

Bachelor Thesis 2016



Laat de Giro d'Italia niet alleen de atleten, maar ook
Nijmegenaren fietsen?

Een onderzoek naar het trickle down effect van de Giro d'Italia

Sociale Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Radboud Universiteit Nijmegen - Faculteit der Managementwetenschappen

juni 2016

Marijn Bruurs – s4328590

Voorwoord

Voor u ligt de bachelor thesis 'laat de Giro niet alleen de atleten, maar ook Nijmegenaren fietsen: een onderzoek naar het trickle down effect van de Giro d'Italia'. De thesis is geschreven binnen het thema 'patronen van bereikbaarheid en onbereikbaarheid in Nederlandse regio's'. Het onderzoek van deze bachelor thesis is uitgevoerd bij wijze van afsluiting van de bachelor Sociale Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit te Nijmegen, onder leiding van Fariya Sharmeen, assistent professor duurzame transport.

Met de komst van het internationale sportevenement de Giro d'Italia naar Nederland heeft zich een unieke mogelijkheid gepresenteerd om de effecten van een dergelijk evenement eens goed onder de loep te nemen. Deze effecten verdelen zich echter over een groot aantal domeinen waarin de meest voor de hand liggende het economische domein is. De scriptie moet echter te linken zijn aan het thema bereikbaarheid en daarom is samen met mijn scriptiebegeleider bepaald dat dit onderzoek zich toe zou spitsen op de inspirationale effecten van de Giro d'Italia waarin wordt afgevraagd of het evenement de bewoners van Nijmegen inspireert om meer gebruik te maken van de fiets. Om deze vraag te beantwoorden is een kwantitatief onderzoek met enquêtes uitgevoerd.

Middels dit voorwoord wil ik allereerst mijn scriptiebegeleider, Fariya Sharmeen, bedanken voor de prettige begeleiding en ondersteuning tijdens het proces. Zij stond altijd klaar om mijn vragen te beantwoorden, zelfs toen ze in het buitenland was. Er is in het gehele proces intensief mailcontact geweest en zelfs een aantal keer geskyped. Zonder deze begeleiding had ik het onderzoek nooit in de huidige vorm kunnen presenteren.

Daarnaast wil ik mijn vrienden en familie bedanken. Ik heb meerdere malen met hen op een effectieve wijze over het onderzoek kunnen sparren en als ik door de bomen het bos niet meer zag, wisten zij me vaak op het juiste pad te wijzen. Als laatste worden ook alle respondenten nogmaals bedankt voor hun medewerking. Hun antwoorden vormen de basis van de resultaten van deze thesis. Ook zonder deze hulp zou het onderzoek niet in deze vorm gepresenteerd kunnen worden.

Ik wens u veel leesplezier toe,

Marijn Bruurs.

Nijmegen, 23 juni 2016

Laat de Giro d'Italia niet alleen de atleten, maar ook Nijmegenaren fietsen?

Een onderzoek naar het trickle down effect van de Giro d'Italia

Bachelor Thesis 2016

Sociale Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Radboud Universiteit Nijmegen - Faculteit der Managementwetenschappen

juni 2016

Marijn Bruurs – s4328590

In deze thesis worden de inspirationale effecten, ofwel trickle down effecten, van het internationale sportevenement de Giro d'Italia voor Nijmegen onderzocht. Hierin dient de volgende hoofdvraag als rode draad: in hoeverre heeft de komst van het internationale wielerevenement, de Giro d'Italia, invloed op het fietsgebruik van de bewoners van Nijmegen. Er is gekozen om een kwantitatief onderzoek te doen in twee voorgeselecteerde wijken waar de invloed van de Giro d'Italia het grootst zou moeten zijn. Omdat ieder individu ander gedrag vertoont en bovendien op verschillende manieren geïnspireerd wordt is gekozen om de respondenten in te delen volgens het transtheoretical model. Dit heeft het mogelijk gemaakt om individuen in groepen in te delen om toch algemene uitspraken te kunnen doen. Uit dit onderzoek is gebleken dat de Giro de bewoners van Nijmegen niet heeft geïnspireerd om meer gebruik te maken van de fiets. Dit is het gevolg van (1) de lage deelname aan de side-evenementen, (2) weinig tot geen invloed van directe interventies in de fysieke omgeving tijdens de Giro, (3) weinig tot geen beleving rondom het succes van de Nederlandse wielrenner Steven Kruijswijk en (4) de bevinding dat de bewoners van Nijmegen zich vooral in de pre- en contemplation fase van het transtheoretical model bevinden.

This thesis examines the inspirational effects, or the trickle down effects, of the international sporting event the Giro d'Italia for Nijmegen. The main question that is addressed in this study is: to what extent does the international sporting event, the Giro d'Italia, effect the bicycle use of the residents of Nijmegen? To answer this question a quantitative research with surveys is conducted in two selected districts of Nijmegen where the influence of the Giro d'Italia should best be notable. Because each respondent exhibits different behavior and is inspired differently, I chose to classify the respondents according to the Transtheoretical model. This classification made it possible to share individuals into groups which makes it possible to make general statements for those groups. The results of this study showed that the Giro d'Italia has no influence on the bicycle use by the people of Nijmegen. This is due to (1) the low participation in the side events of the Giro d'Italia, (2) little or no influence from the direct interventions in the physical environment during the Giro d'Italia, (3) little or no experience around the success of the Dutch cyclist Steven Kruijswijk and (4) the findings that the inhabitants of Nijmegen are located mainly in the pre- and contemplation stage of the transtheoretical model.

Inleiding

Ondanks de afwezigheid van een duidelijke definitie is duurzaamheid een begrip dat dagelijks wordt gebruikt door zowel politici als wetenschappers. De term duurzaamheid kwam al in 1980 op, maar werd algemeen bekend met de publicatie van *'Our Common Future'*, ofwel het 'Brundtland-rapport', uitgegeven door de World Commission on Environment and Development (WCED) (Holden, 2007). In dit rapport werd duurzaamheid gekoppeld met ontwikkeling en werd er in zijn algemeenheid gesteld dat de toekomstige ontwikkeling de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoefte te voorzien niet in gedrang mag brengen. Daarin werd onderscheid gemaakt tussen twee basis principes, namelijk de ecologische duurzaamheid en de basis behoefte van de mens. Het eerste basisprincipe werd gedefinieerd als "at a minimum, sustainable development must not endanger the natural systems that support life on Earth: the atmosphere, the waters, the soils, and the living beings" (Holden, 2007, p. 26). Een afbreuk aan het ecologische systeem zou namelijk verlies aan planten- en diersoorten betekenen en dus de mogelijkheden van toekomstige generaties beperken.

Het tweede basis principe wordt in het Brundtland-rapport als volgt gedefinieerd: "Sustainable development requires meeting the basic needs of all and extending to all opportunity to satisfy their aspirations for a better life" (Holden, 2007, p. 27). Daarmee gaan de basis behoefte van de mens dus niet alleen over toegang tot werk, energie, onderdak, hygiëne en gezondheidszorg maar ook over verlangens. Een levensstandaard die een individu in meer dan de basisbehoeften voorziet kan hiermee dus ook duurzaam zijn, mits deze levensstandaard de ecologische duurzaamheid blijft waarborgen (Holden, 2007). Volgens het WCED hebben alle andere definities of voorwaarden van duurzaamheid geen zin of betekenis zolang niet aan deze basisprincipes wordt voldaan.

Op die manier kan gesteld worden dat duurzame ontwikkeling een ecologisch en een sociaal component moet vertegenwoordigen. De ontwikkeling moet namelijk voorzien in de basis behoefte van de mens (sociale component) maar deze ontwikkeling mag geen negatieve effecten hebben om het milieu (ecologische component). Deze voorwaarden zijn als gevolg ook terug te vinden in het concept van 'duurzame bereikbaarheid/mobiliteit'. Bereikbaarheid en mobiliteit zorgen er namelijk voor dat mensen worden voorzien in hun basisbehoeften om deel te kunnen nemen in ruimtelijk verspreide activiteiten (zoals werk, diensten, sociale contacten, etc.). De verplaatsing mag echter geen negatieve impact hebben op het milieu en daarom wordt de verplaatsing doorgaans ecologisch getoetst op grondstofefficiëntie. Op die manier moet voor duurzame bereikbaarheid zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van niet hernieuwbare of moeilijk hernieuwbare grondstoffen (inclusief grond en infrastructuur) (Bertolini, Clerq & Kapoen, 2005).

Vanuit die redenering kunnen de factoren van het huidige transportsysteem die een

negatieve impact hebben op het milieu, zoals Co2 uitstoot, luchtvervuiling en geluidsoverlast, gebruikt worden als maatstaf voor duurzaamheid (Bertolini, Clerq & Kapoen, 2005). Het conventionele transportmiddel in de vorm van de auto die op brandstof rijdt is met deze maatstaven natuurlijk het minst duurzaam en daarom worden er vanuit de wetenschap en de overheid implicaties gegeven om mensen gebruik te laten maken van andere, meer duurzame vormen van transport (Bertolini, Clerq & Kapoen, 2005). Deze alternatieven zijn onder te verdelen in vier categorieën. De eerste betreft 'niet reizen' waarin bijvoorbeeld thuis werken wordt gestimuleerd. De tweede categorie betreft het stimuleren van lopen en fietsen, de derde focust zich op het openbaar vervoer en de laatste categorie betreft de verduurzaming van de conventionele auto (door bijv. elektrisch rijden) (Bertolini, Clerq & Kapoen, 2005).

De duurzaamheidvoorwaarden worden echter niet alleen op bereikbaarheid toegepast, maar op bijna alle componenten van de samenleving. Zo ook op de gezondheid van de Nederlandse bevolking. De Nederlandse overheid probeert namelijk met de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB) haar burgers te stimuleren om meer te gaan bewegen. Zo tracht de overheid haar burgers te voorzien van middelen om aan de basisbehoeften van gezondheid te voldoen. Op basis van wetenschappelijk onderzoek is de overheid er namelijk van overtuigd dat "mensen die voldoende sporten en bewegen minder kans hebben op gezondheidsklachten" (Rijksoverheid). De NNGB stelt dat voor een goede gezondheid een volwassene minstens vijf dagen per week een half uur 'matig intensief' moet bewegen (Nederlands Instituut voor Sport & Bewegen).

Burgers mogen als gevolg van de ecologische voorwaarde echter geen gebruik maken van middelen die een negatieve impact hebben op het milieu. Daarom lijkt de overheid met het stimuleren van lopen en fietsen twee vliegen in een klap te kunnen slaan. Allereerst stimuleren ze op die manier duurzame transport alternatieven en bovendien gaan mensen meer bewegen als ze vaker fietsen of lopen. Nu rest alleen de vraag op welke manier een overheid haar burgers kan stimuleren om meer te lopen of meer gebruik te maken van de fiets.

Volgens sommige kan het organiseren van (internationale) sportevenementen hierin een belangrijke rol spelen. Het organiseren van een dergelijk evenement kan namelijk een zogenaamd 'trickle-down' effect hebben op de samenleving die het evenement ontvangt. Dit betekent dat de atleten de mensen inspireren om ook te participeren in sportactiviteiten (Ramchandani, Kokolakis & Coleman, 2014). Vanuit hier kan gesteld worden dat een fietsevenement de samenleving die het evenement ontvangt kan inspireren meer gebruik te maken van de fiets waarmee de betreffende overheid zowel de duurzaamheids- als de gezondheidsdoelstellingen waar zou kunnen maken.

Een voorbeeld van een dergelijk internationaal fietsevenement is de Giro d'Italia, na de tour de France het belangrijkste wielerevenemt. Dit internationale evenement heeft in mei 2016

plaatsgevonden in de Provincie Gelderland. Omdat het grote internationale evenement in Nederland heeft plaatsgevonden is het erg interessant om te onderzoeken of dit het beschreven 'trickle-down' effect heeft gehad en dus mensen in Gelderland heeft geïnspireerd om meer gebruik te maken van de fiets waarmee ze niet alleen gezonder, maar ook duurzamer bezig zijn.

Omdat dit onderzoek beperkt is in tijd en ruimte is gekozen om een afbakening te maken in de vorm van Nijmegen. Voor de zomerreces van 2014 heeft de gemeente Nijmegen namelijk haar ambities uitgesproken om de finishlocatie van de tweede etappe en de start van de derde etappe van de Giro d'Italia in Nijmegen te laten zijn. De grootste aanleidingen om dit evenement naar de regio te halen waren volgens de gemeente de economische en promotionele spin offs. Zo stelt de gemeente Nijmegen dat een groot wielerevenement bijdraagt aan "het dynamische en sportieve karakter van Nijmegen en is het een stimulans voor de fiets- en wielrensport in Nijmegen en omgeving" (gemeente Nijmegen, 2014, p. 2). Bovendien zou door de komst van de Giro d'Italia, Nijmegen en de provincie zowel nationaal als internationaal op de kaart gezet worden via krantenartikelen, televisie en andere media-uitingen (gemeente Nijmegen, 2014).

Het onderzoek begint in hoofdstuk 1 met de kritische literatuurbespreking betreffende het begrip 'bereikbaarheid'. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 op basis van deze kritische literatuurbespreking het project kader van dit onderzoek geschetst. Vanuit dit projectkader zullen de doel- en vraagstelling en het onderzoeksmodel uit een worden gezet. In hoofdstuk 3 zullen de theoretische concepten waarvan gebruik wordt gemaakt in dit onderzoek worden toegelicht. In ditzelfde hoofdstuk zullen de theoretische concepten grafisch worden samengevat in het conceptueel model waarna in hoofdstuk 4 de methodologische aanpak wordt besproken. In hoofdstuk 5 volgen de meer praktische zaken van het onderzoek in de vorm van een toelichting van het onderzoeksgebied en het ontwerp van de enquêtes waarvan gebruik zal worden gemaakt. Het onderzoek bereikt zijn einde met hoofdstuk 6 en 7 waarin de bevindingen worden besproken en er afgesloten wordt met een conclusie en discussie in hoofdstuk 8.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 – Kritische literatuur bespreking	6
HOOFDSTUK 2 – Project kader	11
HOOFDSTUK 3 – Theoretisch kader	18
HOOFDSTUK 4 – Methode	28
HOOFDSTUK 5 – Dataverzameling	33
HOOFDSTUK 6 – Bevindingen nul- en nameting	45
HOOFDSTUK 7 – Effecten Giro d'Italia	74
HOOFDSTUK 8 – Conclusie & Discussie	83
BIBLIOGRAFIE	
APPENDIX I	
APPENDIX II	

HOOFDSTUK 1

Kritische literatuurbespreking

Uit het literatuuronderzoek is gebleken dat het begrip bereikbaarheid enorm omslachtig is en veel dimensies kent. Vanwege de complexiteit komt hetzelfde begrip op veel verschillende manieren terug in de literatuur. Daarom is het belangrijk om eerst een duidelijk onderscheid te maken in de belangrijkste componenten van het paraplu begrip 'bereikbaarheid'.

Allereerst zijn de begrippen bereikbaarheid en mobiliteit nauw met elkaar verbonden en worden ze ook regelmatig door- en met elkaar gebruikt. In de kern heeft bereikbaarheid echter alleen betrekking op een plek en mobiliteit alleen op een persoon. Hansen (1959) definieert bereikbaarheid als de potentiële mogelijkheden voor ruimtelijke interactie. De bereikbaarheid van een plek betekend daarom dat deze plek kan worden bereikt en impliceert daarmee een mate van nabijheid tussen twee punten (Ingram, 1971). Hiermee is de bereikbaarheid van een plek dus een inherent kenmerk (of voordeel) van deze plek met betrekking tot de overbrugging van een bepaalde ruimtelijke frictie, zoals tijd en/of afstand (Ingram, 1971).

Mobiliteit gaat over de daadwerkelijke beweging van mensen om deel te kunnen nemen in ruimtelijk verspreide activiteiten (Bertolini, le Clercq, & Kapoen, 2005). Mobiliteit kan vanuit veel perspectieven worden benaderd, als belangrijkste is dat mobiliteit vanuit een transportbenadering. Mobiliteit is namelijk nauw verbonden met transport en wordt in de transportstudies gezien als een afgeleide vraag naar verbinding tussen twee activiteiten (Ernste, Martens, & Schapendonk, 2012).

