizen	Pull

3	Maak duidelijk hoe een burger kan aangeven wat hij of zij nodig heeft om duurzamer te gaan reizen	Gemeente Ede - - Inwoners van Ede	Informatie-Verstrekking - - Burger-Participatie	Privacy-wetgeving	Pull
4	Maak duidelijk welke kracht een burgerinitiatief heeft; wat gebeurt er met de initiatieven die worden opgeworpen door burgers?	Gemeente Ede - - Inwoners van Ede	Informatie-Verstrekking - - Burger-Participatie	Privacy-wetgeving	Pull
5	Maak voor iedere inwoner van Ede even duidelijk waar subsidies en leningen gehaald kunnen worden om duurzamer te wonen en reizen	Gemeente Ede - - Inwoners van Ede	Informatie-Verstrekking - - Geen	Voorwaarden lening & subsidie / Eerlijke verdeling	Pull
6	Onderzoek welke inwoners(groepen) niet bereikt worden met informatie over subsidies en leningen	Gemeente Ede - - Inwoners van Ede	Onderzoeks-Bureau inschakelen - - Geen	Eerlijke verdeling	Pull
7	Betrek de concurrentiepositie van lokale ondernemers t.o.v. regionale ondernemers bij de keuze voor een zero-emissiezone	Gemeente Ede - - Lokale ondernemers	Verwachtings-Management, Informatie-Verstrekking & Burger-participatie	Concurrentie-Positie Behouden	Push
8	Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw	Gemeente	Onderzoeks-	Wetgeving	Pull

	treinstation nabij de wijk Veldhuizen-A	Ede - - Nederlandse Spoorwegen	Bureau inschakelen - - Investerings- Bereidheid duiden	Geluids- Overlast & Bestemmings- plan / OV verbeteren	
9	Ga in gesprek met de provinciale overheid en het regionale vervoerbedrijf om kosten van openbaar vervoer verder te drukken	Gemeente Ede - - Provincie Gelderland - - Regionale Vervoerder	Lobbyen - - Goedkeuren Aanbesteding - - Openbare Aanbesteding doen	OV verbeteren	Pull
10	Ga in gesprek met de provinciale overheid om de tijden van openbaar vervoer te vermeerderen	Gemeente Ede - - Provincie Gelderland - - Regionaal Vervoerbedrijf	Lobbyen - - Beoordelen Noodzaak - - Beoordelen Uitvoerbaarheid	Wetgeving geluids- overlast / OV verbeteren	Pull
11	Ga in gesprek met de provinciale overheid en het regionale vervoerbedrijf om afzonderlijke busstroken te overwegen bij het autoluw maken van straten	Gemeente Ede - - Provincie Gelderland - - Regionaal Vervoerbedrijf	Lobbyen - - Beoordelen Noodzaak - - Beoordelen Uitvoerbaarheid	OV verbeteren	Pull/Push

Figuur 15: Onderzoeksaanbevelingen, gerangschikt naar actoren, hulpbronnen, regelgeving, discourses en effecten.

7 Reflectie

Dit hoofdstuk heeft als doel een reflectie te geven op het onderzoek, het bijbehorende proces en inhoudelijke aanbevelingen te doen voor vervolgonderzoek.

Allereerst is in het in dit onderzoek niet gelukt om met de wethouder van ruimtelijke ordening te spreken. In vervolgonderzoek kan aan het verschil tussen een gemeenteraadslid en een wethouder, waar mogelijk andere belangen spelen, duiding worden gegeven. Hierdoor kunnen andere resultaten teweeg worden gebracht dan in dit onderzoek is gedaan.

Ook waren de onderwerpen van de interviews soms wat te oppervlakkig aan bod gekomen. Een aantal gesprekken duurden al meer dan de helft langer dan vooraf was afgesproken, waardoor er niet altijd ruimte werd gevoeld om langer te spreken over bepaalde onderwerpen die nog niet zo waren uitgelicht. Bovendien was er soms wat te veel differentiatie tussen de besproken diepgang bij een deelonderwerp tussen de ene en de andere respondent. De validiteit van dit onderzoek zou beter tot zijn recht komen als hier in het vervolg een meer consistente aanpak in zou worden gehanteerd.

