Bebouwde omgeving en non-motorische mobiliteit in de gemeente Venlo

Hoe de bebouwde omgeving non-motorische mobiliteit kan stimuleren

---

Auteur: Robin Verheijen

Studentnummer: S1043691

Opleiding: Geografie, planologie en milieu

Begeleider: Kevin Raaphorst

Datum: 24-06-2022

Radboud Universiteit Nijmegen

Samenvatting

In dit onderzoek wordt gekeken naar hoe de gemeente Venlo non-motorische mobiliteit kan stimuleren door de bebouwde omgeving aan te passen. Onder het begrip non-motorische mobiliteit valt fietsen, lopen, rennen, skaten, etc. De gemeente Venlo is samen met zeven andere gemeenten in Noord-Limburg onderdeel van de mobiliteitsvisie, waarmee een actieve bijdrage aan duurzame, veilige en slimme mobiliteit voor de toekomst wordt geleverd. Daarbij komt dat de gemiddelde Venlonaar nog te weinig beweegt en dit verbeterd moet worden. Een oplossing hiervoor kan het stimuleren van non-motorische mobiliteit zijn. In dit onderzoek is gepoogd antwoord te krijgen op de vraag; “op welke manier kunnen aanpassingen aan de bebouwde omgeving non-motorische mobiliteit stimuleren in de gemeente Venlo?”

Om antwoord te krijgen op de hoofdvraag zijn kwalitatief en kwantitatief onderzoek aan elkaar gekoppeld en zijn er van beide soorten onderzoek methoden uitgevoerd. Zo is er literatuuronderzoek gedaan, is er geobserveerd op verschillende plekken in de gemeente en is er een enquête opgesteld voor de inwoners van de gemeente Venlo. Verder is er een interview gedaan met de coördinator mobiliteit van de gemeente Venlo, om inzicht te krijgen in de plannen en werkwijze van de gemeente.

Uit de resultaten bleek dat de gemeente Venlo in het verleden al een aantal maatregelen heeft genomen om non-motorische mobiliteit te stimuleren. De meeste hiervan waren succesvol, maar sommige ook wat minder. Zo wordt de doorgang voor de auto op verschillende plekken versperd, worden er wandel- en fietspaden aangelegd of verbeterd en geldt er een autoverbod in het centrum van Venlo. Ook voor de toekomst liggen er al plannen klaar. Bij deze plannen wordt gelet op eerder gemaakte fouten, zodat deze in de toekomst niet meer voorkomen. De individuele reacties van inwoners van de gemeente zijn gemengd, de een zegt meer te zijn gaan fietsen of lopen door de aanpassingen en de ander zegt dit juist niet te zijn gaan doen. Uit analyses met SPSS is gebleken dat er slechts een aantal relevante verschillen bestaan tussen verschillende groepen.

Geconcludeerd kan worden dat non-motorische mobiliteit in de gemeente Venlo er heel erg op vooruit kan gaan wanneer de bebouwde omgeving op een goede manier wordt aangepast. Er moeten geschikte maatregelen genomen worden en er moet geleerd worden van eerdere fouten. Een mogelijke kanttekening aan het onderzoek is dat de enquête door relatief weinig mensen is ingevuld en dit dus geen volledig beeld kan geven over de mening van alle inwoners.

Inhoudsopgave

1. Introductie 4
1.1 Wetenschappelijke relevantie 5
1.2 Probleemstelling 5
1.3 Doelstelling 5
1.4 Vraagstelling 6
2. Theoretisch kader 6
2.1 Non-motorische mobiliteit 6
2.2 Bebouwde omgeving 7
2.3 Onderzoeksgebied 8
2.4 Conceptueel model 9
3. Methode 10
4. Onderzoeksresultaten 12
4.1 Eerder uitgevoerde aanpassingen aan de bebouwde omgeving 12
4.2 De bijdrage aan het stimuleren van non-motorische mobiliteit 21
4.3 Ervaring van de bewoners van de gemeente Venlo 25
4.4 Een blik op de toekomst 49
5. Conclusie 54
6. Discussie 55
7. Reflectie 56
8. Literatuurlijst 57
9. Bijlagen 60
7.1 Interviewguide 60
7.2 Coderingsschema 61
7.3 Enquêtevragen 63
7.4 Observatieresultaten 67
7.5 SPSS-tabellen 69

1. Introductie

In onze huidige samenleving is mobiliteit een belangrijk onderwerp van gesprek, voornamelijk in het opzicht van planning (Rosso, Auchincloss & Micheal, 2011). Mobiliteit gaat over het verplaatsen van mensen. Hoe doen zij dit? Wanneer doen zij dit? Waarom? Waarmee? Mensen verplaatsen zich meer en vaker dan vroeger en dit zal in de toekomst alleen maar toenemen. Vaak verplaatsen mensen zich door middel van motorische mobiliteit; met de auto, een motor, met de scooter of met het openbaar vervoer. Alle vervoersmiddelen die een motor hebben, zodat men zelf weinig tot geen werk hoeft te verrichten om vooruit te komen (Barbosa et. al., 2018). Volgens Barbosa et. al. (2018) vindt men dit prettiger, omdat men hiervoor minder moeite hoeft te doen en dit sneller gaat. Echter zou het voor de algemene gezondheid van mensen eigenlijk beter zijn als men zich meer zou verplaatsen door middel van non-motorische mobiliteit (Gushulak & MacPherson, 2004). Planners focussen zich dan ook voornamelijk op dat deel van mobiliteit; het wandelen, fietsen, rennen, skaten, etc. Er wordt steeds vaker gezocht naar mogelijke verbeteringen om deze tak van mobiliteit te stimuleren en mensen meer in beweging te krijgen. Volgens Bertolini en Dijst (2010) is het leven van mensen, en dus de manier waarop ze zich voortbewegen, afhankelijk van de bebouwde omgeving. Deze afhankelijkheid is de afgelopen jaren meer geworden en zal in de toekomst alleen nog maar toenemen.

Het probleem is hier dus dat men zich te vaak verplaatst door middel van motorische mobiliteit, in plaats van non-motorische mobiliteit. Men vindt het gemakkelijker even de auto of de scooter te pakken om ergens heen te gaan, simpelweg omdat het sneller is. Er wordt minder vaak de keuze gemaakt om het ritje met de fiets of misschien wel lopend af te leggen. Hierdoor beweegt men (te) weinig en komt de algemene gezondheid van de samenleving in gevaar (Gushulak & MacPherson, 2004). Dit fenomeen komt niet alleen voor in Nederland, maar over de hele wereld. Volgens Rosso, Auchincloss en Micheal (2011) is Nederland echter wel al goed op weg om non-motorische mobiliteit te stimuleren.
Dat stimuleren gebeurt op meerdere manieren en in verschillende vakgebieden. Een van de manieren om non-motorische mobiliteit te stimuleren is het aanpassen van de bebouwde omgeving. Door deze op een bepaalde manier aan te passen kan men, bewust of onbewust, gestimuleerd worden de fiets te pakken of te lopen in plaats van met de auto te rijden. De manier waarop de bebouwde omgeving is gemaakt en eruit ziet kan dus een draai geven aan het vele gebruik van motorische mobiliteit (Bertolini & Dijst, 2010). Door middel van verschillende interventies of aanpassingen aan de bebouwde omgeving kan ervoor gezorgd worden dat men vaker kiest voor een non-motorisch ritje. Voorbeelden hiervan zijn een autovrije binnenstad, een snelfietsroute of speciaal aangelegde wandel- en fietspaden.

Voor dit onderzoek wordt de gemeente Venlo als casus gebruikt. Alle eerder genoemde voorbeelden van interventies en aanpassingen van de bebouwde omgeving zijn dan ook voorbeelden uit deze gemeente. De binnenstad is autovrij, er loopt een snelfietsroute langs het treinspoor vanaf station Horst-Sevenum tot aan Venlo en er zijn verschillende wandel- en fietspaden aangelegd (voornamelijk langs de Maas) om het wandelen en fietsen in de omgeving te stimuleren.
Het stimuleren van non-motorische mobiliteit is nodig in de gemeente Venlo, aangezien ook hier de algemene gezondheid verbeterd kan worden. Van alle inwoners van de gemeente Venlo voldoet in 2020 enkel 52% aan de beweegrichtlijnen (Alle cijfers, 2022). Hier valt dus nog flink wat winst te behalen en dit kan gedaan worden door te doelen op het stimuleren van non-motorische mobiliteit.

1.1 Wetenschappelijke relevantie

Literatuur over non-motorische mobiliteit en de bebouwde omgeving in het algemeen is er veel. Ook bestaat er al kennis over verschillende interventies op de bebouwde omgeving die non-motorische mobiliteit kunnen stimuleren. Echter wordt daarbij vaak niet besproken welke interventies op welke plekken het meest succesvol zijn. Dit blijft nog een beetje achter in de meeste artikelen. Er wordt vaak ook niet ingegaan op de verschillende doelgroepen die interventies kunnen hebben. Doelgroepen zijn divers en vragen daarom om verschillende aanpassingen en interventies die op verschillende manieren moeten worden ingevoerd. Zo kan het zijn dat er andere maatregelen genomen moeten worden voor, bijvoorbeeld, oudere mensen in de samenleving. Hierbij moet er per doelgroep gekeken worden naar de behoeften en hoe deze verwerkt kunnen worden in een interventie.

1.2 Probleemstelling

De gemeente Venlo is samen met de zeven andere gemeenten in Noord-Limburg onderdeel van de zelf opgestelde mobiliteitsvisie (Trendsportal, 2022). Deze visie loopt via Trendsportal en gaat over 'slimme mobiliteit voor morgen'. Hiermee wordt een actieve bijdrage geleverd aan duurzame, veilige en slimme mobiliteit voor de toekomst. In het rapport over Venlo, schrijven Klein Kranenburg en Van 't Veld (2020) dat het aantal Venlonaren die genoeg bewegen (vijf keer per week, minimaal 30 minuten) in 2019 is gestegen ten opzichte van 2017. Dit wordt bevestigd door Alle Cijfers (2022), waarop staat dat in 2020 45% van de inwoners van de gemeente Venlo wekelijks sporten en 52% voldoet aan de beweegrichtlijnen. Hier horen ook alle vormen van beweging bij die in dit onderzoek onder de categorie non-motorische mobiliteit vallen. Deze stijging is echter niet genoeg en moet nog verhoogd worden. De vraag is dan alleen nog of en hoeveel de bebouwde omgeving hier mee te maken heeft en of het percentage daardoor verhoogd kan worden. In dit onderzoek wordt dan ook gekeken op welke manier aanpassingen aan de bebouwde omgeving non-motorische mobiliteit kunnen stimuleren. Verder is vaak ook onduidelijk welke interventies goed werken voor welke doelgroep. Ook dit zal ter sprake komen in het onderzoek.

1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is het ophelderen van de manier waarop aanpassingen aan de bebouwde omgeving non-motorische mobiliteit kunnen stimuleren. Hierbij wordt gefocust op non-motorische mobiliteit; wandelen, rennen, fietsen, skaten, etc. In het verleden is onderzoek gedaan naar de bebouwde omgeving in relatie tot (non-motorische) mobiliteit, maar nog niet specifiek naar de stad Venlo. Door middel van beide kwantitatief, in de vorm van een enquête en verschillende observaties, en kwalitatief onderzoek, een interview en literatuuronderzoek, worden antwoorden op de hoofd- en deelvragen geformuleerd. Er wordt gekeken of en hoe aanpassingen aan de bebouwde omgeving een (positief) effect kunnen hebben in de desbetreffende stad. Om een goed beeld te krijgen van de situatie worden alle interventies die al in werking zijn op een rijtje gezet. Daarbij wordt bekeken op welke manier en genoemde aanpassingen non-motorische mobiliteit stimuleren. Ook wordt er gekeken naar de ervaring en mening van de bewoners van het onderzoeksgebied en wordt duidelijk gemaakt welke aanpassingen in de toekomst nog mogelijk zijn om het effect nog duidelijker naar voren te laten komen.

1.4 Vraagstelling

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt; “op welke manier kunnen aanpassingen aan de bebouwde omgeving non-motorische mobiliteit stimuleren in de gemeente Venlo?” Om deze vraag volledig te kunnen beantwoorden wordt er gebruik gemaakt van een viertal deelvragen. “Welke aanpassingen worden al uitgevoerd?”, “hoe dragen deze aanpassingen bij aan het stimuleren van non-motorische mobiliteit?”, “hoe worden aanpassingen van de bebouwde omgeving ervaren door bewoners van de gemeente Venlo?” en “welke aanpassingen zou de gemeente Venlo en vergelijkbare gemeenten in de toekomst nog meer kunnen gebruiken?”

2. Theoretisch kader

In dit onderzoek staat non-motorische mobiliteit in de gemeente Venlo centraal. Voordat er aan het onderzoek begonnen kan worden moet allereerst duidelijk gemaakt worden wat dit begrip precies inhoudt. Ook de bebouwde omgeving speelt een grote rol in het onderzoek en dus wordt ook dit begrip omschreven.

2.1 Non-motorische mobiliteit

Het eerste kernbegrip is ‘non-motorische mobiliteit’. In dit onderzoek vallen alle verplaatsingen met voertuigen zonder motorische aandrijving onder non-motorische mobiliteit. Ook alle verplaatsingen die helemaal zonder voertuigen gaan vallen onder dit begrip. Hieronder verstaat men fietsen, wandelen, lopen, rennen, skaten, etc. Men moet daadwerkelijk moeite doen om zich te kunnen verplaatsen op deze manier (Gakenheimer, 1999). In tegenstelling tot motorische mobiliteit, waar men zelf weinig tot niks hoeft te doen om tot de plek van bestemming te komen.

Volgens Handy, Boarnet, Ewing en Killingsworth (2002) heeft de bebouwde omgeving op meerdere manieren invloed op het gedrag van mensen. Zij focussen zich voornamelijk op het reisgedrag van mensen, waarbij ze ook kijken naar non-motorische mobiliteit. Handy et.al. (2002) vinden dat ook veiligheid hier een grote rol bij speelt. Mensen zullen niet te voet of met de fiets gaan, als de route die ze moeten afleggen niet veilig is. Volgens hen is non-motorische mobiliteit iets waar beleidsmakers zich op moeten focussen, aangezien er nog veel te behalen valt. Handy et. al. (2002) claimen dat het stimuleren van non-motorische mobiliteit kan leiden tot een actieve en gezonde samenleving. Mensen zullen meer bewegen en dus ook gezonder gaan leven. Dit kan soms zelfs gebeuren zonder dat men het echt door heeft. Als dat gebeurt wordt dat vaak nudging genoemd. Soms verandert het gedrag van mensen namelijk door een aanpassing aan het beleid of de omgeving, zonder dat men door heeft dat dat gebeurt (Luzer-Bazinger & Hornung-Prähauser, 2021). Door middel van kleine interventies waardoor de non-motorische mobiliteit gestimuleerd wordt bijvoorbeeld. Deze kleine dingen vallen niet op en daardoor zal men soms onbewust gezonder gaan leven door middel van non-motorische mobiliteit. Dit zal dan uiteindelijk ook leiden tot een stijging in de leefbaarheid. Cao en Zhang (2016) haken daarop in. Zij tonen met hun onderzoek aan dat (non-motorische) mobiliteit van groot belang is voor het verbeteren van de leefbaarheid in een bepaald gebied.

Een ander aspect waar rekening men rekening mee moet houden is doelgroepen. Er zijn verschillende soorten mensen in een samenleving en het kan zijn dat deze mensen ook anders reageren op maatregelen. Beleidsmakers moeten rekening houden met het feit dat sommige mensen maatregelen zonder vragen zullen opvolgen, terwijl anderen dit zullen weigeren (Frazoa & Allshouse,2003). Verder zullen sommige mensen non-motorische mobiliteit belangrijk vinden, maar anderen helemaal niet. Ook kan het zijn dat mensen de bebouwde omgeving op verschillende manieren bekijken en er verschillende waarden aan geven. Deze kwesties kunnen leiden tot verschillende visies op nieuwe maatregelen om non-motorische mobiliteit te stimuleren.

2.2 Bebouwde omgeving

Voor het begrip 'bebouwde omgeving' wordt de definitie van Ewing en Cervero (2010) aangehouden. Zij beschrijven de vijf belangrijkste elementen waar de fysieke bebouwde omgeving aan moet voldoen. Hiermee kan dan ook de 'waarde' van de fysieke inrichting vastgesteld worden. Deze elementen beschrijven samen alle delen van de bebouwde omgeving om er een zo compleet mogelijk beeld over te vormen. De vijf elementen worden ook wel de 5 D's genoemd; Density, Diversity, Destination accessibility, Distance to public transport en Design. Ogra en Ndebele (2014) gebruikten deze 5 D's ook in hun onderzoek en voegden er zelfs nog een zesde aan toe; Demand management.

Density: Ogra en Ndebele (2014) beschrijven dit als het aantal of de concentratie van 'opportuniteiten' per vierkante kilometer of een andere oppervlakte-eenheid. Dit houdt in dat er gemeten wordt hoeveel huishoudens, banen, mensen en woningen er zijn in een bepaald gebied. Voorbeelden hiervan zijn de fysiek zichtbare aspecten in de bebouwde omgeving. Door de ontwikkeling van density ontstaat functiemenging, wat relevant is voor de ontwikkeling van een gebied.

Diversity: dit wordt beschreven als de mix van verschillende functies van een gebied (Ogra & Ndebele, 2014). Zij zien dit als een balans tussen verschillende soorten fysiek design, publieke voorzieningen en plekken voor sociale bijeenkomsten voor groepen met verschillende afkomsten, religies, leeftijden, etc. Deze voorwaarden/aspecten zijn niet allemaal relevant voor dit onderzoek, maar het begrip diversiteit in het algemeen wel. Als je meerdere functies hebt in de bebouwde omgeving die gericht zijn op non-motorische mobiliteit, dan trek je meer verschillende mensen aan, die ook steeds vaker non-motorische voertuigen zullen gebruiken om zich te verplaatsen.

Destination accessibility: "transit systems need to be cast in manner that facilitates access to a wide variety of destinations such as work, service centers, recreation, and so forth." (Ogra & Ndebele, 2014, p. 541). Hiermee bedoelen ze dat de toegankelijkheid verder gaat dan de afstand tot, bijvoorbeeld, het centrum van een stad. In dit onderzoek zal 'accessibility' gaan over de afstand die een persoon moet afleggen om bij hun einddoel te komen. Om duidelijk te maken welke einddoelen relevant zijn, wordt door Van der Hooft (2020) een overzicht van het CBS aangehouden. In dit overzicht staan alle voorzieningen die zij gebruiken om de toegankelijkheid te berekenen.

Distance to public transport: Ogra & Ndebele (2014) beschrijven dit als de 'proximity' en de 'accessibility' van publiek transport. De term 'proximity' kan beschreven worden als de afstand tot een voorziening of einddoel. Dit is vaak een absoluut getal. 'Accessibility' kan het beste omschreven worden als toegankelijkheid. Deze D komt redelijk overeen met destination accessibility, alleen gaat het hier om de afstand naar publiek transport in plaats van voorzieningen. Dit kan nog steeds relevant zijn voor dit onderzoek, aangezien de afstand die men moet afleggen om bij het publieke transport te komen bepaalt of men een motorisch voertuig gebruikt of niet. Het reizen met het publiek transport is niet relevant en wordt dan ook niet meegenomen in dit onderzoek.

Design: dit wordt beschreven als de manier waarop de bebouwde omgeving is gemaakt en hoe het eruit ziet. De meeste waarde wordt gehecht aan verschillende functies en hoe deze met elkaar verbonden zijn (Ogra & Ndebele, 2014). Voorbeelden zijn verkeerslichten en voet- en fietspaden, maar ook toevoegingen aan het landschap zoals parken of bankjes. Design gaat over het visuele aspect. Het is belangrijk dat functies goed zichtbaar zijn en passen in de bebouwde omgeving. Vanzelfsprekend moet de bebouwde omgeving ook een goede uitstraling hebben.

Demand management: deze D werd later toegevoegd door Ogra & Ndebele (2014), omdat zij vonden dat dit aspect nog miste. Dit aspect wordt beschreven als "… any activity, method or program that reduces vehicle trips, resulting in more efficient use of transportation resources" (Ogra & Ndebele, 2014, p. 541). Het gaat over interventies met als doel het verminderen van autogebruik. Dit kan op twee manieren gedaan worden. Als eerste kunnen aanpassingen gemaakt worden aan de directe bebouwde omgeving van de plek waar verbetering nodig is. Bij deze aanpak is de kans op een direct (positief) effect groot. De andere aanpak houdt in dat maatregelen genomen worden op een grotere schaal. Hierbij zal dus het gebied om de verbeterplek heen aangepast worden.

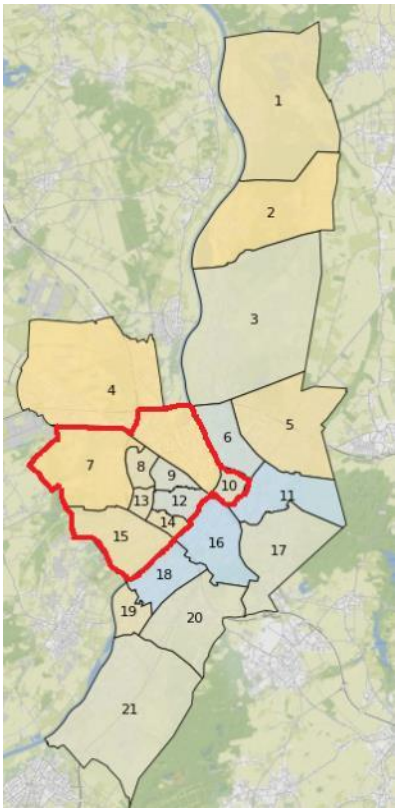
De 6 D's samen vormen een soort blauwdruk voor de bebouwde omgeving. Een gebied moet dus beschikken over een hoge concentratie van opportuniteiten, functiemenging die goed zichtbaar is, toegankelijkheid tot voorzieningen en publiek transport en een goede uitstraling. Daarbij wordt er ook gekeken naar de openbare ruimte. In dit onderzoek valt dit samen met de bebouwde omgeving en zal dus ook onder het begrip 'bebouwde omgeving' vallen. Vanuit dit beeld wordt er gekeken naar aanpassingen voor de bebouwde omgeving die non-motorische mobiliteit stimuleren.

Vischer (2008) maakt een onderscheid tussen drie functies die de bebouwde omgeving moet hebben, ten opzicht van de gebruiker om non-motorische mobiliteit te kunnen stimuleren. Hierbij gaat het om hoe en op welke manier de bebouwde omgeving het bewegen van de gebruikers ondersteunt. De eerste functie van de drie is functional support. Dit houdt in dat men in staat moet zijn om te doen wat men wil doen. De bebouwde omgeving moet dit toe staan en mogelijk maken. Acties die men wil uitvoeren moeten mogelijk zijn. De tweede functie is physical comfort. Hiermee bedoelt Vischer (2008) dat het uiterlijk van de omgeving een grote rol speelt. Men vindt het vaak belangrijk hoe de omgeving eruit ziet als men ergens doorheen fietst of loopt. Als het uiterlijk aantrekkelijk is zal men hier vaker terug komen. Voor de bebouwde omgeving geldt dat ook. Als de omgeving van een fietspad er bijvoorbeeld heel mooi uit ziet zal men hier vaker gebruik van maken dan wanneer het uiterlijk minder mooi is. De laatste functie is psychological comfort. Dit houdt in dat men zich goed en veilig moet voelen in de omgeving waar ze doorheen fietsen of lopen. Veiligheid spreekt voor zich, dat is op elke plek belangrijk. Als men zich ergens niet veilig voelt dan zal men er niet gaan fietsen of lopen, maar misschien eerder met de auto gaan. Volgens Vischer (2008) heeft dit vaak ook te maken met cultuur en normen en waarden. Hiermee bedoelt ze dat dit begrip verschillende betekenissen en uitkomsten kan hebben in verschillende landen of delen van een land waar meerdere culturen samen leven. Zo is er in Spanje of Griekenland bijvoorbeeld relatief weinig aandacht voor fietsers en fietspaden ten opzichte van Nederland. Daar leeft men in een andere cultuur en heeft men andere belangen.