Deze twee begrippen zijn echter, net als het kip en ei verhaal, niet los van elkaar te zien. Activiteiten zijn nou eenmaal ruimtelijk verspreid door geografie (Ernste, Martens, & Schapendonk, 2012) en omdat mensen in deze activiteiten moeten en/of willen participeren is er een beweging noodzakelijk, waarmee mobiliteit ontstaat. Daarmee gaat bereikbaarheid dus over de mate waarin de combinatie van landgebruik en transportsystemen een individu of groep van individuen in staat stelt om te participeren in ruimtelijk verspreide activiteiten (Geurs, & van Wee, 2004). Omdat het over de combinatie gaat en de begrippen nauwelijks los van elkaar te zien zijn, zal hierna alleen het begrip bereikbaarheid worden gebruikt. Als het echt alleen over mobiliteit gaat, wordt dit expliciet gemaakt. Na dit gesteld te hebben is het belangrijk om het derde component van bereikbaarheid uit een te zetten, namelijk 'de omstandigheden'.

Bereikbaarheid wordt namelijk nogal beïnvloed door de omstandigheden. Deze omstandigheden vallen uiteen te zetten in (1) herkomstgebied, (2) landgebruik, (3) vervoerswijze, (4) persoonskenmerken, (5) motief en het (6) tijdstip (Geurs, & van Wee, 2004; Hilbers, & Verroen, 1993). Het herkomst gebied en landgebruik zijn de vooral voor de objectieve en fysieke omstandigheden van belang. Met het herkomstgebied wordt dan ook de geografisch bepaalde karakteristieken van een plek of gebied waar de beweging start bedoeld (Hilbers, & Verroen, 1993). Het landgebruik gaat ten eerste over de hoeveelheid, kwaliteit en de manier waarop verschillende

diensten zijn verdeeld over bestemmingen, ten tweede over de vraag vanuit een herkomstgebied naar deze diensten en als laatste over de confrontatie van vraag en aanbod naar deze diensten wat resulteert in een concurrentie tussen diensten met een beperkte capaciteit (Geurs, & van Wee, 2004). De vervoerswijze, persoonskenmerken, motief en tijdstip zijn daarentegen vooral voor de subjectieve en flexibele context van belang.

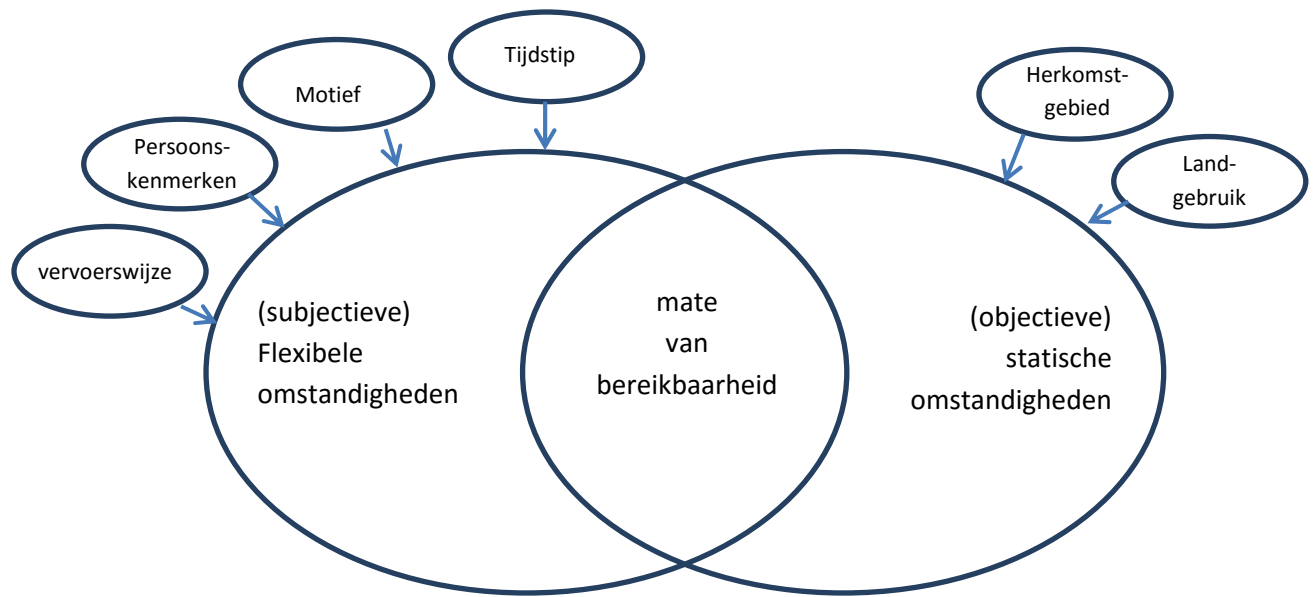
Het eerste component, de vervoerswijze, kan gedefinieerd worden als de hoeveelheid tijd, moeite en geld die het een individu kost om met gebruik van een specifiek vervoersmiddel de afstand tussen het herkomstgebied en de bestemming te overbruggen. De hoeveelheid tijd, moeite en geld is de uitkomst van vraag naar en aanbod van infrastructuur. Waarbij het aanbod van infrastructuur de locatie en de karakteristieken van de infrastructuur omvat (maximale snelheid, aantal rijbanen, tijdsschema's, reiskosten) en de vraag naar infrastructuur betrekking heeft op zowel persoons- als vrachtverkeer (Geurs, & van Wee, 2004; Hilbers, & Verroen, 1993).

De persoonskenmerken betreffen de behoefte, mogelijkheden en kansen die invloed hebben op het niveau van toegang van een individu tot verschillende manieren van transport en ruimtelijk verspreide kansen. Met het laatste wordt bedoeld in hoeverre deze persoon beschikt over de skills en het opleidingsniveau om bijvoorbeeld op banen in de buurt te kunnen solliciteren (Lucas, 2012; Geurs, & van Wee, 2004; Hilbers, & Verroen, 1993).

Het motief gaat over het nut dat ontleend kan worden aan het bereiken van de locatie. Voor de bepaling van dit nut is ten eerste de activiteit op de bestemmingslocatie van belang en ten tweede de doelgroep (Hilbers, & Verroen, 1993). Zo zijn mensen eerder bereid om langer te reizen naar hun werk dan voor bijvoorbeeld de bakker. Met het bepalen van het 'nut' analyseer je dus de (economische) voordelen die mensen halen uit het bereiken van ruimtelijke verspreide activiteiten (Geurs, & van Wee, 2004).

Als laatste heeft het tijdstip ook invloed op de mobiliteit. Zo zijn bepaalde activiteiten, zoals een school of werklocatie, alleen bereikbaar op bepaalde tijdstippen (Geurs, & van Wee, 2004). Daarnaast kost een beweging door de ruimte tijd en is het voor mensen onmogelijk om op twee plekken tegelijk te zijn (Hägerstrand, 1970). Daarom moeten mensen keuzes maken en worden ze op verschillende manieren beperkt door handelingen die tijd kosten.

Uit het voorgaande is duidelijk geworden dat bereikbaarheid uit enorm veel componenten bestaat. In mijn ogen kan dit ook grafisch worden weergegeven, waarmee het overzicht duidelijk blijft.



Figuur 1 – Diagram om de mate van bereikbaarheid te illustreren.

De linkerkant wordt tussen de haakjes subjectief genoemd, omdat deze factoren per persoon verschillen en afhankelijk zijn van het activiteiten patroon van die betreffende persoon. De rechterkant wordt daarentegen als objectief aangeduid omdat deze factoren vast en statisch zijn en buiten de invloedsferen van een individu bestaan. Uit het figuur is het in een oogopslag duidelijk dat de mate van bereikbaarheid dus zowel van flexibele als statische factoren afhangt. Beleid kan dus niet enkel worden toegespitst op één vorm van omstandigheden. Toch zie je veel verschillende benaderingen als het gaat om bereikbaarheidsmaatregelen. De belangrijkste zullen hieronder uiteen worden gezet.

Als eerste zijn er de fysieke, infrastructurele benadering die de prestaties en kwaliteit van de transport infrastructuur analyseren en de tekortkomingen daarvan willen oplossen. Hierin gaat het bijvoorbeeld over vraagstukken rondom congestie en de gemiddelde snelheid op de weg (Geurs, & van Wee, 2004). Maatregelen die uit deze benadering komen, hebben als doel het volledig wegnemen van de 'frictie' als gevolg van geografie, waarmee de beweging van mensen, goederen, kapitaal en informatie kan worden gemaximaliseerd (Ernste, Martens, & Schapendonk, 2012).

Er is ook een tweede fysieke benadering, maar dan op basis van de locatie. Binnen deze benadering wordt de bereikbaarheid van een locatie geanalyseerd op basis van de mate van bereikbaarheid tot ruimtelijk verspreide activiteiten. Daarom gaat het bijvoorbeeld over het aantal banen dat binnen 30 minuten bereik ligt vanaf de herkomstlocatie (Geurs, & van Wee, 2004). De mate van bereikbaarheid wordt dus bepaald door een positief verband tussen het aantal bereikbare activiteiten en het aantal interacties tussen het herkomstgebied en deze activiteiten (Hansen, 1959).

Vervolgens zijn er de persoonlijke benaderingen die de bereikbaarheid op het individuele

niveau analyseren (Geurs, & van Wee, 2004). In deze benadering wordt gekeken naar de potentiële bereikbaarheid van mensen, waarin dus wordt gekeken naar de geografische ligging van een locatie ten opzichte van gebieden waarmee in potentie ruimtelijke interactie kan plaatsvinden (Hilbers, & Verroen, 1993). Het gaat daarmee over het gemak waarmee een persoon zich door de ruimte kan bewegen (Marten, 2012).

Vanuit de persoonlijke benadering wordt ook nagedacht over sociale gelijkheid binnen het transportsysteem. Als gevolg van de interactie tussen causale factoren van een individu (zoals leeftijd, handicap, geslacht of ras) en factoren die liggen bij de structuur van de lokale omgeving (zoals een gebrek aan toegang en/of een adequaat openbaarvervoersysteem) kan uitsluiting van bepaalde sociale groepen ontstaan. Het probleem ontstaat vervolgens omdat mensen die gebrekkige toegang hebben tot het transportsysteem, niet kunnen participeren in bepaalde activiteiten en daardoor achter gesteld worden ten opzichte van mensen die dat wel kunnen.

Er zijn verschillende vormen van uitsluiting die overeenkomen met de verschillende componenten van bereikbaarheid. Zo is er fysieke uitsluiting als in het herkomstgebied een gebrekkig voorzieningsniveau is. Met geografische uitsluiting wordt de geografische ligging van het herkomstgebied de reden voor uitsluiting (periferie vs. kern). Economische uitsluiting ontstaat als bijvoorbeeld de hoge gebruikskosten van het transportsysteem voor uitsluiting zorgen. Vervolgens kunnen mensen worden uitgesloten door tijd (andere bezigheden kosten tijd; Hägerstrand). Daarnaast kan de angst voor persoonlijk veiligheid het gebruik van bepaalde vervoerssystemen uitsluiten en als laatste zijn er vormen van ruimtelijke beveiliging (zoals de eerste klas, etc.) waarmee bepaalde mensen worden uitgesloten (Lucas, 2012).

De aanwezigheid van vraagstukken rondom sociale ongelijkheid en de gevolgen daarvan toont nogmaals aan dat bereikbaarheid uit verschillende componenten bestaat. Als mensen namelijk worden uitgesloten van bepaalde transportsystemen, moeten deze wel aanwezig zijn. De bereikbaarheid op basis van statische en fysieke maatregelen verbeteren heeft dan geen zin, want er zit een gebrek aan bereikbaarheid als het gevolg van de flexibele en persoonlijke omstandigheden.

Als laatste valt er nog een benadering op basis van het nut te bespreken. Deze benadering analyseert bereikbaarheid op basis van de (economische) voordelen die mensen ontleen aan het bereiken van ruimtelijk verspreide activiteiten (Geurs, & van Wee, 2004).

HOOFDSTUK 2

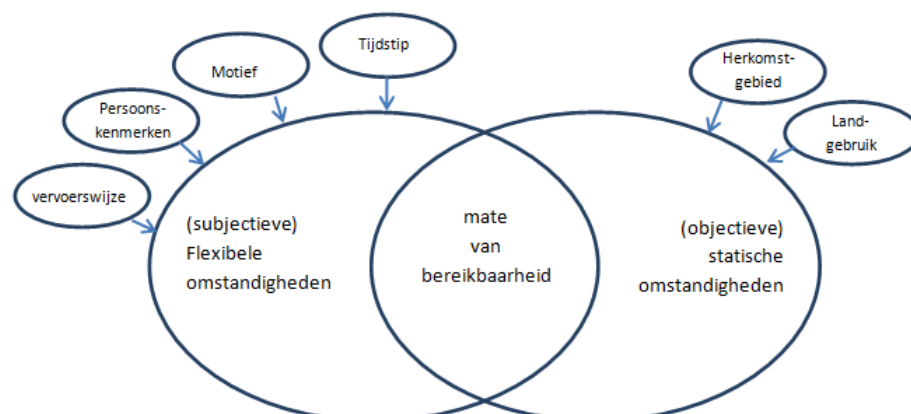
Project kader

1.1 Projectkader

Zoals uit de kritische literatuurbespreking gesteld wordt, is bereikbaarheid een omslachtig begrip dat als een soort paraplu een overkoepelende term is voor allerlei componenten. Vanwege de complexiteit van het begrip wordt de uitleg en definitie ervan op veel verschillende manieren benaderd. Om tot een afbakening te komen van het begrip bereikbaarheid is het daarom als eerste belangrijk om de belangrijkste componenten uit een te zetten.

Het eerste belangrijkste onderscheidt valt, zoals in de inleiding beschreven, te maken tussen bereikbaarheid en mobiliteit. Bereikbaarheid gaat namelijk over een plek en mobiliteit gaat over een persoon. Ondanks het feit dat deze twee begrippen in de kern over iets anders gaan, kunnen ze niet zonder elkaar. Zonder mobiliteit kunnen ruimtelijk verspreide activiteiten namelijk niet worden bereikt en is er dus ook geen behoefte aan zoiets als bereikbaarheid. Hetzelfde geldt voor een situatie waarin activiteiten niet ruimtelijk verspreid zijn en er dus geen behoefte is aan mobiliteit. Bereikbaarheid gaat daarom over de combinatie van de twee begrippen, een ruimtelijke interactie (Hansen 1959), een overbrugging van ruimtelijke frictie (Ingram, 1979). Uit die redenering kan geconcludeerd worden dat bereikbaarheid gedefinieerd wordt als de mate waarin de combinatie van landgebruik en transportsystemen een individu of groep van individuen in staat stelt om te participeren in ruimtelijk verspreide activiteiten (Geurs, & van Wee, 2004).

Uit deze definitie mag het duidelijk zijn dat het begrip bereikbaarheid omslachtig is en nogal wat beïnvloedbare factoren bevat. Deze factoren maken samen het derde belangrijke component van bereikbaarheid, namelijk de 'omstandigheden'. De omstandigheden bestaan uit het (1) herkomstgebied, (2) landgebruik, de (3) vervoerswijze, (4) persoonskenmerken, (5) motief en het (6) tijdstip (Geurs, & van Wee, 2004; Hilbers, & Verroen, 1993). Het herkomstgebied en het landgebruik vormen hierin de 'objectieve', statische omstandigheden en de vervoerswijze, persoonskenmerken, het motief en tijdstip zijn hierin meer de subjectieve, flexibele omstandigheden. Dit is grafisch weer te geven met behulp van het diagram dat hieronder is weergegeven:



De linkerkant wordt tussen de haakjes subjectief genoemd, omdat deze factoren per persoon verschillen en afhankelijk zijn van het activiteiten patroon van die betreffende persoon. De rechterkant wordt daarentegen als objectief aangeduid omdat deze factoren vast en statisch zijn en buiten de invloedsferen van een individu bestaan. Uit het figuur is het in een oogopslag duidelijk dat de mate van bereikbaarheid dus zowel van flexibele als statische factoren afhankelijk is. Beleid kan daarom niet enkel worden toegespitst op één vorm van omstandigheden.