Uitbreidingen op dit onderzoek worden aangeraden. Dit kan door eenzelfde onderzoek te verrichten in andere middelgrote steden in Nederland. Op dergelijke wijze kan er steeds meer gezegd worden over een terugkerend verschijnsel in alle onderzoeken om de validiteit hoog te houden. Tevens werd in het onderzoek vastgesteld dat de gemeente weinig invloed heeft op de prijzen van openbaar vervoer (dat ook regionale bestemmingen heeft buiten de gemeente). De provincie en netbeheerders zijn de werkelijke actoren die hier iets over te zeggen hebben. Het is daarom nodig om in het vervolg ook deze stakeholders te betrekken bij het thema van dit onderzoek. Hierbij kan het huidige onderzoek gebruikt worden als pijler om nieuwe, vergelijkbare onderzoeken te verrichten.

In vervolgonderzoek zou verder specifiek nog de rol van ouderdom bekeken kunnen worden. Respondent 5 noemde in dit onderzoek dat sommige ouderen in zijn wijk niet meer lopend over straat gingen, vanwege losliggende stoeptegels. Het gevaar op vallen zou een beperking vormen voor duurzaam reizen volgens deze respondent. Respondent 2 noemde daarover dat ouderen in zijn wijk wel veel lopend over straat gingen met een rollator en dat dit als prettig werd ervaren. Dit zou aanleiding kunnen geven tot een onderzoek naar verschil in wandelinfrastructuur tussen beide wijken.

Tenslotte werd in dit onderzoek opvallend vaak door respondenten gesproken over elektrische voertuigen. Nu was er vooraf gekozen om dit vervoersmiddel niet te betrekken,

maar vervolgonderzoek zou de rol van elektrische voertuigen wel mee kunnen nemen, nu respondenten in dit onderzoek hier wel aanleiding toe geven. Wellicht zou hier een vergelijking onderzocht kunnen worden tussen de impact op het klimaat van elektrische voertuigen versus een bus die rijdt op fossiele brandstof. Respondent 5 gaf aan dat bezit van zonnepanelen het voor hem aantrekkelijker maakt om elektrisch te gaan rijden. Dit zou wellicht interessant zijn om in vervolgonderzoek nader te bekijken: welke relatie bestaat er tussen het bezit van zonnepanelen en elektrische autobezit. Een gemeente verstrekt volgens Respondent A immers duurzaamheidsleningen- en subsidies om onder andere zonnepanelen op daken betaalbaarder te maken. Aanvullende regionale subsidies of een campagnestunt waarbij gratis zonnepanelen worden verstrekt door de gemeente als je kunt bewijzen dat je een elektrische auto hebt aangeschaft worden genoemd door respondent 5. Als aanbevelingen 3 en 4 van dit onderzoek door de gemeente Ede worden opgevolgd, dan zou er een meer gelijkmatige verdeling van zonnepanelen over de inwoners van Ede gevonden kunnen worden. Beleid hieromtrent zou daarmee mogelijk het gebruik van elektrische auto's kunnen bevorderen. In vervolgonderzoek kan het effect in een andere vorm van beleid ter stimulering van duurzame mobiliteit zo specifiekere worden bekeken.

Daarnaast is er in dit onderzoek specifiek gekozen voor push- en pullfactoren binnen de strategieën moduskeuze en routeselectie. Nieuw onderzoek zou meer inzicht kunnen leveren in differentiaties die een middelgrote gemeente toepast middels de andere beleidsstrategieën binnen het TDM-framework: reisdistributie en reishoofdoek. Door enkele respondenten werd binnen dit onderzoek reeds genoemd dat de coronacrisis impact had op de verandering in de manier van reizen. De rol die noodzaak van reizen speelt, zou ook nader onderzocht kunnen worden. Een gemeente kan immers ook beleid maken ter stimulering van bijvoorbeeld thuiswerken.