2.3 Onderzoeksgebied

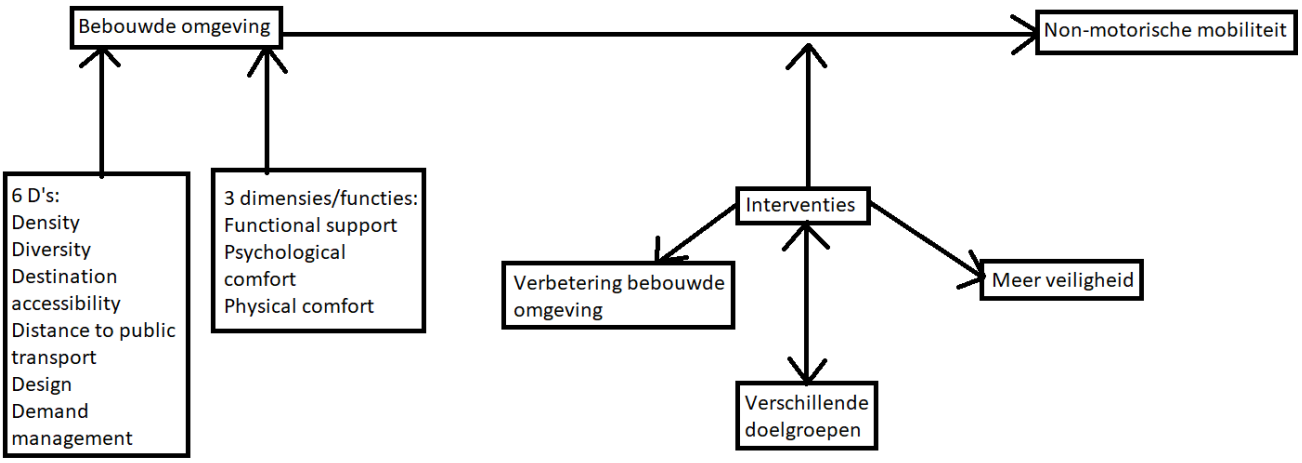
Het onderzoeksgebied is de gemeente Venlo. Hieronder vallen de plaatsen Arcen, Belfeld, Lomm, Steyl, Tegelen, Velden, Blerick, Hout-Blerick, de Boekend, 't Ven en Venlo. Aangezien dit gebied aanzienlijk groot is, is er besloten het onderzoeksgebied te verkleinen. Voor dit onderzoek zal alleen

Blerick, Hout-Blerick, de Boekend en Venlo-centrum worden bekeken. Dit is bijna het hele gebied ten westen van de Maas. Alleen Venlo-centrum ligt aan de andere kant van de Maas. Op het kaartje beneden (figuur 1) wordt Blerick aangegeven met de nummers 8,9,12,13,14 en een deel van nummer 4. Het zijn meerdere nummers, omdat bepaalde wijken in Blerick uitgelicht worden. Hout-Blerick is nummer 15, de Boekend nummer 7 en Venlo-centrum nummer 10. Er is gekozen voor deze plekken, omdat ze op het eerste gezicht het interessantst lijken.



Figuur 1: kaartje gemeente Venlo/ het onderzoeksgebied (Alle Cijfers, 2022).

2.4 Conceptueel model



Figuur 2: conceptueel model (eigen materiaal).

Het concept van dit onderzoek vraagt natuurlijk ook om een conceptueel model. Hierbij wordt er gekeken naar de invloed van aanpassingen aan de bebouwde omgeving op non-motorische mobiliteit. Allereerst is duidelijk geworden dat een goed functionerende bebouwde omgeving moet bestaan uit de 6 D's van Ewing en Cervero (2010) en Ogra en Ndebele (2014); density, diversity, destination accessibility, distance to public transport, design en demand management. Deze 6 criteria samen leiden dan ook tot de bebouwde omgeving. Ook de 3 dimensies/functies van de bebouwde omgeving van Vischer (2008) zijn belangrijke onderdelen. Veel aandacht voor functional support, psychological comfort en physical comfort leidt tot een goed functionerende bebouwde omgeving. Vanuit deze drie dimensies/functies is dan ook een pijl getrokken naar de bebouwde omgeving. Aangezien de invloed van aanpassingen aan de bebouwde omgeving op non-motorische mobiliteit centraal staat wordt tussen deze twee delen een pijl getrokken. Echter, door bepaalde interventies kan dit effect bevorderd worden. Het doel van de interventies is namelijk het stimuleren van non-motorische mobiliteit. De focus van deze interventies zal het verbeteren van de bebouwde omgeving in het algemeen en de toename van de veiligheid zijn. Meer veiligheid heeft dan weer een apart effect op non-motorische mobiliteit, aangezien mensen eerder geneigd zijn te voet of met de fiets te gaan als het veilig is op de weg (figuur 2). In dit onderzoek wordt ook gekeken naar eventuele verschillen tussen groepen in de samenleving. Dit kan leiden tot veranderingen in interventies of bepaalde (extra) interventies die gericht zijn op bepaalde doelgroepen. Dit is ook verwerkt in het conceptueel model in de vorm van een pijl die beide kanten op wijst. Verschillende doelgroepen en interventies hebben beide een effect op elkaar.

3. Methode

Het beantwoorden van de hoofdvraag en deelvragen is gedaan door middel van kwalitatief en kwantitatief onderzoek. Kwalitatief onderzoek is een type onderzoek waarmee je tot diepere inzichten kunt komen. Dit type onderzoek richt zich op het genereren van bepaalde hypotheses. Hierbij wordt het verder onderzoeken en begrijpen van data op waarde geschat. (Tenny et al., 2017). Bij kwantitatief onderzoek ligt de focus vooral op het verzamelen van grote hoeveelheden data en het analyseren hiervan. Hierbij gaat men minder de diepte in, maar juist meer de breedte. Verder heeft dit onderzoek de vorm van een casus, de gemeente Venlo.

Allereerst is er literatuuronderzoek gedaan. Artikelen en officiële documenten over de bebouwde omgeving en non-motorische mobiliteit zijn er genoeg. Zelfs een aantal die spreken over de relatie tussen de twee elementen. Via deze artikelen is de basiskennis over het onderwerp gevormd. Later is gezocht naar artikelen en beleidsdocumenten over de gemeente Venlo. Dit was een lastige taak, aangezien men niet zomaar in het beleid van de gemeente kan kijken en er dus maar een aantal documenten online staan. Uiteindelijk zijn er vier relevante documenten gevonden en geanalyseerd. Zo is er gekeken hoe en op welke manier de 6 D's en de 3 aspecten/dimensies van de bebouwde omgeving erin voor komen. Daarbij werd gekeken hoe deze aspecten gebruikt zijn bij de maatregelen die reeds genomen zijn. Deze documenten hebben bijgedragen aan het beantwoorden van alle vier de deelvragen.
Om meer inzicht te krijgen in de activiteiten en plannen van de gemeente is een interview gehouden met Tom Jacobs, coördinator mobiliteit bij de gemeente Venlo. Uit dit interview zijn veel interessante inzichten gekomen. Tom Jacobs wist veel te vertellen over de in het verleden uitgevoerde (succesvolle en minder succesvolle) aanpassingen aan de bebouwde omgeving. Ook kon hij zelfs al vertellen over een aantal plannen die gepland staan voor de toekomst. Het houden van een interview is een veelgebruikte methode om nieuwe inzichten te verkrijgen (Boezeman &

Donkers, 2017). Het interview werd gedaan aan de hand van semigestructureerde vragen. Deze vorm van interviewen werd aangehouden, omdat de geïnterviewde persoon op deze manier vrij is om verhalen te vertellen over het onderwerp. Dit is dan ook zeker gebeurd. Het opstellen van de vragen is gedaan aan de hand van de 6 aspecten van de bebouwde omgeving van Ewing en Cervero (2010) en Ogra en Ndebele (2014). Alle 6 aspecten zijn verwerkt in verschillende vragen om er zo achter te komen of en hoe de gemeente hiermee om gaat. Ook de drie functies waar de bebouwde omgeving aan moet voldoen van Vischer (2008) zijn in de vragen verwerkt. Voorafgaand aan het interview is aan een aantal dingen gedacht:

- Er zijn voorbereidingen getroffen (vragen opstellen, opname apparatuur regelen en de locatie afspreken).
- Hoe moet de respondent benaderd worden?
- Hoe wordt het interview vervolgens geanalyseerd en hoe worden de resultaten ervan verwerkt in het onderzoek?

Van te voren werd verwacht dat het interview alleen gebruikt zou kunnen worden bij het beantwoorden van deelvraag 1 en 2, maar achteraf bleken de antwoorden breder dan van te voren gedacht. De resultaten uit het interview zijn dan ook gebruikt om alle vier de deelvragen te beantwoorden.

Verder is er een enquête opgesteld om te weten te komen hoe inwoners de aanpassingen en maatregelen ervaren. De resultaten hiervan zijn voornamelijk gebruikt om de derde deelvraag te beantwoorden, maar er zijn ook een aantal relevant inzichten verzameld voor de vierde deelvraag. In de enquête stonden verschillende vragen over de aanpassingen aan de bebouwde omgeving, wat mensen ervan merken, of ze het überhaupt wel merken en wat ze ervan vinden. Bij het opstellen van deze vragen is wederom rekening gehouden met de 6D's van Ewing en Cervero (2010) en Ogra en Ndebele (2014) eveneens als de drie functies van de bebouwde omgeving van Vischer (2008). Aan de hand van het toevoegen van de verschillende aspecten en functies kan men te weten komen hoe inwoners van de gemeente Venlo precies denken. Ook waren er duidelijke selectiecriteria om te bepalen wie er gevraagd werd de enquête in te vullen. Men moest uiteraard in de gemeente Venlo wonen en minstens 18 jaar oud zijn. Hiervoor is gekozen, omdat kinderen onder de 18 vaak nog geen rijbewijs hebben en dus sowieso alles met de fiets of lopend doen. Deze leeftijdscategorie zou niet relevant zijn voor het onderzoek en is dus weggelaten. Uiteindelijk hebben 71 inwoners van de gemeente Venlo de enquête ingevuld. Tijdens het verwerken van de resultaten van de enquête is er ook gekeken naar de verschillende doelgroepen die interventies kunnen hebben. Om een beeld te krijgen over de mogelijke verschillen tussen bepaalde groepen zijn er verschillende regressieanalyses gedaan op de resultaten met behulp van het programma SPSS.

Als laatste hebben er observaties plaatsgevonden op verschillende relevante plekken in het onderzoeksgebied. De uiteindelijke locaties zijn geworden;

- De binnenstad van Venlo. Deze is redelijk volgebouwd, maar met een auto- en fietsverbod tussen bepaalde tijden wordt er wel gedacht aan non-motorische mobiliteit. De gehele binnenstad is op vrijdag 13 mei 2022 van 15:00 tot 16:30 geobserveerd.
- De snelfietsroute in Blerick. Van station Horst-Sevenum tot Venlo loopt de Greenport Bikeway, die speciaal is aangelegd voor de veiligheid en het stimuleren van fietsers. Deze locatie is gecombineerd met de fietsbrug, aangezien deze twee plekken naast elkaar liggen. Hier is geobserveerd op maandag 2 mei 2022 van 16:30 tot 17:30.
- De fietsbrug van Blerick naar Venlo die parallel ligt aan de Stadsbrug. Deze locatie is gecombineerd met de snelfietsroute, aangezien deze twee plekken naast elkaar liggen. Hier is geobserveerd op maandag 2 mei 2022 van 16:30 tot 17:30.

Tijdens deze observaties zijn ook een aantal foto's gemaakt van relevante plekken om zo een goed beeld te krijgen van het uiterlijk. Ook kan men op deze foto's een aantal maatregelen zien en er zo een beeld bij vormen. Deze foto's kunnen helpen bij het verduidelijken van bepaalde maatregelen.

De gemeente Venlo is een geschikte casus voor dit onderwerp, aangezien er genoeg te doen is omtrent bebouwde omgeving en mobiliteit. De gemeente telt 102.314 inwoners in december 2021 (Venlo in cijfers – gemeente Venlo, 2021a), het aantal banen per duizend inwoners is 998,1 ten opzichte van 795,8 in Nederland in het algemeen (Venlo in cijfers – gemeente Venlo, 2021b). Hieruit blijkt dus dat de werkgelegenheid hoog is in de gemeente Venlo. Er vindt dan ook veel mobiliteit van en naar het werk plaats. Dit wordt bevestigd door de website Alle cijfers (2022), waar beschreven wordt dat 52% van de inwoners lopen en/of fietsen naar school of werk, dat 26% van de inwoners loopt naar school of werk en dat 40% fietst naar school of werk. De kans dat conclusies van dit onderzoek over de gemeente Venlo ook gelden voor andere steden en gemeenten in Nederland is vrij groot. De stad Venlo is qua inwoneraantal per vierkante kilometer te vergelijken met steden als Waalwijk, Alkmaar, Alphen aan de Rijn, Deventer, Leeuwarden en Bergen op zoom. Deze steden liggen allemaal rond de 800 inwoners, waarbij Venlo op 821 ligt (CBSa, 2022). Op het gebied van werkgelegenheid is de gemeente Venlo ook vergelijkbaar met Alkmaar, Alphen aan de Rijn en Deventer (CBS, 2022b).

4. Onderzoeksresultaten

4.1 Eerder uitgevoerde aanpassingen aan de bebouwde omgeving

De gemeente Venlo besteedt aandacht aan zowel motorische als non-motorische mobiliteit. Er zijn in het verleden al een aantal verschillende maatregelen genomen om mensen te stimuleren vaker gebruik te maken van non-motorische mobiliteit. De meeste aanpassingen waren hier succesvol in, maar sommige ook wat minder. Hiervan probeert de gemeente te leren en met de nieuwe kennis betere en geschiktere maatregelen te bedenken en uit te werken. Hiermee proberen ze de openbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk te maken om in te bewegen.

4.1.1 Gemeentelijk beleid

Na gezocht te hebben naar verschillende documenten die het beleid van de gemeente beschrijven zijn deze geanalyseerd op basis van delen van het theoretisch kader. Er is per document gekeken welke D van de 6 D's (Ewing & Cervero, 2010) en welk aspect/dimensie van de bebouwde omgeving (Vischer, 2008) erin voor komen en op welke manier deze bijdragen aan de reeds genomen maatregelen. Uiteindelijk zijn er vier documenten geanalyseerd.

Het eerste document is de strategische visie Venlo 2030 (Staf bestuur & directie, 2009). Deze visie is het oudste en gaat over het verbeteren van de stad Venlo in zijn geheel. Het heeft dan ook doelen die gericht zijn op meerdere aspecten. Voorbeelden van doelen zijn het realiseren van actieve inwoners, een innovatieve & excellente stad worden, een veelzijdige stad met veel groen worden, de dienstverlening verbeteren en het centrum van de euregio worden. Dat laatste houdt in dat de grootstedelijke functies van de stad versterkt moeten worden en dat de ruimtelijke kwaliteit verbeterd moet worden. Op deze manier zal Venlo groeien en een steeds groter stedelijk bereik krijgen. Om deze doelen te bereiken wordt rekening gehouden met bijna alle D's en aspecten/dimensies van de bebouwde omgeving. Allereerst wordt er gesproken over functional

support. Er wordt namelijk geschreven dat iedere inwoner een omgeving geboden wordt waarin meerdere mogelijkheden zijn tot zelfontplooiing. De bebouwde omgeving moet men de ruimte geven dit te kunnen doen. Daarnaast worden destination accessibility en distance to public transport benoemd. De bereikbaarheid van de stad moet verbeterd worden, zowel met de auto en de fiets als met het openbaar vervoer. Er wordt hierbij ook gesproken over het Duitse toerisme dat makkelijk in de stad moet kunnen komen. Verder is functiemenging in de stad een belangrijk onderwerp en daaraan verbonden is de toenemende dichtheid van de stad. Hierbij horen de D's diversity en density. Uiteraard is er ook veel aandacht voor groen in en om de stad. Het uiterlijk van de omgeving moet er aantrekkelijk uit zien. Hierbij wordt er rekening gehouden met design en physical comfort. Wat opvalt is dat demand management en psychological comfort niet genoemd worden in deze visie. Het document is nogal auto-minded en over veiligheid wordt ook nog niet echt gesproken (Staf bestuur & directie, 2009).

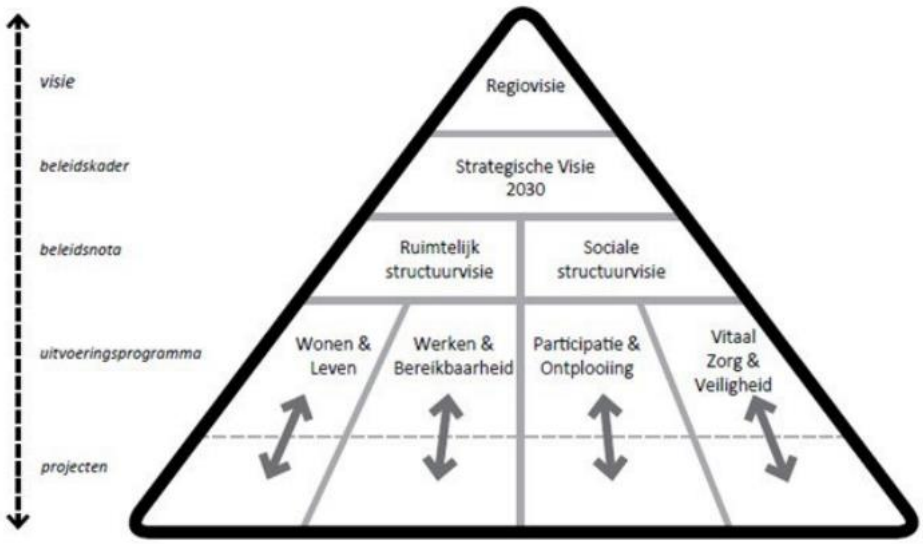
Een ander document is het bestemmingsplan voor het centrum van Venlo (Gemeente Venlo, 2012b). Dit document gaat over verschillende doelen en plannen die de gemeente op dat moment heeft voor het centrum. Zo wordt er onder andere gesproken over het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de concurrentiekracht. In dit document worden 5 van de 6 D's aangestipt. Er wordt rekening gehouden met diversity, aangezien de gemeente streeft naar levendige gebieden met functiemenging. Hiermee verbonden is density, de dichtheid van een gebied. Veel functiemenging betekent vaak ook een hoge dichtheid. Daarbij wil de gemeente in de toekomst graag een compact centrum. Ook aan destination accessibility en distance to public transport wordt gedacht. Een van de doelen is het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum en het openbaar vervoer. Bij dit alles wordt natuurlijk ook rekening gehouden met het uiterlijk van het centrum, hierbij hoort design. Dit is vaak nauw verbonden aan physical comfort, een van de 3 aspecten/dimensies van Vischer (2008). Physical comfort gaat ook over het uiterlijk van de omgeving. Ook de andere drie aspecten/dimensies komen aan bod in dit document. In tegenstelling tot de strategische visie 2030 Venlo (Staf bestuur & directie, 2009) wordt er in dit document wel gestreefd naar een veilige omgeving en wordt er nu dus wel aandacht besteed aan psychological comfort. Als laatste wordt rekening gehouden met functional support, aangezien er meerdere malen wordt aangegeven dat de gebruiker voorop staat (Gemeente Venlo, 2012b). Aangezien bijna alle gegeven aspecten van de bebouwde omgeving aan bod komen in dit document blijkt het dat deze ook echt nodig zijn om (toekomstige) plannen te maken voor een gebied. Ook in dit document is nog weinig aandacht voor demand management. Er wordt daarentegen juist nog veel gefocusd op de auto en wat minder op de fiets.

Als opvolger van de strategische visie Venlo 2030 werd de visie stedelijk centrum 2022 gemaakt (Gemeente Venlo, 2012a). Het vertrekpunt van deze visie is de strategische visie Venlo 2030 en het gaat over de ontwikkeling van het centrum, de Maaswaard en het Kazerne Kwartier. Het hoofddoel van deze visie is het compact houden van het centrum en het creëren van inbreiding in plaats van uitbreiding. Hierbij wordt gelet op de D density. Bij het creëren van inbreiding is het de bedoeling dat verschillende voorzieningen dicht bij elkaar in de buurt liggen en dat de functiemenging verbeterd. Dit slaat dan weer op diversity. Verder wordt rekening gehouden met destination accessibility , aangezien de bereikbaarheid van het centrum optimaal moet worden. Omliggende dorpen moeten verbonden worden aan het centrum door middel van wegen, fiets- en wandelpaden. Dit wordt ook gedaan door middel van het openbaar vervoer, waarbij rekening gehouden wordt met distance to public transport. Dan wordt er gesproken over de veiligheid die optimaal moet zijn en dat mensen zich goed moeten voelen in de omgeving. Dit slaat op psychological comfort. Uiteraard is ook in deze visie weer aandacht voor design en physical comfort door het intact houden van het aantrekkelijke uiterlijk van het centrum. Als laatste wordt er voor het eerst ook aandacht geschonken aan demand management. Het centrum wordt namelijk autovrij. In deze visie zijn alle 6 D's en 3 aspecten/dimensies van de bebouwde omgeving gebruikt (Gemeente Venlo, 2012a).

Een principe dat de gemeente in hun beleid heeft staan en ook gebruikt om goede maatregelen en interventies te nemen is het STOP principe. Dit principe geeft een volgorde van belangrijkheid aan en aan de hand van die volgorde wordt gekeken welke interventies en maatregelen als eerste genomen kunnen worden. De S in STOP staat voor stappen, hierbij gaat het over voetgangers en wandelaars. T staat voor trappen, fietsers. O staat voor het openbaar vervoer en P staat voor de personenauto. Dus er wordt een volgorde aangehouden van voetgangers – fietsers – openbaar vervoer – personenauto (interview Tom Jacobs).
Dit principe komt voor in het ambitiedocument fiets dat in 2021 is opgesteld door de gemeente Venlo (Gemeente Venlo, 2021). Door middel van dit principe wordt geprobeerd om de verschillende gestelde doelen te halen. Dit gebeurt door in 2021 de Strategische Visie 2030 te herijken zodat deze visie meer aansluit op de integrale Regiovisie Noord-Limburg 2040. De rest van de plannen en doelen liggen hieronder, als een soort van piramide, zoals te zien is in figuur 3 op de volgende pagina. Hieronder vallen ook alle doelen en plannen van Trendsportal. Al deze aspecten samen vormen een soort verknoping van het verkeerskundige beleid en allerlei projecten op sociaal-maatschappelijke en ruimtelijk-economische schaal (Gemeente Venlo,2021). Voorbeelden van doelen die worden gesteld zijn;

- Personenvervoer-verplaatsingen in Venlo op korte afstanden vinden plaats per (e)fiets of te voet.
- Nul ernstige slachtoffers in en door het (weg)verkeer.
- Nul doden in en door het wegverkeer.
- Een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk.
- Alle werklocaties met meer dan 250 arbeidsplaatsen zijn uitgerust met voorzieningen voor de fiets.

Met deze doelen wordt ook rekening gehouden met een aantal van de 6 D's en 3 aspecten/dimensies. Allereerst wordt rekening gehouden met density, aangezien er gestreefd wordt naar korte afstanden in de stad die men met de fiets kan afleggen. Verder wordt er gesproken van een veilige verkeerssituatie. Als dit gerealiseerd wordt zullen fietsers zich veiliger voelen en dus vaker fietsen. Hier wordt rekening gehouden met psychological comfort, aangezien men zich veilig moet voelen om daadwerkelijk de fiets te pakken. Met het doel 'een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk' wordt rekening gehouden met destination accessibility en eventueel ook met distance to public transport. Wanneer er een compleet fietsnetwerk is, is de bereikbaarheid van plekken ook beter.



Figuur 3: de beleidspiramide van de gemeente Venlo (Gemeente Venlo, mei 2021).

Om een compleet beeld te krijgen van de vier beleidsdocumenten en het aantal D's en aspecten/dimensies van de bebouwde omgeving die erin voor komen is onderstaande tabel gemaakt.

Beleidsdocument	Bijpassende D en/of dimensie
Strategische visie Venlo 2030	Diversity Density Destination accessibility Distance to public transport Design Physical comfort Functional support
Bestemmingsplan centrum Venlo	Diversity Density Destination accessibility Distance to public transport Design Physical comfort Psychological comfort Functional support
Visie stedelijk centrum 2022	Diversity Density Destination accessibility Distance to public transport Design Demand management Physical comfort Psychological comfort Functional support
Ambitiedocument fiets	Density Destination accessibility Distance to public transport Psychological comfort

Tabel 1: beleidsdocumenten en hun relevante D's en/of dimensies.