Toch bestaat in de theorie en ook bij de Nederlandse overheid nog steeds de gedachte dat met behulp van fysieke interventies de mobiliteitswens van bewoners in de gewenste duurzame richting kan worden gestuurd. De integratie van transportplanning en ruimtelijke ordening wordt daarin als essentieel gezien in het bereiken van duurzame ontwikkeling (Bertolini, Clercq & Kapoen, 2005). De inrichting van een plek bepaald namelijk de aan- of afwezigheid van de benodigde infrastructuur, ondersteunende diensten en de kosten om bepaalde faciliteiten te kunnen gebruiken. Op die manier faciliteert of beperkt het ruimtelijke karakter van een plek bepaalde ruimtelijke bewegingen (Giles-Corti, 2006). Op basis van deze causale veronderstelling bestaan er verschillende bereikbaarheidsinterventies die te onderscheiden zijn in infrastructurele interventies (Geurs, & van Wee, 2004; Bertolini, le Clercq, & Kapoen, 2005) en locatie gerichte interventies (Hansen, 1959; Ingram, 1971; Hilbers, & Verroen, 1993; Geurs, & Ritsema, 2000). Beide trachten door middel van interventies op de fysieke omgeving een verandering van gedrag te bewerkstelligen.

De rol van bewoners kan hierbij echter niet worden genegeerd. Mensen in een plek hebben namelijk invloed op andere mensen, denk hierbij bijvoorbeeld aan het inclusieve of exclusieve karakter van de sociale en culturele omgeving. Dit karakter stelt bepaalde sociale normen en sociale ondersteuning waarmee het bepaald gedrag faciliteert of juist ontmoedigt (Giles-Corti, 2006). Vervolgens zijn vanuit deze redenering ook interventies ontstaan die onder te verdelen zijn in persoonlijke interventies (Hägerstrand, 1970; Lucas, 2012; Martens, 2012) en ‘nuts’-interventies (Ernste, Martens, & Schapendonk, 2012; van Wee, 2012). Deze vormen van interventies trachten, in tegenstelling tot fysieke interventies, een gedragsverandering te bewerkstelligen door in te grijpen in de sociale omgeving.

Zoals uit figuur 1 blijkt, kan een bereikbaarheidsinterventie zich niet enkel op de fysieke omstandigheden richten, want de mobiliteitswens is net zo afhankelijk van de sociale als de fysieke omgeving: “People are active in places, people are responsible for changing places and people in places influence other people” (Giles-Corti, 2006, p. 358). Een goede interventie heeft daarom niet alleen effect op de fysieke, maar ook op de sociale omgeving.

Een evenement kan hierin de schakel vormen. Een evenement is namelijk “een grootschalige, voor het publiek toegankelijke activiteit, waar mensen zich in een bepaald tijdvak in

een (meestal) begrensde en (eventueel beperkt) toegankelijke inrichting of terrein bewegen” (Bosschert, 2011, p. 22). Een evenement heeft dus zowel een persoonlijk component in de vorm van bezoekers en een fysiek component in de vorm van de ruimtelijke inrichting van de plek waar het evenement plaatsvindt. Bovendien wordt er veel onderzoek gedaan naar het ‘inspirationale’ effect van bijvoorbeeld sportevenement. Deze evenementen zouden namelijk een zogenaamd ‘trickle-down’ effect kunnen hebben op de bezoekers van het evenement, waarbij de atleten de bezoeker inspireren om ook te participeren in sportactiviteiten (Ramchandani, Kokolakis & Coleman, 2014).

Zoals eerder beschreven wordt in dit onderzoek onderzocht of de Giro d’Italia die op 6, 7 en 8 mei plaats vindt in Gelderland dit trickle down effect met zich mee brengt. De Giro komt langs de steden Apeldoorn, Arnhem en Nijmegen komt (Giro Gelderland). Omdat de Giro een internationaal evenement is trekt het enorm veel bezoekers en daarom trekken de verschillende gemeenten alles uit de kast om de regio zo goed mogelijk op de kaart te zetten. Hierbij valt niet alleen te denken aan fysieke interventies in de vorm van het opknappen van bestaande infrastructuur, maar ook ‘sociale’ interventies in de vorm van lespakketten voor basisscholen waarbij de kinderen fietslessen krijgen om zo de verkeersveiligheid te verbeteren (Giro Gelderland).

Op die manier zorgt de komst van het Internationale evenement, de Giro d’Italia, dus voor interventies aan de ‘subjectieve’ flexibele kant als de ‘objectieve’ statische kant. Daarom is het interessant om te onderzoeken of een dergelijk evenement een gewenste gedragsverandering als gevolg heeft. De gewenste gedragsverandering is hierin een overstap van niet duurzame manieren van transport zoals de auto, naar meer duurzame manieren van transport zoals de fiets (Bertolini, Clercq & Kapoen, 2005).

1.2 Doelstelling

Het doel van het onderzoek is om een completer beeld te krijgen van de effecten van een internationaal sportevenement. Er is gekozen voor het wielerevenement de Giro d'Italia, omdat dit evenement ten eerste plaats heeft gevonden in Nederland en ten tweede aansluit op de wens van de overheid om mensen (1) meer gebruik te laten maken van duurzame manieren van transport en tegelijk (2) mensen meer te laten bewegen.

De beoordeling van de effecten van de Giro d'Italia wordt daarom op basis van 'duurzaamheid' gemaakt. Hiermee wordt bedoeld dat de Giro d'Italia een positief effect heeft als het de bezoekers weet te inspireren om vaker gebruik te maken van de fiets in plaats van meer vervuilende transportmiddelen zoals de auto. Op die manier wordt de focus binnen de mobiliteitswens van mensen dus op meer duurzame manieren van transport gelegd.

Doordat het onderzoek beperkt is in tijd en ruimte wordt er een afbakening gemaakt met de effecten voor Nijmegen. Er wordt dus gekeken of de Giro d'Italia de bewoners van Nijmegen inspireert om meer gebruik te maken van de duurzame manier van transport in de vorm van de fiets.

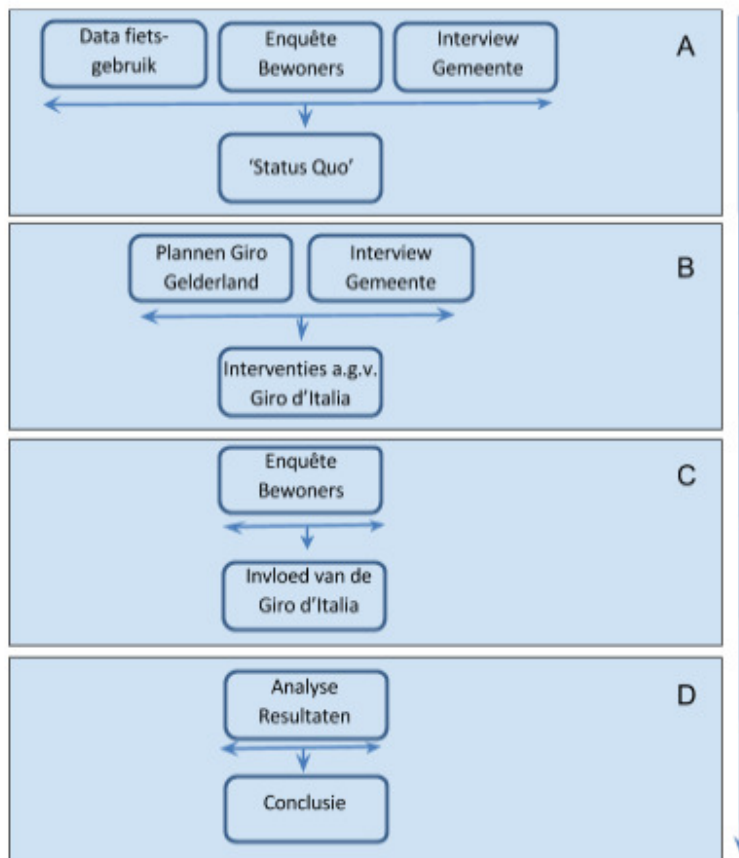
1.3 Relevantie

De relevantie van dit onderzoek is tweeledig, te weten wetenschappelijk en maatschappelijk. Dit onderzoek is wetenschappelijk relevant omdat het bijdraagt aan de theorievorming rondom de effecten van een internationaal sportevenement. Bovendien voegt het onderzoek empirisch bewijs toe aan de al bestaande resultaten over de effecten van sportevenementen. Daarnaast tracht het onderzoek antwoord te geven of een dergelijk internationaal sportevenement de rol van een succesvolle bereikbaarheidsinterventie kan vertalen, doordat het zowel interventies in de objectieve als subjectieve bereikbaarheidsomstandigheden met zich mee brengt.

Dit onderzoek is daarnaast maatschappelijk relevant doordat het empirisch bewijs verschaft voor overheden over de effecten van een internationaal sportevenement. Overheden hechten veel belang aan het binnenhalen van dergelijke evenementen, omdat ze ervan overtuigd zijn dat een dergelijk evenement het zogenaamde trickle down effect met zich mee brengt. Op die manier moet een internationaal sportevenement bijdragen aan het behalen van de beschreven duurzaamheids- en gezondheidsdoelstellingen. Dit onderzoek zal achterhalen of deze aannames juist zijn en implicaties geven aan beleidsmakers.

1.4 Onderzoeksmodel

Het model bestaat uit verschillende stappen die in de aangegeven chronologische volgorde zullen worden uitgewerkt. De verschillende stappen worden als volgt verwoord:



Figuur 2 – onderzoeksmodel

A. Het vaststellen van de huidige situatie betreffende het fietsgebruik, ofwel de status-quo, gebeurt door de beschikbare data betreffende het fietsgebruik te bestuderen. Vervolgens wordt deze data geverifieerd en aangevuld door een enquête af te nemen bij (een steekproef van) bewoners van Nijmegen en een interview te houden met woordvoerders van de gemeente Nijmegen.

B. Het vaststellen van de interventies als gevolg van de Giro d'Italia wordt gedaan door eerst de verschillende interventies, die met name

worden uitgevoerd onder de noemer 'Giro Gelderland', uit een te zetten. Vervolgens wordt dit aangevuld door een interview met de gemeente te houden, omdat zij verantwoordelijk is voor zowel de aanleg als het onderhouden van infrastructuur.

C. Zodra de interventies als gevolg van de Giro d'Italia uit een zijn gezet, kan er bij dezelfde respondenten uit stap A worden gekeken of er een gedragsverandering te ontdekken is. Dit zal gebeuren aan de hand van dezelfde enquête waarmee de invloed van de komst van de Giro d'Italia dus duidelijk moet worden.

D. Als laatste worden alle resultaten geanalyseerd waarmee conclusies kunnen worden getrokken.

1.5 Vraagstelling

De volgende hoofdvraag zal de rode draad vormen voor dit onderzoek:

In hoeverre heeft de komst van het internationale wielerevenement, de Giro d'Italia, invloed op het fietsgebruik van de bewoners van Nijmegen?

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden zal gebruik worden gemaakt van de volgende deelvragen:

1. Op welke manier komt bepaald gedrag tot stand en hoe kan dit worden beïnvloed?
2. Wat is de situatie ofwel de 'status-quo' rondom het fietsgebruik bij de bewoners van Nijmegen vóór de Giro d'Italia?
3. Wat is de situatie rondom het fietsgebruik bij de bewoners van Nijmegen ná de Giro d'Italia?
4. In welke gedragsfases zijn de onderzochte Nijmegenaren in te delen?
5. Zijn er opmerkelijke verschillen tussen de voor- en nameting?

De centrale vraag is zo gesteld omdat er een hypothese aan de basis staat die stelt dat de komst van het sportevenement, de Giro d'Italia, invloed gaat hebben op het fietsgebruik van de bewoners van Nijmegen. Daarom wordt de Giro d'Italia als invloedsfactor neergezet. Vervolgens zijn de eerste drie deelvragen vooral beschrijvend van aard. De eerste vraag, op welke manier gedrag tot stand komt en beïnvloedt kan worden, is bedoeld om te kijken op welke manier de Giro d'Italia mensen inspireert. Daarnaast is deze vraag bedoeld om te helpen bij het geven van implicaties voor eventuele verbetering. De tweede en derde deelvraag spreken voor zich en zijn bedoeld om de data te verzamelen die nodig is voor de analyse uit de vierde, meer evaluerende, deelvraag.

HOOFDSTUK 3

THEORETISCH KADER

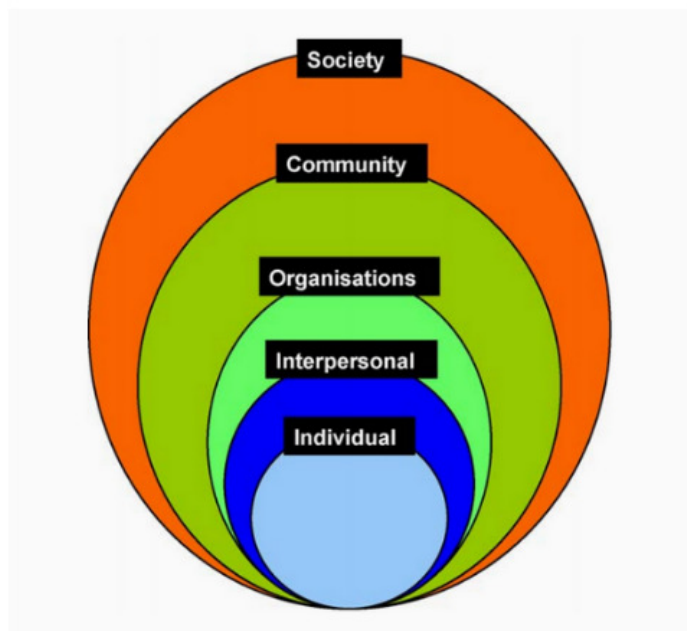
3.1 Gedragsverandering

Directe negatieve effecten van transport, zoals energieverbruik, Co2 uitstoot, luchtvervuiling en geluidsoverlast worden doorgaans gebruikt om de impact op het milieu uit te drukken. Deze gegevens zijn echter niet altijd volledig beschikbaar, maar deze negatieve effecten correleren wel het meest met het autogebruik (Bertolini, le Clerq & Kapoen, 2005). Als gevolg van deze correlatie wordt de reisafstand in kilometers per persoon afgelegd met de auto vaak gebruikt als maatstaf voor de duurzaamheid van het transportsysteem waarin er sprake is van een negatief verband. Vanuit dit perspectief ligt de verduurzaming van het transportsysteem dus in het maximaliseren van het gebruik van meer duurzame manieren van transport dan de auto (Bertolini, le Clerq & Kapoen, 2005). Op die manier vraagt een transitie naar meer duurzame manieren van transport dus om een gedragsverandering waarin een individu, in dit geval, de fiets boven de auto verkiest.

In de afgelopen tien jaar is er veel onderzoek gedaan naar de invloed van de 'context', ofwel de omgeving, op het fysieke handelen van een individu (Giles-Corti, 2006). Dit is het gevolg van twee ontwikkelingen: ten eerste de teleurstellende resultaten van interventies die zich alleen hebben gefocust op de sociaal psychologische correlerende variabelen van gedrag en het kleine aantal variaties dat hiermee verklaard kon worden. Ten tweede zijn er ecologische kaders ontstaan waarin niet alleen de sociaal psychologische variabelen worden gebruikt om bepaald gedrag te verklaren,

maar ook wordt gekeken naar de invloed van onder andere de fysieke omgeving, de samenleving en de cultuur waarin een individu zich bevindt (Giles-Corti, 2006).