8 Literatuurlijst

Alle Cijfers. (2021). Gemiddeld inkomen per inwoner in de gemeente Ede. Geraadpleegd op 25 februari 2022, van: <https://allecijfers.nl/wijk/ede-veldhuizen/#inkomen>

Adams, W. C. (2015). Conducting semi-structured interviews. *Handbook of practical program evaluation*, 4, 365-369. DOI: <https://doi.org/10.1002/9781119171386.ch19>

Akyelken, N., Banister, D., & Givoni, M. (2018). The sustainability of shared mobility in London: The dilemma for governance. *Sustainability*, 10(2), 420. DOI: <https://doi.org/10.3390/su10020420>

Arts, B., Leroy, P., & Van Tatenhove, J. (2006). Political modernisation and policy arrangements: a framework for understanding environmental policy change. *Public organization review*, 6(2), 93-106. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11115-006-0001-4>

Atlasleefomgeving. (2022a). *Prettig wonen - Leefbaarometer 2020 – Schaalafhankelijk [Dataset]*. Geraadpleegd op 22 juni 2022, van: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Atlasleefomgeving. (2022b). *Prettig wonen – Gemiddelde WOZ waarde 2020 [Dataset]*. Geraadpleegd op 22 juni 2022, van: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Atlasleefomgeving. (2022c). *Eropuit – Regionale fietsroutes [Dataset]*. Geraadpleegd op 22 juni 2022, van: <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Banister, D. (2000). Sustainable Mobility. *Built Environment (1978-)*, 26(3), 175–186.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Bardal, K. G., Gjertsen, A., & Reinart, M. B. (2020). Sustainable mobility: Policy design and implementation in three Norwegian cities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 82, 102-330. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102330>

Batty, P., Palacin, R., & González-Gil, A. (2015). Challenges and opportunities in developing urban modal shift. *Travel Behaviour and Society*, 2(2), 109-123. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2014.12.001>

Ben-Elia, E., & Ettema, D. (2009). Carrots versus sticks: Rewarding commuters for avoiding the rush-hour-a study of willingness to participate. *Transport Policy*, 16, 68-76. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.03.005>

Boschmann, E. E., & Brady, S. A. (2013). Travel behaviors, sustainable mobility, and transit-oriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area. *Journal of Transport Geography*, 33, 1-11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

Bradshaw, C. (1992). *The Green Transportation Hierarchy: A Guide for Personal and Public Decisionmaking*, Ottawa: Greenprint.

Bristow, A. L., Tight, M., Pridmore, A., & May, A. D. (2008). Developing pathways to low carbon landbased passenger transport in Great Britain by 2050. *Energy Policy*, 3427-3435. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2008.04.029>

CBS & RIVM. (2020). *Emissieregistratie, Welke sectoren stoten broeikasgassen uit?* Geraadpleegd op 26 mei 2022, van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/dossier-broeikasgassen/welke-sectoren-stoten-broeikasgassen-uit>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2020). *Aantal inwoners – buurten [Dataset]*. Geraadpleegd op 26 februari 2022, van: https://cbsinuwbuurt.nl/#sub-buurten2020_aantal_inwoners

Cervero, R., & Murakami, J. (2010). Effects of built environments on vehicle miles traveled: evidence from 370 US urbanized areas. *Environment and planning A*, 42(2), 400-418. DOI: <https://doi.org/10.1068/a4236>

Circella, G., Alemi, F., & Malik, J. (2022). Travel Behavior Impacts of Transportation Demand Management Policies: May is Bike Month in Sacramento, California. *UC Office of the President: University of California Institute of Transportation Studies*. DOI: <https://doi.org/10.7922/G2W09481>