In 2018 kreeg Tom Jacobs, coördinator mobiliteit bij de gemeente Venlo, de opdracht het 'gemeentelijk verkeers- en vervoersplan' te herijken. Dit beleidsplan stond al sinds 2008 en in die tien jaar veranderde er veel. Hij heeft er toen voor gekozen om te kijken naar de speerpunten op het gebied van mobiliteit, in plaats van alleen maar te kijken naar waar de files staan en waar veel ongelukken gebeuren. Dit is namelijk hoe er in het verleden naar mobiliteit gekeken werd. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan focuste voornamelijk op het gemotoriseerde verkeer (Gemeente Venlo, 2010). Door de situatie op de nieuwe manier te benaderen neem je ook de huidige situatie in de wereld mee. Klimaatverandering, bijvoorbeeld, was in 2008 nog niet zo'n groot ding, maar in 2018 wel. Aspecten als CO2 reductie, gezondheid, bewegen en actieve mobiliteit werden meegenomen in het ontwikkelen van de nieuwe versie van het gemeentelijk verkeers-vervoersplan. Deze nieuwe en moderne manier van kijken naar mobiliteit leverde ook een aantal maatregelen en interventies op die non-motorische mobiliteit stimuleerden. Uiteindelijk is al dit in een nieuwe visie vastgesteld in 2019 en die momenteel wordt uitgevoerd.

4.1.2 Succesvolle aanpassingen

Om te beginnen heeft de gemeente gekeken naar plekken waar het autogebruik verminderd kan worden (Gemeente Venlo, 2012a). De gemeente probeert op deze manier gebruik te maken van demand management, de laatste D van de 6D's die werd toegevoegd door Ogra & Ndebele (2014). Op deze plekken wordt de weg en/of de doorgang voor auto's zo veel mogelijk afgesloten, terwijl de fiets er wel nog door mag. Hiermee probeert de gemeente het autogebruik minder aantrekkelijk en het fietsen juist aantrekkelijker te maken. Door de doorgang voor auto's te beperken wordt het ook veiliger voor fietsers en kan het zijn dat de psychological comfort verbeterd wordt (Vischer, 2008) Volgens Tom Jacobs kun je het rijden met de auto namelijk niet verbieden, maar wel minder makkelijk en aantrekkelijk maken (interview Tom Jacobs). Op deze manier wordt dat geprobeerd. Een voorbeeld van het autorijden lastiger maken is de Tegelseweg richting de Roermondsepoort, een grote rotonde gelegen net voor het centrum van Venlo. In het verleden kon men gewoon met de auto vanuit de Tegelseweg die rotonde op, maar dat kan tegenwoordig niet meer. Nu kan je er alleen nog met de fiets en met de bus door. Het openbaar vervoer is hierin dus niet gehinderd. Recentelijk werd ook op de Maaskade de doorgang via de rotonde voor auto's lastig gemaakt. Er is nu maar één rijstrook die dient als op- en afrit van de rotonde. Het is de bedoeling dat alleen bestemmingsverkeer nog de rotonde af mag rijden richting de Maasboulevard. De rest van de auto's zijn er niet meer toegestaan. Dit soort voorbeelden zie je steeds vaker in de gemeente Venlo en er wordt gekeken of dit in de toekomst nog vaker gedaan kan worden.

Een andere maatregel die genomen is om non-motorische mobiliteit te stimuleren is het aanleggen van verschillende fietspaden. Ook werden wat oudere fietspaden vernieuwd en verbeterd. Een voorbeeld hiervan is de snelfietsroute die loopt van station Horst-Sevenum tot aan station Venlo, de Greenport Bikeway (figuur 4 & 5). Deze route werd aangelegd nadat er vanuit nationaal overheidsniveau subsidie kwam op snelfietsroutes. Tom Jacobs vertelt mij hoe dit tot stand is gekomen; allereerst werd er een rechte lijn getrokken van station Horst-Sevenum naar station Venlo. Deze lijn was natuurlijk niet realistisch, aangezien er een aantal obstakels op de weg lagen. Zo ligt er natuurlijk de Maas, verschillende stukken groen en een aantal stukken grond die in het bezit zijn van anderen. De route is daarna aangepast en uiteindelijk is het helemaal geen rechte lijn geworden. Volgens Tom Jacobs was dit uiteindelijk iets positiefs, aangezien men liever fietst over een fietspad dat een aantal bochtjes heeft en er leuk uit ziet, dan over een fietspad dat eruit ziet als een rechte lijn. Dit heeft te maken met design, een van de 6D's van Ewing & Cervero (2010). Aan deze D is physical comfort nauw verbonden, aangezien dit ook gaat over het uiterlijk van een gebied (Vischer, 2008). Het uiterlijk van een fietspad speelt een grote rol bij mensen. Deze snelfietsroute werd gezien als een alternatief voor de auto en dat was toentertijd een vrij nieuw fenomeen (interview Tom Jacobs). Zoals beschreven in het ambitiedocument fiets worden er tegenwoordig steeds meer alternatieven voor de auto gezocht (Gemeente Venlo, 2021). De gemeente kijkt naar plekken waar de autobereikbaarheid onder druk staat. Op deze plekken worden dan een of meerdere aanpassingen gedaan om andere (non-motorische) vervoersmiddelen aantrekkelijker te maken. Uit de visie stedelijk centrum Venlo 2022 is gebleken dat deze snelfietsroute ook is aangelegd om de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren. Door deze route werd het centrum van Venlo verbonden aan de verschillende stations op de route (Gemeente Venlo, 2012a). De gemeente wilde ervoor zorgen dat deze zo goed en direct mogelijk met elkaar verbonden waren. Met behulp van de Greenport Bikeway is de bereikbaarheid van de stations beter geworden. Hierbij hield de gemeente dan ook rekening met twee van de 6 D's die door Ewing en Cervero (2010) zijn opgesteld, destination accessibility en distance to public transport. Beide zijn van toepassing op deze interventie.

Figuur 4: snelfietsroute vanuit Venlo naar Blerick (eigen materiaal).

Figuur 5: snelfietsroute vanuit Blerick naar Venlo (eigen materiaal).

> *"Er wordt gekeken naar directheid van fietsroutes. We hadden het net over snelfietsroutes, daar wordt echt gekeken van hè bijvoorbeeld zo'n station Horst-Sevenum, Blerick, Venlo, dat wordt aan elkaar verbonden met zo'n snelfietsroute zodat je directere routes hebt." (interview Tom Jacobs)*

Naast de snelfietsroute wordt ook veel aandacht besteed aan de verschillende routes langs de Maas. De Maas kan gezien worden als barrière, maar ook als een hele mooie plek om te fietsen en te wandelen. Het kan gezien worden als een barrière, omdat men maar op drie plekken de Maas over kan steken. Dit is niet heel praktisch, maar daar kan in de praktijk weinig aan veranderd worden. Echter, als je de Maas van het Noorden naar het Zuiden bekijkt is het een hele mooie plek. Er wordt veel gewandeld en gefietst en de gemeente besteedt hier dan ook veel aandacht aan. Er wordt geld in de infrastructuur gestoken om deze routes zo mooi en goed mogelijk te maken, zodat men hier met plezier blijft wandelen, hardlopen en fietsen. Hierbij houdt de gemeente ook rekening met het uiterlijk dat dit gebied heeft. Hieronder valt design, een van de 6D's (Ewing & Cervero, 2010) en ook physical comfort (Vischer, 2008). Een andere reden om dit te financieren is het feit dat mensen hierdoor in de openbare ruimte/ bebouwde omgeving kunnen doen wat ze willen. Op deze manier ondersteunt de omgeving datgene dat mensen willen doen. De functional support (Vischer, 2008) van een gebied gaat op deze manier omhoog.
Deze twee routes, de snelfiets route Greenport Bikeway en de fiets- en wandelpaden langs de Maas vormen beide een soort aansluiting tussen het centrum van Venlo en de omliggende dorpen. Vanuit de dorpen (Blerick, Hout-Blerick, Boekend, etc.) kan men zich via die fietspaden gemakkelijk naar het centrum verplaatsen. Zoals in de visie stedelijk centrum 2022 beschreven staat besteedt de gemeente aandacht aan de bereikbaarheid van het centrum en probeert dit op een zo goed mogelijke manier te faciliteren (Gemeente Venlo, 2012a). Hier wordt dus gedacht aan destination accessibility (Ewing & Cervero, 2010). In het centrum geldt een auto- en fietsverbod tussen bepaalde tijden, zoals te zien in figuur 6. Hier mag alleen gelopen worden, andere vormen van transportatie zijn niet toegestaan. Er wordt dus ook hier aan demand management gedaan. Dit wordt op verschillende plekken in het centrum aangegeven met verf op de grond (figuur 7). Deze maatregel werd ook geïntroduceerd in de visie stedelijk centrum 2022 (Gemeente Venlo, 2012a). Door de auto te verbieden voelen mensen zich veiliger in het centrum en kunnen ze lopen waar ze willen lopen. Hierdoor worden de psychological comfort en de functional support verbeterd (Vischer, 2008). Een ander voordeel hiervan is dat de binnenstad er beter uit komt te zien zonder dat er auto's doorheen rijden. Dit slaat op design én physical comfort. De auto wordt steeds meer naar de rand van het centrum verbannen. In en om het centrum wordt het komen met de fiets gestimuleerd door de verschillende fietsenstallingen die er staan. Er bestaat wel één weg die midden door het centrum loopt waar men wel mag fietsen, de Nieuwstraat. Dit is een onderdeel van de fietsruggengraat van Venlo.

"…in basis is het centrum en die recreatievere route langs de Maas en die Greenport Bikeway die we dus nu hebben aangelegd naar… richting Horst-Sevenum, dat zijn de potentiële grote fietsassen waar dat fietsen dan ook heel aantrekkelijk wordt gemaakt." (interview Tom Jacobs)

Figuur 6: auto- en fietsverbod in de binnenstad (eigen materiaal).

Figuur 7: "winkels open, fietsers lopen" (eigen materiaal).

In opdracht van de gemeente Venlo werd door Buro Lubbers in 2011 de Maasboulevard gerealiseerd. Deze is te zien in de figuren 8 en 9. Hiermee werd een relatie tussen het centrum en de Maas gelegd door de Maaskade te verbinden met het centrum. Ook werd er een parkje bij gemaakt, het Maaspark. Bij de realisatie van het project werd gelet op het uiterlijk van het gebied. Er werd dus rekening gehouden met design (Ewing en Cervero, 2010) en physical comfort (Vischer, 2008). Dit project maakte onderdeel uit van een groter plan om al het stedelijk weefsel langs de Maas op te knappen (Buro Lubbers, 2011). Met de verschillende restaurants, een kleine haven en een de mogelijkheid voor de lokale kanoclub om te trainen komen verschillende functies bij elkaar. De diversiteit is er dus erg hoog en hierdoor werd ook de dichtheid hoger. Hier werd dus gedacht aan de D's diversity en density (Ewing en Cervero, 2010). Mensen kunnen hierdoor ook doen en laten wat ze willen. Dit slaat op functional support van Vischer (2008), wat wil zeggen dat de bebouwde omgeving zo ingericht moet zijn dat men kan doen wat men wil. De metamorfose bleek erg succesvol. Er komen, vooral in de zomer, veel mensen. Wanneer men vanuit het centrum komt loopt men hier uiteraard naartoe, aangezien dit stukje centrum ook autovrij is (demand management). Maar wat ook vaak voorkomt is dat mensen met de fiets richting te binnenstad komen om gezellig iets te eten of te drinken aan de Maasboulevard.

Figuur 8 & 9: de Maasboulevard bij het centrum van Venlo (eigen materiaal).

In de onderstaande tabel is een samenvatting te zien van de eerder genoemde maatregelen. De genomen maatregelen worden daarbij ook gekoppeld aan de 6 D's van Ewing en Cervero (2010) en de drie dimensies van de bebouwde omgeving van Vischer (2008).

Genomen maatregel	**Bijpassende D en/of dimensie**
Autogebruik verminderen door doorgang af te sluiten of lastiger te maken (Tegelseweg + Maaskade)	Demand management Psychological comfort
Aanleg snelfietsroute Greenpark Bikeway	Design Destination accessibility Distance to public transport Physical comfort
Aanleg fiets- en wandelpaden langs de Maas	Design Destination accessibility Physical comfort Functional support
Autovrij centrum van Venlo	Demand management Psychological comfort Design Physical comfort Functional support
Aanleg van de Maasboulevard	Design Demand management Diversity Density Physical comfort Functional support

Tabel 2: succesvolle maatregelen en hun relevante D's en/of dimensies.

4.1.3 Minder succesvolle aanpassingen

De gemeente maakte in het verleden een onderscheid tussen de utilitaire en de recreatieve fietser en wandelaar wanneer er fiets- en wandelpaden aangelegd werden. Volgens Tom Jacobs stond dit zo in de plannen en de kaartjes en werd dit dan ook zo uitgevoerd (interview Tom Jacobs).

> *"Als je het hebt over langzaam verkeer, fiets, wandelen daar zie je wel duidelijk een onderscheid in utilitair of recreatief. Dus hè dus woon/werk of of plezier, toerisme. En we hebben ook heel lang dat los van elkaar gezien. Hebben we recreatieve fietsroutes gehad en utilitaire fietsroutes." (interview Tom Jacobs)*

Terwijl niemand in de praktijk echt door had dat dit zo was. Fietsers die over de fietspaden reden, maakten zelf geen onderscheid tussen recreatief en utilitair fietsen. Zij kiezen gewoon een route zonder daarover na te denken. Dit werd de gemeente ook duidelijk en toen werd besloten hier geen onderscheid meer in te maken.

Twee andere onderdelen van de 6D's van Ewing & Cervero (2010) zijn density en disversity. Density is ook wel bekend als de dichtheid van een gebied. Diversity gaat over het aantal verschillende functies dat dicht bij elkaar ligt. Deze twee onderdelen van de bebouwde omgeving lopen een beetje in elkaar over. Wanneer je meer dichtheid hebt in een centrum, zal de intensiteit van verschillende functies ook toenemen. Een ander aspecten van de bebouwde omgeving dat hieraan verbonden kan zijn is functional support (Vischer, 2008). Als er veel functiemening is, is de kans groter dat men kan doen wat men wil in het gebied. Deze twee onderdelen kwamen voor in alle vier de beleidsdocumenten en hebben meestal tot succesvolle processen geleid. Vooral in de visie stedelijk centrum komen deze aspecten duidelijk naar voren. Daarin wordt namelijk gesproken over het compact houden van het centrum en het realiseren van inbreiding (Gemeente Venlo, 2012a). Dat wil zeggen dat steeds meer woningen en voorzieningen in de stad gebouwd worden in plaats van buiten de stad. Hiermee creëert de gemeente een hogere dichtheid in de stad en dat heeft zijn voor- en nadelen. Meestal verbetert dit de ruimtelijke kwaliteit. Dit werd dan ook gebruikt om een van de doelen uit de strategische visie Venlo 2030 te behalen (Staf bestuur & directie, 2009). Met meer dichtheid liggen vaak ook de voorzieningen dichter op elkaar. De afstanden zijn minder groot en men heeft dus minder vaak de auto nodig om ergens te komen. De bereikbaarheid wordt hiermee ook groter. Dit heeft dan weer te maken met destination accesibility (Ewing & Cervero, 2010). Men zal dan dus eerder de fiets pakken in plaats van de auto. Hiermee stimuleert de gemeente de non-motorische mobiliteit. Echter ontstaat er een dilemma. Men fietst vaker dan dat men de auto pakt, maar door de hoge graad van dichtheid blijft er minder openbare ruimte open en de ruimte die er over blijft wordt vaak versteend. Zo worden er parkeerplaatsen gemaakt om de auto buiten de stad te houden. Hierdoor kan er hittestress ontstaan in de stad en wordt het een uitdaging om de stad weer af te koelen. Dit is iets waar men in de strategische visie Venlo 2030 nog geen rekening mee hield. Men had er niet aan gedacht dat dit een nadeel voor de stad zou kunnen opleveren. Deze ontwikkeling werd meegenomen in de visie stedelijk centrum 2022 zodat hier een oplossing voor gezocht kon worden (Gemeente Venlo, 2012a). De gemeente probeert sindsdien een balans te vinden in het creëren van dichtheid en het afkoelen van de stad.

De eerder genoemde fietsruggengraat is een aantal jaar geleden een plek geweest waar de gemeente een nieuwe maatregel nam. Heel specifiek ging het om de stoplichten die staan bij de Goltziusstraat, een straat die de fietsruggengraat kruist. De stoplichten stonden daar om het verkeer te regelen, maar de gemeente dacht acht/negen jaar geleden dat het handiger was deze weg te halen. Hiermee zou de fietser in een voorrangsgebied zitten en dus altijd voorrang hebben en de auto's moesten dan maar gewoon stoppen. Het idee hier achter was dat het fietsen zo gestimuleerd

zou worden en het rijden in een auto minder aantrekkelijk werd. Hier werd dus gedacht aan demand management (Ewing & Cervero, 2010). Dus als proef werden de stoplichten uitgezet en kon de gemeente kijken wat er zou gebeuren. Dit bleek echter niet te werken, aangezien de verkeersveiligheid er slechter van werd. Automobilisten vonden het een lastige situatie en begrepen vaak niet dat ze moesten stoppen. Fietsers voelden zich hierdoor niet veilig. Uiteindelijk heeft de gemeente de stoplichten maar weer aangezet en de situatie zo gelaten als die is (interview Tom Jacobs). Er zijn dus ook interventies geweest die niet hebben gewerkt. Hiervan zegt de gemeente te willen leren om het de volgende keer op een betere manier aan te pakken.
Hieruit blijkt ook dat (verkeers)veiligheid een belangrijk onderdeel is om rekening mee te houden wanneer je nieuwe interventies verzint. Zodra men zich niet meer veilig genoeg voelt om met de fiets ergens te komen, kan je non-motorische mobiliteit nog maar moeilijk stimuleren. Vischer (2008) noemt dit psychological comfort. Voor ieder mens is het natuurlijk anders. Sommige mensen voelen zich sneller onveilig dan anderen, maar daar moet wel rekening mee gehouden worden. Volgens Tom Jacobs is veiligheid een van de eerste dingen waar de gemeente rekening mee houdt als er nieuwe maatregelen of interventies bedacht moeten worden (interview Tom Jacobs).

> *"…kijk wat sowieso een item is is sociale veiligheid. Hè dus donkere tunneltjes, niet verlichte fietspaden, dat is natuurlijk misschien wel de meest simpele versie van psychological comfort hè dus dat je dat je je prettig voelt op de plek waar je bent." (interview Tom Jacobs)*

Om duidelijkheid te scheppen over het verband tussen de maatregelen en de 6 D's van Ewing en Cervero (2010) en de drie dimensies van de bebouwde omgeving van Vischer (2008) is in de onderstaande tabel een samenvatting te zien. In deze tabel worden de eerder genoemde minder succesvolle maatregelen gekoppeld aan de 6 D's en de drie dimensies.

Genomen maatregel	**Bijpassende D en/of dimensie**
Inbreiding in plaats van uitbreiding	Density Diversity Destination accessibility Functional support
Het weghalen van de stoplichten op de Goltziusstraat	Demand management Psyhocological comfort

Tabel 3: minder succesvolle maatregelen en hun relevante D's en/of dimensies.

4.2 De bijdrage aan het stimuleren van non-motorische mobiliteit

In de vorige paragraaf hebben we gezien dat de gemeente Venlo in het verleden al een aantal maatregelen heeft genomen en interventies heeft doorgevoerd. Bijna allemaal waren ze succesvol, op eentje na. In deze paragraaf zal worden uitgelegd hoe de eerder genoemde interventies precies bijdragen aan het stimuleren van de non-motorische mobiliteit.

4.2.1 Succesvolle bijdrage aan non-motorische mobiliteit

Allereerst werd door de gemeente op verschillende plekken het autogebruik lastig gemaakt. Er werd gekeken naar plekken waar het autogebruik verminderd kon worden. De gemeente bekeek deze plekken dan en verzon zo een manier om dit zo goed mogelijk uit te voeren. Volgens Tom Jacobs is dit een van de meest gebruikte manieren van de gemeente om non-motorische mobiliteit te stimuleren; het autorijden minder aantrekkelijk maken en het fietsen of lopen juist aantrekkelijker maken (interview Tom Jacobs). Op de geschikte plekken werden verschillende tactieken gebruikt die

ervoor zorgden dat het autogebruik niet meer mogelijk was. Zo werden bijvoorbeeld wegen smaller gemaakt of de doorgang werd op een bepaalde manier ingericht waardoor alleen fietsers en het openbaar vervoer er nog door kon. Dit was het geval bij de doorgang van de Tegelseweg naar de Roermondsepoort. Ook de Maaskade richting de Maasboulevard is een voorbeeld van het stimuleren van non-motorische mobiliteit door het autogebruik minder aantrekkelijk te maken.
Deze manier van aanpassingen maken aan de bebouwde omgeving draagt bij aan het stimuleren van non-motorische mobiliteit. Het gebruik van de auto wordt minder aantrekkelijk gemaakt, waarbij er soms zelf voor gezorgd wordt dat men de auto eigenlijk helemaal niet meer kan gebruiken. Men moet een omweg nemen om op de plek van bestemming aan te komen. Dit kan ervoor zorgen dat men er eerder voor kiest de rit af te leggen met de fiets of misschien zelfs lopend. Dit hangt natuurlijk af van de afstand die men moet afleggen versus de afstand en de tijd die het kost om de omweg te nemen met de auto. Mocht de uitkomst hiervan in het voordeel zijn van de fiets, dan zal men ervoor kiezen om te gaan fietsen en laat men de auto voor de deur staan. Het aanpassen van de bebouwde omgeving op deze manier kan dus heel succesvol zijn en veel bijdragen aan het stimuleren van non-motorische mobiliteit in de gemeente Venlo.

De volgende maatregelen die de gemeente nam was het aanleggen, vernieuwen en verbeteren van verschillende fietspaden. Zo werd de snelfietsroute Greenport Bikeway van station Horst-Sevenum tot station Venlo aangelegd. Deze route ligt op een plek waar de autobereikbaarheid onder druk stond, wat overigens op meerdere plekken in de gemeente wordt bekeken. Dit zijn namelijk plekken waar nog veel te halen valt op het gebied van non-motorische mobiliteit. Het bekijken van deze plekken stond centraal in het mobiliteits-gedeelte van het bestemmingsplan centrum Venlo. In dit plan werd namelijk nog voor een groot deel gefocust op de auto (Gemeente Venlo, 2012b). Later is de gemeente zich meer gaan focussen op fietsers en wandelaars, maar deze manier van oplossen is niet losgelaten. Dat blijkt uit het Ambitiedocument fiets. Daarin werd beschreven dat de gemeente nog steeds zoekt naar plekken waar de autobereikbaarheid slecht is en dit oplost met het stimuleren van fietsen (Gemeente Venlo, 2021). Wanneer de autobereikbaarheid niet optimaal is, maar de fietsbereikbaarheid wel zal men eerder fietsen. Met de snelfietsroute probeert de gemeente mensen zo ver te krijgen met de fiets te gaan in plaats van met de auto. Hierdoor krijgt de gemeente haar inwoners meer in de beweging en tegelijkertijd wordt ook het probleem van de autobereikbaarheid opgelost. Dit lukt heel goed, aangezien veel mensen gebruik maken van de snelfietsroute. Tijdens de observatie (maandag 02-05-2022 van 16:30 tot 17:30) is gebleken dat veel mensen vanaf de fietsbrug richting Blerick de snelfietsroute volgen. Ook andersom is dit het geval. In het kleine uurtje dat er geobserveerd is zijn 89 fietsers zonder elektrische aandrijving en 33 elektrische fietsen geteld. Ook waren en een stuk of 10 wandelaars te vinden langs de fietspaden.
Het andere voordeel dat de aanleg van de Greenport Bikeway met zich mee bracht was het toenemende bereikbaarheid van de verschillende stations op de route. Deze werden door de snelfietsroute direct aan elkaar verbonden en hierdoor werd het een stuk makkelijk om met de fiets van station naar station te gaan (Gemeente Venlo, 2012a). Zo werd de snelfietsroute ook verbonden aan de fietsbrug (figuur 10 en 11) die Venlo en Blerick met elkaar verbindt. Andere fietspaden die verbeterd werden waren die langs de Maas. Hier werd ook aandacht besteed aan de verschillende wandelpaden die daar lopen. De routes langs de Maas zijn erg populair onder de inwoners van de gemeente Venlo. Er wordt veel gefietst en gewandeld en het is een goede plek om te hardlopen, aangezien het onderdeel is van een populaire hardlooproute. De gemeente heeft geld in de infrastructuur gestoken om deze paden zo goed mogelijk te maken en daarmee de mensen die er al fietsten, liepen en renden te behouden en andere mensen aan te trekken. Op deze manier worden de routes langs de Maas nog populairder en zullen er steeds meer mensen op af komen. Zoals te lezen in het Ambitiedocument fiets is het populairder maken van routes langs de Maas een van de ontwikkelingen die uiteindelijk het succesvolste zal blijken (Gemeente Venlo, 2021). Dit komt doordat dit een makkelijke manier van het stimuleren van non-motorische mobiliteit is. Mensen doen graag dingen die andere mensen ook doen en op deze manier wordt het fietsen en wandelen langs de Maas makkelijk gestimuleerd.