Op die manier is het idee ontstaan dat een succesvolle interventie zich niet kan focussen op alleen het individu of een plek, maar juist invloed moet hebben op beide. Dit valt het best uit te leggen met de manier waarop een individu zijn gedrag vorm geeft. De gedragsvorming wordt namelijk beïnvloedt vanuit verschillende schaalniveaus, zoals te zien is in figuur 3. Hierin wordt het eerste of kleinste schaalniveau gevormd door cognitieve



figuur 3 - verschillende niveaus waarop gedrag beïnvloed wordt.
Bron: Giles-Corti, B. (2006). People or places: What should be the target. *Journal of Science and Medicine in Sport* 9(5), 357-366.

en emotionele gevoelens van een individu waardoor dit schaalniveau als het individuele schaalniveau (individual) wordt aangeduid (Giles-Corti, 2006). Vervolgens wordt op een hoger schaalniveau, de inter-personele (interpersonal) schaal, gedrag beïnvloedt door de familie en vrienden van het individu (Giles-Corti, 2006). Dan komt het organisationele (organisations) schaalniveau waarin het gedrag van het individu wordt beïnvloedt door de organisatie waaraan hij of zij verbonden is (Giles-Corti, 2006). Daarop volgend komt het schaalniveau van de directe omgeving (community) waarin bijvoorbeeld de inrichting van de wijk invloed heeft op het gedrag (Giles-Corti, 2006). Als laatste is het schaalniveau van de samenleving belangrijk, omdat deze de sociale waarden waarmee gedrag beïnvloed wordt vertegenwoordigd (Giles-Corti, 2006).

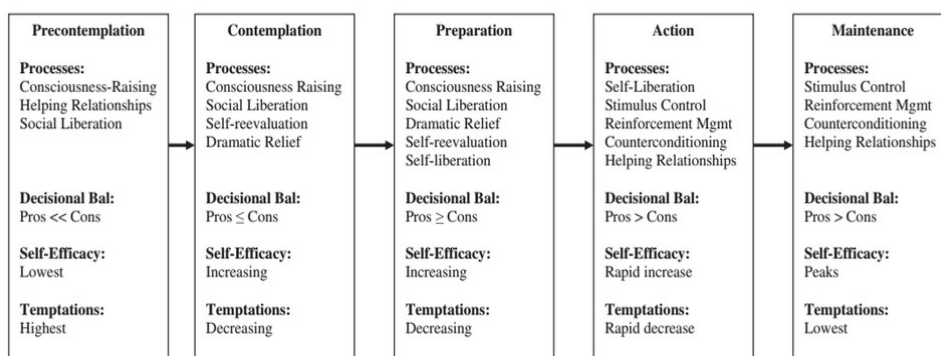
Uit figuur 3 wordt het duidelijk dat alleen binnen het 'community' schaalniveau sprake is van invloed vanuit de directe fysieke omgeving. De andere schaalniveau representeren de sociale omgeving van het individu en om die reden zijn interventies op alleen de fysieke kant van het verhaal niet genoeg is. Daarom moet er af worden gestapt van het traditionele idee dat met fysieke bereikbaarheid interventies het gedrag van mensen in de gewenste richting kan worden geduwd. Uit onderzoek en ook uit de bovenstaande uitleg blijkt namelijk dat de individuele levensstijl meer invloed heeft op de mobiliteitswens dan de fysieke karakteristieken van de directe omgeving waarin het individu zich beweegt (Giles-Corti, 2006). Natuurlijk legt de fysieke omgeving banden aan de keuzevrijheid van een individu, doordat de inrichting van de omgeving bepaald in welke mate er ondersteunde infrastructuur en bijbehorende diensten aanwezig zijn (Giles-Corti, 2006). Op die manier beïnvloedt de directe omgeving dus vooral de hoeveelheid moeite en kosten die nodig zijn om bepaalde faciliteiten te gebruiken (Giles-Corti).

Tegelijkertijd wonen er ook andere mensen in de directe omgeving van het individu en dit zorgt ervoor dat het individu ook beïnvloedt wordt door andere individuen. Op die manier ontstaat er een sociale omgeving die zich altijd laat kenmerken door een uitsluitend karakter (Giles-Corti, 2006). Wil deze sociale omgeving zich namelijk onderscheiden van andere zal het bepaalde mensen moeten insluiten en andere moeten uitsluiten. Als gevolg ontstaan er sociale normen waarmee bepaald gedrag kan worden aangemoedigd of juist ontmoedigd. Daarmee worden mensen dus een net zo belangrijk doel voor interventies. Mensen zijn namelijk de "gate keepers" of "change agents" (Giles-Corti, 2006, p. 361).

3.2 Trans Theoretical Model

Vanuit die redenering rijst de vraag op, op welke manier het individueel gedrag kan worden beïnvloedt zonder voor ieder individu afzonderlijke interventies te gaan ontwikkelen. Daarmee komen we uit bij het zogenaamde 'Transtheoretical Model' (TTM) voor gedragsverandering (Nigg, Gellar, Moti, Horwath, Wertin & Dishman, 2010). Dit model kan namelijk een conceptualisatie en maatstaf geven voor gedragsverandering, waarmee het model interventies onderbouwd die effect hebben op een specifiek individu en bovendien relatief eenvoudig op een diverse populatie zijn aan te passen (Nigg, et al., 2010). Dit wordt mogelijk doordat het TTM individuen categoriseert op basis van hun bereidheid om hun gedrag te veranderen en dit helpt beleidsmakers om met concrete strategieën te komen over hoe te interveniëren valt bij een specifiek individu.

Het TTM conceptualiseert gedragsverandering als een proces van het doorlopen van opeenvolgende, kwalitatief verschillende beslissingsfases, waarbij iedere fase zich laat kenmerken door een afweging van kosten en baten (Nigg, et al., 2010; Bamberg, 2007). In de eerste fase, de precontemplation, is een individu zich nog niet bewust van de negatieve gevolgen van zijn of haar gedrag en/of gelooft hij of zij dat de consequenties van het huidige gedrag verwaarloosbaar zijn (Nigg, et al., 2010; Bamberg, 2007). Er is in deze eerste fase dus nog geen intentie en motivatie om het gedrag aan te gaan passen (Nigg, et al., 2010). In de volgende stap, de contemplation, begint een individu de voordelen van een gedragsverandering te erkennen, maar overschat hij of zij de kosten die aan de verandering verbonden zijn (Bamberg, 2007). Hierdoor zijn individuen in deze fase nog steeds niet klaar voor een gedragsverandering, maar gaat deze wel plaatsvinden in de nabije toekomst (Nigg, et al., 2010). Na de contemplation, komt de preparation fase waarin een individu al (kleine) stappen in de gewenste richting heeft gezet en directe intenties en bereidheid heeft om zijn of haar gedrag te veranderen (Nigg, et al., 2010; Bamberg, 2007). Vervolgens komt het individu in de action fase waarbij hij of zij daadwerkelijk bezig is met een gedragsverandering en als laatste fase komt de maintance, waarbij het individu het nieuwe gedrag heeft aangenomen en dit onderhoud voor een langere periode om terugval te voorkomen (Nigg, et al., 2010; Bamberg, 2007). Het model wordt hieronder grafisch weergegeven:



Figuur 4 – Grafische weergave van het Transtheoretical model

Bron: Nigg, C., Gellar, K., Motl, R., Horwarth, C., Wertin, K., & Dishman, R. (2010). A research agenda to examine the efficacy and relevance of the Transtheoretical model for physical activity behavior. *Psychology of Sport and Exercise*, 7-12.

Ondanks de lineaire weergaven is het TTM geen lineair model. Het lukt een individu namelijk zelden om bij de eerste poging meteen een definitieve gedragsverandering te bewerkstelligen, daarom zijn er vaak terugvallen in de eerste fasen van het model (Bamberg, 2007). De kracht van het model zit in de fase benadering waarmee beleidsmakers dus op basis van de verschillende fases interventies kunnen ontwerpen. Op die manier kunnen individuen die zich in verschillende fasen bevinden toch goed worden benaderd.

Voor dit onderzoek is het de vraag of het sportevenement, de Giro d'Italia, de bewoners van Nijmegen kan inspireren om hun gedrag te veranderen. Bij overheden en beleidsmakers bestaat namelijk een intuïtief geloof dat het kijken naar topsporters en het bezoeken van sportevenementen mensen inspireert om zelf actief deel te gaan nemen in de betreffende sport (Weed, Coren, Fiore, Wellard, Chatziefstathiou, Mansfield & Dowse, 2015). Dit blijkt uit onder andere een quote van de minister van sport in het Verenigd Koninkrijk, Colin Moynihan, die zei dat "London 2012 will motivate a whole generation of young people as they seek to emulate their team GB heroes both on and off the sporting field" (Weed, et al., 2015, p. 197). Dit wordt ook wel eens het 'trickle-down' of 'demonstration' effect genoemd en omdat het weinig empirisch onderbouwd is, bestaat het effect vooral vanuit intuïtie of misschien zelfs wel een politieke wens.

Zoals beschreven is het voor duurzame bereikbaarheid belangrijk dat er in plaats van vervuilende transportmiddelen gebruik wordt gemaakt van niet vervuilende transportmiddelen en omdat de overheid tegelijk een gezondheidsdoelstelling hanteert is dat in dit geval de fiets. Daarom valt de gedragsverandering te beschrijven als een transitie van auto- naar fietsgebruik waarbij de Giro d'Italia als transitiemiddel moet dienen. Vanuit die redenering is het transtheoretical model belangrijk voor dit onderzoek. Met behulp van het model wordt het namelijk mogelijk om de bewoners die onderzocht gaan worden in te delen in verschillende groepen. Op die manier kan gekeken worden of de Giro d'Italia verschilt qua invloed per groep en op welke manier individuen uit verschillende groepen het best gestimuleerd kunnen worden tot de gewenste gedragsverandering.

Mensen uit de eerste fase, de precontemplation, erkennen de negatieve gevolgen van het ongewenste gedrag niet of verwaarlozen deze. In het geval van autogebruik is het niet voor te stellen dat mensen de negatieve gevolgen in de zin van uitstoot niet erkennen. Deze mensen zullen zich waarschijnlijk wel bewust zijn van de uitstoot maar verwaarlozen deze. Wat betreft de gezondheidseffecten is de kans groter dat mensen uit de precontemplation de negatieve effecten niet volledig erkennen of dit net als bij de uitstoot verwaarlozen. In deze fase is het daarom belangrijk dat de Giro d'Italia de mensen bewust maakt van de negatieve gevolgen van een autorit in vergelijking met de fiets. Dit kan wat betreft gezondheid direct gebeuren via de atleten. Deze atleten beschikken namelijk over een topsporter conditie en dit kan via het beschreven trickle down effect

inspirerend werken op de bezoekers van de Giro. Wat betreft de uitstoot is het moeilijk om mensen uit de precontemplation fase via de atleten bewust te maken van de negatieve gevolgen. Hier ligt een rol voor initiatieven die met de Giro meekomen. Zo is er bijvoorbeeld een app ontwikkeld genaamd 'Toury'. Deze app is beschikbaar voor smartphones en wordt omschreven als een fietsgame. Gebruikers kunnen prijzen winnen door drie verschillende routes (80, 120 of 165 kilometers) vanuit drie verschillende opstapplaatsen (Apeldoorn, Arnhem of Nijmegen) te fietsen. Het laat de gebruikers stukken uit de daadwerkelijke etappes van de Giro fietsen om zo het 'Giro-gevoel' over te brengen (Giro Gelderland). Op deze manier probeert de app via een spel element mensen aan het fietsen te krijgen, maar belangrijker is dat de app inzicht geeft in de autokosten, CO2-besparing en de hoeveelheid verbrande calorieën (Giro Gelderland). Deze app kan op die manier bijdrage aan de bewustwording van zowel de gezondheids- als de milieueffecten van een autorit.

Mensen uit de tweede fase, de contemplation, zijn zich wel bewust van de negatieve gevolgen van hun gedrag maar onderschatten de moeite en/of kosten die een gedragsverandering met zich mee brengt waardoor ze hun gedrag niet aanpassen. De atleten van de Giro d'Italia kunnen de mensen uit deze groep waarschijnlijk niet direct inspireren. Hier ligt met name een rol voor initiatieven die met de Giro d'Italia meekomen. Zo zijn er enorm veel marketing campagnes rondom de Giro georganiseerd waarin bijvoorbeeld fietswinkels korting geven op wielerkleding en zelfs wielrenfietsen. Ook zijn er volledige 'rommelmarkt' evenementen georganiseerd in het kader van de Giro d'Italia. Zo heeft bijvoorbeeld de kringloopwinkel Basta een straatfeest met muziek, eten en kraampjes georganiseerd op 7 mei met de start van de Giro in Nijmegen. Op die manier kan de Giro ervoor zorgen dat fietsgebruik wat laagdrempeliger wordt door mensen uit de contemplation fase over te halen met aanbiedingen op bijvoorbeeld fietsen als gevolg van de Giro.

Vervolgens zijn er mensen die al stappen in de gewenste richting hebben gezet en direct bereidwilligheid tonen om het gedrag aan te passen, dit zijn de mensen uit de preparation fase. Deze



Figuur 5 – conceptueel model

mensen hebben wat betreft de voorgaande groepen minder 'inspiratie' nodig omdat ze al op het gewenste pad zijn. Toch wordt in dit onderzoek verondersteld dat de Giro d'Italia ook nog invloed zal hebben op mensen uit deze groep. De Giro kan bijvoorbeeld net het laatste zetje geven aan deze mensen om tot de action fase te komen. Deze redenering wordt in het conceptueel model weergegeven. Het blok 'Giro d'Italia' is zo groot gemaakt omdat het zowel het evenement

zelf als de side-evenementen omslaat. Daarnaast is de invloed van de Giro tussen de fases weergegeven, omdat het evenement moet bijdrage aan de doorstroming van de verschillende fases.

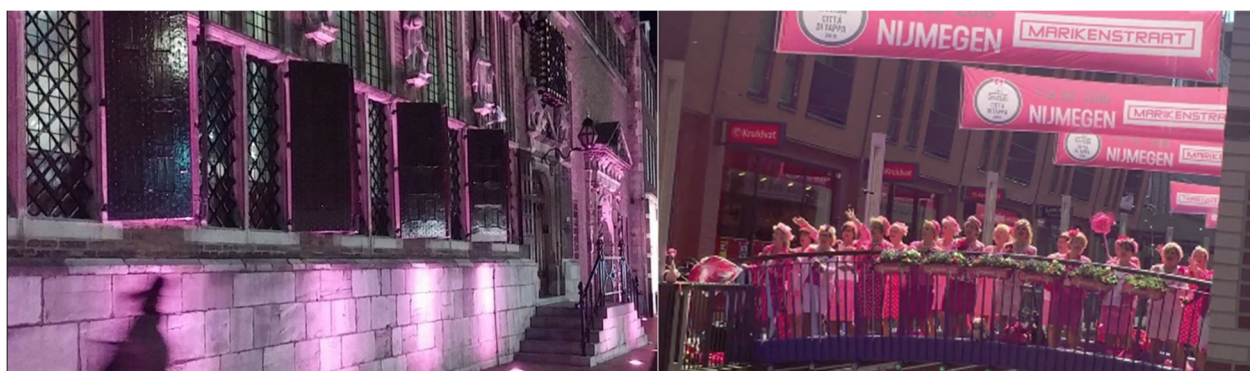
De beschreven stappen moeten vervolgens leiden tot een daadwerkelijke gedragsverandering waarna de invloed van de Giro ophoudt. De maintenance fase is namelijk buiten het bereik van de Giro, omdat dit ten eerste over een te lange tijdsperiode gaat en ten tweede vooral vanuit het individu moet komen.

Als laatste wordt er een terugval verwacht van de action naar de contemplation fase, omdat mensen vaak met het aannemen van nieuw gedrag tegen hindernissen aan zullen lopen. Deze hindernissen zullen geëvalueerd worden in de contemplation fase waarna er manieren worden bedacht om deze hindernissen te overbruggen in de preparation fase.

In het bovenstaande staan verschillende middelen om het gedrag te kunnen beïnvloeden. Deze middelen kunnen vervolgens uit een worden gezet over de verschillende schaalniveaus waarop gedrag tot stand komt. Op het eerste en tweede schaalniveau, te weten het individuele en interpersonele schaalniveau, zijn vooral de app, de televisie uitzendingen en het internet belangrijk. Deze middelen dringen namelijk door tot het individuele schaalniveau en zorgen ervoor dat de Giro d'Italia aan de man wordt gebracht en gaat leven in bijvoorbeeld een familie- of vriendenkring.