Corbin, J., & Strauss, A. (2008). Strategies for qualitative data analysis. *Basics of Qualitative Research. Techniques and procedures for developing grounded theory*, 3. DOI: <https://dx.doi.org/10.4135/9781452230153>

Crowder, K., & Downey, L. (2010). Interneighborhood migration, race, and environmental hazards: Modeling microlevel processes of environmental inequality. *American journal of sociology*, 115(4), 1110-1149. DOI: <https://doi.org/10.1086/649576>

De Paep, M., Van Reeth, J., Vandenbroeck, P.H. (2021). *Transitie naar duurzame mobiliteit in steden: een analysekader* (Onderzoek-2779892). MIRA & Thuis in de Stad- Agentschap Binnenlands Bestuur, Vlaanderen. Geraadpleegd op 23 juni 2022, van: <https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/761926>

De Vos, J., Van Acker, V., & Witlox, F. (2012). Vlaanderen vs. Nederland : invloed van de ruimtelijke planning op mobiliteit. *ruimte & maatschappij*, 3(4), 1–27. Geraadpleegd op 23 juni 2022, van: <http://hdl.handle.net/1854/LU-2985476>

Dicke-Ogenia, M., van der Eijk, S., & Bos, R. (2011). Gedragsverandering door effectieve mobiliteitsexperimenten. In *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk Congres, Antwerpen*. Geraadpleegd op 3 maart 2022, van: https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs11_060.pdf

DOORN, F.A. van, & Pietermaat-Kros, M.E. (2008). RO bij de hand. *De nieuwe Wet ruimtelijke ordening: instrumentarium en proces*, Sdu Uitgevers bv, Den Haag.

Douglas, S., & Massey, D. (1993). *American apartheid: Segregation and the making of the underclass*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

EPOMM. (2014). De definitie van mobiliteitsmanagement. Geraadpleegd op 26 februari 2022, van: http://epomm.eu/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition_NL.pdf;

Eriksson, L., Friman, M., & Gärling, T. (2008). Stated reasons for reducing work-commute by car. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(6), 427-433. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.04.001>

Ewing, R., Bartholomew, K., Winkelmann, S., Walters, J., & Chen, D. (2009). Growing cooler: the evidence on urban development and climate change. *Renewable Resources Journal*, 25(4), 6-13. Washington, DC: Urban Land Institute.

Farahmand, Z. H., Gkiotsalitis, K., & Geurs, K. T. (2021). Mobility-as-a-Service as a transport demand management tool: A case study among employees in the Netherlands. *Case Studies on Transport Policy*, 9(4), 1615-1629. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.09.001>

Fainstein, S. S. (2014). The just city. *International journal of urban Sciences*, 18(1), 1-18. DOI: <https://doi.org/10.1080/12265934.2013.834643>

Ferguson, E. (1990). Transportation Demand Management Planning, Development, and Implementation. *Journal of the American Planning Association*, 56(4), 442–456. DOI: <https://doi.org/10.1080/01944369008975448>

Fridstrøm, L., & Alfsen, K. H. (Eds.). (2014). *Vegen mot klimavennlig transport* (TØI report 1321/2014). Transportøkonomisk institutt, Oslo. Geraadpleegd op 3 mei 2022, van: <https://www.toi.no/getfile.php/1336652-1402914430/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1321-2014/1321-2014-elektronisk.pdf>

Geels, F. W., Kemp, R., Dudley, G., & Lyons, G. G. (2012). A socio-technical analysis of sustainable transport. *Automobility in transition?* Londen: Routledge.