Dit stimuleert ook de non-motorische mobiliteit, aangezien men vaak lopend of met de fiets naar de Maas toe gaat om er te fietsen of wandelen. Men gebruikt vaak geen auto om er te komen, maar kiest voor een non-motorische manier van verplaatsen. Daarbij gebruikt men uiteraard ook een non-motorisch voertuig of gaat lopend tijdens de activiteit bij de Maas.

Figuur 10: de fietsbrug van Venlo naar Blerick (eigen materiaal).

Figuur 11: de fietsbrug van Blerick naar Venlo (eigen materiaal).

De fiets- en wandelpaden langs de Maas en de Greenport Bikeway zorgen samen voor een goede verbinding tussen het centrum van Venlo en omliggende dorpen. Hier heeft de gemeente rekening mee gehouden toen de verschillende fiets- en wandelroutes werden aangelegd (Gemeente Venlo, 2012a). De bereikbaarheid van het centrum wordt zo beter, ook voor de mensen die redelijk ver van het centrum af wonen. In het verleden waren het vaker alleen de mensen die dichtbij het centrum woonden die de fiets pakten (Van Alderwegen, 1982). De mensen die verder weg woonden kozen voor de aanleg van de fietspaden misschien eerder voor de auto, omdat ze een langere weg moesten afleggen en de bereikbaarheid niet heel goed was. De drempel om met de fiets naar het centrum te gaan was toen hoog en dat maakte de keuze voor de auto gemakkelijker. Nu er fietsroutes zijn aangelegd en de bereikbaarheid van het centrum beter is geworden, is die drempel niet meer zo hoog. Dit is ook een van de strategieën die benoemd wordt in het Ambitiedocument fiets (Gemeente Venlo, 2021).
Zoals in de vorige deelvraag benoemd geldt in het centrum van Venlo een fiets- en autoverbod. Dat houdt in dat er tussen bepaalde tijden niet met de fiets en de auto door de binnenstad gereden mag worden. Voor de fiets geldt er één uitzondering; de Nieuwstraat. Deze straat is onderdeel van de fietsruggengraat die dwars door het centrum van Venlo loopt. Hier mag men wel fietsen, ook tussen de bepaalde tijden waarin er nergens anders in het centrum gefietst mag worden.

Zoals in de vorige paragraaf aangegeven is in 2011 de Maasboulevard bij het centrum van Venlo gerealiseerd. Dit project verbond het centrum aan de Maas door middel van de reeds bestaande Maaskade en het nieuw gemaakte Maaspark. Dit trekt nog steeds veel mensen, vooral in de zomer. Mensen die vanuit het centrum komen, lopen vaak naar dit gebied toe en genieten in het park van een ijsje of een drankje. Ook in dit deel van het centrum zijn geen auto’s toegestaan. Het komt ook vaak voor dat men niet eens naar het centrum gaat, maar alleen naar de Boulevard komt om een hapje te eten of een drankje te doen. Deze mensen komen vaak met de fiets richting de boulevard, aangezien dit het gemakkelijkst is. Door de bouw en vernieuwing van de Maasboulevard werd dus, bewust of onbewust, de non-motorische mobiliteit gestimuleerd.

4.2.2 Minder succesvolle bijdrage aan non-motorische mobiliteit

Het fiets- en autoverbod in de binnenstad stimuleert men om lopend door het centrum te gaan (Gemeente Venlo, 2012a). Dit wil echter niet zeggen dat men ook lopend of fietsend naar het centrum toe komt. Men kan evengoed met de auto naar het centrum rijden en daar parkeren. Er is door de gemeente namelijk gekozen om parkeerplekken en parkeergarages te bouwen aan de rand van het centrum. Dit heeft volgens Tom Jacobs te maken met het grote aantal Duitsers dat Venlo bezoekt (interview Tom Jacobs). Ook in de strategische visie Venlo 2030 wordt het aantal Duitsers beschreven als een reden om het centrum te verbeteren (Staf bestuur & directie, 2009). Echter is deze specifieke maatregel niet heel succesvol gebleken, aangezien het voor de Duitsers prettig is dat er zo veel parkeerplekken zijn, maar dit maakt het voor inwoners van de gemeente Venlo makkelijker om met de auto te komen. De drempel is hierdoor laag.

> *"Venlo heeft er in het verleden altijd voor gekozen om de auto in het centrum te faciliteren." (interview Tom Jacobs)*

Een indirecte manier om non-motorische mobiliteit te stimuleren is het verhogen van de dichtheid op bepaalde plekken. Hiermee verhoog je tegelijkertijd ook de diversiteit van een gebied, aangezien meer dichtheid vaak gelijk staat aan meer verschillende functies. Zoals in de vorige deelvraag beschreven vindt er in de gemeente Venlo steeds vaker inbreiding plaats in plaats van uitbreiding. Steeds vaker worden woningen of voorzieningen in de stad gebouwd in plaats van daarbuiten. Meer dichtheid zorgt ervoor dat voorzieningen dichter op elkaar liggen. Ook de bereikbaarheid van deze voorzieningen wordt zo beter. Dit kan ervoor zorgen dat men minder vaak met de auto zal reizen om naar deze voorzieningen toe te gaan. De afstand is korter, dus de drempel om de fiets te pakken is lager. Hiermee kan men de non-motorische mobiliteit stimuleren.

> *"Alles lekker op elkaar, opzich is dat fijn want dan kun je lekker overal met de fiets naartoe, maar wat blijft er dan nog aan openbare ruimte over?" (interview Tom Jacobs)*

Een nadeel dat hieraan verbonden is, is dat men plek nodig heeft om zich te kunnen verplaatsen. Doordat alles zo dicht op elkaar gebouwd wordt, blijft er weinig openbare ruimte over om dat goed te kunnen faciliteren. Dit geeft Tom Jacobs ook aan in de bovenstaande quote. Het deel van de openbare ruimte dat er over blijft zal voor een deel gebruikt moeten worden voor goede infrastructuur om ervoor te zorgen dat men van A naar B kan komen of voor parkeerplaatsen voor de auto's. Hierdoor wordt een groot deel van de stad versteend en dat is dan ook weer niet goed voor een stad, aangezien het lastig is om de stad weer af te koelen.

De vorige manier van maatregelen nemen werkte voor een deel heel goed, maar bracht ook een aantal nadelen met zich mee. Deze interventie droeg nog een beetje bij aan het stimuleren van de non-motorische mobiliteit, maar er zijn ook interventies geweest die niet succesvol bleken. Een van deze interventies vond plaats op de eerdergenoemde fietsruggengraat. De gemeente wilde de stoplichten bij de Goltziusstraat weghalen, zodat er een situatie zou ontstaan waar de fietser altijd voorrang zou hebben en de auto altijd zou moeten stoppen. Om uit te proberen hoe dit zou gaan koos de gemeente ervoor om de stoplichten eerst uit te zetten. Dit bleek een goede zet, aangezien al snel bleek dat dit in de praktijk niet zo'n goed plan was. Automobilisten snapten de situatie niet en fietsers voelden zich totaal niet veilig met de hoeveelheid auto's die er reden. Het idee was op papier best goed, maar in de praktijk bleek het niet te werken zoals de gemeente het voor ogen had.
De gemeente dacht met deze maatregel het fietsen te stimuleren door ervoor te zorgen dat zij altijd voorrang hadden. Daarbij wilden ze het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken door automobilisten steeds te laten stoppen en wachten. Dit is uiteindelijk niet gelukt, maar daar heeft de gemeente van geleerd.

4.3 Ervaring van de bewoners van de gemeente Venlo

De verschillende aanpassingen en interventies die de gemeente in het verleden heeft doorgevoerd hebben natuurlijk ook een impact gehad op het dagelijks leven van inwoners van de gemeente Venlo. Straten worden aangepast en bepaalde regels veranderen. Sommige mensen merken dit op en zien de vooruitgang die geboekt wordt met de maatregelen. Andere mensen hebben helemaal geen benul van de aanpassingen. Het valt hun niet op. Er zijn dus een aantal verschillende belevingen als het gaat om de ervaring van aanpassingen.

4.3.1 Een algemene indruk

Allereerst is in de enquête gevraagd of men de interventies om non-motorische mobiliteit te stimuleren nodig vindt in de gemeente Venlo. Na de frequencies opgevraagd te hebben bleek dat bijna alle respondenten het er mee eens waren, 62 van de 71 respondenten beantwoordden deze vraag met 'ja'. Slechtst 9 respondenten antwoordden met 'weet ik niet'. Zij twijfelen nog aan het nut van deze interventies of vinden dat er al genoeg non-motorische mobiliteit in de gemeente Venlo aanwezig is. Deze resultaten zijn te zien in figuur 12 op de volgende pagina.

18. Zijn dit soort interventies in de gemeente Venlo nodig volgens u?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	62	87,3	87,3	87,3
	Weet ik niet	9	12,7	12,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ja_B	71	,00	1,00	,8732	,33507
Nee_B	71	,00	,00	,0000	,00000
Weetikniet_B	71	,00	1,00	,1268	,33507
Valid N (listwise)	71				

Figuur 12: resultaten descriptives + frequencies zijn de interventies nodig?'.

In de enquête stonden ook twee vragen die gingen over eerder uitgevoerde interventies om non-motorische mobiliteit te stimuleren. Het ging hierbij om het autovrij maken van het centrum van Venlo en de aanleg en verbetering van de infrastructuur van fiets- en wandelpaden langs de Maas. Dit zijn ook twee interventies die Tom Jacobs genoemd heeft tijdens het interview. Uit de resultaten van de frequencies blijkt dat 27 van de 71 respondenten aangeven vaker te zijn gaan fietsen of lopen door het autoverbod in het centrum (figuur 13, deels op de volgende pagina). 36 respondenten geven aan niet meer te zijn gaan fietsen of lopen hierdoor en 8 respondenten zeggen het niet te weten. Uit de cijfers blijkt dat je niet echt kan concluderen dat men meer is gaan fietsen of lopen doordat het centrum autovrij werd. Het kan echter zo zijn dat het gedrag van de respondenten niet met 'nee' hebben geantwoord wel degelijk is veranderd, maar dat zij dat zelf niet door hebben. Zoals hierboven besproken komt dat vaak voor. Het is daarentegen wel zo dat deze respondenten de maatregelen niet ervaren hebben als gedrags-veranderend.

15. Er zijn in de gemeente Venlo een aantal interventies gedaan om het fiets- en wandelgedrag van inwoners te stimuleren, zoals de aanleg van de fietsbrug van Blerick naar Venlo, de autovrije binnenstad van Venlo en extra wandelpaden (bijvoorbeeld langs de Maas). Heeft de autovrije binnenstad ertoe geleid dat u vaker loopt of de fiets pakt in plaats van de auto?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	27	38,0	38,0	38,0
	Nee	36	50,7	50,7	88,7
	Weet ik niet	8	11,3	11,3	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ja	71	0	1	,38	,489
Nee	71	0	1	,51	,504
Weet ik niet	71	0	1	,11	,318
Valid N (listwise)	71				

Figuur 13: resultaten descriptives + frequencies interventie autovrije binnenstad.

Als we kijken naar de resultaten bij de vraag over de fiets- en wandelpaden langs de Maas, dan zien we dat de antwoorden hier nog een beetje meer verschillen dan bij de autovrije binnenstad. 25 respondenten van de 71 in totaal geven aan meer te zijn gaan fietsen of lopen door de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden langs de Maas. 39 respondenten geven aan dat dit voor hen niet geldt en 7 respondenten zeggen dit niet zeker te weten (figuur 14). Ook hier is het aantal respondenten dat niet meer is gaan fietsen of lopen groter dan het aantal respondenten dat wel meer is gaan fietsen of lopen.

16. Er zijn in de gemeente Venlo een aantal interventies gedaan om het fiets- en wandelgedrag van inwoners te stimuleren, zoals de aanleg van de fietsbrug van Blerick naar Venlo, de autovrije binnenstad van Venlo en extra wandelpaden (bijvoorbeeld langs de Maas). Heeft de aanleg van extra wandelpaden ertoe geleid dat u vaker loopt of de fiets pakt in plaats van de auto?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	25	35,2	35,2	35,2
	Nee	39	54,9	54,9	90,1
	Weet ik niet	7	9,9	9,9	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ja	71	0	1	,35	,481
Nee	71	0	1	,55	,501
Weet ik niet	71	0	1	,10	,300
Valid N (listwise)	71				

Figuur 14: resultaten descriptives + frequencies interventie wandelpaden langs de Maas.

De respondenten die de vragen met ‘ja’ hebben beantwoord, hebben later ook een aantal redenen geselecteerd waarom zij meer zijn gaan fietsen of lopen. De tabel met de beschrijvende resultaten is te vinden in figuur 15, de tabellen met de frequencies per gekozen antwoord staan in de bijlagen bij paragraaf 7.5. Het meest voorkomende antwoord is dat de afstand tot het einddoel korter is geworden, dit antwoord kwam zestien keer voor. Dit slaat natuurlijk niet op het centrum met een autoverbod, maar eerder op de fiets- en wandelroutes langs de Maas. Dit kan ook gelinkt worden aan andere maatregelen, zoals het verbeteren van de infrastructuur, de aanleg van de snelfietsroute of het verhogen van de dichtheid op sommige plekken. Vlak daarachter vinden we het antwoord ‘ik ben me meer bewust van mijn gezondheid, dus ik fiets of loop meer’. Men vindt zijn of haar gezondheid een belangrijk thema en is hierdoor meer gaan bewegen in de vorm van fietsen en lopen. Een andere reden die vaak genoemd is, is het uiterlijk dat mooier is geworden. Het kan zijn dat het autovrije centrum hier wel iets mee te maken heeft. Wanneer er allemaal auto’s in en rond de binnenstad rijden en staan, kan het zijn dat mensen dit categoriseren als uiterlijk. Als men dit geen fijn gezicht vindt dan is het uiterlijk van het centrum erop vooruitgegaan. Verder heeft het uiterlijk te maken met hoe de fietsroutes eruit zien. Vooral langs de Maas vinden mensen het vaak mooi om te fietsen en daar zal dit antwoord dan ook op slaan. Andere redenen die als antwoord op de vraag werden gegeven zijn dat de afstand tot het openbaar vervoer korter is geworden en dat de wegen en routes veiliger zijn geworden.

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Afstand_einddoel_korter	33	,00	1,00	,4848	,50752
Afstand_ov_korter	33	,00	1,00	,0606	,24231
Uiterlijk_omgeving_beter	33	,00	1,00	,3636	,48850
Meer_bewust_gezondheid	33	,00	1,00	,4545	,50565
Veiliger_geworden	33	,00	1,00	,2121	,41515
Valid N (listwise)	33				

Figuur 15: resultaten descriptives 'waarom meer fietsen/lopen?'.

Zoals eerder aangegeven verschillen de ervaringen van inwoners van de gemeente per persoon. Er zijn mensen die de maatregelen onzin vinden en ze niet bewust willen opvolgen. Zij vinden de huidige situatie prima en volgens hen zijn veranderingen niet nodig. Een tweede soort mensen zijn mensen die niet door hebben dat er maatregelen genomen worden. Dit is de grootste groep. Als er ergens maatregelen genomen worden dan verwacht de gemeente niet dat alle mensen die meteen opvolgen. Dit kost tijd en moet slijten in de gewoonten van mensen. Voor de mensen die niet door hebben dat er maatregelen genomen worden geldt deze ‘regel’ ook. Zij volgen na een tijdje de maatregelen op, omdat het in hun gewoonte is geslepen. Voor de groep die de maatregelen onzin vindt duurt dit proces wat langer. Zij zullen in het begin weigeren de maatregelen op te volgen, maar na een langere tijd zul je zien dat ook zij zich eraan houden en het geen probleem meer vinden. Hieruit blijkt dat het stimuleren van non-motorische mobiliteit eigenlijk een gedragskunst is.

> *“…je moet de dingen over langere tijd zien. Dus de acceptatie en gedrag van de mens is niet iets wat je binnen nu en hè binnen binnen een week of binnen een maand of binnen een half jaar verandert. Dat is echt nog een stukje cultuur. Dus het feit dat wij zeggen 'we gaan niet meer met z'n... we willen dat iedereen met de auto tot aan de tot aan de winkeldeur kan komen' en we faciliteren de auto dus niet meer zomaar, we richten ons wat meer op de fiets. Dat is iets wat jaren nodig heeft en mensen moeten dat gewoon ervaren”. (interview Tom Jacobs)*

Er zijn ook mensen die zich heel erg bezig houden met non-motorische mobiliteit en zich ook bewust zijn van de maatregelen die genomen worden. Deze mensen kozen voordat de maatregelen ingevoerd werden waarschijnlijk ook al eerder voor de fiets dan voor de auto. Zij dachten daarvoor al

na over non-motorische mobiliteit. Zij zullen hun gedrag dan ook bewust aanpassen en de maatregelen direct opvolgen. Deze mensen kunnen een voorbeeld zijn voor anderen, die nog niet zo bewust die keuzes maken. Misschien zijn zij zelfs in staat deze mensen bepaalde dingen te laten inzien. Wanneer ergens veel over gepraat wordt, wordt een fenomeen (in dit geval dus de maatregelen) gewoon. Mensen zijn makkelijk te beïnvloeden als iets wordt gezien als gewoon. Dan zullen ze het gedrag eerder overnemen en dus de maatregelen makkelijker opvolgen.

4.3.2 Verschillen tussen groepen?

Het kan ook interessant zijn om te kijken of er verschillen bestaan tussen bepaalde groepen in de samenleving. We weten inmiddels dat mensen op individueel niveau op verschillende manieren tegen de maatregelen aankijken en op verschillende manieren reageren. Nu is de vraag of dit ook geldt voor bepaalde groepen, zoals bijvoorbeeld geslacht of leeftijd. Bestaan er verschillen in acceptatie of reactie op de maatregelen tussen mannen en vrouwen? Of zijn oudere mensen bereid meer en langer te fietsen of lopen dan jongeren? Volgens Tom Jacobs is dit niet echt het geval. De gemeente heeft hier geen relevante data van, aangezien deze verschillen niet significant aanwezig zijn. Tom kan eigenlijk alleen verschillen noemen tussen personen als individu, niet als groep. Volgens hem zijn er dus geen verschillen tussen bepaalde groepen in de gemeente (interview Tom Jacobs). Toch is er een SPSS-analyse op losgelaten om te kijken of klopt. Hiervoor zijn de variabelen geslacht en leeftijd gebruikt, in combinatie met drie aparte vragen uit de enquête. In de eerste vraag wordt respondenten gevraagd of ze de aanpassingen nodig vinden. De tweede en derde vraag gaan over twee aanpassingen die reeds gedaan zijn, de autovrije binnenstad en de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden. Hierbij wordt de respondenten gevraagd of ze aan kunnen geven of ze door deze aanpassingen meer zijn gaan fietsen of lopen.

Allereerst is de variabele geslacht onderzocht in combinatie met de vraag of men de interventies in de gemeente Venlo nodig vindt. Bij deze variabele had men de keuze tussen ‘ja’, ‘nee’ en ‘weet ik niet’. Het antwoord ‘nee’ is niet ingevuld door de respondenten en is dus niet relevant. Het antwoord ‘weet ik niet’ is wel een aantal keer ingevuld, maar uit de analyse is gebleken dat dit exact dezelfde resultaten zijn als die bij het antwoord ‘ja’ horen. Om het verband tussen deze twee variabelen te testen is een regressieanalyse uitgevoerd en de resultaten daarvan zijn te zien in figuur 16 (deels op de volgende pagina). De R-square is in dit geval ,021, wat wil zeggen dat slechts 2,1% van de variabele ‘zijn de interventies nodig?’ verklaart wordt door het geslacht. De F-waarde is 1,468 en het significantieniveau is p=,230. Hieruit blijkt dat er geen significant verband bestaat.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,144[a]	,021	,007	,33396

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,164	1	,164	1,468	,230[b]
	Residual	7,695	69	,112		
	Total	7,859	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,833	,052		16,172	<,001
	Man	,098	,081	,144	1,212	,230

Figuur 16: resultaten regressieanalyse geslacht x interventies nodig? ‘JA’ + ‘WEET IK NIET’.

Wat ook interessant kan zijn is het verband tussen geslacht en de interventies die al gedaan zijn in de gemeente Venlo. Dit zijn de autovrije binnenstad van Venlo en de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden. In de enquête kon men wederom kiezen uit ‘ja’, ‘nee’ en ‘weet ik niet’ als antwoorden op de vraag of ze meer zijn gaan fietsen of lopen door de interventies. Om te beginnen is er een regressieanalyse uitgevoerd met de variabele die gaat over de autovrije binnenstad, waarbij men het antwoord ‘ja’ heeft gegeven. De resultaten hiervan zijn te zien in figuur 17. Ook hier is de R-square erg laag; ,014. Dit wil zeggen dat er maar 1,4% van de variabele verklaart wordt door het geslacht. De F-waarde van deze analyse is ,947 en het significantieniveau is p=,334.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,116[a]	,014	-,001	,489

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,227	1	,227	,947	,334[b]
	Residual	16,506	69	,239		
	Total	16,732	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,333	,075		4,417	<,001
	Man	,115	,118	,116	,973	,334

Figuur 17: resultaten regressieanalyse geslacht x autovrije binnenstad 'JA'.

Voor het antwoord ‘nee’ is een aparte regressieanalyse gemaakt, waarvan de resultaten te zien zijn in figuur 18 op de volgende pagina. De R-square is hier ,002, wat nog lager is dan bij de vorige analyse. De F-waarde is ,113 en het significantieniveau is p=,738. Dit wil zeggen dat ook dit verband niet significant is, want p>0,05.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,040[a]	,002	-,013	,507

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,029	1	,029	,113	,738[b]
	Residual	17,718	69	,257		
	Total	17,746	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,524	,078		6,699	<,001
	Man	-,041	,122	-,040	-,336	,738

Figuur 18: resultaten regressieanalyse geslacht x autovrije binnenstad 'NEE'.

Als laatste is voor het antwoord ‘weet ik niet’ ook een aparte regressieanalyse uitgevoerd. De R-square die bij deze analyse hoort is ,013. Deze waarde is erg laag en wil zeggen dat maar 1,3% van de variabele verklaart wordt door het geslacht dat men heeft. De F-waarde is ,113 en het significantieniveau ligt op p=,738. Dit betekend dat ook deze analyse niet significant is (figuur 19).

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,115[a]	,013	-,001	,319

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,094	1	,094	,923	,340[b]
	Residual	7,005	69	,102		
	Total	7,099	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,143	,049		2,906	,005
	Man	-,074	,077	-,115	-,961	,340

Figuur 19: resultaten regressieanalyse geslacht x autovrije binnenstad 'WEET IK NIET'.

Op de vraag of er verschillen bestaan tussen mannen en vrouwen als het gaat om meer te zijn gaan fietsen door de autovrije binnenstad kan dus geantwoord worden met nee. Alle analyses zijn niet significant en dat wil zeggen dat er geen relevant verschil bestaat tussen mannen en vrouwen. Het aantal vrouwen dat meer is gaan fietsen of lopen verschilt weinig tot niet van het aantal mannen en het aantal mannen dat niet meer is gaan fietsen of lopen verschilt weinig tot niks van het aantal vrouwen. Dit geldt ook voor het antwoord 'weet ik niet'.