Op een hoger schaalniveau, namelijk het organisatorische schaalniveau, zijn de side-events belangrijk. Zo bestaat er bijvoorbeeld een 'Giro Experience' pakket. Dit pakket biedt "bedrijven en organisaties een kans om een fietsbeleving van dichtbij te ervaren (...) indoor of outdoor" (Giro Gelderland). Werknemers kunnen bijvoorbeeld een tijdrif op een virtueel parcours rijden met beelden uit de daadwerkelijke tijdrif in Apeldoorn. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor werknemers om zelf stukken uit etappes te fietsen in Apeldoorn, Arnhem of Nijmegen of om een demonstratie van de nieuwe E-bike bij te wonen. Bedrijven kunnen zelf kiezen op welke manier ze het evenement inrichten. Op die manier wordt de Giro dus in de bedrijfsfeer tot leven geroepen.

Na het organisatorische schaalniveau is de directe omgeving belangrijk in de gedragsvorming. Wat betreft de Giro d'Italia zijn ten eerste de versieringen als gevolg van de Giro d'Italia belangrijk. De gehele binnenstad is versierd met vlaggen en overal in de stad is de kenmerkende roze Giro kleur te herkennen. De twee foto's geven een kleine impressie van de versieringen. Belangrijker in de



Figuur 6 – Impressie foto'ss Giro d'Italia sfeer in Nijmegen.

directe omgeving zijn de wegafzettingen tijdens de Giro d'Italia. Deze afzettingen dwingen mensen namelijk om andere routes en misschien zelfs andere vervoermiddelen te kiezen waarmee hun gedrag direct beïnvloedt en veranderd wordt.

3.3 Gemeente Nijmegen

De gemeente Nijmegen heeft in 2011 haar mobiliteitsplan Nijmegen Duurzaam Bereikbaar vastgesteld. Het doel van dit mobiliteitsplan was de realisatie van volwaardige netwerken voor alle vervoerswijzen, maar er is vooral gefocust op de fiets. Met investeringen in onder andere snelfietsroutes en fietsenstallingen is het gebruik van de fiets aantrekkelijker gemaakt en is er bovendien ingespeeld op de opkomst van de elektrische fiets (Gemeente Nijmegen, 2015).

Om te testen of dit beleid succesvol is geweest heeft Nijmegen in 2014 een Stads- en wijkmonitor uitgevoerd. Daaruit bleek dat het aandeel Nijmegenaren die in Nijmegen werken en met de fiets naar het werk gaan is gestegen van 50 procent in 2007 naar 64 procent in 2013. In diezelfde periode daalde het autogebruik van 36 naar 22 procent (Gemeente Nijmegen, 2015). Om dit succesvolle beleid door te zetten heeft de gemeente Nijmegen een bedrag van 5 miljoen gereserveerd om in de periode 2014 t/m 2018 een extra impuls te geven aan de stimulering van het fietsgebruik. Deze impuls moet niet alleen zorgen voor een betere doorstroming van verkeer, maar met name positief bijdragen aan de duurzaamheid van Nijmegen en het leefplezier van haar inwoners (Gemeente Nijmegen, 2015).

Om deze impuls zo effectief mogelijk te laten zijn heeft de gemeente Nijmegen een onderscheidt gemaakt in 'maatregelen gericht op de fietsers' en 'infrastructurele maatregelen'. Wat betreft de eerste maatregelen wil Nijmegen gebruik maken van de komst van evenementen zoals de Giro d'Italia (in 2016) en het internationale fietscongres Velo-city (in 2017) om zich zowel nationaal als internationaal te profileren als een fietsstad (Gemeente Nijmegen, 2015). Hiervoor creëert Nijmegen een fietscommunity door bijvoorbeeld het Dutch Bicycle Centre (DBC) in de Honig fabrieken op te richten. Het DBC is een werkplaats en tegelijk een fietsverhuur en bedoeld om "de fiets in de schijnwerpers te zetten als middel voor topsport, breedtesport, voor designliefhebbers en als praktisch en duurzaam vervoermiddel. Zij promoten de fiets als een lifestyle" (Gemeente Nijmegen, 2015, p. 37).

Daarnaast focust Nijmegen zich ook op forenzen die vaak in vaste patronen reizen. Samen met werkgevers maakt de gemeente Nijmegen plannen om het fietsgebruik onder werknemers te stimuleren (Gemeente Nijmegen, 2015). Als uit deze gesprekken blijkt dat het probleem in bijvoorbeeld de infrastructuur zit, kan de gemeente Nijmegen haar investeringen beter richten om de eventuele knelpunten te verbeteren.

Als laatste streeft de gemeente Nijmegen ernaar dat kinderen lopend of fietsend naar school (kunnen) gaan. Hiervoor heeft de gemeente al geïnvesteerd in de realisatie van een veilige, autoluwe schoolomgeving. In haar beleid focust de gemeente Nijmegen zich niet alleen op de kinderen, maar ook op de ouders. “Ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen zorgen zelf voor verkeersveiligheidsproblemen en parkeeroverlast bij scholen. Verder vertonen zij niet het gewenste voorbeeldgedrag voor hun kinderen waarbij ze laten zien dat de fiets een goed vervoermiddel is” (Gemeente Nijmegen, 2015, p. 38). Om een betere communicatie tussen fietsers en de gemeente Nijmegen te faciliteren maakt de gemeente gebruik van allerhande sociale media en digitale hulpmiddelen. Naast deze maatregelen die op de fietsgebruikers zijn gericht gaat de gemeente Nijmegen dus investeren in infrastructuur. Hiervoor wil de gemeente graag een dialoog met bewoners aan gaan, omdat zij dagelijks gebruik maken van de infrastructuur en daarom het beste kunnen aangeven waar verbeteringen gewenst zijn. Hiervoor wil de gemeente Nijmegen een digitaal platform realiseren waar bewoners kunnen aangeven welke knelpunten de aandacht verdienen (gemeente Nijmegen, 2015). Dit kan de gemeente vervolgens vergelijken met het lijstje knelpunten dat ze zelf hebben samengesteld om vervolgens te besluiten waarin geïnvesteerd gaat worden.

Op die manier kan er een prioritering worden gemaakt op basis van de volgende aspecten. Ten eerste is dit de inbreng van de Nijmeegse bewoners en ondernemers. Ten tweede wordt er geprioriteerd op basis van kansen voor regionale subsidie. Als derde wordt gekeken naar het

rendement, dus waar het meeste ‘fietsers’ profijt kan worden behaald.

Als vierde gaat de prioriteit uit naar de verbetering van de routes naar de wijken Lindeholt en Dukenburg en als laatste wordt gekeken of er verschillende werken gecombineerd kunnen worden (bijvoorbeeld een koppeling met rioleringswerken) (Gemeente Nijmegen, 2015). Wat betreft de financiering van de infrastructurele projecten heeft de gemeente Nijmegen dus een budget van ongeveer 5 miljoen en vraagt het daarnaast subsidie aan voor een aantal projecten. De plannen die al

Bijlage 1: reeds geprogrammeerde en gefinancierde projecten

1. RijnWaalpad
 - Fietstunnel Laauwikstraat (in uitvoering, gereed juni 2015)
 - Deel Cinemec – Landschapszone (gereed april 2016)
 - Verlichting Zwarteweg (gereed 2015)
2. Waalbrug
 - Verbreding fietspad westzijde brug (gereed 2017)
 - Verbreding fietspad Waalbrug – Traianusplein (gereed 2017)
3. Nijmegen – Beuningen zuidtak
 - Fietstunnel Poort Neerbosch (in uitvoering, gereed juni 2015)
 - Tracé Kinderdorp (gereed 2015 / 2016)
 - Muntmeesterlaan e.v. (in uitvoering, gereed juni 2015)
 - Goffert (gereed december 2015)
 - Slotemaker de Bruineweg (gereed 2016)
 - Oude Molenweg (gereed 2016)
 - Fietspad Heijendaal (gereed 2016)
4. Nijmegen – Beuningen noordtak
 - Fietspad Waalfrontweg – tijdelijk (gereed 2016 – 2018)
 - Fietspad / ventweg Waalfrontweg 1^e fase (gereed 2019)
5. Nijmegen – Cuijk
 - Oversteek Schutterspad – Bosweg (Scheidingsweg) (gereed 2017)
6. Lindeholt – centrum
 - Kerkstraat (gereed 2015)
 - Tweede Oude Heselaan (gereed 2015 – 2017)
7. Dukenburg
 - Van Schuylenburgweg (gereed 2015)
8. De Grift
 - Deel Grote Boel (gereed 2016)
9. Overig
 - Tollenstraat (gereed: 2016)
 - St. Jacobslaan 3e fase (gereed: 2015)

Figuur 7 – Infrastructurele plannen die al gefinancierd zijn.
Bron: Gemeente Nijmegen.

vast zijn gesteld en bovendien ook al gefinancierd zijn worden in het plaatje (figuur 7) op de vorige pagina weergegeven.

Wat goed is aan het fietsstimuleringsbeleid van de gemeente Nijmegen is dat er een duidelijk onderscheidt wordt gemaakt tussen infrastructurele projecten en 'sociale' projecten die op de gebruikers zijn gericht. Hiermee erkent de gemeente Nijmegen dat het niet alleen via de een of de ander kan, maar juist succesvol is als er op beide kanten wordt gefocust. De verdeling hierin laat echter te wensen over. Er wordt namelijk maar 2,5 procent van het budget in de sociale kant van de interventies geïnvesteerd. Dit betreft dus een bedrag van 125.000 euro (Gemeente Nijmegen, 2015) en dit lijkt mij een scheve verdeling.

HOOFDSTUK 4

Methode

4.1 Methodologie

Experiment

Bij een experiment worden de onderzoekseenheden in twee zo veel mogelijk gelijke groepen verdeeld. De indeling van de proefpersonen in de verschillende groepen moet willekeurig zijn, waarmee er wordt voldaan aan de randomisatie voorwaarde. Vervolgens krijgt de experimentele groep te maken met een interventie of behandeling en de andere groep krijgt geen of een andere interventie of behandeling en dient hiermee als controlegroep (Verschuren & Doorewaard, 2007). Het is hiervoor belangrijk dat er zo min mogelijk invloed van buitenaf is, omdat de onderzoeker dan een waterdichte uitspraak kan doen over de invloed van de interventie of behandeling (Verschuren & Doorewaard, 2007). De uitspraak wordt logischerwijs gedaan op basis van een vergelijking tussen de experimentele en controlegroep.

Er bestaan verschillende varianten van het experiment, namelijk het laboratoriumexperiment, het quasi-experiment en de nabootsing. Deze verschillende vormen van het experiment onderzoek zullen echter niet worden besproken omdat het experiment onderzoek in zijn geheel niet geschikt is voor dit onderzoek. Een voorwaarde voor het experiment onderzoek is namelijk dat de onderzoekseenheden bijeen gebracht worden in een voor hen onbekende ruimte en in dit onderzoek zullen de onderzoekseenheden in hun eigen omgeving worden onderzocht. Daarmee kan dit onderzoek niet voldoen aan een van de basisprincipes van het experiment onderzoek, waarmee dit onderzoekstechnisch ontwerp af valt.

Gefundeerde theoriebenadering

In deze vorm van onderzoek neemt de onderzoeker een zoekende houding aan, omdat de theorie of een theoretisch concept zich pas vormt tijdens het onderzoek (Verschuren & Doorewaard, 2007). Hiermee gaat de onderzoeker als het ware op ontdekkingsreis waarbij het zijn eigen waarnemingen constant vergelijkt met wat eerder waargenomen en geïnterpreteerd is door anderen. Voor deze vergelijking bestaan een aantal vergelijkingsmethoden die ook in dit onderzoek gebruikt zullen worden. Alleen de methoden die gebruikt worden zullen hieronder uiteen worden gezet.

Als eerste is er de secundaire empirische vergelijking waarin de onderzoeker een door hem of haar aangetroffen verschijnsel vergelijkt met hetzelfde of analoog door een andere onderzoeker beschreven verschijnsel (Verschuren & Doorewaard, 2007). Omdat er al verschillende onderzoeken zijn gedaan naar de impact van sportevenementen, zoals de Olympische Spelen in Londen van 2012 (Weed, et al., 2015). Zal er een vergelijking worden gemaakt tussen wat zij beschrijven en wat er in dit onderzoek ontdekt wordt. Ten tweede is er de secundaire theoretische vergelijking waarin er een vergelijking wordt gemaakt tussen een verschijnsel en theorieën van andere onderzoekers (Verschuren & Doorewaard, 2007). Van deze methode is al gebruik gemaakt doordat er aannames

worden gedaan op basis van bestudeerde literatuur.

Vervolgens wordt er ook gebruik gemaakt van een deductieve vergelijking. Binnen deze vergelijkingsvorm wordt er een karakteristiek van een verschijnsel afgeleid uit de literatuur waarmee gezocht kan worden naar dezelfde karakteristieken in het te onderzoeken verschijnsel. Omdat dit onderzoek bijvoorbeeld het transtheoretical model gebruikt om gedragsverandering te verklaren worden de verschillende karakteristieken van de verschillende fases van het model weerspiegeld op de werkelijkheid. Op die manier wordt dus gezocht of de karakteristieken die uit een gezet worden in de literatuur ook te herkennen zijn in de praktijk.

Bureauonderzoek

In een bureauonderzoek maakt de onderzoeker gebruik van materiaal dat door andere is geproduceerd. Via reflectie van dit materiaal probeert de onderzoeker tot nieuwe inzichten te komen. Het materiaal dat bestudeerd kan worden valt onder te verdelen in literatuur, secundaire data en ambtelijk statistisch materiaal. De eerste spreekt natuurlijk voor zich en daarvan wordt veelvuldig gebruik gemaakt in dit onderzoek. Met secundaire data wordt empirisch materiaal verzameld is dat door andere is verzameld, daarvan zal in mindere mate gebruik worden gemaakt. Deze vorm van materiaal is met name geschikt om bepaalde aannames te onderbouwen. De laatste vorm van materiaal, het ambtelijk statistisch materiaal, betreft datagegevens die periodiek of continu worden verzameld voor een breder publiek (Verschuren & Doorewaard, 2007). Dit gaat bijvoorbeeld over de datagegevens van het CBS en daarvan zal ook gebruik worden gemaakt in dit onderzoek, voor bijvoorbeeld het in kaart brengen van de status-quo. Het bureauonderzoek speelt dus met name in ondersteunde rol in dit onderzoek, doordat het bepaalde aannames met eerder geschreven materiaal ondersteund.

Survey

In een survey onderzoek probeert een onderzoeker een breed beeld te krijgen van een tijdruimtelijk fenomeen (Verschuren & Doorewaard, 2007). Het belangrijkste kenmerk van een surveyonderzoek is daarom dat er gegevens worden verzameld van een groot aantal onderzoekseenheden, waarmee de focus meer op de breedte dan op de diepte ligt (Verschuren & Doorewaard, 2007). Vanwege het grote aantal onderzoekseenheden wordt er gewerkt met een aselechte steekproef. Een aselechte steekproef betekent dat iedere potentiële onderzoekseenheid evenveel kans heeft op opgenomen te worden in de steekproef (Verschuren & Doorewaard, 2007). Op deze manier wordt een grote hoeveelheid gegevens verzameld en daarom dient de gegevensverzameling op een van tevoren goed gestructureerde wijze te gebeuren (Verschuren & Doorewaard, 2007). Dit heeft als gevolg dat er gebruikt wordt gemaakt van gesloten vragen of waarnemingscategorieën om de gegevens te

verzamelen. Vervolgens worden deze gegevens geanalyseerd op basis van statistiek (Verschuren & Doorewaard, 2007).

Casestudy

Een casestudy vormt eigenlijk de tegenpool van een survey onderzoek doordat het ten eerste werkt met een relatief klein aantal onderzoekseenheden. Dit heeft tot gevolg dat een kwantitatieve analyse niet mogelijk is en het onderzoek kwalitatief van aard is. Bovendien is door de kleine onderzoeksgroep een aselechte steekproef ook niet mogelijk doordat de kans op een atypische steekproef veel te groot is (Verschuren & Doorewaard, 2007). In een casestudy wordt daarom juist gekozen voor een selecte steekproef. Om die reden is het tweede kenmerk van een casestudy ook dat er meer de diepte in wordt gewerkt, dan in de breedte (Verschuren & Doorewaard, 2007). Om die reden wordt bij een casestudy ook gekozen voor arbeidsintensieve open interviews. Door zo objectief mogelijk te blijven moet de onderzoeker daarbij gebruik maken van triangulatie waarin verschillende methodes en bronnen tegelijk worden geraadpleegd.