Gemeente Ede (2014, april). *Ontwerpbestemmingsplan Ede, Veldhuizen A- Locatie Luynhorst*. Geraadpleegd op 26 februari 2022, van: https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0228.BP2014VELA0001-0201/t_NL.IMRO.0228.BP2014VELA0001-0201.pdf

Gemeente Ede (2017). *Ede in Cijfers*. Geraadpleegd op 24 februari 2022, van: <https://ede.buurtmonitor.nl>

Gemeente Ede. (2021, 14 september). Dierbaar, duurzaam, dynamisch. *Concept omgevingsvisie Ede 2040*. Geraadpleegd op 24 februari 2022, van: https://www.ede.nl/fileadmin/ede.nl/Pdf-en/concept-Omgevingsvisie_vastgestelde_versie_B_W_14-9-2021_zaaknr_252956.pdf

Goudappel Coffeng. (2010). *Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit voor gemeenten* (Publicatie-nr. 2FLOK1101). Agentschap NL, Ministerie van Volkshuiving, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Geraadpleegd op 20 mei 2022, van: <https://europadecentraal.nl/wp-content/uploads/2013/01/Handreiking-klimaatbeleid-en-duurzame-mobiliteit-voor-gemeenten.pdf>

Habibian, M., & Kermanshah, M. (2011). Exploring the role of transportation demand management policies' interactions. *Scientia Iranica*, 18(5), 1037-1044. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.scient.2011.09.005>

Hay, A., & Trinder, E. (1991). Concepts of equity, fairness, and justice expressed by local transport policymakers. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 9(4), 453-465. DOI: <https://doi.org/10.1068/c090453>

Herberz, M., Hahnel, U. J., & Brosch, T. (2020). The importance of consumer motives for green mobility: A multi-modal perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 102-118. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.021>

IEA. (2018). *CO2 Emissions from fuel combustion 2018*. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van: <https://www.iea.org/statistics/co2emissions/>.

IPCC. (2018). *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the Impacts of Global Warming of 1.5°C above Pre-Industrial Levels and Related Global Greenhouse Gas Emission Pathways, in the Context of Strengthening the Global Response to the Threat of Climate Change, Sustainable Development, and Efforts to Eradicate Poverty*. Geneva, Switzerland: World Meteorological Organization.

Kalmijn, M., & Vermunt, J. K. (2007). Homogeneity of social networks by age and marital status: A multilevel analysis of ego-centered networks. *Social Networks*, 29(1), 25-43. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.socnet.2005.11.008>

Kijlstra, J. (2011, 17 september). Marokkanen in Ede. *Volkscrant*. Geraadpleegd op 25 februari 2022, van: <https://www.volkscrant.nl/archief/marokkanen-in-ede~a2918222/>

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat [EZK] (2019). *Klimaatakkoord*. Geraadpleegd op 10 juni 2022, van: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/28/klimaatakkoord>

Kolbenstvedt, M. T., & Ruud, A. S. (2017). Byutredninger og byvekstvtaler. *Tiltakskatalog for transport og miljø*. Geraadpleegd op 3 mei 2022, van: <https://www.tiltak.no/faglige-bidragstere/forfattere/>

Leroy, P., & Arts, B. (2006). Institutional Dynamics in Environmental Governance. *Institutional Dynamics in Environmental Governance*, 1–19. DOI: https://doi.org/10.1007/1-4020-5079-8_1