Ook voor de variabele die gaat over de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden is een regressieanalyse uitgevoerd. Ook bij deze vraag kon met kiezen uit de antwoorden 'ja', 'nee' en 'weet ik niet'. Hier zijn wederom drie verschillende regressieanalyse bij uitgevoerd. Als eerste is het antwoord 'ja' in verband gelegd met de variabele geslacht. De resultaten hiervan zijn te zien in figuur 20. Wat opvalt is dat de R-square weer erg laag is, namelijk ,028. De F-waarde is 1,987 en het significantieniveau is p=1,63. Deze relatie is dus niet significant.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,167[a]	,028	,014	,478

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,453	1	,453	1,987	,163[b]
	Residual	15,744	69	,228		
	Total	16,197	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,286	,074		3,876	<,001
	Man	,163	,115	,167	1,410	,163

Figuur 20: resultaten regressieanalyse geslacht x fiets- en wandelpaden 'JA'.

Voor het antwoord 'nee' is als tweede een analyse uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het percentage van de variabele die door het geslacht verklaart wordt redelijk klein is. De R-square is namelijk ,012. De F-waarde die bij deze analyse hoort is ,863 en het significantieniveau is p=,356. Ook dit is geen significant verband (figuur 21 deels op de volgende pagina).

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,111[a]	,012	-,002	,502

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,217	1	,217	,863	,356[b]
	Residual	17,360	69	,252		
	Total	17,577	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,595	,077		7,691	<,001
	Man	-,112	,121	-,111	-,929	,356

Figuur 21: resultaten regressieanalyse geslacht x fiets- en wandelpaden 'NEE'.

Als laatste is nog een regressieanalyse uitgevoerd met het antwoord ‘weet ik niet’. De resultaten hiervan zijn te zien in onderstaande figuur. De R-square is ,007, wat wederom erg laag is. De F-waarde is ,474 en ook dit verband is niet significant, aangezien ,494>0,05.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,083[a]	,007	-,008	,301

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,043	1	,043	,474	,494[b]
	Residual	6,267	69	,091		
	Total	6,310	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,119	,047		2,560	,013
	Man	-,050	,073	-,083	-,688	,494

Figuur 22: resultaten regressieanalyse geslacht x fiets- en wandelpaden 'WEET IK NIET'.

Op de vraag of er verschillen bestaan tussen mannen en vrouwen als het gaat om meer te zijn gaan fietsen door de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden kan ook geantwoord worden met nee. Geen enkele analyse is significant en dat wil zeggen dat het verschil tussen mannen en vrouwen te verwaarlozen is.

De andere variabele die is onderzocht is leeftijd. Dit is onderverdeeld in 4 categorieën; 18-25, 26-40, 41-65 en 65+. Bij deze variabele zijn de categorieën niet gelijk verdeeld. Er zijn namelijk 19 respondenten die vallen onder de categorie 18-25, 5 in de categorie 26-40, 44 respondenten vallen onder de categorie 41-65 en maar 3 respondenten vullen de categorie 65+.
Ook deze variabele is onderzocht in combinatie met de vraag of men de interventies in de gemeente Venlo nodig vindt. Ook hier is het antwoord ‘nee’ niet ingevuld door de respondenten en is dus niet meegenomen in de analyse. Wederom is uit de analyse gebleken dat de resultaten van de antwoorden ‘weet ik niet’ en ‘ja’ exact hetzelfde zijn. Voor het gemak is een regressieanalyse gemaakt met het antwoord ‘ja’ en de resultaten daarvan zijn te zien in figuur 23 op de volgende pagina. De R-square is hierbij ,011 wat wederom erg weinig is. Dit houdt namelijk in dat maar 1,1% van de variabele verklaart wordt door leeftijd. Ook is deze analyse niet significant, aangezien p=,859. De F-waarde die bij deze analyse hoort is ,253. Wanneer je kijkt naar de ‘Coefficients’-tabel kun je zien dat deze waarden ook niet significant zijn, aangezien p=,740; p=,505 en p=,693.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,106[a]	,011	-,033	,34057

a. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,088	3	,029	,253	,859[b]
	Residual	7,771	67	,116		
	Total	7,859	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,864	,051		16,821	<,001
	18-25	,031	,093	,041	,333	,740
	65+	,136	,203	,082	,671	,505
	26-40	-,064	,161	-,049	-,396	,693

Figuur 23: resultaten regressieanalyse leeftijd x interventies nodig? ‘JA’ + ‘WEET IK NIET’.

Ook voor de variabele leeftijd is het interessant om het te testen met eerder uitgevoerde interventies in de gemeente Venlo. Om te beginnen is leeftijd getest met het antwoord ‘ja’ op de vraag of men meer is gaan fietsen of lopen door de autovrije binnenstad. De R-square is 0,33 en de F-waarde is ,771. Deze relatie is niet significant, aangezien p=,514. Ook in de tabel ‘Coefficients’ zijn alle waarden niet significant; p=,839; p=,270 en p=,268 (figuur 24).

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,183[a]	,033	-,010	,491

a. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,558	3	,186	,771	,514[b]
	Residual	16,174	67	,241		
	Total	16,732	70			

a. Dependent Variable: Ja

b. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,341	,074		4,602	<,001
	18-25	,028	,135	,025	,204	,839
	65+	,326	,293	,135	1,111	,270
	26-40	,259	,232	,137	1,117	,268

Figuur 24: resultaten regressieanalyse leeftijd x autovrije binnenstad 'JA'.

Hierna is het antwoord ‘nee’ geanalyseerd met de variabele leeftijd. De resultaten hiervan zijn te zien in onderstaande figuur. Wat opvalt aan deze resultaten is dat er een significante waarde in zit, namelijk de t-waarde bij de categorie 18,25. Dit wil zeggen dat de kans om een waarde van -2,193 of groter te observeren kleiner is dan 0,05, want p=,032. De R-square is ,076, wat weer klein is. De F-waarde is 1,828 en het significantieniveau is ,150. De regressieanalyse is het algemeen is dus niet significant, maar het stukje t-toets voor de categorie 18-25 wel. Respondenten uit deze categorie hebben dus vaker ingevuld dat ze door de autovrije binnenstad niet meer zijn gaan fietsen of lopen dan respondenten uit de andere categorieën.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,275[a]	,076	,034	,495

a. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1,343	3	,448	1,828	,150[b]
	Residual	16,404	67	,245		
	Total	17,746	70			

a. Dependent Variable: Nee

b. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,614	,075		8,226	<,001
	18-25	-,298	,136	-,264	-2,193	,032
	65+	-,280	,295	-,113	-,949	,346
	26-40	-,214	,234	-,109	-,915	,364

Figuur 25: resultaten regressieanalyse leeftijd x autovrije binnenstad 'NEE'.

Als laatste is het antwoord ‘weet ik niet’ geanalyseerd met de variabele leeftijd. Ook dit is gedaan door middel van een regressieanalyse. De resultaten van de analyse zijn te vinden in figuur 26 op de volgende pagina. Hieruit blijkt dat de R-square hoger is dan bij de vorige analyses, namelijk ,153. Dit wil zeggen dat 15,3% van de variabele verklaart wordt door de leeftijd die men heeft. Helaas is 15,3% nog steeds niet beduidend hoog. De F-waarde bij deze analyse is 4,026 en het significantieniveau is p=,011. Dit is de eerste regressieanalyse die in zijn geheel significant blijkt te zijn. Hieruit blijkt dus dat de resultaten van deze analyse niet op toeval berusten. Ook in de ‘Coefficients’-tabel staat een significante waarde, wederom bij de categorie 18-25. Deze respondenten hebben vaker ingevuld dat ze niet weten of ze meer zijn gaan fietsen en lopen of niet. Dit kan komen doordat ze het zelf niet door hebben of omdat ze er misschien helemaal niet op letten. Het significantieniveau dat bij deze leeftijdscategorie hoort is p=,002. De andere waarden zijn niet significant, aangezien p=,800 en p=,749.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,391[a]	,153	,115	,300

a. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1,084	3	,361	4,026	,011[b]
	Residual	6,014	67	,090		
	Total	7,099	70			

a. Dependent Variable: Weet ik niet

b. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,045	,045		1,006	,318
	18-25	,270	,082	,378	3,287	,002
	65+	-,045	,179	-,029	-,254	,800
	26-40	-,045	,141	-,037	-,321	,749

Figuur 26: resultaten regressieanalyse leeftijd x autovrije binnenstad 'WEET IK NIET'.

Uit deze drie regressieanalyses die leeftijd aan de verandering in het fiets- en loopgedrag van de respondenten koppelt door de autovrije binnenstad kan men concluderen dat er weinig verschillen bestaan tussen de categorieën wanneer er met ‘ja’ geantwoord is. Ook hier is het relatieve aantal mensen dat met ‘ja’ geantwoord heeft in alle vier de categorieën ongeveer gelijk. Bij de antwoorden ‘nee’ en ‘weet ik niet’ zijn wel verschillen aangetroffen. Deze zitten beide bij de categorie 18-25. Respondenten uit deze leeftijdsgroep zijn vaker niet meer gaan fietsen of weten het vaker niet dan respondenten uit de andere categorieën.

De variabele die met leeftijd geanalyseerd wordt gaat over de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden. Ook hierbij konden de respondenten weer kiezen tussen ‘ja’ ,’nee’ en ‘weet ik niet’ als antwoorden op de vraag of ze hierdoor meer zijn gaan fietsen of lopen. Als eerste is weer het antwoord ‘ja’ onderzocht. De resultaten van deze analyse staan in figuur 27, deels op de volgende pagina. De R-square is ,038, wat betekent dat slechts 3,8% van de variabele verklaart wordt door leeftijd. De F-waarde uit deze analyse is ,881 en het significantieniveau is p=,456. Deze analyse is dus niet significant. Ook in de ‘Coefficients’-tabel zijn geen significante waarden te vinden, aangezien p=,355; p=,334 en p=,416.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,195[a]	,038	-,005	,482

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,614	3	,205	,881	,456[b]
	Residual	15,583	67	,233		
	Total	16,197	70			

a. Dependent Variable: Ja

b. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,386	,073		5,314	<,001
	18-25	-,123	,132	-,114	-,931	,355
	65+	,280	,288	,118	,974	,334
	26-40	-,186	,228	-,100	-,819	,416

Figuur 27: resultaten regressieanalyse leeftijd x fiets- en wandelpaden 'JA'.

Hierna is het antwoord ‘nee’ geanalyseerd met de variabele leeftijd. De R-square die hierbij hoort is 0,33. De F-waarde is ,760 en het significantieniveau is p=,520. Ook deze analyse is in het geheel niet significant. In de ‘Coefficients’-tabel zijn ook alle waarden niet significant: p=,497; p=,437 en p=,333 (figuur 28).

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,181[a]	,033	-,010	,504

a. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,579	3	,193	,760	,520[b]
	Residual	16,999	67	,254		
	Total	17,577	70			

a. Dependent Variable: Nee

b. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,568	,076		7,482	<,001
	18-25	-,094	,138	-,084	-,683	,497
	65+	-,235	,301	-,095	-,781	,437
	26-40	,232	,238	,119	,975	,333

Figuur 28: resultaten regressieanalyse leeftijd x fiets- en wandelpaden 'NEE'.

Als laatste is wederom het antwoord ‘weet ik niet’ verbonden aan de variabele leeftijd. De resultaten hiervan zijn te vinden in onderstaande figuur. De R-square is ,114. Dit is hoger dan de vorige twee, maar nog steeds niet beduidend hoog. De F-waarde is 2,871 en het significantieniveau is p=,043. Dit betekent dat het model in zijn geheel significant is. Ook in de ‘Coefficients’-tabel staat een significante waarde, namelijk p=,008. Deze staat alweer bij de categorie 18-25, net zoals bij de interventies over de autovrije binnenstad. Ook hier houdt dit in dat respondenten uit deze categorie vaker niet weten of ze meer zijn gaan fietsen op lopen door de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden dan respondenten in de andere categorieën.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,337[a]	,114	,074	,289

a. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,717	3	,239	2,861	,043[b]
	Residual	5,593	67	,083		
	Total	6,310	70			

a. Dependent Variable: Weet ik niet

b. Predictors: (Constant), 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,045	,044		1,044	,300
	18-25	,218	,079	,323	2,745	,008
	65+	-,045	,172	-,031	-,264	,793
	26-40	-,045	,136	-,039	-,333	,740

Figuur 29: resultaten regressieanalyse leeftijd x fiets- en wandelpaden 'WEET IK NIET'.

Uit bovenstaande drie regressieanalyses die leeftijd aan de verandering in het fiets- en loopgedrag van de respondenten koppelt door de aanleg en verbetering van fiets- en wandelpaden kan men wederom concluderen dat er weinig verschillen bestaan tussen de categorieën wanneer er met ‘ja’ geantwoord is. Ook hier is het relatieve aantal mensen dat met ‘ja’ geantwoord heeft in alle vier de categorieën ongeveer gelijk. Hetzelfde geldt voor het antwoord ‘nee’. Ook hier waren alle analyses niet significant en kunnen alle uitkomsten verwaarloosd worden. Bij het antwoord ‘weet ik niet’ is wel een verschil aangetroffen. Deze zit, net zoals bij de autovrije binnenstad, bij de categorie 18-25. Respondenten uit deze leeftijdsgroep weten vaker niet of ze meer zijn gaan fietsen of lopen dan respondenten uit de andere categorieën.

Verder is er met SPSS ook bekeken of er een relatie bestaat tussen geslacht en de maximale tijd die men bereid is om te fietsen of te lopen en de hoeveelheid die men beweegt in een week. Allereerst is de variabele over het fietsen geanalyseerd. Hier werd men gevraagd aan te geven hoe lang ze bereid zijn te fietsen en dit is uiteindelijk berekend in minuten. Hiermee is een regressieanalyse uitgevoerd, waarbij geslacht de onafhankelijke variabele is en de tijd die men bereid is om te fietsen de afhankelijke variabele. De R-square uit deze analyse is ,005 (figuur 30 op de volgende pagina). Dit betekent dat 0,5% van de variabele hoe lang men bereid is om te fietsen wordt verklaart door het geslacht dat men heeft, dit is heel weinig. De F-waarde bij deze analyse is ,249. Ook kan men uit de resultaten van de analyse is concluderen dat is verband niet significant is, aangezien p= ,620.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,072[a]	,005	-,016	39,946

a. Predictors: (Constant), Vrouw

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	396,750	1	396,750	,249	,620[b]
	Residual	76593,750	48	1595,703		
	Total	76990,500	49			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	49,000	7,293		6,719	<,001
	Man	5,750	11,531	,072	,499	,620

Figuur 30: resultaten regressieanalyse geslacht x hoe lang bereid te fietsen.

Naast de tijd die men bereid is om te fietsen is ook de tijd die men bereid is om te lopen geanalyseerd met de variabele geslacht. Ook hiervoor is een regressieanalyse uitgevoerd waarbij geslacht de onafhankelijke variabele is en de tijd die men bereid is om te lopen de afhankelijke variabele. Zoals te zien in figuur 31 (deels op de volgende pagina) is de R-square bij deze analyse nog kleiner dan bij de vorige, namelijk ,000. Dit wil zeggen dat deze variabelen eigenlijk niks met elkaar te maken hebben en dat geslacht 0% van de tijd die men bereid is om te lopen verklaart. Verder is de F-waarde ,014. Ook deze analyse is niet significant; p= ,906.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,017[a]	,000	-,021	33,430

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	15,635	1	15,635	,014	,906[b]
	Residual	53642,365	48	1117,549		
	Total	53658,000	49			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	51,724	6,208		8,332	<,001
	Man	1,133	9,579	,017	,118	,906

Figuur 31: resultaten regressieanalyse geslacht x hoe lang bereid te lopen.

Een andere vraag in de enquête ging over het aantal dagen dat men beweegt door de gemeente Venlo. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen bewegen voor werk, school of de supermarkt/winkel en bewegen in de vrije tijd. Deze variabele is gemeten in dagen. Allereerst is het bewegen voor werk, school of de supermarkt/winkel geanalyseerd en dit is wederom gedaan met een regressieanalyse. Hierbij is geslachte weer de onafhankelijke variabele en de hoeveelheid beweging de afhankelijke variabele. Uit de analyse is gebleken dat de R-square ,002 is, wat wederom erg laag is (figuur 32). Er wordt maar 0,2% van de variabele hoeveelheid beweging voor werk, school, supermarkt/winkel verklaart door de variabele geslacht. De F-waarde uit deze analyse is ,164 en de significantieniveau is p= ,686. Ook deze relatie is niet significant.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,049[a]	,002	-,012	2,215

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,806	1	,806	,164	,686[b]
	Residual	338,433	69	4,905		
	Total	339,239	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	4,286	,342		12,541	<,001
	Man	-,217	,535	-,049	-,405	,686

Figuur 32: resultaten regressieanalyse geslacht x hoeveelheid beweging werk, school, supermarkt/winkel.

De laatste variabele die gemeten is met geslacht is de hoeveelheid die men per week beweegt in hun vrije tijd. Met een regressieanalyse, waarbij geslacht de onafhankelijke variabele is en de hoeveelheid bewegen de afhankelijke variabele, is bekeken of er hier wel een significante relatie bestaat. De R-square die hoort bij deze analyse is ,017 (figuur 33 op de volgende pagina). Dit is meer dan bij de vorige variabele, maar nog steeds niet heel hoog. Een R-square van ,017 wil namelijk zeggen dat maar 1,7% van de variabele hoeveelheid beweging in de vrije tijd verklaart wordt door het geslacht van mensen. De F-waarde van deze analyse is 1,211 en het significantieniveau is p=,275. Deze relatie is wederom niet significant.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,131[a]	,017	,003	1,749

a. Predictors: (Constant), Man

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3,704	1	3,704	1,211	,275[b]
	Residual	211,028	69	3,058		
	Total	214,732	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,810	,270		14,117	<,001
	Man	-,465	,422	-,131	-1,101	,275

Figuur 33: resultaten regressieanalyse geslacht x hoeveelheid beweging in de vrije tijd.

Dezelfde vier variabelen zijn gemeten in combinatie met de variabele leeftijd. Allereerst is gekeken of de leeftijd van mensen invloed heeft op hoe lang men bereid is om te fietsen. Deze variabele is gemeten in minuten. In figuur 34 (deels op de volgende pagina) zijn de uitkomsten van deze analyse te zien. Hierin kan men zien dat de R-square ,140 is, wat wil zeggen dat de variabele leeftijd 14% van de tijd die men bereid is om te fietsen verklaart. De F-waarde bij deze analyse is 2,489 en het significantieniveau is p= .072. Dit wil zeggen dat deze relatie niet significant is. Aangezien er bij de variabele leeftijd vier categorieën zijn is ook de tabel 'Coefficients' belangrijk. Wanneer je naar die tabel kijkt valt op dat de leeftijdscategorie 65+ beter uit de verf komt dan de andere categorieën. De t-waarde die hierbij hoort is 2,198 en het significantieniveau is p=,033. Dit is dus wel significant, want p<0,05. Dit houdt in dat 65+'ers bereid zijn om langere stukken te fietsen. De rest van de waarden uit deze tabel zijn niet significant.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,374[a]	,140	,084	37,947

a. Predictors: (Constant), 18-25, 26-40, 65+

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	10750,500	3	3583,500	2,489	,072[b]
	Residual	66240,000	46	1440,000		
	Total	76990,500	49			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	49,500	6,928		7,145	<,001
	65+	50,500	22,978	,306	2,198	,033
	26-40	33,000	27,713	,165	1,191	,240
	18-25	-8,500	12,000	-,099	-,708	,482

Figuur 34: resultaten regressieanalyse leeftijd x hoe lang bereid te fietsen.

De volgende variabele die geanalyseerd is met leeftijd is hoe lang men bereid is om te lopen. Ook deze variabele is gemeten in minuten. Bij deze analyse is de variabele leeftijd de onafhankelijke variabele en hoe lang men bereid is om te lopen de afhankelijke variabele. Uit deze analyse is een R-square gekomen van ,086 (figuur 35). Dit betekent dat slechts 8,6% van de variabele hoe lang men bereid is om te lopen verklaart wordt door de leeftijd die men heeft. De F-waarde die hier bij hoort is 1,438 en heet significantieniveau is p=,244. Wederom is ook deze relatie niet significant. Ook in de 'Coefficients'-tabel zijn bijna alle waarden niet significant, op eentje na. De waarde die hoort bij de leeftijdscategorie 18-25 is p=,046 en dit is dan weer wel significant.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,293[a]	,086	,026	32,657

a. Predictors: (Constant), 18-25, 65+, 26-40

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4599,532	3	1533,177	1,438	,244[b]
	Residual	49058,468	46	1066,488		
	Total	53658,000	49			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	59,032	5,865		10,064	<,001
	65+	-14,032	23,825	-,084	-,589	,559
	26-40	-4,032	19,746	-,029	-,204	,839
	18-25	-21,532	10,516	-,295	-2,048	,046

Figuur 35: resultaten regressieanalyse leeftijd x hoe lang bereid te lopen.

Een andere relevante variabele gaat over de hoeveelheid beweging in een week door de gemeente Venlo. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen werk/school en bewegen in de vrije tijd. Allereerst is leeftijd getest met de variabele die gaat over de beweging voor werk, school en supermarkt/winkel. Hierbij is leeftijd de onafhankelijke variabele en de bewegingsvariabele de afhankelijke. In figuur 36 op de volgende pagina zijn de resultaten van de analyse te zien. De R-square is hierbij ,004, wat wederom erg weinig is. Dit houdt namelijk in dat maar 0,4% van de beweging voor werk, school en supermarkt/winkel verklaart wordt door de variabele leeftijd. Ook is

deze analyse weer niet significant, aangezien p=,967. De F-waarde die bij deze analyse hoort is ,087. Wanneer je kijkt naar de 'Coefficients'-tabel kun je zien dat ook deze waarden allemaal niet significant zijn, aangezien p=,654; p=,771 en p=,857.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,062[a]	,004	-,041	2,246

a. Predictors: (Constant), 65+, 26-40, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1,315	3	,438	,087	,967[b]
	Residual	337,924	67	5,044		
	Total	339,239	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4,091	,339		12,083	<,001
	18-25	,278	,617	,056	,450	,654
	26-40	,309	1,060	,036	,292	,771
	65+	,242	1,340	,022	,181	,857

Figuur 36: resultaten regressieanalyse leeftijd x hoeveelheid beweging werk, school, supermarkt/winkel.

Als laatste is leeftijd getest met de variabele die gaat over de hoeveelheid beweging per week in de vrije tijd. Bij deze analyse is leeftijd wederom de onafhankelijke variabele en de hoeveelheid beweging de afhankelijke. Uit de analyse is een R-square van ,029 gekomen (figuur 37, deels op de volgende pagina). Dit houdt in dat 2,9% van de hoeveelheid beweging in de vrije tijd wordt verklaart door de variabele leeftijd. Dit is alweer heel erg weinig. De F-waarde die uit deze analyse is gekomen is ,670 en het significantieniveau is p=,574. Dit wil zeggen dat ook de resultaten uit deze analyse niet significant zijn. Hetzelfde kan worden geconcludeerd uit de 'Coefficients'-tabel, aangezien p=,254; p=,374 en p=,637. Ook deze waarden zijn niet significant.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,171[a]	,029	-,014	1,764

a. Predictors: (Constant), 18-25, 65+, 26-40

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6,251	3	2,084	,670	,574[b]
	Residual	208,481	67	3,112		
	Total	214,732	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	3,455	,266		12,990	<,001
	65+	1,212	1,053	,140	1,152	,254
	26-40	,745	,832	,110	,895	,374
	18-25	,230	,484	,058	,474	,637

Figuur 37: resultaten regressieanalyse leeftijd x hoeveelheid beweging in de vrije tijd.

Uit al deze analyses kan men dus concluderen dat er geen relevante relaties zijn tussen het geslacht dat men heeft en de verschillende bewegingsvariabelen. Alle analyses met de variabele geslacht waren niet significant en ook alle andere waarden die uit de analyses kwamen wijzen erop dat er geen relaties bestaan. Bij de variabele leeftijd ligt dit vrijwel hetzelfde. De enige significante relatie die uit de analyses is gekomen is dat 65+'ers bereid zijn langer te fietsen dan de andere leeftijdscategorieën. Ook de R-square was hier hoger dan bij de andere resultaten, namelijk ,140.