Voor dit onderzoek is een survey het meest geschikt. Dit omdat een variant van het survey onderzoek, een panelonderzoek, goed aansluit bij de centrale vraag van dit onderzoek. Binnen het panelonderzoek worden gegevens die verzameld zijn op twee verschillende tijdstippen met elkaar vergeleken. Hierin spreekt men vaak van een nul- en nameting (Verschuren & Doorewaard, 2007). Vanwege deze aanpak laat deze methode zich goed lenen om veranderingen binnen een onderzoekseenheid in kaart te brengen (Verschuren & Doorewaard, 2007). Op basis van een vergelijking van de resultaten die zijn verkregen uit de twee meetmomenten kan namelijk een uitspraak worden gedaan over de invloed van, in dit geval, de Giro d'Italia. Het is hierin belangrijk dat de vragen in de nul- en nameting exact hetzelfde zijn anders kan het verschil in resultaten niet worden verklaard met de interventie (Verschuren & Doorewaard, 2007).

De deelvragen spreken dezelfde aanpak uit door eerst te vragen naar de status-quo, oftewel de nulmeting en vervolgens naar de manier waarop de Giro d'Italia invloed heeft, oftewel de nameting. Binnen dit onderzoek worden bovendien weinig eisen gesteld aan de onderzoekseenheden. Eigenlijk geldt er maar één eis namelijk die dat de onderzoekseenheden in Nijmegen wonen. Verder wordt er geen voorkeur gegeven aan onderzoekseenheden die bepaalde karakteristieken bezitten. Daarom is een aselechte steekproef in twee geselecteerde wijken in Nijmegen de meest geschikte manier om generaliseerbare uitspraken te doen over het effect van de Giro d'Italia. In een aselechte steekproef heeft namelijk iedere potentiële onderzoekseenheid evenveel kans om mee te worden genomen in het onderzoek.

Met behulp van een gesloten enquête zullen de benodigde gegevens voor de nul- en

nameting worden verzameld. Belangrijk hierbij is dat er voor zowel de nul- als de nameting gebruik wordt gemaakt van dezelfde enquête, zodat verschillen in resultaten kunnen worden toegeschreven aan de interventies als gevolg van de Giro d'Italia. Deze enquête zal worden gebaseerd op de gegevens die worden verzameld met behulp van een bureauonderzoek waarin vooral literatuuronderzoek een grote rol speelt. Met behulp van dit literatuuronderzoek worden begrippen die veelvuldig gebruikt worden in het onderzoek geoperationaliseerd waardoor de interpretatie ervan voor iedereen duidelijk is.

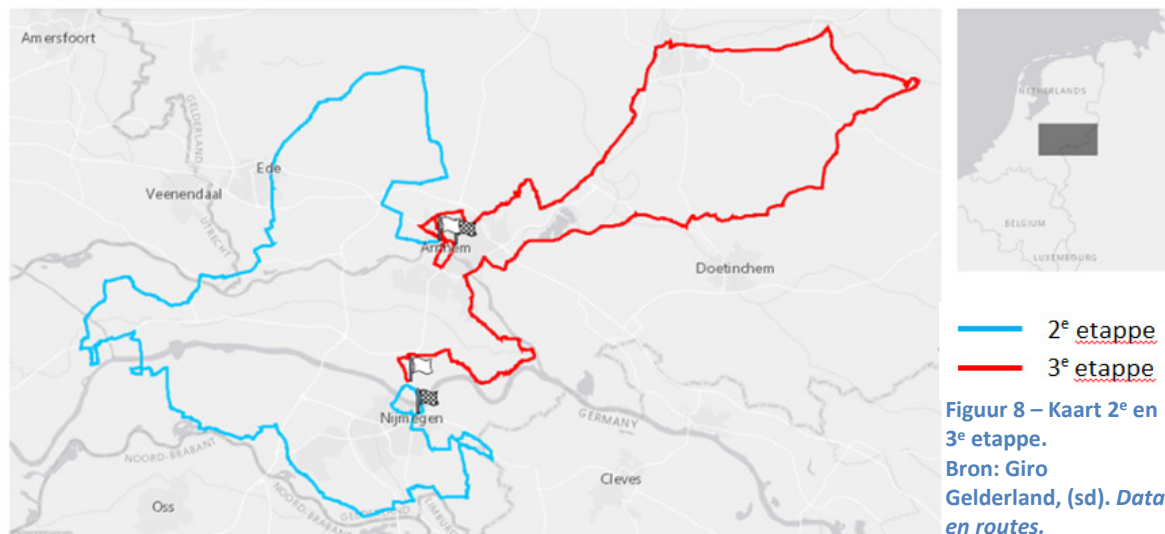
Daarnaast zal gebruik worden gemaakt van de gefundeerde theoriebenadering om de resultaten te plaatsen en te verklaren. Zo wordt bijvoorbeeld het TTM gebruikt om het proces van gedragsverandering te begrijpen. In de wetenschappelijke theorie is al het een en ander geschreven over de rol die interventies spelen in het sturen van gedrag in de gewenste richting. Dit gaat echter vaak over bijvoorbeeld concepten als een 'gezondere levensstijl' (Nigg, et al., 2010; Bamberg, 2007; Bertolini, Clercq & Kapoen, 2005). Dit is een vergelijkbaar verschijnsel doordat een transitie van auto- naar fietsgebruik ook een gezondere/duurzamere manier van transport tot gevolg heeft. Andere manieren waarop onder andere de secundaire empirische vergelijking, secundaire theoretische vergelijking en de deductieve vergelijking aan bod komen is eerder al besproken onder het kopje 'gefundeerde theoriebenadering'.

HOOFDSTUK 5

Dataverzameling

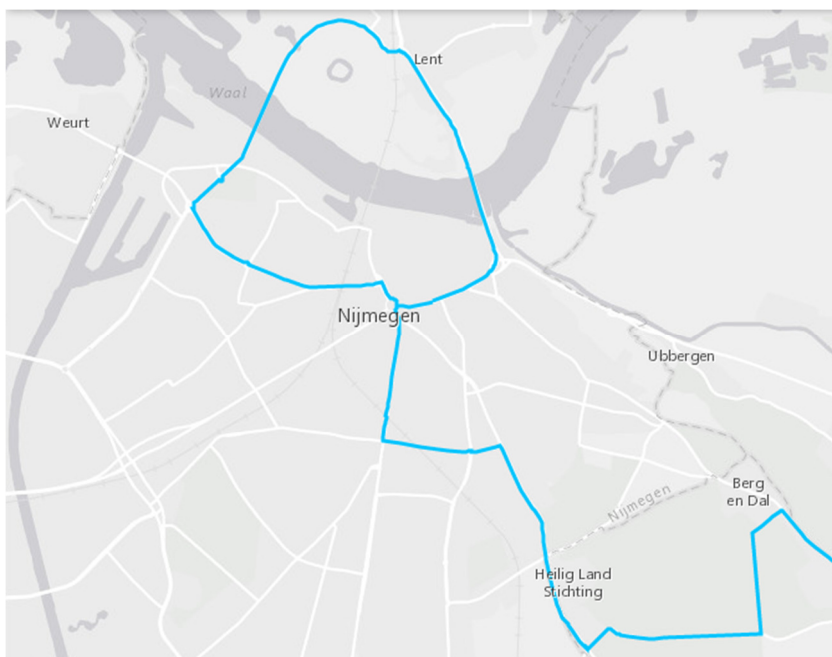
5.1 Giro d'Italia

De Giro d'Italia is het op een na grootste wielerevenement in Europa en op 6, 7 en 8 mei 2016 fietsen de deelnemers van dit evenement etappes in Gelderland. Het eerste deel van de Giro d'Italia speelt zich daarmee af in Nederland en is verdeeld in drie etappes. Voor dit onderzoek zijn alleen de laatste twee etappes interessant, omdat deze door het onderzoek gebied, Nijmegen, lopen. De twee betreffende etappes zijn hieronder weergegeven.



2e etappe Arnhem - Nijmegen

De tweede etappe zal op zaterdag 7 mei 2016 beginnen op de Markt in Arnhem en na 190 kilometer eindigen op de Oranjesingel in Nijmegen (Giro Gelderland). In Arnhem zal neutraal worden gereden wat betekent dat er in rustig tempo wordt gereden. De wielrenners rijden vervolgens via Oosterbeek, Hoenderloo, Otterlo, Ede, Bennenkom, Rhenen, Aalst, Ommeren, Tiel, Overasselt, Malden, Grafwegen naar de zuidkant van Nijmegen (Giro Gelderland). De wielrenners komen Nijmegen binnen op de Nijmeegsebaan en rijden via de Groenewoudseweg, St Annastraat, Keizer Karelplein, Nassausingel, Tunnelweg, Marialaan, Industrieweg, Industrieplein, Verlengde Energieweg, Nymaplein, Oversteek, Graaf Alardsingel naar de Prins Mauritssingel (zie figuur 4). Vanaf de Prins Mauritssingel worden er twee rondes gereden over de Generaal James Gavinweg, Waalbrug, Keizer Traianusplein, St Canisiussingel waarna ze finishen op de Oranjesingel (Giro Gelderland).



Figuur 9 – Kaart 2^e etappe in Nijmegen
 Bron: Giro Gelderland, (sd). *Data en routes.*

Het parcours kan niet door gemotoriseerd verkeer worden gekruist en daarom zal het parcours onvermijdelijk worden afgesloten van 14:00 tot 18:00. Voor het centrum en de Graafseweg betekent dat deze gebieden autoluw zullen zijn van 13:30 tot 18:00 (Giro Gelderland). Daarom zal het centrum alleen lopend of met de fiets bereikbaar zijn. Auto's worden in principe geweerd tenzij het strikt noodzakelijk is.

De Oversteek is van 14:00 tot 18:00 afgesloten en de Waalbrug is de gehele dag afgesloten, dus van 05:00 tot 23:59 (Giro Gelderland).

3e etappe Nijmegen - Arnhem



Figuur 10 – Kaart 3^e etappe in Nijmegen
 Bron: Giro Gelderland, (sd). *Data en routes.*

De derde etappe start op 8 mei op de Grote Markt in Nijmegen. Vanaf de Grote Markt rijden de wielrenners via de bloemstraat naar de Weurtseweg (s101). Daar zullen ze afslaan op de Kanaalstraat om vervolgens via Waterstraat de Industrieweg (s102) op te rijden. Van de Industrieweg slaan de renners af en rijden over de Oversteek richting Oosterhout. Dit stuk is met de gestippelde lijn aangegeven in figuur 5 en dit stuk zal neutraal worden gereden (Giro Gelderland). Omdat nu het parcours in Nijmegen begint en niet eindigt zijn de wegen van het parcours afgesloten van 10:00 tot 13:30. De Oversteek is in dezelfde periode afgesloten.

5.2 Enquête

Om de goede antwoorden te krijgen op de vragen die in een enquête worden gesteld, is het belangrijk dat iedere respondent de gestelde vragen op dezelfde manier interpreteert en beantwoordt. Daarom kan er alleen gevraagd worden naar zaken die een respondent redelijkerwijs kan beantwoorden (Giesen, Meertens, Vis-Visschers, & Beukenhorst, 2010). De gegevens waarnaar gevraagd zal worden, moeten daarvoor dus gemakkelijk te verkrijgen zijn. Vandaar dat er goed over de enquêtevragen moet worden nagedacht en dat de ontwikkeling van de enquête een proces van conceptualisering, ontwerp, testen, herzien, dataverzameling en evaluatie wordt (Giesen, et al., 2010). Deze verschillende stappen zullen vervolgens apart worden besproken waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de eerste enquête (de nulmeting) en de tweede enquête (de nameting). Allebei de enquêtes zijn in zijn volledigheid terug te vinden in appendix I.

5.2.1. Eerste enquête - de nulmeting

Conceptualisering

Binnen de conceptualisering moet het onderzoek en de te meten variabelen worden afgebakend (Giesen, et al., 2010). De eerste stap hierin is om uit een te zetten welke data met behulp van de enquête moet worden verzameld, ofwel uit een te zetten wat er gemeten moet worden. Vervolgens moet worden bepaald in hoeverre de belangrijkste concepten uit het onderzoek te operationaliseren zijn tot meetbare begrippen. Dit wordt het vaststellen van indicatoren genoemd (Giesen, et al., 2010).

In dit onderzoek wordt de invloed van de Giro d'Italia op het fietsgebruik van de respondenten onderzocht. Het fietsgebruik wordt in dit onderzoek vanuit een duurzaamheids- en gezondheidsperspectief benaderd en daarom wordt de keuze voor de fiets als transportmiddel als gewenst gedrag beschouwd. Omdat de overheid als regulerend orgaan milieu- en gezondheidsbelangen nastreeft, tracht zij met behulp van interventies dit gewenste gedrag te motiveren. Aan het begin van dit onderzoek is echter gesteld dat specifieke interventies die zich alleen focussen op de fysieke of de sociale omgeving niet voldoende zijn. Een succesvolle interventie heeft juist invloed op beide. Daarom wordt onderzocht of de eventuele significante relaties toe te wijzen zijn aan de Giro d'Italia, waarmee een dergelijk evenement de rol van een succesvolle interventie kan vervullen.

Vanuit dit perspectief zijn er verschillende indicatoren te operationaliseren, ten eerste de indicatoren die samen de 'subjectieve' flexibele bereikbaarheidsomstandigheden maken. Hierin spelen allereerst de persoonskenmerken een rol. Deze persoonskenmerken hebben namelijk invloed

op de mate van mobiliteit van de respondent (Lucas, 2012; Geurs & van Wee, 2004; Hilbers & Verroen, 1993) en op de manier waarop de Giro de respondent eventueel inspireert. De persoonskenmerken zijn geoperationaliseerd in geslacht, leeftijd, hoogst bepaalde diploma, de grootte van het huishouden en de beschikking over een fiets, auto en/of ov-chipkaart. De laatste gegevens betreffende de beschikbaarheid zijn belangrijk, omdat dit het aantal keuze opties die de respondent heeft representeert. In het geval dat de respondent niet over een fiets beschikt kan hij of zij ook geen gewenst gedrag vertonen. Om die reden is het belangrijk om deze gegevens te achterhalen. Daarnaast zullen de andere gegevens worden gebruikt om eventuele correlaties en/of significante verschillen tussen de persoonskenmerken te achterhalen.

De tweede en derde indicatoren van de subjectieve flexibele bereikbaarheidsomstandigheden zijn het motief en de vervoerswijze. Deze twee indicatoren zijn samengevoegd in de enquête omdat het motief van invloed kan zijn op de vervoerskeuze van de respondent. Zo zijn mensen eerder bereid om langer te reizen naar hun werk dan naar bijvoorbeeld de bakker (Geurs, & van Wee, 2004). Daarnaast kan er ook sprake zijn van noodzaak, in het geval dat de afstand groter wordt valt de keuze voor bijvoorbeeld de fiets of lopen sneller af. Om te achterhalen of er correlaties bestaan tussen het reismotief en de vervoerskeuze zijn verschillende motieven uit een gezet. Dit is gedaan op basis van de indeling die het CBS op haar site CBS Statline maakt (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2015):

1. *Van en naar werkadres*: gaat over zowel een vast als tijdelijk werkadres.
2. *Zakelijk bezoek in werksfeer*: verplaatsing vanwege het werk, zoals dienstreizen, klantenbezoek, vergaderingen, symposia, et cetera.
3. *Diensten/verzorging*: een locatie waar men (eventueel tegen betaling) een dienst verleend krijgt of een plek waar een persoon terecht kan voor persoonlijke verzorging. Bijvoorbeeld het gemeentehuis, de kapper, de huisarts of een hypotheekadviseur.
4. *Boodschappen*: gaat over het kopen van uitsluitend food goederen.
5. *Winkelen*: gaat over het kopen van non-food goederen
6. *Volgen onderwijs of cursus*: gaat over alles wat met het volgen van onderwijs en/of een te maken heeft.
7. *Visite of logeren*: gaat over het op bezoek gaan of eventueel overnachten bij familie, vrienden of kennissen.
8. *Sport*: gaat over een locatie om zowel een sport te beoefenen als te aanschouwen
9. *Hobby, cultuur of horecabezoek*: gaat over vrijetijdsactiviteiten, ofwel over een locatie om een hobby te beoefenen of te aanschouwen, over culturele locaties zoals een schouwburg of musea en als laatste over een horecalocatie.