- Loorbach, D., Schwanen, T., Doody, B. J., Arnfalk, P., Langeland, O., & Farstad, E. (2021). Transition governance for just, sustainable urban mobility: An experimental approach from Rotterdam, the Netherlands. *Journal of Urban Mobility*, 1. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2021.100009>
- Lyons, G., & Urry, J. (2005). Travel time use in the information age. *Transportation Research Part A-Policy and Practice*, 39, 257-276. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.004>
- Mannucci, P. M., Harari, S., Martinelli, I., & Franchini, M. (2015). Effects on health of air pollution: a narrative review. *Internal and emergency medicine*, 10(6), 657-662. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11739-015-1276-7>
- Martens, M. (2000). Mobiliteitsbeleid en rechtvaardigheid. *Beleid en Maatschappij*, 27(3), 143-152.
- Martens, K., & Golub, A. (2021). A fair distribution of accessibility: interpreting civil rights regulations for regional transportation plans. *Journal of Planning Education and Research*, 41(4), 425-444. DOI: <https://doi.org/10.1177/0739456X18791014>
- Meyer, M. D. (1999). Demand management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 33(7-8), 575-599. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(99\)00008-7](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(99)00008-7)
- Miller, E., & Buys, L. (2008). The impact of social capital on residential water-affecting behaviors in a drought-prone Australian community. *Society and Natural Resources*, 21(3), 244-257. DOI: <https://doi.org/10.1080/08941920701818258>
- Mulder, S., Verhue, D., & Adriaansen, M. (2019). *Wat is het milieu ons waard?. De acceptatie van milieubeleid en milieumaatregelen* (Onderzoek-1822211). TNS NIPO Consult/Veldkamp. Geraadpleegd op 16 mei 2022, van: <https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/230048>
- Næss, P., Strand, A., Næss, T., & Nicolaisen, M. (2011). On their road to sustainability? The challenge of sustainable mobility in urban planning and development in two Scandinavian capital regions. *The Town Planning Review*, 285-315. DOI: <https://doi.org/10.3828/tpr.2011.18>

Nakamura, K., & Hayashi, Y. (2013). Strategies and instruments for low-carbon urban transport: An international review on trends and effects. *Transport Policy*, 29, 264-274. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.07.003>

Oh, J. H. (2003). Assessing the social bonds of elderly neighbors: The roles of length of residence, crime victimization, and perceived disorder. *Sociological Inquiry*, 73(4), 490-510. DOI: <https://doi.org/10.1111/1475-682X.00068>

OpenStreetMap Foundation. (2022). *Kaart van de stad Ede met geocode: 52.0344,5.6584*. Geraadpleegd op 26 februari, van: <https://www.openstreetmap.org/#map=14/52.0386/5.6580>

Ratner, K. A., & Goetz, A. R. (2013). The reshaping of land use and urban form in Denver through transit-oriented development. *Cities*, 30, 31-46. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.08.007>

Rijksoverheid. (2022, 30 mei). *Afspraken over het openbaar vervoer*. Geraadpleegd op 2 juni, van: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/afspraken-over-het-openbaar-vervoer/afspraken-over-regionaal-openbaar-vervoer#:~:text=Via%20een%20openbare%20aanbesteding%20wordt,concessie%20voor%20een%20bepaalde%20regio>.

Sampson, R. J. (2017). Urban sustainability in an age of enduring inequalities: Advancing theory and econometrics for the 21st-century city. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 114(34), 8957-8962. DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.1614433114>

Seto, K. C., Davis, S. J., Mitchell, R. B., Stokes, E. C., Unruh, G., & Ürge-Vorsatz, D. (2016). Carbon lock-in: types, causes, and policy implications. *Annual Review of Environment and Resources*, 41, 425-452. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-110615-085934c>

Sharkey, P.T. (2013). *Stuck in Place: Urban Neighborhoods and the End of Progress Toward Racial Equality*. Chicago: University of Chicago Press.

Smeds, E., & Cavoli, C. (2021). Pathways for accelerating transitions towards sustainable mobility in European cities. In H. Abdullah (Ed.), *Towards a European Green*

Deal with Cities The urban dimension of the EU ' s sustainable growth strategy (pp. 75–91). Barcelona: CIDOB.

Steg, L. (2003). Factors influencing the acceptability and effectiveness of transport pricing. In J.Schade & B. Schlag (Eds.), *Acceptability of transport pricing strategies* (27 ed., pp. 187-202). Amsterdam: Elsevier Ltd.