Verder is er in de enquête gevraagd welke aspecten van de bebouwde omgeving respondenten belangrijk vinden. Hierbij kon men kiezen uit zeven verschillende aspecten; uiterlijk, veiligheid, bredere stoepen, dichtheid, afstand tot einddoel, afstand tot het openbaar vervoer en diversiteit. Om een beeld te krijgen van wat alle 71 respondenten hebben ingevuld zijn er frequentietabellen voor elk aspect opgevraagd in SPSS. De resultaten hiervan zijn te zien in de bijlagen bij paragraaf 7.5. Uit deze tabellen blijkt dat respondenten veiligheid het belangrijkste vinden, dit is namelijk 56 keer genoemd. Daarna komt de afstand tot het einddoel, dit is 39 keer genoemd. Diversiteit, uiterlijk en bredere stoepen volgen daarna. Deze zijn respectievelijk 26, 25, en 23 keer genoemd. Hierna vinden we dichtheid met 14 keer en als laatste is de afstand tot het openbaar vervoer 9 keer genoemd.

Later is de respondenten ook nog gevraagd of ze voor elk aspect apart kunnen aangeven hoe belangrijk ze het vinden. Hierbij konden ze een aspect waarderen met een cijfer van 1 tot en met 5, waarbij 1 niet belangrijk is en 5 heel belangrijk. De uitkomsten van deze zeven vragen zijn geanalyseerd met geslacht en leeftijd om erachter te komen of bepaalde groepen bepaalde aspecten belangrijker vinden. Hiervoor zijn wederom regressieanalyses uitgevoerd, alleen zijn leeftijd en geslacht deze keer tegelijk getest met de afhankelijke variabele. Om te beginnen is de variabele waar men uiterlijk moet rangschikken getest. De resultaten hiervan zijn te zien in figuur 38 (deels op de volgende pagina). Wat opvalt is dat de R-square redelijk laag is, namelijk ,047. Dit wil zeggen dat 4,7% van de variabele wordt verklaard door leeftijd en geslacht. De F-waarde is ,817 en het significantieniveau is p=,519. Deze analyse is dus niet significant. Ook in de 'Coefficients'-tabel zijn geen significante waarden te zien.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,217[a]	,047	-,011	1,244

a. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5,059	4	1,265	,817	,519[b]
	Residual	102,124	66	1,547		
	Total	107,183	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	3,374	,234		14,442	<,001
	18-25	-,276	,346	-,099	-,797	,429
	26-40	-,665	,587	-,138	-1,132	,262
	65+	-,859	,745	-,141	-1,152	,253
	Man	,227	,307	,091	,739	,462

Figuur 38: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking uiterlijk.

De volgende vraag ging over het aspect veiligheid. Eerder hebben we gezien dat dit aspect het vaakst genoemd werd door de respondenten wanneer hen gevraagd werd wat ze belangrijk vinden aan de bebouwde omgeving. De resultaten van deze regressieanalyse zijn te zien in figuur 39. De R-square is hoger dan bij de voorgaande analyse, namelijk ,112. Hierbij wordt 11,2% van de variabele verklaart door leeftijd en geslacht. De F-waarde van deze analyse is 2,080 en het significantieniveau is p=,093. Dit betekent dat de analyse net niet significant is, aangezien p>0,05. In de 'Coefficients'-tabel is wel een significante waarde te zien. Deze hoort bij het mannelijke geslacht en heeft een waarde van p=,34. Dit wil zeggen dat mannen het aspect veiligheid een hogere waarde hebben gegeven dan vrouwen. Tussen de leeftijdscategorieën zijn geen significante verschillen gevonden.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,335[a]	,112	,058	,477

a. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1,895	4	,474	2,080	,093[b]
	Residual	15,034	66	,228		
	Total	16,930	70			

a. Dependent Variable: 23. Kunt u het volgende aspect rangschikken op belangrijkheid? Veiligheid

b. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	4,934	,090		55,035	<,001
	18-25	-,130	,133	-,118	-,978	,332
	26-40	-,432	,225	-,226	-1,917	,060
	65+	-,098	,286	-,040	-,342	,734
	Man	-,254	,118	-,256	-2,159	,034

Figuur 39: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking veiligheid.

Het volgende aspect dat de respondenten moesten ranken is bredere stoepen. Ook hiervan is een regressieanalyse gedaan waarbij de ranking van bredere stoepen de afhankelijke variabele is en leeftijd en geslacht de onafhankelijke variabele zijn. De R-square is ,098, wat wederom erg laag is. De F-waarde is 1,801 en het significantieniveau is p=,138. Dit wil zeggen dat ook dit verband niet significant is. In de 'Coefficients'-tabel is wel weer een significante waarde te zien. Dit is wederom bij het mannelijke geslacht, namelijk p=,047. Dit betekent dat mannen het hebben van bredere stoepen een hogere waarde geven dan vrouwen. Ook hier zijn er voor de verschillende leeftijdscategorieën geen relevante verschillen (figuur 40).

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,314[a]	,098	,044	,840

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5,085	4	1,271	1,801	,139[b]
	Residual	46,577	66	,706		
	Total	51,662	70			

a. Dependent Variable: 24. Kunt u het volgende aspect rangschikken op belangrijkheid? Bredere stoepen

b. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	3,668	,158		23,246	<,001
	18-25	,021	,234	,011	,091	,928
	26-40	-,100	,397	-,030	-,253	,801
	65+	,945	,503	,223	1,878	,065
	Man	-,420	,207	-,242	-2,027	,047

Figuur 40: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking bredere stoepen.

Hierna werd de respondenten gevraagd het aspect dichtheid te ranken. De resultaten van de regressieanalyse zijn te zien in figuur 41 op de volgende pagina. De R-square die hoort bij deze analyse is ,106 en de F-waarde is 1,952. Deze analyse is wederom niet significant, aangezien p=,112. In de 'Coefficients'-tabel is echter wel een significante waarde aangetroffen, namelijk bij de leeftijdscategorie 26-40. Bij deze categorie hoort een significantieniveau van p=,023 en dat wil zeggen dat het significant is. Deze waarde geeft aan dat respondenten uit de categorie 26-40 het aspect dichtheid een hogere waarde hebben gegeven dan respondenten uit de andere leeftijdscategorieën.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,325[a]	,106	,052	,804

a. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5,051	4	1,263	1,952	,112[b]
	Residual	42,696	66	,647		
	Total	47,746	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,679	,151		24,350	<,001
	18-25	-,417	,224	-,225	-1,863	,067
	26-40	-,881	,380	-,275	-2,321	,023
	65+	-,017	,482	-,004	-,035	,973
	Man	,007	,198	,004	,035	,972

Figuur 41: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking dichtheid.

Ook voor de afstand tot het einddoel werd de respondenten gevraagd een waarde te geven. De resultaten van de regressieanalyse met dit aspect zijn te zien in figuur 42 (deels op de volgende pagina). De R-square is ,147. Dit wil zeggen dat 14,7% van de variabele verklaart wordt door leeftijd en geslacht. De F-waarde is 2,844 en het significantieniveau is p=,031. Deze analyse is dus in het geheel significant. Ook in de 'Coefficients'-tabel kan gezien worden dat het de waarde bij de leeftijdscategorie 26-40 significant is, aangezien p=,006. Dit wil zeggen dat respondenten uit de categorie 26-40 een hogere waarde hebben gegeven aan de afstand tot het einddoel.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,383[a]	,147	,095	,930

a. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9,848	4	2,462	2,844	,031[b]
	Residual	57,138	66	,866		
	Total	66,986	70			

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	4,134	,175		23,656	<,001
	18-25	,193	,259	,088	,747	,458
	26-40	-1,236	,439	-,326	-2,814	,006
	65+	,363	,557	,075	,651	,518
	Man	-,245	,229	-,124	-1,069	,289

Figuur 42: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking afstand tot einddoel.

Ook de afstand tot het openbaar vervoer is een belangrijk aspect van de bebouwde omgeving en werd daarom ook in de enquête gezet. De resultaten van deze analyse zijn te zien in figuur 43. De R-square van deze analyse is ,134. De F-waarde is 2,553 en het significantieniveau is p=,047. Dit betekent dat ook deze analyse in het geheel significant is. Wederom blijkt ook het verband tussen de leeftijdscategorie 26-40 en de afhankelijke variabele significant te zijn, aangezien p=,023. Dit wil zeggen dat respondenten uit de categorie 26-40 de afstand tot het openbaar vervoer een hogere waarde geven dan respondenten uit de andere leeftijdscategorieën.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,366[a]	,134	,081	1,276

a. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	16,613	4	4,153	2,553	,047[b]
	Residual	107,387	66	1,627		
	Total	124,000	70			

a. Dependent Variable: 27. Kunt u het volgende aspect rangschikken op belangrijkheid? Afstand tot het openbaar vervoer?

b. Predictors: (Constant), Man, 26-40, 65+, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	3,189	,240		13,309	<,001
	18-25	,249	,355	,084	,702	,485
	26-40	-1,403	,602	-,272	-2,329	,023
	65+	,788	,764	,120	1,031	,306
	Man	-,465	,314	-,173	-1,480	,144

Figuur 43: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking afstand tot het openbaar vervoer.

Als laatste is het aspect diversiteit getest met de variabelen leeftijd en geslacht. De resultaten hiervan zijn te zien in figuur 44 op de volgende pagina. Hierbij is de R-square ,047, wat wil zeggen dat slechts 4,7% van de variabel verklaart wordt door leeftijd en geslacht. De F-waarde van deze analyse is ,806 en het significantieniveau is p=,526. Dit betekent dat dit model niet significant is. Ook in de 'Coefficients'-tabel zijn geen significante waarden te vinden.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,216[a]	,047	-,011	,48791

a. Predictors: (Constant), 65+, 26-40, Man, 18-25

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,767	4	,192	,806	,526[b]
	Residual	15,712	66	,238		
	Total	16,479	70			

a. Dependent Variable: diversiteit

b. Predictors: (Constant), 65+, 26-40, Man, 18-25

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	,452	,092		4,930	<,001
	Man	-,144	,120	-,147	-1,197	,236
	18-25	-,045	,136	-,042	-,335	,739
	26-40	,006	,230	,003	,025	,980
	65+	-,356	,292	-,149	-1,218	,228

Figuur 34: resultaten regressieanalyse leeftijd en geslacht x ranking diversiteit.

Uiteindelijk blijkt dus dat er slechts een aantal significante verschillen bestaan tussen groepen. Uit de analyses is gebleken dat mannen veiligheid en het hebben van bredere stoepen belangrijker vinden dan vrouwen. Een ander verschil dat naar voren kwam is dat mensen uit de leeftijdscategorie 26-40 de dichtheid van een gebied, de afstand tot het einddoel en de afstand tot het openbaar vervoer belangrijker vinden dan mensen uit de andere leeftijdscategorieën.

4.3.3 Acceptatie maatregelen

Een ander aspect van het doorvoeren van maatregelen is de acceptatie van de inwoners. Wanneer de gemeente aanpassingen doorvoert, moeten deze natuurlijk wel geaccepteerd worden. Vaak gebeurt dit ook, maar soms is dit niet het geval. Tom Jacobs denkt te weten waar dat aan ligt. Op plekken waar de openbare ruimte schaars is, is het noodzakelijker om maatregelen te nemen. Bewoners van die plekken zien dit ook in en accepteren de maatregelen eerder (interview Tom Jacobs). Zij zien de noodzaak en het belang van de maatregelen. Wanneer er aanpassingen worden gedaan op een plek waar nog genoeg openbare ruimte is, dan worden deze aanpassingen minder snel geaccepteerd. Ze vinden de aanpassingen niet nodig. Zo haalt Tom een voorbeeld aan over de Diependijkstraat in het Vastenavondkamp in Blerick. De gemeente is van plan deze weg te knippen en daarmee de doorgang van de auto te beperken. Ze willen uiteindelijk voornamelijk de fiets faciliteren in deze straat en niet de auto. In deze straat is ruimte genoeg en dus is de openbare ruimte ook zeker niet schaars. Dan is het uitleggen waarom bepaalde maatregelen genomen worden aan de bewoners een stuk lastiger (interview Tom Jacobs). Zij zullen eerder denken dat er helemaal geen probleem was in de straat en zich afvragen waarom en of deze maatregel echt nodig is. Wanneer we het hebben over grenzen die komen kijken bij het nemen van maatregelen om non-motorische mobiliteit te stimuleren zegt Tom Jacobs zonder twijfel dat de acceptatie van bewoners de grootste beperking is. Je kunt namelijk wel allemaal aanpassingen doen aan de bebouwde omgeving, maar als deze genegeerd worden door inwoners, dan hebben de aanpassingen weinig effect.

> *“De acceptatie van de maatregelen bij de mensen dat is denk ik de de allergrootste beperking. Want we kunnen als professional of experts wel allemaal denken en vinden dat het met name gedrag is dat we met bordjes of met flyeracties of met campagnes op radio en tv mensen kunnen beïnvloeden, maar de acceptatie van die maatregelen bij de mensen, dat is de grootste beperking.” (interview Tom Jacobs)*

Daarbij wordt ook het NIMBY (Not In My BackYard) effect genoemd. Dit houdt in dat mensen de maatregelen belangrijk vinden, maar zich er zelf niet altijd aan houden. Dit geldt bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid. Bij een basisschool vinden mensen het belangrijk dat er weinig auto’s rijden en dat kinderen veilig naar huis kunnen. Maar wat gebeurt er vervolgens? Ouders komen hun kinderen met de auto ophalen. Hiermee doen ze dus precies het tegenovergestelde dan wat ze graag zouden zien bij zo’n basisschool. Dit geldt ook voor het buitenspelen van jongeren. Iedereen wil dat jongeren meer bewegen en buiten gaan spelen, maar zodra jongeren bij mensen voor de deur gaan spelen willen mensen dat ze daar weggaan. Ook hier gebeurt in de praktijk precies het tegenovergestelde van dat wat men zegt belangrijk te vinden. Kortom, de acceptatie is aanwezig bij sommige mensen, maar bij anderen kan het nog een heel stuk beter.

4.4 Een blik op de toekomst

Uit eerdere paragraven is gebleken dat de gemeente al een aantal maatregelen heeft genomen om non-motorische mobiliteit te stimuleren. Na al die aanpassingen en interventies valt er nog steeds veel winst te behalen op het gebied van non-motorische mobiliteit. Er liggen nog veel kansen verspreid over verschillende plekken in de gemeente Venlo. In deze paragraaf worden verschillende toekomstplannen op een rijtje gezet met als aanvulling suggesties van inwoners van de gemeente Venlo.

4.4.1 Toekomstplannen en -perspectieven

Volgens Tom Jacobs is de gemeente Venlo op het moment nog erg auto-minded ingesteld (interview Tom Jacobs). Dit blijkt ook uit de analyse van de beleidsdocumenten. Er wordt nog veel geschreven over de bereikbaarheid voor automobilisten en minder over fietser of wandelaars. (Gemeente Venlo, 2012b). De auto is een belangrijk vervoersmiddel in Venlo. Er wordt door inwoners van de gemeente dan ook veel met de auto gereden. Dat zie je terug in het huidige beleid. Hierin wordt vaak veel ingezet op de auto en weinig op de fiets. Tegelijkertijd is er in de gemeente veel ruimte om de fiets te stimuleren. De gemeente heeft heel veel potentie op dat gebied en hier kan nog veel gewonnen worden in de toekomst.

> *“…dat is vooral een inzicht van de laatste paar jaren, dat we zeggen die die openbare ruimte die we hebben, die is heel… die wordt heel erg gedomineerd door verkeer, heel erg gedomineerd door auto's. Op sommige plekken is dat nodig, maar er zijn ook genoeg plekken waar dat, ja waar je misschien meer groen wil of je misschien meer speel-, speelplaatsen voor de kinderen of een jogplaats, een jogging, of hoe heet dat, zo'n beweegplaats voor ouderen of weet je wel.” (interview Tom Jacobs)*

Je kan wel zien dat er tegenwoordig steeds meer verandering komt in deze auto-minded houding. Dit zie je ook terug in alle beleidsdocumenten. Er wordt steeds meer aandacht aan de fiets geschonken en een beetje minder aan de auto (Gemeente Venlo, 2021).

Verder is de gemeente bezig met een project dat ze mobiliteitshubs noemen. Dit staat nog in de kinderschoenen en is dus nog niet in beleidsdocumenten te vinden, maar toch weet Tom Jacobs me er veel informatie over te geven (interview Tom Jacobs). Het project komt ter sprake wanneer we het hebben over de bereikbaarheid van stations in de gemeente. Het openbaar vervoer speelt hier een grote rol in. Veel mensen reizen met de bus vanuit hun eigen woonplaats richting het station om met de trein verder te reizen. De bussen gaan echter via een bepaalde route die voor de meeste mensen een omweg is. Ook rijden deze bussen op een bepaald tijdstip, waarna vijftien tot dertig minuten later pas de volgende komt. Men moet precies op tijd zijn om de bus te halen. Soms rijdt de bus op een bepaalde tijdstip waardoor men eerder moet vertrekken dan wanneer men zelf zou rijden. Het is allemaal wel te doen, maar het zou efficiënter kunnen. Er wordt met dit project dus ingespeeld op destination accessibility en distance to public transport (Ewing & Cervero, 2010). De gemeente bekeek de situatie en bedacht toen het project mobiliteitshubs. Dit houdt in dat er op een bepaalde plek (elektrische) fietsen of scooters klaarstaan die iedereen kan gebruiken om verder te reizen naar de station, deelmobiliteit dus. Voor de mensen die geen fiets voor de deur of in de garage hebben staan is dit ideaal. Zij hoeven alleen maar te lopen richting zo'n mobiliteitshub en dan kunnen ze vanuit daar verder reizen richting het station. Als dit populair wordt kan dit er zelfs toe leiden dat de mensen die nu met de auto naar het station gaan misschien de fietsen van de hubs gaan gebruiken. Op deze manier kan de gemeente ervoor zorgen dat men steeds minder met de auto reist en vaker die deelfiets pakt. Uiteindelijk kan dit project dus uitpakken als een manier om demand management te versterken (Ewing & Cervero, 2010).

Een ander toekomstplan dat op het punt van beginnen staat is de herontwikkeling van het Kazerne Kwartier in Blerick. De oorsprong van dit plan is te vinden in het bestemmingsplan centrum Venlo uit 2012. Hierin werd niet alleen het centrum besproken, maar ook de Maaswaard en het Kazerne Kwartier (Gemeente Venlo, 2012b). In maart 2022 is het ontwikkelplan vastgesteld en het wordt in de toekomst uitgevoerd (Woonwenz, maart 2022). Het plan is tot stand gekomen door een samenwerking van de gemeente met Woonwenz, Weski, Janssen De Jong projectontwikkeling en Laudy-Mulleners. Deze partijen zijn samen verantwoordelijk voor de uitvoering van het plan. Het doel is het opknappen en verbeteren van het Kazerneterrein in Blerick. Het is de bedoeling dat de auto aan de rand van het gebied zal blijven. Daarvoor worden parkeerpockets aangelegd waar de auto's in gezet kunnen worden. De infrastructuur in het gebied zal zo gemaakt worden dat het voor de auto nadelig is, maar voor de fietser en de wandelaar optimaal. Ook hier wordt gedacht aan demand management (Ewing & Cervero, 2010). Met de fiets en lopend kun je overal makkelijk komen. Ook in dit gebied wordt gekeken of deelmobiliteit gefaciliteerd kan worden, zodat men nog meer in beweging komt. Dit zal dan plaatsvinden bij de parkeerpockets aan de rand van de wijk. De openbare ruimte wordt hierdoor aantrekkelijk om in te leven (design en physical comfort, Ewing & Cervero, 2010 en Vischer, 2008).

> *"We gaan ook kijken dat we deelmobiliteit faciliteren, dus dat je daar fietsen en en auto's met elkaar kunt delen. Zodat de openbare ruimte aantrekkelijker wordt om in te leven, in te wandelen en te recreëren. " (interview Tom Jacobs)*

Het is de bedoeling dat het gebied een mix wordt van verschillende functies. Het nieuwe Kazerne Kwartier zal een plek worden op in te wonen, werken, ondernemen, studeren, ontmoeten en genieten (Woonwenz, maart 2022). Alles zal redelijk dicht op elkaar gebouwd worden, op steenworp afstand, zodat men de auto helemaal niet hoeft te gebruiken binnen het gebied. De dichtheid en de diversiteit in dit gebied zullen hoog zijn. De gemeente houdt dus rekening met density en diversity (Ewing & Cervero, 2010). Het plan is om in het gebied 502 woningen te bouwen, waarvan 30% sociale woningen, 30% middensegment en 40% duurder segment. Van alle woningen zal 60% koopwoningen zijn en 40% huurwoningen. Ook wordt er een onderscheid gemaakt tussen appartementen (70%) en grondgebonden woningen (30%). Er wordt ook gedacht aan studenten; er worden 100 studentenwoningen gebouwd. Verder wordt er 6.000 m2 ruimte vrijgemaakt voor onderwijs. In deze

ruimte komt een basisschool te staan, een universitaire tandartsenopleiding en de rest wordt vrije ruimte. Ook voor dienstverlening en makers wordt er 6.000 m2 vrijgemaakt. Voor het vermaak van de bewoners; horeca, leisure en cultuur wordt 8.000 m2 vrijgemaakt. Op de plek waar dit allemaal gepland staat stond vroeger een fort, kazernegebouwen en een appèlplaats voor militairen. De gemeente wil het historisch erfgoed in stand houden en zorgt er dus voor dat de restanten van het fort een grote rol in de openbare ruimte zullen spelen in het gebied. Ook de kazernegebouwen worden gerestaureerd en zullen er weer hetzelfde gaan uitzien als dat ze vroeger deden. Op deze manier wordt er aandacht besteed aan het uiterlijk van het gebied en richt de gemeente zich weer op design en physical comfort (Ewing & Cervero, 2010 en Vischer, 2008). Binnenin deze gebouwen zullen verschillende nieuwe functies gevestigd worden. De vroegere appèlplaats zal vervangen worden door een park, middenin het gebied. Dit wordt het groene hart van de wijk waar men de ruimte heeft om te recreëren (Woonwenz, maart 2022). Het gebied wordt dus zo ingericht dat men kan doen en laten wat men wil. Dit versterkt de functional support (Vischer, 2008).

Er liggen dus veel kansen voor het stimuleren van fietsen en wandelen in de gemeente Venlo en dit zou in de toekomst ook in het beleid naar voren moeten komen. Uiteraard zijn er algemene interventies of aanpassingen aan de omgeving die ervoor zorgen dat het fietsen en wandelen aantrekkelijker maakt die ook in de toekomst gebruikt zullen worden. Deze zijn in het verleden ook al gebruikt en succesvol gebleken. Hieronder valt bijvoorbeeld het verbeteren van de infrastructuur. De bereikbaarheid kan hierdoor beter worden, waardoor men vaker met de fiets zal gaan. Ook voor het wandelen kan de infrastructuur in de toekomst een rol spelen. Wanneer er meer wandelpaden aangelegd worden zal het wandelen vanzelf ook meer gepromoot worden. Hierdoor komt men vaker in aanraking met wandelen en zullen ze het zelf misschien ook vaker gaan doen.

Een ander voorbeeld van een maatregel die in het verleden werkte en in de toekomst zeker nog vaker gebruikt zal worden is het versperren van de doorgang voor auto's op bepaalde plekken. De auto wordt gedwongen via een andere weg te rijden, terwijl fietsers, wandelaars en soms het openbaar vervoer wel gewoon door kunnen. Wanneer de gemeente zo'n soort interventie gebruikt, maken ze het autorijden minder aantrekkelijk. Het doel hiervan is om de alternatieven van de auto aantrekkelijker te maken. Ze proberen mensen uit de auto te halen en te laten fietsen en wandelen naar hun eindbestemming. Daarnaast is ook gebleken dat het verkleinen van de afstanden tussen verschillende voorzieningen non-motorische mobiliteit kan stimuleren. Dit werd door Tom Jacobs beschreven als het inbreiden van een gebied (interview Tom Jacobs). Vaak wordt aan uitbreiding van een gebied gedaan, maar wanneer de gemeente van plan is om de dichtheid te verhogen zodat de afstanden kleiner worden en men vaker de fiets kan pakken kan inbreiding een goede oplossing zijn. Aan deze manier van maatregelen nemen is ook de intensiteit van functies in een gebied verbonden. Wanneer er verdichting is in een bepaald gebied, dan wil dat zeggen dat ook de verschillende functies dichter op elkaar komen te liggen. De intensiteit van de functies wordt hoger en vaak is dit een positieve verandering.
In de vorige paragraven hebben we gelezen dat er ook een dilemma kan ontstaan wanneer de gemeente bepaalde maatregelen de dichtheid wil verhogen. Er blijft weinig openbare ruimte over en er is veel verhard en versteend. Dit kan zorgen voor hittestress. Daar komt nog bij dat bijna alle inwoners van de gemeente een auto ter beschikking hebben. Deze auto heeft binnen de gemeente veel parkeerplekken nodig.