10. *Andere vrijetijdsactiviteiten*: gaat bijvoorbeeld over een recreatieve verplaatsing (toeren).

Omdat alleen de vervoerskeuze nog niks zegt over de hoeveelheid waarin het vervoersmiddel wordt gebruikt, wordt de respondent gevraagd een indicatie te geven van de gemiddelde reistijd. Op die manier kan er niet alleen worden gekeken in hoeverre de respondent kiest voor andere vervoersmiddelen, maar ook of de hoeveelheid veranderd.

De respondent wordt volgens de hypothese geïnspireerd door de Giro d'Italia, waardoor de enquête zal moeten achterhalen op welke manier de respondent het evenement meekrijgt. Bezoekt de respondent het evenement, kijkt de respondent digitaal naar het evenement via de televisie, internet of mobile telefoons of maakt de respondent gebruik van beide manieren. Op die manier kan worden onderzocht of de verschillende vormen van het 'meekrijgen' van het evenement bijdragen aan verschillen in de mate waarin de respondent geïnspireerd wordt.

Zoals verondersteld wordt heeft de Giro d'Italia invloed op het gedrag van de bewoners van Nijmegen. Deze invloed heeft een indirecte dimensie waarin sprake is van het trickle down effect waarmee bewoners geïnspireerd worden om hun huidige gedrag te veranderen, maar tegelijk heeft de Giro d'Italia ook een directe dimensie doordat er allerlei maatregelen aan gekoppeld zijn. Bij deze maatregelen valt bijvoorbeeld aan een omleiding te denken, omdat bepaalde straten afgesloten worden ten behoeve van de Giro d'Italia. Daarom zal er ook in de enquête worden gevraagd op welke manier de respondent beïnvloedt wordt door de Giro d'Italia.

Ontwerp

Belangrijk in het ontwerp van de enquête is de ontwikkeling van een overzichtelijke structuur. Hierbij moet altijd worden uitgegaan van de onderzoekseenheid, dus wat voor hem of haar een overzichtelijke structuur is (Giesen, et al., 2010). Vanuit die voorwaarden is gekozen om de te meten variabelen op te delen in drie categorieën: 'persoonsgegevens', 'fiets- en autogebruik' en 'Giro d'Italia'. Op die manier wordt er meteen structuur in de vragen gemaakt doordat de vragen per thema worden verzameld en bovendien is het meteen duidelijk voor de respondent in welke richting de vragen gesteld zullen worden. De thema's zijn ook in dezelfde volgorde in de enquête gezet, zodat de gevraagde kennis van eenvoudig, naar moeilijker en terug naar eenvoudig gaat. Dit moet ervoor zorgen dat de respondent optimaal geconcentreerd is om het middelste gedeelte optimaal in te vullen. De vragen onder het thema 'fiets- en autogebruik' vragen de respondent namelijk om dieper te graven in hun beschikbare kennis.

Testen

Het testen van de vragenlijst moet in dit geval duidelijk maken of de cruciale vragen goed te begrijpen en te beantwoorden zijn voor de respondenten. Daarnaast moet de test inzicht geven in de tijd die het kost om de enquête volledig in te vullen zodat dit bij het afgeven duidelijk kan worden gemaakt (Giesen, et al., 2010). Voor dit testen bestaan verschillende methodes en in dit onderzoek zijn twee van die methodes gebruikt, te weten de informele test en de expert raadpleging. Deze verschillende methodes zullen vervolgens worden besproken.

De informele test betreft een eenvoudige test waarbij de vragenlijstmaker bijvoorbeeld zelf de enquête serieus ingevuld en alle vragen even hardop voor leest voor een bekende of een potentiële respondent (Giesen, et al., 2010). Van deze methode is gebruik gemaakt in dit onderzoek. De enquête is door mijzelf een aantal keer serieus ingevuld en is daarnaast voorgelegd aan bekenden om te achter alle of alle vragen begrijpelijk en beantwoordbaar zijn.

Expert raadpleging betreft een test waarin een expert of groep deskundigen gevraagd wordt om de enquête te beoordelen (Giesen, et al., 2010). Hiervoor is de scriptiebegeleider gebruikt. De enquête is voor feedback bij haar neergelegd om op die manier een terugkoppeling met een expert maken. Het voorleggen aan een groep deskundigen is vanwege het gebrek aan tijd en contacten niet gebeurd.

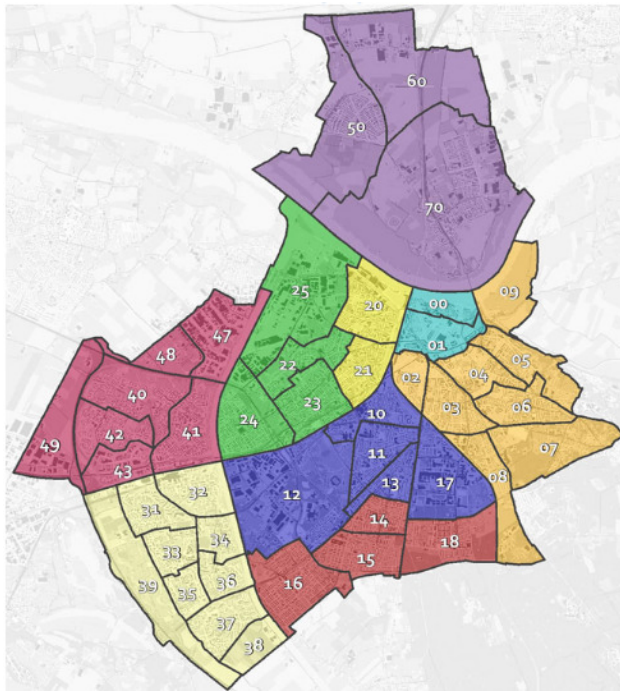
Dataverzameling



Figuur 11 – 2^e & 3^e etappe in Nijmegen
Bron: Giro Gelderland (sd). Data en routes.

Zodra de eerste en tweede etappe op één kaart worden weergegeven, zoals in figuur 11, is het goed te zien dat er twee wijken zijn die te maken krijgen met beide etappes. Dit zijn de wijken Biezen (20) en het onderste gedeelte van Lent (70) zoals te zien is in figuur 12. Omdat dit de twee wijken zijn die zowel te maken krijgen met de eerste als de tweede etappe zijn deze wijken gekozen voor de dataverzameling. De bewoners van deze wijken zullen namelijk de meeste (directe) impact ondervinden als gevolg van de Giro d'Italia. Eventuele significante verschillen tussen de nul en de nameting zijn op die manier toe te wijzen aan de Giro d'Italia, waar dat in andere

wijken minder aannemelijk is. De andere wijken kunnen namelijk sterk beïnvloedt worden door externe effecten die niet worden gemeten in dit onderzoek.



Figuur 12 – Wijken van Nijmegen
 Bron: Gemeente Nijmegen (sd). *Stadsdelen en Wijken*

De enquête wordt per huis afgegeven, waarmee kan worden gekeken in welke mate verschillende huishoudens beschikking hebben over verschillende vervoersmiddelen. Op die manier wordt getracht een gemiddeld beeld te schetsen dat vergeleken zal worden met andere dataverzamelingen zoals die van de gemeente en het CBS. Het reispatroon wordt vervolgens door de respondent ingevuld waarin het huishouden geen rol speelt. Op die manier moet de enquête dus twee kanten schetsen, die van het de beschikking van huishoudens over verschillende vervoersmiddelen en de individuele reispatronen.

Evaluatie

Vanuit de testfase zijn allerlei voorstellen voor verbeteringen naar voren gekomen. Deze feedback is in overleg met mijn scriptiebegeleider verwerkt in een nieuwe versie van de enquête.

5.2.2. Twee enquête - de nameting

Om de goede antwoorden te krijgen op de vragen uit de nameting is het ook voor de tweede enquête belangrijk dat iedere respondent de vragen op dezelfde manier interpreteert en beantwoordt. Om die reden zijn voor de ontwikkeling van de tweede enquête dezelfde stappen gevolgd als voor de eerste enquête, te weten conceptualisering, ontwerp, testen, herzien, dataverzameling en evaluatie (Giesen, et al., 2010). Deze stappen zullen vervolgens apart worden besproken en de volledige enquête is terug te vinden in appendix I.

Conceptualisering

Wat betreft het eerste gedeelte van de tweede enquête worden dezelfde vragen gesteld als bij de eerste enquête. Dit betreft allereerst de eerste indicator: de persoonskenmerken. Omdat de enquête per huishouden wordt afgegeven kan het voorkomen dat er een ander individu de enquête voor de tweede keer invult. Om die reden is het belangrijk om ook in de tweede enquête te vragen naar de persoonskenmerken, zodat ook in de resultaten van tweede enquête kan worden gekeken of deze persoonskenmerken een invloed hebben op bepaalde zaken.

De tweede en derde indicator, de vervoerswijze en het motief, zullen ook in de tweede enquête exact hetzelfde terugkomen. Dit wordt gedaan om te kijken of er belangrijke verschillen zijn ontstaan als gevolg van de Giro d'Italia. Het is belangrijk dat de tabel op exact dezelfde manier terug komt als tijdens de eerste enquête, omdat op die manier gegarandeerd kan worden dat de respondenten de vraag op dezelfde manier interpreteren waarmee achteraf met zekerheid uitspraak kan worden gedaan over eventuele opvallende verschillen. Op die manier wordt dus ook in de tweede enquête aan de respondenten gevraagd voor welk vervoermiddel er wordt gekozen per reismotief en daarnaast ook hoeveel minuten er met dit vervoermiddel gemiddeld gereisd wordt per week.

In de eerste enquête is gevraagd of de respondent van plan is om naar de Giro d'Italia te kijken en zo ja, op welke manier de respondent dit van plan is. Hierin werd onderscheidt gemaakt tussen digitaal, met eigen ogen of beide. Daarnaast had respondent nog de mogelijkheid om eventuele andere manieren aan te geven in de categorie 'anders, namelijk'. Om te controleren of deze voorspelling ook is uitgekomen zijn deze vragen ook opgenomen in de tweede enquête. De vraag is exact gekopieerd om te kunnen garanderen dat de respondent de vraag op dezelfde manier interpreteert als tijdens de eerste enquête.

Vervolgens werd in de eerste enquête gevraagd of de respondent verwacht dat hij of zij als gevolg van de maatregelen van de Giro d'Italia verplicht werd om zijn of haar reisroutes aan te passen. Deze vraag zal ter controle ook worden gesteld in de tweede enquête, omdat op die manier

kan worden bekeken in hoeverre de voorspellingen ook daadwerkelijk zijn uitgekomen. De vraag wordt echter uitgebreid in de tweede enquête met de vraag of de respondent naast een verandering in de reisroutes ook een wijziging in het vervoermiddel heeft moeten toepassen. Deze informatie is nodig, omdat op die manier kan worden bekeken in hoeverre deze noodzakelijke verandering van vervoermiddel de gewenste gedragsverandering tot gevolg heeft. Om die reden is er dus een vraag toegevoegd of de respondent vanwege de Giro van vervoermiddel is gewisseld en zo ja of deze verandering is vastgehouden. Dit laatste is van belang, omdat in een situatie waarin de respondent meteen weer terug wisselt naar het oude vervoermiddel de verandering dus niet het gewenste effect heeft gehad.

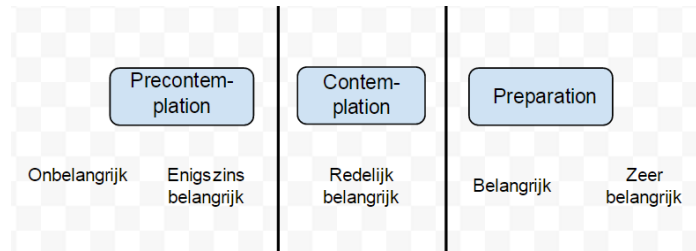
Naast de vraag of er een verandering in vervoermiddel heeft plaatsgevonden en zo ja, of deze verandering is vastgehouden is er ook een normatieve vraag aan toegevoegd of de respondent deze verandering als vervelend heeft ervaren. Deze vraag is toegevoegd omdat het voor kan komen dat de respondent als gevolg van maatregelen van de Giro d'Italia noodzakelijk heeft moeten wisselen van vervoermiddelen. In een situatie waarin de respondent dit als vervelend ervaart is de kans echter klein dat de respondent deze verandering vasthoudt. Bovendien kan op die manier gesteld worden in hoeverre de respondent bereid is om zijn of haar gedrag aan te passen. In het geval dat de respondent noodzakelijk een vervoermiddelverandering heeft moeten doen, maar dit als vervelend ervaart spreekt dat uit dat deze persoon veel belang hecht aan het oude gedrag en dus niet klaar is om zijn of haar gedrag aan te passen.

Vervolgens wordt er een samenvattende vraag gesteld of er na de Giro belangrijke veranderingen in het reispatroon van de respondent zijn geweest. In het geval dat de respondent aangeeft dat er belangrijke veranderingen zijn geweest krijgt de respondent de mogelijkheid om aan te geven wat de belangrijkste oorzaken van deze verandering zijn geweest. Deze oorzaken zijn onderverdeeld in meer noodzakelijke oorzaken en meer vrijwillige oorzaken. Bij noodzakelijke veranderingen valt bijvoorbeeld te denken aan een nieuw werkadres of een verhuizing, terwijl onder de meer vrijwillige oorzaken een verandering in persoonlijke omstandigheden (bijv. trouwen), het weer of de Giro d'Italia vallen. Naast de voorgeschreven antwoordcategorieën is ook een vak toegevoegd waarin de respondent een eventuele toelichting kan geven. Dit is gedaan omdat de verandering het gevolg kan zijn van tal van redenen en op deze manier uitgesloten wordt dat de respondent de vraag niet ingevuld, omdat hij of zij zich niet in de categorieën kan vinden.

Als laatste vraag in het blok 'Giro' wordt gevraagd op welke manier de respondent het succes van de Nederlandse wielrenner Steven Kruijswijk heeft ervaren. Deze vraag wordt gesteld omdat er vanuit de theorie verondersteld wordt dat de atleten een inspirerende werking hebben op de bezoekers. Aangezien de Giro een Nederlands succes heeft gehad is de kans aanwezig dat mensen

door dit succes zijn geïnspireerd. Om dit te achterhalen is de vraag gesteld waarbij de volgende antwoordcategorieën zijn onderscheiden: inspirerend, trots, ik weet niet wie Steven Kruijswijk is, ik heb geen uitgesproken gevoelens of anders, namelijk. Er is een onderscheidt gemaakt tussen inspirerend en trots omdat de respondent dan expliciet moet aangegeven of hij of zij is geïnspireerd door het succes of vooral een nationalistisch trots gevoel aan het succes heeft overgehouden. Op die manier wordt het mogelijk om respondenten die geïnspireerd zijn duidelijk te onderscheiden. De antwoordmogelijkheden 'ik weet niet wie Steven Kruijswijk is' en 'ik heb geen uitgesproken gevoelens' moeten achterhalen in hoeverre het succes leeft onder de respondenten. Als deze categorieën de overhand hebben is het eerder benoemde trickle down effect moeilijk hard te maken.

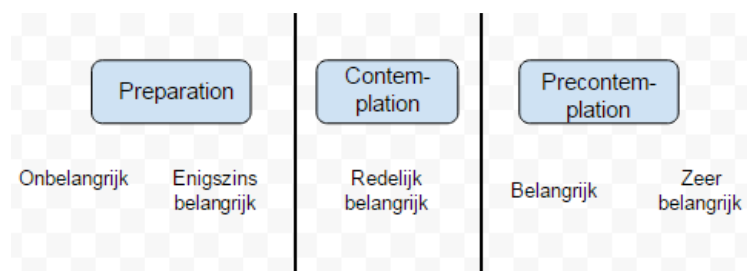
Na de vragen uit het blok 'Giro' volgt het blok 'Gedrag' waarin vragen worden gesteld die het mogelijk moeten maken om de respondenten volgens het transtheoretical model in te delen. Zoals beschreven moet de Giro namelijk invloed hebben op de individuen uit de eerste drie fases uit dit model en daarom moet er achterhaald worden in welke fases de respondenten zich bevinden. Omdat het verschil tussen de fases vooral in de erkenning van de negatieve gevolgen van het gedrag zit is gekozen om de antwoordmogelijkheden te verdelen volgens een Likert schaal. De respondenten worden op die manier gevraagd in hoeverre ze vervuiling en een actieve levensstijl belangrijk vinden in de keuze voor een vervoermiddel. De verdeling is vervolgens als volgt gemaakt:



Figuur 13 – Verdeling antwoordcategorieën op basis van het Transtheoretical model.