Tennøy, A., Øksenholt, K. V., Tønnesen, A., & Hagen, O. H. (2017). *Kunnskapsgrunnlag: Areal-og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer* (TØI rapport 1593b/2017). Institute of Transport Economics Norwegian centre for transport research. Geraadpleegd op 3 mei 2022, van: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b_off-ettersyn/2019/byutviklingsstrategi-trondheim--strategi--arealtrsp-2050/16.-kunnskapsgrunnlag.--areal---og-transportutvikling-for-klimavennlige-og-attraktive-byer.-toi-rapport2017.pdf

Vanoutrive, T., Van Malderen, L., Jourquin, B., Thomas, I., Verhetsel, A., & Witlox, F. (2010). Mobility management measures by employers: overview and exploratory analysis for Belgium. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 10(2), 121-141. DOI: <https://doi.org/10.18757/ejtir.2010.10.2.2878>

Vennix, J.A.M. (2011). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek*. Edinburgh: Pearson Education Limited.

Vennix, J. A. M. (2016). *Onderzoeks-en interventiemethodologie*. Amsterdam: Pearson [Benelux BV].

Vennix, J. A. M. (2019). *Research methodology: An introduction to scientific thinking and practice*. Amsterdam: Pearson [Benelux BV].

Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2015). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Vijfde druk. Den Haag: Boom-Lemma uitgevers.

Wachsmuth, D., Cohen, D. A., & Angelo, H. (2016). Expand the frontiers of urban sustainability. *Nature*, 536(7617), 391-393. DOI: <https://doi.org/10.1038/536391a>

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. (2012). *Vertrouwen in burgers*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

Xenias, D., & Whitmarsh, L. (2013). Dimensions and determinants of expert and public attitudes to sustainable transport policies and technologies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 48, 75-85. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.10.007>

Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods*, Vijfde druk. London: SAGE publications ltd.

9 Appendix

9.1 Mailcontact respondentent

Beste ...,

Mijn naam is Daan Blauw.

Ik mail u, omdat ik respondentent zoek voor interviews vanwege mijn studie.

Ik studeer Sociale Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit en momenteel doe ik voor mijn bachelorscriptie onderzoek naar duurzame mobiliteit.

Hiervoor bekijk ik enerzijds de buurt Horsten en Burgen binnen Veldhuizen-A en anderzijds de Burgemeestersbuurt en Componistenbuurt in Ede-Oost.

Nu wil het geval dat ik via had vernomen dat u woonachtig bent in één van deze buurten. Daarom wilde ik u vragen of u mij wellicht zou kunnen helpen doordat ik een interview van circa 30 minuten met u zou afnemen. In dit interview poog ik meer te weten te komen over uw percepties van duurzame mobiliteit in het algemeen en specifiek ook de inpassing hiervan in uw buurt. Hier is geen specifieke voorkennis voor nodig.

Het doel van mijn onderzoek is uiteindelijk een antwoord te formuleren op de volgende vraag:

Hoe verschilt het beleidstechnisch stimuleren van duurzame mobiliteit tussen de wijken Veldhuizen-A en Ede-Oost en hoe sluit dit aan bij de wensen van de bewoners van die wijken?

Het zou mij enorm helpen als u deze week of volgende week (overdag of 's avonds) toevallig tijd zou hebben om een interview bij u af te nemen over dit onderwerp.

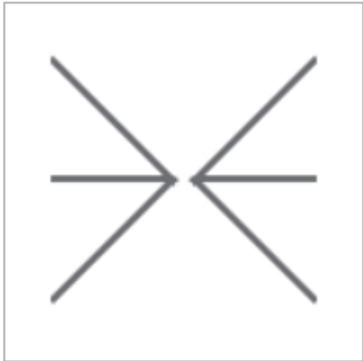
Graag hoor ik spoedig van u als u interesse heeft.

Met vriendelijke groet,

Daan Blauw, 21 jaar.

9.2 Samenvoegen codes Atlas.ti


×



Select Merge Target

Select the code into which other codes will be merged.

- Nabijheid Winkelcentrum
- Nabijheid winkels



Merge Codes

9.4 Code-netwerken Atlas.ti