> *"…iedere auto heeft in Nederland zes parkeerplaatsen nodig. Hè eentje voor de deur, eentje bij de supermarkt, eentje bij de sportclub... Dat is allemaal verharding over het algemeen, terwijl die auto 95% van de tijd stilstaat." (interview Tom Jacobs)*

Een aspect van het stimuleren van non-motorische mobiliteit is dat je probeert het gedrag van mensen te veranderen en beïnvloeden. Dit kan nooit in één keer goed gaan, maar dat kost tijd. Soms duurt het een paar jaar voordat een maatregel werkt zoals het bedoeld is. Volgens Tom Jacobs is

mobiliteit dan ook een gedragskunst. Je gaat net zo lang door met een maatregel totdat mensen het vanzelf overnemen en niet meer doorhebben dat hun gedrag is veranderd. Het moet in hun gewoonten slijten (interview Tom Jacobs). Tom stelt voor hiermee door te gaan in de toekomst en te blijven inspelen op het gedrag van mensen. Ook vindt hij het belangrijk dat er in de toekomst nadrukkelijk wordt gekozen voor comfort en bereikbaarheid voor non-motorische mobiliteit. Daaraan verbonden, wil hij ook doorgaan met demand management (Ewing & Cerver0, 2010). Het laatste wat hij toevoegt is het nog beter promoten van het gebruik van verschillende manieren van non-motorische mobiliteit. Hiermee wil hij de inwoners van de gemeente bewustmaken van de keuzes van mobiliteit.

4.4.2 Suggesties door inwoners van de gemeente Venlo

Voor dit onderzoek is er ook een enquête verspreid waar 71 antwoorden op terug zijn gekomen. De allerlaatst vraag van deze enquête was 'als u het beleid mocht bepalen, welke interventies zou u nog voorstellen voor de gemeente Venlo?' Hierop zijn een aantal interessante antwoorden gekomen. De meeste komen overeen met de ambities van de gemeente en de maatregelen die er nu al genomen worden. Zo wordt er vaak genoemd dat er meer fietspaden moeten komen en dat de fietspaden die er al liggen verbeterd moeten worden. Zo wordt er voorgesteld nog een snelfietsroute te maken van Venlo naar Roermond en vinden mensen het een goed idee dat er een fietspad komt aan de noordzijde van de stadsbrug. Hetzelfde antwoord vinden we terug voor de wandelpaden. Dit is iets waar de gemeente van op de hoogte is en aandacht aan besteedt. Verder benadrukken een aantal respondenten het belang van het minder aantrekkelijk maken van de auto. Zo wordt er voorgesteld om nog meer plekken in de gemeente autovrij te maken, zoals het winkelgebied in Blerick. Ook blijkt uit de enquête dat inwoners van de gemeente veiligheid heel belangrijk vinden. 55 van de 71 respondenten geven dit de hoogste score voor belangrijkheid. Hierbij gaat het niet alleen om fiets- en wandelpaden, maar ook om oversteekplaatsen. Hier wordt door de gemeente ook naar gekeken. Als laatste wordt het promoten van fietsen en wandelen genoemd. Dit werd door Tom Jacobs ook genoemd als iets waar de gemeente in de toekomst meer aandacht aan kan besteden (interview Tom Jacobs).

Er kwamen ook een aantal voorstellen voor aanpassingen die niet door de gemeente genoemd worden. Dit zijn onder andere beter fietsenstallingen in en om het centrum van Venlo. Vaak zijn deze snel vol en passen er daardoor geen fietsen meer bij. Een gevolg hiervan kan zijn dat mensen de fiets niet kwijt kunnen en daarom maar met de auto komen. Wanneer er meer goede fietsenstallingen zijn zal dit minder gebeuren en zal men vaker met de fiets naar het centrum komen. Een andere maatregel die vaak voorkomt gaat over het onderhoud van fiets- en wandelpaden. Vaak gaat het dan ook over de afscheiding tussen het fietspad en de stoep. Dit is soms onduidelijk waardoor mensen lopen op het fietspad en daardoor fietsers hinderen. Ook meer groen langs verschillende routes wordt gewaardeerd. Zo kunnen mensen langs mooie routes fietsen en lopen en dan hebben ze iets om naar te kijken. Iets anders dat inwoners graag zouden willen zien is meer recreatie mogelijkheden en openbare sportfaciliteiten.

Op de stadsbrug loopt nu een looppad aan een zijde van de brug. Dit looppad ligt, op een rij betonblokken na, direct aan de rijbaan voor auto's. In de enquête werd een voorstel gedaan om dit op de een of andere manier af te scheiden van elkaar, met bijvoorbeeld een hek.
Daarbij geeft een respondent aan dat het misschien een idee is om de verlichting bij fiets- en wandelpaden te verbeteren. Men zal zich dan veiliger voelen in het donker. Hierdoor kan het zijn dat mensen vaker de fiets pakt in plaats van de auto, omdat ze zich minder onveilig voelen dan eerst.
Een andere maatregel die genoemd werd in de enquête is het afstemmen van stoplichten op fietsen en wandelaars in plaats van auto's. Dan zouden fietsers en wandelaars voorrang hebben en auto's langer moeten wachten. Deze aanpassing is in vergelijkbare vorm reeds uitgeprobeerd door de

gemeente, maar dat bleek toen niet te werken. Daar werden de stoplichten uitgezet met de intentie om ze weg te halen. Misschien werkt een mildere versie van die maatregel wel; een soort groene golf creëren voor fietsers zodat zij weinig tot niet hoeven te wachten.

4.4.3 Grenzen

Er zijn ook grenzen verbonden aan het nemen van maatregelen. Zo is het doorvoeren van bepaalde interventies niet gratis, dat kan veel geld kosten. De gemeente moet ook rekening houden met de financiële mogelijkheden die er zijn bij nieuwe maatregelen. Tom Jacobs gaf in het interview al aan dat er de afgelopen jaren relatief weinig geld beschikbaar was voor verkeer en mobiliteit (interview, Tom Jacobs). Hij hoopt dat er in de toekomst meer beschikbaar komt zodat het financiële aspect niet meer zo'n grote beperking is en de gemeente grotere maatregelen kan nemen.
Een andere factor die genoemd wordt tijdens het interview is het feit dat het aanpassen van de reeds bestaande openbare ruimte of bebouwde omgeving lastig is. Er staat natuurlijk al van alles en sommige stukken grond zijn het eigendom van bepaalde personen. Hier mag de gemeente dan niet zomaar iets mee doen, maar dan moet er eerst toestemming gevraagd worden. Volgens Tom Jacobs is het dan ook een stuk gemakkelijker om een interventie of aanpassing te maken op een plek waar nog niet veel gedaan is. Hier kun je praktisch bijna opnieuw beginnen en dus doen en laten wat je wil. Hier moet voor toekomstige projecten ook rekening mee gehouden worden, aangezien het ook daadwerkelijk goed mogelijk moet zijn om interventies uit te voeren op bepaalde plekken.

Een groter hekelpunt waar de gemeente tegenaan loopt heeft te maken met functional support. Dit houdt in dat de bebouwde omgeving zo ingericht moet zijn dat mensen erin kunnen doen en laten wat ze willen. De bebouwde omgeving moet de acties van mensen ondersteunen (Vischer, 2008). De gemeente vindt dit nog lastig. Tom Jacobs geeft hier in het interview een voorbeeld van (interview Tom Jacobs). Hij haalt de ruimte voor het Stadskantoor van Venlo aan. Dit is een versteende ruimte met veel bankjes en leuningen, een ideale plek voor skaters. Echter staan daar bordjes met 'verboden te skaten'.

> *"…dat geeft wel een beetje weer... we willen dat de jeugd gaat bewegen, dat ze fysiek bezig zijn en dat doen ze in de openbare ruimte. En vervolgens komen ze het doen en dan zeggen we nee hier mag dat niet, doe het dan maar ergens anders." (interview Tom Jacobs)*

Bovenstaande quote somt de situatie goed op. De gemeente wil de jeugd meer aan het bewegen krijgen, maar zodra ze dat doen op een plek waar het vervelend is moeten ze weg. De openbare ruimte wordt steeds aantrekkelijker gemaakt om in te bewegen, maar dit wordt dan wel beperkt tot bepaalde plekken. Het is een dilemma voor de gemeente. Ze willen dat inwoners (vooral jongeren) meer gaan bewegen, maar weten eigenlijk niet goed hoe ze dat precies moeten faciliteren. Daarbij komt dat als men dit doet op een plek die de gemeente daarvoor niet voor ogen had, weten ze niet hoe ze daarmee moeten om gaan.

5. Conclusie

In dit onderzoek is er een antwoord gezocht naar de vraag: “op welke manier kunnen aanpassingen aan de bebouwde omgeving non-motorische mobiliteit stimuleren in de gemeente Venlo?”, met behulp van de deelvragen: “Welke aanpassingen worden al uitgevoerd?”, “hoe dragen deze aanpassingen bij aan het stimuleren van non-motorische mobiliteit?”, “hoe worden aanpassingen van de bebouwde omgeving ervaren door bewoners van de gemeente Venlo?” en “welke aanpassingen zou de gemeente Venlo en vergelijkbare gemeenten in de toekomst nog meer kunnen gebruiken?” Om deze vragen te beantwoorden is er literatuuronderzoek gedaan, een interview met een expert van de gemeente Venlo, een enquête afgenomen onder inwoners van de gemeente Venlo en observaties op verschillende relevante plekken in de gemeente.

Uit het onderzoek is gebleken dat er al een aantal succesvolle en minder succesvolle maatregelen zijn genomen in de gemeente Venlo om non-motorische mobiliteit te stimuleren. Zo wordt de doorgang voor auto’s op verschillende plekken in de gemeente lastig gemaakt. Hiermee wordt het autogebruik minder aantrekkelijk en het fietsen en lopen juist aantrekkelijker gemaakt. Ook zijn er enkele fietspaden aangelegd en zijn fiets- en wandelpaden langs de Maas verbeterd. Onder de nieuw aangelegde fietspaden valt ook de snelfietsroute Greenport Bikeway. Met deze aanpassingen aan de bebouwde omgeving is de bereikbaarheid van bijvoorbeeld treinstations en het centrum van Venlo verbeterd. Een andere maatregel die is genomen is het autoverbod tussen bepaalde tijden in de binnenstad. De gemeente heeft dus al veel ingezet op non-motorische mobiliteit. Bij het nemen van deze maatregelen heeft de gemeente ook rekening gehouden met een aantal van de 6 D’s. Uiteindelijk is gebleken dat alle zes de D’s succesvol zijn. Sommige worden bij meerdere maatregelen gebruikt en andere maar bij één, maar uiteindelijk zijn ze allemaal nodig om genoeg succesvolle maatregelen te kunnen nemen. Hetzelfde geldt door de drie aspecten/dimensies van de bebouwde omgeving. Ook deze zijn alle drie nodig om succesvolle maatregelen te nemen.

Inwoners van de gemeente krijgen deze maatregelen en aanpassingen aan de bebouwde omgeving voorgeschoteld en moeten hun gedrag hieraan aanpassen. Hoe mensen dit doen is verschillend per persoon. De ene persoon heeft bewust door dat de maatregelen genomen worden en volgt ze bewust op, de andere persoon volgt ze bewust niet op. Andere mensen hebben juist helemaal niet bewust door dat er maatregelen genomen worden.
Uit de enquête is gebleken dat de maatregelen verschillende effecten hebben op mensen. Sommigen zijn er meer door gaan fietsen of lopen, terwijl anderen juist zeggen dit niet te zijn gaan doen. Ook blijkt dat er weinig verschillen bestaan tussen verschillende groepen binnen de gemeente. Er is onderzoek gedaan naar geslacht en leeftijd in relatie tot de effectiviteit van de maatregelen, een aantal bewegingsvariabelen en de waardering van verschillende aspecten van de bebouwde omgeving. Daaruit is gebleken dat er slechts een aantal verschillen bestaan. Zo is gebleken dat het invoeren van het autoverbod in de binnenstad en het aanleggen en verbeteren van fiets- en wandelpaden het minste effect heeft gehad op mensen uit de leeftijdscategorie 18-25. Zij zeggen vaker dat ze niet meer zijn gaan lopen of fietsen dan mensen uit de andere categorieën. Ook hebben zij vaker ‘weet ik niet’ geantwoord wanneer hen gevraagd werd of ze meer zijn gaan lopen of fietsen door de autovrije binnenstad. Verder bleek dat mensen uit de leeftijdscategorie 65+ bereid zijn om langer te fietsen dan de andere categorieën en dat mensen uit de categorie 18-25 bereid zijn om langer te lopen dat de andere categorieën. Een ander verschil dat duidelijk werd is het feit dat mannen veiligheid en het hebben van bredere stoepen belangrijker vinden dan vrouwen. Als laatste vinden mensen uit de leeftijdscategorie 26-40 de dichtheid van een gebied, de afstand tot het einddoel en de afstand tot het openbaar vervoer belangrijker dan mensen uit de andere leeftijdscategorieën.

Voor de toekomst zou de gemeente alle succesvolle maatregelen die reeds genomen zijn kunnen bekijken en deze op andere plekken weer kunnen toepassen. Het is gebleken dat deze goed werken dus dan zullen ze dat in de toekomst ook doen. Ook zal de gemeente minder auto-minded moeten worden. Er wordt nu nog te veel nagedacht over het comfort van autobestuurders, maar in de toekomst zal de gemeente vaker moeten kiezen voor de fietser of de wandelaar. Waar de gemeente al mee bezig is, zijn projecten als de mobiliteitshubs en de herontwikkeling van het Kazerne Kwartier.

Over het algemeen blijkt uit dit onderzoek dat de gemeente Venlo non-motorische mobiliteit goed kan stimuleren en de potentie heeft om dit in de toekomst nog beter te kunnen doen. De maatregelen die tot nu toe genomen zijn bleken bijna allemaal succesvol. Dus wanneer de bebouwde omgeving op een goede manier wordt aangepast en gebruikt, er geschikte maatregelen genomen worden en er geleerd wordt van eerdere fouten, dan kan de non-motorische mobiliteit er heel erg op vooruit gaan in de gemeente Venlo.

6. Discussie

Voor dit onderzoek is een combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek gebruikt. Deze manier van onderzoek doen helpt bij het vergaren van zo veel mogelijk relevante data en heeft voor dit onderzoek goed uitgepakt. Dit is dan ook zeker aan te raden voor andere onderzoeken die gaan over gemeentelijke, provinciale of landelijke beleidskwesties en de meningen en ervaringen van bewoners. Met de combinatie van de twee methoden zijn de beleidskant en de ervaringen van inwoners van de gemeente duidelijk naar voren gekomen.
Verder kan dit onderzoek een bijdrage leveren aan de toekomstige plannen van de gemeente Venlo door een inkijk te geven in wat inwoners graag zouden willen zien op het gebied van non-motorische mobiliteit. Het kan de gemeente inspiratie geven voor toekomstige maatregelen of interventies.
Ook kan dit onderzoek een handvat of voorbeeld zijn voor vergelijkbare gemeenten. Het onderzoek gaat dan wel over de gemeente Venlo, maar er zijn in Nederland en in het buitenland genoeg gemeenten die qua structuur, grootte of beleid lijken op de gemeente Venlo. Beleidsmakers uit deze vergelijkbare gemeenten zouden dit onderzoek en de beschreven maatregelen (uit het verleden en de toekomst) kunnen gebruikten voor hun eigen gemeentelijk beleid.
Een ander aspect waar dit onderzoek een bijdrage aan kan leveren is het omgaan met verschillende doelgroepen. De resultaten van de verschillende regressieanalyses uit dit onderzoek geven aan dat sommige groepen andere aspecten belangrijk vinden of dat sommige groepen bereid zijn bepaalde dingen langer te doen (zoals fietsen of lopen). Deze uitkomsten kunnen beleidsmakers helpen met het omgaan met verschillende doelgroepen.
Als laatste kunnen de maatregelen die gesuggereerd worden voor de toekomst een bijdrage leveren aan de verbetering van de algemene gezondheid in de gemeente Venlo en andere vergelijkbare gemeenten. Wanneer deze maatregelen op een succesvolle manier genomen worden zullen inwoners meer gaan bewegen en daardoor zal de algemene gezondheid verbeteren.

Voor vervolgonderzoek wordt aangeraden om de houding van inwoners ten opzichte van nieuwe aanpassingen of maatregelen nog meer mee te nemen in het onderzoek of om hier zelfs helemaal op te focussen. Het is een groot onderdeel van het nemen van maatregelen en het kan het succes van deze maatregelen bepalen. Wanneer de houding van inwoners negatief is, kan het zijn dat de maatregelen helemaal niet succesvol zijn. Echter, hoeft het hierbij niet alleen maar over de gemeente Venlo te gaan, het hoeft zelfs niet eens over een andere gemeente te gaan. Het kan gaan over een stad, een land of zelfs een continent. Overal zullen mensen een bepaalde houding hebben

tegenover nieuwe maatregelen en daar zullen de experts mee om moeten gaan. Je verandert namelijk het gedrag van mensen en dit gaat bij sommige mensen beter of sneller dan bij andere. In vervolgonderzoek kan dus onderzocht worden welke maatregelen het beste passen bij welke soort mensen of hoe experts het beste kunnen inspelen op de verschillende reacties die mensen geven op maatregelen.

7. Reflectie

In dit onderzoek is een interview afgenomen, zijn er verschillende observaties gedaan, is er literatuuronderzoek gedaan en is er een enquête afgenomen onder inwoners van de gemeente. Het onderzoek had op deze manier van beide kwalitatief en kwantitatief onderzoek een beetje. Dit is relevant met betrekking tot de validiteit en betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten. Het interview werd afgenomen met een expert op het gebied van mobiliteit, Tom Jacobs, coördinator mobiliteit bij de gemeente Venlo. Als expert weet hij veel van het onderwerp en de ontwikkelingen in de gemeente en kon dan ook veel vertellen. Omdat hij bij de gemeente Venlo werkt en hij zelf vaak betrokken is en was bij de verschillende projecten, zal al de gegeven informatie ook kloppen. Bij de enquête kunnen echter een aantal kritische kanttekeningen gemaakt worden. Mensen konden in de enquête aangeven hoe zij tegen non-motorische mobiliteit aankijken, hoeveel ze zelf fietsen of lopen en wat ze van bepaalde maatregelen vonden. Van alle inwoners van de gemeente Venlo hebben er maar 71 de enquête ingevuld. Met deze 71 antwoorden op alle vragen kun je een beeld krijgen van de ervaringen van inwoners, maar dit wil niet zeggen dat al die andere inwoners van de gemeente er hetzelfde over zouden denken. Wanneer men dat wil weten zullen er meerdere respondenten moeten zijn. Als het gaat over de observaties die gedaan zijn op de verschillende plekken binnen de gemeente, dan moet daar ook kritisch naar gekeken worden. Deze observaties vonden plaats op een maandagavond en een vrijdagmiddag en duurden beide maar een uur tot anderhalf uur. De resultaten zouden kunnen afwijken wanneer er op andere tijden of dagen geobserveerd zou zijn.

Verder is het begrip ‘bebouwde omgeving’ naarmate het onderzoek vorderde een beetje aangepast. Initieel vielen alleen delen van de gemeente waar al van alles gebouwd was onder het begrip, maar tijdens het interview met Tom Jacobs bleek dat de gemeente zich ook veel focust op de openbare ruimte als er interventies bedacht worden. In de openbare ruimte is meestal nog niks gebouwd en dat zou eigenlijk niet overeenkomen met hoe het begrip bebouwde omgeving toen nog gedefinieerd werd. Deze twee soorten ruimte zijn bij elkaar gevoegd, omdat hier door de gemeente op dezelfde manier naar gekeken wordt. Buiten dat Tom Jacobs aangeeft dat interventies doorvoeren in de bebouwde omgeving iets lastiger is, wordt het wel gezien als het zelfde begrip. Dit is in het onderzoek dan ook aangehouden.

8. Literatuurlijst

Barbosa, H., Barthelemy, M., Ghoshal, G., James, C., Lenormand, M., Louail, T., Menezes, R., Ramasco, J., Simini, F., & Tomasini, M. (2018). Human mobility: Models and applications. *Science direct*, *734*, 1–74. https://doi.org/10.1016/j.physrep.2018.01.001

Bertolini, L., & Dijst, M. (2010). Mobility Environments and Network Cities. *Journal of Urban Design*, *8*(1), 27–43. https://doi.org/10.1080/1357480032000064755

Boezeman, D., & Donkers, H. (2017). Interviewen in kwalitatief onderzoek.

Buro Lubbbers. (2011). *Maasboulevard Venlo, een nieuw stedelijk verblijfsgebied aan de Maas*. Buro Lubbers landschapsarchitectuur en stedenbouw. Geraadpleegd op 31 mei 2022, van https://burolubbers.nl/1040_maasboulevard/

Cao, J., & Zhang, J. (2016). Built environment, mobility, and quality of life. *Travel Behaviour and Society*, *5*, 1-4. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2015.12.001

CBS. (2022a). *Inwoners per gemeente*. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/inwoners

CBS. (2022b). *Werknemersbanen per regio en per gemeente*. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/51/werknemersbanen-per-regio-en-per-gemeente

Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association*, *76*(3), 265–294. https://doi.org/10.1080/01944361003766766

Frazao, E., & Allshouse, J. (2003). Strategies for Intervention: Commentary and Debate. *The journal of Nutrition*, *133*(3), 844–847. https://doi.org/10.1093/jn/133.3.844S

Gakenheimer, R. (1999). Urban mobility in the developing world. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *33*(7–8), 671–689. https://doi.org/10.1016/S0965-8564(99)00005-1

Gemeente Venlo. (2010, oktober). *Projectbesluit ex artikel 3.10 Wro "Kunstwerk rotonde Lingsforterweg - N271"* (Nr. 219507). https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0983.PJB2010025LINGSFOR-VA01/t_NL.IMRO.0983.PJB2010025LINGSFOR-VA01.pdf

Gemeente Venlo. (2012a, april). *Visie stedelijk centrum 2022 Venlo*. http://ruimtelijkeplannen.venlo.nl/RO_online/2008/NL.IMRO.0983.BP201227CENTRVENLO-ON01/tb_NL.IMRO.0983.BP201227CENTRVENLO-ON01_1.pdf

Gemeente Venlo. (2012b, november). bestemmingsplan Centrum Venlo (B01055.000477). Arcadis. https://docplayer.nl/49346722-Centrum-venlo-30-november-2012-ontwerp-b-nl-imro-0983-bp201227centrvenlo-on01.html

Gemeente Venlo. (2021, mei). *Ambitiedocument Fiets* (Nr. 029). https://venlo.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/50b2d4c0-eab2-4e0f-b503-fa1e853cc688?documentId=f4323c2e-78e2-4eaf-8486-0197ba039371&agendaItemId=e760d72b-ab96-4950-82d8-0913ffd74055

Gushulak, B., & MacPherson, D. (2004). Population mobility and health: an overview of the relationships between movement and population health. *Journal of Travel Medicine*, *11*(3), 171–178. https://doi.org/10.2310/7060.2004.18490

Handy, S., Boarnet, M., Ewing, R., & Killingsworth, R. (2002). How the built environment affects physical activity: Views from urban planning. *American Journal of Preventive Medicine*, *23*(2), 64–73. https://doi.org/10.1016/S0749-3797(02)00475-0

Héél véél informatie over de gemeente Venlo. (2022, 22 februari). Alle Cijfers. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van https://allecijfers.nl/gemeente/venlo/

Klein Kranenburg, L., & Van 't Veld, A. (2020, maart). *Stadspeiling Venlo 2019* (Nr. 2020/25). I&O Research. https://www.eenlokaal.nl/039%20RIB%20bijlage%20Rapport%20Stadspeiling%20Venlo%202019.pdf

Luzer-Bazinger, C., & Hornung-Prähauser, V. (2021). Innovation for sustainable cities: The effects of nudging and gamification methods on urban mobility and sustainability behaviour. *Journal for Geographic Information Science*, *9*(2), 251–285. https://doi.org/10.1553/giscience2021_02_

Ogra, A., & Ndebele, R. (2014, October). The role of 6Ds: Density, diversity, design, destination, distance, and demand management in transit oriented development (TOD). In *Neo-International Conference on Habitable Environments, San Diego, USA* (pp. 539-546).

Rosso, A., Auchincloss, A., & Micheal, Y. (2011). The Urban Built Environment and Mobility in Older Adults: A Comprehensive Review. *Journal of aging research*. https://doi.org/10.4061/2011/816106

Samen werken aan slimme mobiliteit voor morgen. (2022). Trendsportal - mobiliteit en logistiek. Geraadpleegd op 18 februari 2022, van https://www.trendsportal.nl/

Staf bestuur & directie. (2009, september). *Strategische visie Venlo 2030*. http://www.c2c-centre.com/sites/default/files/Venlo%20Strategische%20Visie%202030.pdf

Tenny, S., Brannan, G. D., Brannan, J. M., & Sharts-Hopko, N. C. (2017). *Qualitative Study*. StatPearls Publishing.

Van der Hooft, J. (2020, augustus). De campus als mobiliteitspionier. Een onderzoek naar de rol van de bebouwde omgeving op de mobiliteitstrantisitie op campus Heyendaal. Radboud Universiteit. https://theses.ubn.ru.nl/bitstream/handle/123456789/10211/Hooft%2c_Jannick_van_der_1.pdf?sequence=1

Van Alderwegen, H. A. (1982, december). *Capaciteit van wegen en paden voor recreatief fietsen* (Nr. 254587). Instituut voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding Wageningen. https://library.wur.nl/WebQuery/wurpubs/fulltext/254587

Venlo in cijfers - Gemeente Venlo. (2021a, 30 december). Venlo in cijfers. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van https://venlo.incijfers.nl/dashboard/bevolking-3

Venlo in cijfers - Gemeente Venlo. (2021b, 30 december). Venlo in cijfers. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van https://venlo.incijfers.nl/dashboard/werk-en-inkomen

Vischer, J. (2008). Towards a user-centred theory of the built environment. *Building Research & Information*, *36*(3), 231–240. https://doi.org/10.1080/09613210801936472

Woonwenz. (2022, maart). *Kazerne Kwartier*. Woonwenz woningcorporatie sinds 1907. Geraadpleegd op 31 mei 2022, van https://www.woonwenz.nl/projecten/blerick/kazerne-kwartier#:~:text=In%20maart%202022%20is%20het,de%20slag%20met%20de%20uitwerking.

9. Bijlagen

7.1 Interviewguide

Om te beginnen, bedankt dat u tijd vrij heeft kunnen maken voor dit interview. Het interview zal gaan over non-motorische mobiliteit in de gemeente Venlo en hoe dit gestimuleerd kan worden door de bebouwde omgeving. De antwoorden op de vragen zal ik uitsluitend gebruiken voor het onderzoek. Wilt u anoniem blijven in het onderzoek, of mag ik gewoon uw naam noemen? Mocht u anoniem willen blijven, dan verzin ik een andere naam of noem ik u bij uw functie.

Allereerst, kunt u zich voorstellen? Hoe lang werkt u al bij de gemeente Venlo en wat doet u daar precies?

Wat is de huidige focus van het mobiliteitsbeleid van de gemeente? Hoe kwam dit mobiliteit tot stand? (problemen, uitdagingen vanuit provincie/rijk)

Er is een verschil tussen bewegen met recreatieve doeleinden (vrije tijd) en met functionele doeleinden (werk/school), hoe wordt het beleid op deze twee apart toegespitst? Wordt er rekening gehouden met het 'physical comfort' dat men ervaart?
Misschien verschillen tussen beide, want recreatief is omgeving belangrijk en functioneel niet.
Physical comfort uitleggen. (= uiterlijk van de omgeving)

Hoe verplaatst de Venlonaar zich, met welk vervoersmiddel?

Is de gemeente Venlo een geschikte plek om te lopen/wandelen of te fietsen? Zijn er verschillen binnen de gemeente (op bepaalde plekken bijvoorbeeld)?

Hoe was de situatie in de gemeente 10/20/30 jaar geleden? Is er veel veranderd en in welk opzicht is het veranderd?

Worden er al interventies of aanpassingen aan de bebouwde omgeving gedaan om non-motorische mobiliteit te stimuleren?

Succesvol? Niet succesvol?

Wordt er bij deze interventies rekening gehouden met het uiterlijk van de omgeving? (Hoe zouden deze interventies bij kunnen dragen aan het 'physical comfort' van mensen?)

Op welke manier wordt er hierbij dan rekening gehouden met de dichtheid van een gebied? En met de hoeveelheid verschillende functies? Wordt daar een balans in gezocht?

Op welke manier zou de afstand tot het einddoel dat men heeft een rol kunnen spelen in het kiezen en uitvoeren van interventies?
Wanneer het einddoel het ov (station bv) is, wordt er dan ook rekening gehouden met de afstand en bereikbaarheid van zo'n station? (dit kan bepalen of men fietst/loopt of met de auto gaat)

Zijn er bepaalde methoden die het succesvolst zijn om autogebruik te verminderen?

Om non-motorische mobiliteit het beste te kunnen stimuleren moet er natuurlijk rekening gehouden worden met de ervaring van de fietser/wandelaar. *'physical comfort' is al aan bod gekomen*. Je hebt dan nog 'functional support'; is de bebouwde omgeving zo gemaakt dat het de acties en activiteiten van mensen aanmoedigt? *(aka; dus is het wel mogelijk om de acties uit te voeren)*
Op welke manier wordt daar rekening mee gehouden binnen de gemeente Venlo?

Het derde aspect is 'psychological comfort'. Dit houdt in dat men zich goed en veilig moet voelen in de omgeving om er te gaan fietsen/lopen. Vaak heeft dit te maken met normen/waarden of cultuur. Is dit ook iets waar de gemeente Venlo rekening mee houdt bij het doorzetten van interventies? Op welke manier?

Zijn er grenzen met betrekking tot de (toekomstige) interventies of aanpassingen? (als in, zijn er bepaalde dingen die niet veranderd kunnen worden met beleid of interventies?)

Hoe denkt u dat inwoners van de gemeente Venlo interventies of aanpassingen zien en ervaren?

Tot slot, wat zou er in de toekomst nog gedaan kunnen worden om non-motorische mobiliteit (nog) meer te stimuleren in de gemeente Venlo?

Heel erg bedankt voor uw tijd, de antwoorden zullen erg behulpzaam zijn voor het onderzoek. Mocht u het leuk vinden het eindresultaat van het onderzoek te zien of bekijken, dan zal ik dat zeker naar u mailen zodra het afgerond is. Als u nog andere vragen of opmerkingen heeft in een later stage, dan kunt u deze mailen naar robin.verheijen@ru.nl

7.2 Coderingsschema

Hoofdcode	**Deelcode**	**Beschrijving**
STOP principe	S- Stappen	Volgorde van beleid maken, lopers/wandelaars eerst
	T- Trappen	Volgorde van beleid maken, fietsers als tweede
	O- Openbaar vervoer	Volgorde van beleid maken, openbaar vervoer als derde
	P- Personenauto	Volgorde van beleid maken, personenauto's als laatste
Locaties/Plekken		Verschillende locaties in de gemeente Venlo die worden genoemd
Lopen	Voordelen stimuleren lopen	Voordelen van het stimuleren van lopen
	Loopinfrastructuur	Infrastructuur die speciaal is aangelegd voor het lopen
	Loopcultuur	De huidige situatie in de gemeente met betrekking tot lopen
	Verleden vs heden	Verschillen tussen vroeger en nu met betrekking tot lopen

	Belemmeringen - lopen	Belemmeringen met betrekking tot lopen
Fietsen	Parkeren fietsen	Huidige situatie wat betreft parkeren van fietsen
	Fietsinfrastructuur	Infrastructuur die speciaal is aangelegd voor fietsers
	Fietscultuur	De huidige situatie in de gemeente met betrekking tot fietsen
	Verleden vs heden	Verschillen tussen vroeger en nu met betrekking tot fietsen
	Belemmeringen - fietsen	Belemmeringen met betrekking tot fietsen
	Voordelen stimuleren fietsen	Voordelen van het stimuleren van fietsen
Openbaar vervoer	Infrastructuur ov	Infrastructuur die special is aangelegd voor het ov
	Verleden vs heden	Verschillen tussen vroeger en nu met betrekking tot het ov
	Openbaar vervoer cultuur	De huidige situatie in de gemeente met betrekking tot het ov
Auto’s	Autoinfrastructuur	Infrastructuur die speciaal is aangelegd voor auto’s
	Verleden vs heden	Verschillen tussen vroeger en nu met betrekking tot auto’s
	autocultuur	De huidige situatie in de gemeente met betrekking tot auto’s
	Hoeveelheid auto’s	Hoeveelheid auto’s in de gemeente
	Belemmeringen auto’s	Belemmeringen met betrekking tot auto’s
	Parkeren auto’s	Huidige situatie wat betreft het parkeren van auto’s
Beleid	Voorbeelden interventies	Voorbeelden van interventies die al uitgevoerd zijn in de gemeente
	Verleden vs heden	Verschillen tussen het beleid van vroeger en nu
	Grenzen	Grenzen met betrekking tot het beleid maken
	Toekomst	Wat er in de toekomst nog meer gedaan kan worden
	Acceptatie	Hoe wordt het beleid geaccepteerd in de gemeente
6 D’s	Density (dichtheid)	Dichtheid van een gebied
	Diversity (Mix functies)	Mix van verschillende functies in een gebied
	Destination accessibility	Bereikbaarheid van eindbestemmingen

	Distance to public transport	Afstand tot/bereikbaarheid van het ov
	Demand management (autogebruik reduceren)	Manieren om het autoverbruik te reduceren
	Design (uiterlijk)	Uiterlijk van de omgeving
Psychological comfort		Men moet zich goed voelen in de omgeving
Functional support		Mogelijkheden om acties uit te kunnen voeren in de omgeving
Physical comfort (uiterlijk)		Uiterlijk van de omgeving
Ervaring bewoners	Acceptatie	Hoe wordt het beleid geaccepteerd door bewoners
	Verschillende groepen	Verschillen in groepen van de bevolking
	Noodzakelijkheid	Zorgt noodzakelijkheid voor meer begrip?
	Dichtbijheid	Zorgt dichtbijheid van maatregelen voor meer begrip?
	Opvolgen maatregelen	Worden maatregelen opgevolgd. Op welke manier

7.3 Enquêtevragen

Hoi! Mijn naam is Robin Verheijen en ik studeer Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Voor mijn bachelor thesis onderzoek ik het effect van de bebouwde omgeving op non-motorische mobiliteit (lopen, wandelen, fietsen, etc.) in de gemeente Venlo. Dit houdt in dat ik bekijk hoe je mensen kan stimuleren vaker te lopen of de fiets te pakken in plaats van de auto, door gebruik te maken van de bebouwde omgeving. Met het invullen van deze enquête krijg ik meer inzicht in de ervaring van inwoners van de gemeente Venlo met het onderwerp en zou ik heel erg geholpen zijn. Dus woont u in de gemeente Venlo, dan zou ik het heel erg waarderen als u deze enquête wil invullen. Het zal ongeveer 5 minuutjes duren 😊. Alvast bedankt!

https://forms.gle/4PYbViMKo81FaevUA

1. Leeftijd?
- 18-25
- 26-40
- 41-65
- 65+

2. Man/vrouw/anders?

3. Wat is uw postcode? 4 cijfers, 2 letters

4. Naar welk(e) deel/delen van de gemeente Venlo beweegt u vaak? (meerdere antwoorden)
- Arcen
- Belfeld
- Lomm

- Steyl
- Tegelen
- Velden
- Blerick
- Hout-Blerick
- Boekend
- ’T Ven
- Venlo

5. Er zijn verschillende doeleinden om te reizen door de gemeente Venlo, zoals werk/school, sport, etc. Welk vervoersmiddel gebruikt u om te reizen naar werk/school?

Auto
Fiets
Scooter/brommer
Openbaar vervoer
Ik ga lopend
Anders, namelijk

6. Er zijn verschillende doeleinden om te reizen door de gemeente Venlo, zoals werk/school, sport, etc. Welk vervoersmiddel gebruikt u om te gaan sporten?

Auto
Fiets
Scooter/brommer
Openbaar vervoer
Ik ga lopend
Anders, namelijk

7. Er zijn verschillende doeleinden om te reizen door de gemeente Venlo, zoals werk/school, sport, etc. Welk vervoersmiddel gebruikt u om inkopen te doen?

Auto
Fiets
Scooter/brommer
Openbaar vervoer
Ik ga lopend
Anders, namelijk

8. Er zijn verschillende doeleinden om te reizen door de gemeente Venlo, zoals werk/school, sport, etc. Welk vervoersmiddel gebruikt u voor recreatieve doeleinden?

Auto
Fiets
Scooter/brommer
Openbaar vervoer
Ik ga lopend
Anders, namelijk

9. Mensen kunnen op allerlei verschillende manieren bewegen. Neem in uw gedachten een normale week in de afgelopen maand. Kunt u aangeven hoeveel dagen per week u door de gemeente beweegt om de volgende activiteiten verrichtte? Fietsen of lopen van/naar school, werk of winkel

Dagen 0 – 7

10. Kunt u aangeven hoeveel dagen per week u door de gemeente beweegt om de volgende activiteiten verrichtte? Bewegen in de vrijetijd

Dagen 0 – 7

11. Hoe lang bent u bereid de fietsen?
    Minder dan 30 minuten
    30 minuten
    45 minuten
    1 uur
    2 uur
    3 uur
    Langer dan 3 uur

12. Hoe lang bent u bereid te lopen?
    Minder dan 30 minuten
    45 minuten
    1 uur
    2 uur
    3 uur
    Langer dan 3 uur

13. Neemt u uw gezondheid mee in de beslissing over welk vervoersmiddel u gebruikt?

14. Er zijn in de gemeente Venlo een aantal interventies gedaan om het fiets- en wandelgedrag van inwoners te stimuleren, zoals de aanleg van de fietsbrug van Blerick naar Venlo, de autovrije binnenstad van Venlo en extra wandelpaden (bijvoorbeeld langs de Maas). Hebben deze interventies ertoe geleid dat u vaker loopt of de fiets pakt in plaats van de auto?
Fietsbrug van Blerick naar Venlo
    Ja
    Nee
    Weet ik niet

15. Er zijn in de gemeente Venlo een aantal interventies gedaan om het fiets- en wandelgedrag van inwoners te stimuleren, zoals de aanleg van de fietsbrug van Blerick naar Venlo, de autovrije binnenstad van Venlo en extra wandelpaden (bijvoorbeeld langs de Maas). Hebben deze interventies ertoe geleid dat u vaker loopt of de fiets pakt in plaats van de auto?
Autovrije binnenstad Venlo
    Ja
    Nee
    Weet ik niet

16. Er zijn in de gemeente Venlo een aantal interventies gedaan om het fiets- en wandelgedrag van inwoners te stimuleren, zoals de aanleg van de fietsbrug van Blerick naar Venlo, de autovrije binnenstad van Venlo en extra wandelpaden (bijvoorbeeld langs de Maas). Hebben deze interventies ertoe geleid dat u vaker loopt of de fiets pakt in plaats van de auto?
Extra wandelpaden (bijvoorbeeld lang de Maas)
    Ja
    Nee
    Weet ik niet

17. Indien bij de vorige vraag geantwoord met ‘ja’, op welke manier hebben deze interventies bijgedragen aan uw loop- en fietsgedrag?

De afstand tot mijn einddoel is korter geworden, dus ik fiets/loop meer
De afstand tot het openbaar vervoer is korter geworden, dus ik fiets/loop meer
Het uiterlijk van de omgeving is beter geworden, dus ik fiets/loop meer
Ik ben me meer bewust van mijn gezondheid, dus ik fiets/loop meer
Het is veiliger geworden dus ik fiets/loop meer
Anders, namelijk

18. Zijn dit soort interventies in de gemeente Venlo nodig volgens u?
- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Indien het antwoord bij de vorige vraag geantwoord 'nee' was, ga dan verder bij vraag 20. Indien het antwoord bij de vorige vraag 'ja' was, ga dan verder bij de vraag 19.

19. Waarom zijn interventies volgens u nodig?
Bereikbaarheid verhogen
Reistijd verkorten
Veiligheid verhogen
Het uiterlijk van de omgeving verbeteren
Gezondheid verbeteren en/of meer bewegen
Men moet zich goed voelen in de omgeving (om er te fietsen/lopen)
Het moet functioneel zijn ergens te fietsen of te lopen
De balans in verschillende functies in een gebied verbeteren
Functiemenging creëren
Anders, namelijk

20. Waarom zijn interventies volgens u **niet** nodig?
De bereikbaarheid van mijn einddoel wordt niet korter
De afstand tot het openbaar vervoer wordt niet korter
Het uiterlijk van de omgeving wordt niet beter
Ik ben me niet bewuster van mijn gezondheid geworden
Het wordt niet veiliger
Ik voel me niet beter in de omgeving (om er te fietsen/lopen)
Het maakt niet uit of een omgeving functioneel is om erin te fietsen of te lopen
De balans in verschillende functies in een gebied is niet belangrijk
Functiemengingen creëren is niet belangrijk
Anders, namelijk

21. Wat zijn volgens u belangrijke aspecten van de bebouwde omgeving met betrekking op het stimuleren van het fiets- en wandelgedrag?
Uiterlijk
Veiligheid
Bredere stoepen
De dichtheid van een gebied (het aantal huishoudens, banen, mensen, woningen, etc.)
Afstand tot einddoel (voorzieningen dichterbij)
Afstand tot het openbaar vervoer
Diversiteit (verschillende functies in een gebied)
Anders, namelijk

22. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? Uiterlijk
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

23. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? Veiligheid
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

24. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? Bredere stoepen
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

25. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? De dichtheid van een gebied (het aantal huishoudens, banen, mensen, woningen, etc.)
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

26. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? Afstand tot het einddoel (voorzieningen dichterbij)
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

27. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? Afstand tot het openbaar vervoer?
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

28. Kunt u het volgende aspect ranken op belangrijkheid? Diversiteit (verschillende functies in een gebied)
Niet belangrijk – heel belangrijk, 5 opties

29. Tot slot, als u het beleid mocht bepalen, welke interventies zou u nog voorstellen voor de gemeente Venlo?

Heel erg bedankt voor de deelname aan de enquête, het onderzoek erg geholpen met uw antwoorden op de vragen. Voor eventuele vragen of opmerkingen kunt u mailen naar robin.verheijen@ru.nl. Ook als u benieuwd bent naar het eindresultaat van de scriptie, kunt u via die weg op de hoogte gesteld worden.

7.4 Observatieresultaten

Fietsbrug

02-05-2022, 16:30-17:30

Aantal fietsers: 102
Aantal scooters/brommers: 39
Aantal scootmobielen: 3
Aantal elektrische fietsen: 48
    Waarvan werkfietsen (InVenlo, BurgerMe, Izumi, etc.): 4
Aantal wandelaars: 31 (op stoep)
    Waarvan over het fietspad: 7
Hoeveelheid bestuurders vanuit fietsbrug naar snelfietspad: 44

- Er is genoeg plek om te bewegen, alleen met echte drukte ontstaat er wat onrust. De stoepen zijn breed genoeg, maar houden op net voor de echte brug. Hiermee wordt aangegeven dat mensen eigenlijk niet over de brug heen mogen lopen. Mensen doen het echter toch.

- Verder is het redelijk veilig bij de tunnels, alleen in het donker is er weinig licht.
- De afslag naar het snelfietspad is duidelijk, alleen als je vanuit de andere kant komt wil er nog wel eens chaos en onduidelijkheid ontstaan over wie voorrang heeft.
- De afslag richting de teststraat (het zandpad) wordt het meeste gebruikt door fietsers en wandelaars. Scooters en brommers mijden sneller.

Snelfietspad

02-05-2022, 16:30-17:30

Aantal fietsers: 89
Aantal scooters/brommers: 38
Aantal scootmobielen: 1
Aantal elektrische fietsen: 33
    Waarvan werkfietsen (InVenlo, BurgerMe, etc.): 2
Aantal wandelaars: 7 (kwamen vanuit daar en liepen door richting fietsbrug)
Hoeveelheid bestuurders vanuit snelfietspad naar fietsbrug: 51

- Eigenlijk zouden hier geen wandelaars mogen komen, alleen op het stuk dat omlaag richting de fietsbrug gaat.
- Het fietspad is veilig genoeg. De afscheiding met de weg zou misschien wat veiliger kunnen worden. Nu staan er betonblokken tussen de twee delen.
- De rijweg is aan het begin goed, maar later wordt het minder. Het asfalt korrelt en daardoor is het op sommige plekken ongelijk
- Ook ligt er veel afval op en langs het fietspad bij het gedeelte dat aan het station grenst.

Binnenstad Venlo

13-05-2022, 15:00-16:00

Aantal fietsers net buiten de binnenstad: 128
Aantal scooters/brommers net buiten de binnenstad: 67
Aantal fietsenstallingen: 14, 1 beveiligde
Aantal fietsers in binnenstad (verbod genegeerd): 8

- Fietsen en scooters worden eigenlijk overal neergezet. In de fietsenstallingen voornamelijk, maar ook gewoon op random plekken. Ze worden dan wel in groepen bij elkaar gezet en staan niet in de weg.
- Veel fietsers en brommers etc. gezien op de ene weg door de binnenstad waar je wel mag fietsen. Dit is dan ook de bedoeling.
- Echter. Ook wel fietsers en brommers etc. gezien in de wegen naast de weg waar je wel mag fietsen. Op deze wegen mag men dus niet fietsen, maar dat wordt wel gedaan.
- Mensen lopen veel met de fiets in de hand door de binnenstad, ook met elektrische fietsen.
- Op verschillende plekken verspreid door de binnenstad is met graffiti op de grond gespoten ‘winkels open fietsers lopen’.

7.5 SPSS-tabellen

Veiliger_geworden

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	26	36,6	78,8	78,8
	1,00	7	9,9	21,2	100,0
	Total	33	46,5	100,0	
Missing	System	38	53,5		
Total		71	100,0		

Afstand_ov_korter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	31	43,7	93,9	93,9
	1,00	2	2,8	6,1	100,0
	Total	33	46,5	100,0	
Missing	System	38	53,5		
Total		71	100,0		

Uiterlijk_omgeving_beter

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	21	29,6	63,6	63,6
	1,00	12	16,9	36,4	100,0
	Total	33	46,5	100,0	
Missing	System	38	53,5		
Total		71	100,0		

Meer_bewust_gezondheid

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	18	25,4	54,5	54,5
	1,00	15	21,1	45,5	100,0
	Total	33	46,5	100,0	
Missing	System	38	53,5		
Total		71	100,0		

Frequentietabellen ‘waarom bent u meer gaan fietsen/lopen?’. De rij ‘1.00’ geeft aan dat het betreffende aspect genoemd is en de rij ‘.00’ geeft aan dat het betreffende aspect niet genoemd is.

veiligheid

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	15	21,1	21,1	21,1
	1,00	56	78,9	78,9	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

bredere_stoepen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	48	67,6	67,6	67,6
	1,00	23	32,4	32,4	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

uiterlijk

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	46	64,8	64,8	64,8
	1,00	25	35,2	35,2	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

afstand_einddoel

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	32	45,1	45,1	45,1
	1,00	39	54,9	54,9	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

afstand_ov

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	62	87,3	87,3	87,3
	1,00	9	12,7	12,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

dichtheid

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	57	80,3	80,3	80,3
	1,00	14	19,7	19,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

diversiteit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	,00	45	63,4	63,4	63,4
	1,00	26	36,6	36,6	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Frequentietabellen ‘welke aspecten van de bebouwde omgeving zijn belangrijk?’. De rij ‘1.00’ geeft aan dat het betreffende aspect genoemd is en de rij ‘.00’ geeft aan dat het betreffende aspect niet genoemd is.