Deze verdeling is op deze manier gemaakt omdat respondenten die aangeven de vervuiling en/of een actieve levensstijl onbelangrijk of enigszins belangrijk vinden uitspreken de negatieve gevolgen niet volledig te erkennen of te verwaarlozen en daarmee dus de kenmerken van een individu uit de precontemplation fase representeren. Mensen die aan geven deze zaken redelijk belangrijk te vinden geven aan dat ze de negatieve gevolgen wel erkennen, maar de zaken geven nog geen doorslag. Respondenten die aangeven deze zaken belangrijk en zelfs zeer belangrijk te vinden denken dus bewust na in de keuze van het vervoermiddel en dus bevinden deze mensen zich in de preparation fase.

Omdat er in deze eerste vraag eventueel een sociaal wenselijk antwoord kan worden gegeven wordt er een controle uit te voeren door per vervoerwijze te vragen welke zaken belangrijk zijn in de keuze voor dit vervoermiddel. Omdat ook hier moet worden achterhaald in welke fase de respondent zich bevindt wordt eerst naar het autogebruik gevraagd. De auto is echter een vervoermiddel dat qua gebruik een 'grijs' gebied kent. Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat de afstand die moet worden overbrugd zo groot is dat lopen en fietsen afvallen. Daarnaast kan de reis ook naar een locatie gaan die zonder auto niet of nauwelijks te bereiken is. Op die manier is het ongewenste gedrag van het autogebruik niet te voorkomen en daarom is er gevraagd naar een situatie waarin dit wel kan, namelijk een reis die net zo goed had kunnen worden afgelegd met een ander vervoermiddel. Er wordt dus gevraagd waarom de respondent voor de auto kiest in gevallen dat dit niet noodzakelijk is. In de beantwoording kan de respondent eerst aangegeven dat dit niet van toepassing is op hem of haar omdat hij of zij niet over een auto beschikt of de auto alleen gebruikt wanneer dit noodzakelijk is. Mocht dit niet het geval zijn kan de respondent dezelfde Likert schaal invullen betreffende de categorieën 'gemak/comfort', 'snelheid' en 'het weer'. Hierin geldt precies de omgekeerde verdeling als in de voorgaande vraag. Als een respondent de voorgeschreven zaken als belangrijk of zeer belangrijk aangeeft spreekt dat namelijk ongewenst gedrag uit. In dat geval kiest de respondent namelijk voor de vervuilende auto wanneer dit niet noodzakelijk is. De respondent maakt de negatieve gevolgen van het auto gebruik dan bijvoorbeeld ondergeschikt aan gemak/comfort. Op deze manier wordt het mogelijk om de respondenten wat betreft autogebruik in te delen in de verschillende fases uit het transtheoretical model. Daarom geldt voor deze vraag de onderstaande verdeling:



Figuur 14 – Verdeling antwoordcategorieën op basis van het Transtheoretical model.

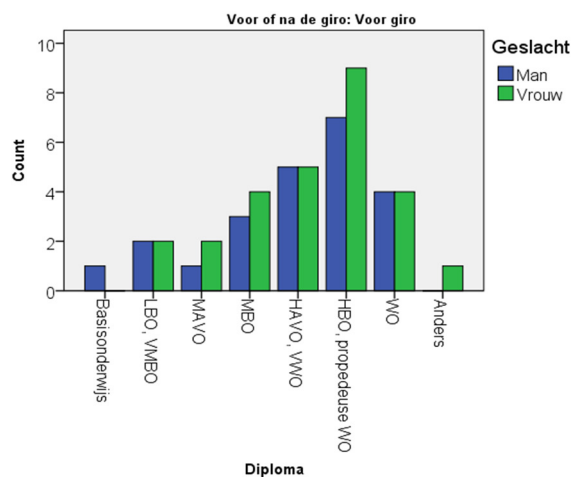
Op dezelfde manier is gevraagd naar belangrijke redenen om voor de fiets en het openbaar vervoer te kiezen. Hierin geldt echter wel de normale verdeling zoals die geschetst is bij de eerste vraag uit het blok gedrag. Het fiets- en OVgebruik zijn namelijk het wenselijke gedrag. Dus als mensen aangegeven de voorgeschreven zaken belangrijk te vinden zijn ze juist goed bezig.

HOOFDSTUK 6

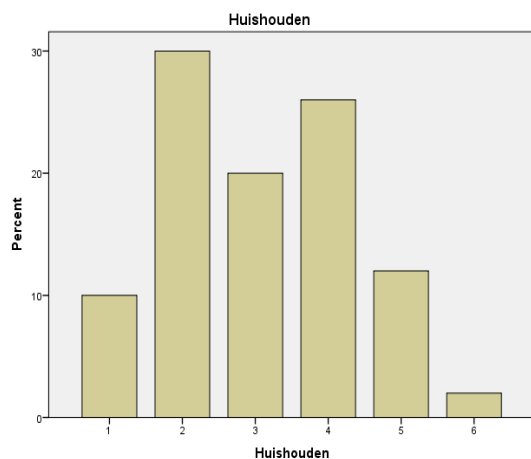
Bevindingen nul- & nameting

6.1 Bevindingen nulmeting

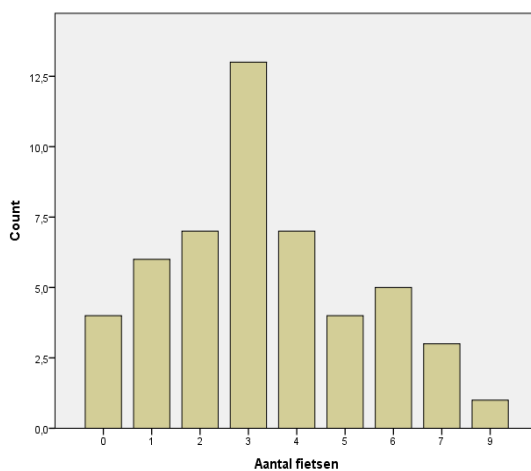
Persoonskenmerken



Allereerst zullen de persoonskenmerken van de steekproef uit een worden gezet. In de nulmeting is er een klein overwicht van vrouwen (27) ten opzichte van mannen (23). Dit moet echter geen invloed hebben op de resultaten. In de wijken waar de enquête is afgenomen wonen over het algemeen hoog opgeleide mensen (zie tabel). De meeste respondenten, zowel mannen als vrouwen, hebben een HBO opleiding afgerond of een propedeuse op het WO behaald.



Wat betreft de grootte van de huishoudens ligt de gemiddelde grootte hoger dan het landelijke gemiddelde. Het landelijke gemiddelde lag in 2015 namelijk op 2,17 personen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2015) en in de onderzochte wijken ligt het gemiddelde op 3,06. Wat betreft frequentie komen de wijken beter overeen met de landelijke gegevens. Huishouden van twee personen komen namelijk het meest voor (zie tabel). Daarnaast bedraagt het kleinste huishouden 1 persoon en het grootste 6 personen. Van alle huishoudens die zijn onderzocht is er slechts 1 huishouden die niet over een fiets beschikt. Het gemiddelde aantal fietsen per huishouden is hoger dan 3, namelijk 3,34.



In de grafiek hiernaast is te zien hoe vaak het aantal fietsen voor komt. Zoals te zien is beschikken de meeste huishoudens over 3 fietsen.

Het feit dat er 4 huishoudens zijn die volgens de tabel niet over een fiets beschikken komt omdat 3 respondenten niet hebben ingevuld over hoeveel fietsen zijn of haar huishouden beschikt. Als we

vervolgens de grootte van het huishouden met het aantal fietsen vergelijken krijgen we het volgende:

Aantal fietsen

Huishouden	Mean	N	Std. Deviation	Variance	Std. Error of Mean
1	1,80	5	,837	,700	,374
2	2,60	15	1,242	1,543	,321
3	2,70	10	1,567	2,456	,496
4	4,23	13	2,127	4,526	,590
5	5,67	6	3,011	9,067	1,229
6	3,00	1	.	.	.
Total	3,34	50	2,086	4,351	,295

Uit deze resultaten valt op dat alle huishoudens (met uitzondering van het laatste) over gemiddeld meer fietsen dan personen beschikken. Hieruit kan worden opgemaakt opmaken dat bijna alle personen uit de onderzochten

huishoudens beschikken over een fiets. Wat betreft autobezit ligt het percentage huishoudens dat beschikking heeft over tenminste één voertuig hoger dan het landelijk gemiddelde. Het landelijk

Autobezit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja	39	78,0	78,0	78,0
Nee	11	22,0	22,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

percentage van huishoudens dat beschikt over tenminste één voertuig is namelijk 71,5 procent (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2015). In het onderzoeksgebied is dit percentage 78 procent (zie tabel). Zoals uit de onderste tabel blijkt, beschikken de meeste huishoudens over één auto (62%)

Aantal auto's

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 0	11	22,0	22,0	22,0
1	31	62,0	62,0	84,0
2	7	14,0	14,0	98,0
3	1	2,0	2,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Het laatste resultaat van de persoonsgegevens is dat meer dan de helft van de respondent (74%) beschikt over een OV Chipkaart (zie tabel).

Ov chipkaart

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja	37	74,0	74,0	74,0
Nee	13	26,0	26,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

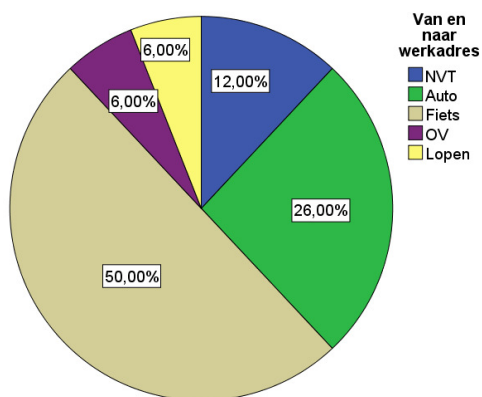
Report

Geslacht		Van en naar werkadres1	Zakelijk bezoek in de werksfeer1	Diensten & verzorging1	Boodschappen1	Winkelen1	Volgen onderwijs of cursus1	Visite of logeren1	Sport1	Hobby, cultuur of horecabezoek1	Andere vrijetijdsactiviteiten1
Man	Mean	124,35	23,26	7,61	41,52	34,13	20,43	53,26	47,61	26,96	55,87
	N	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
	Maximum	240	120	30	220	120	150	180	410	150	490
Vrouw	Mean	115,56	24,63	22,78	38,93	35,74	48,52	63,33	37,59	32,19	34,07
	N	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
	Maximum	400	300	150	120	120	600	360	180	180	180
Total	Mean	119,60	24,00	15,80	40,12	35,00	35,60	58,70	42,20	29,78	44,10
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Maximum	400	300	150	220	120	600	360	410	180	490

In de bovenstaande tabel is te zien hoeveel minuten er gemiddeld wordt gereisd per reismotief door mannen en vrouwen ongeacht het vervoersmiddel. De grootste verschillen zijn te vinden onder 'van en naar werkadres', 'diensten & verzorging', 'volgen onderwijs of cursus', 'visite of logeren', 'hobby, cultuur of horecabezoek' en 'andere vrijetijdsactiviteiten'. Zoals uit de tabel blijkt reizen mannen gemiddeld langer van en naar het werkadres (124 > 116 minuten). Daarnaast reizen mannen ook gemiddeld langer naar locaties om een sport te beoefenen of te aanschouwen (48 > 38 minuten). Als laatste reizen mannen langer als het gaat om andere vrijetijdsactiviteiten (56 > 34 minuten).

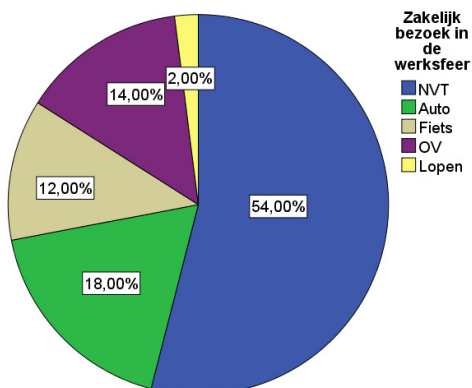
Vrouwen reizen juist langer als het gaat om diensten & verzorging (23 > 8 minuten) en ook voor visite of logeren (63 > 53 minuten). Opvallend is dat er blijkbaar in het onderzoeksgebied meer vrouwen zijn die onderwijs of een cursus volgen. Of in ieder geval wordt er door vrouwen ongeveer 20 minuten langer gereisd voor dit reismotief (49 > 20 minuten). Op de volgende pagina zullen we per reismotief bekijken met welke vervoermiddelen mannen en vrouwen reizen.

Van en naar werkadres



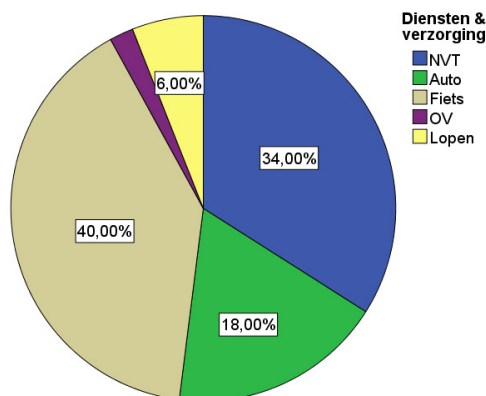
Zoals uit de grafiek hiernaast blijkt reist de helft van de respondent, ofwel 50 procent, met de fiets van en naar het werkadres. In deze helft zijn de vrouwen in de meerderheid, er zijn namelijk 14 vrouwen tegenover 11 mannen die met de fiets naar het werk reizen. Iets meer dan een kwart, namelijk 26 procent, reist met de auto naar het werk waarin de mannen in de meerderheid zijn (7 mannen tegenover 6 vrouwen). Het overige deel wordt voor het grootste deel opgevuld door respondenten die niet van of naar het werkadres reizen (12%). De overige 12 procent wordt gelijk verdeeld in respondenten die lopen (6%) of het openbaar vervoer gebruiken (6%) in hun reis van en naar het werkadres.

Zakelijk bezoek in de werksfeer



Meer dan de helft van de respondenten heeft aangegeven dat dit reismotief niet van toepassing is voor hen. Van de respondenten die wel reizen voor een zakelijk bezoek in de werksfeer gebruikt het grootste deel de auto, namelijk 18 procent. Daarna wordt het openbaar vervoer het meest gebruikt (14%), opgevolgd door de fiets (12%) en slechts 2% van de respondenten geeft aan om te lopen voor een zakelijk bezoek in de werksfeer.

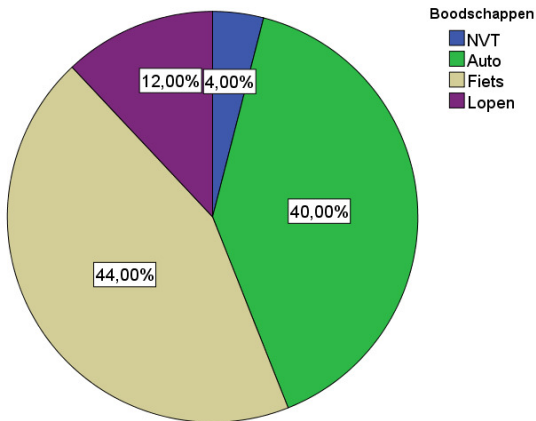
Diensten & Verzorging



Opvallend genoeg heeft een groot deel van de respondenten, 34 procent, ingevuld dat diensten & verzorging niet van toepassing is. Dit kan het gevolg zijn van onduidelijkheid of omdat er gevraagd wordt naar een gemiddelde tijd en respondenten het daarom lastig vonden om in te schatten hoe er voor dit reismotief gereisd wordt. Er is echter een grotere groep respondenten, 40 procent, die aangeeft de fiets te

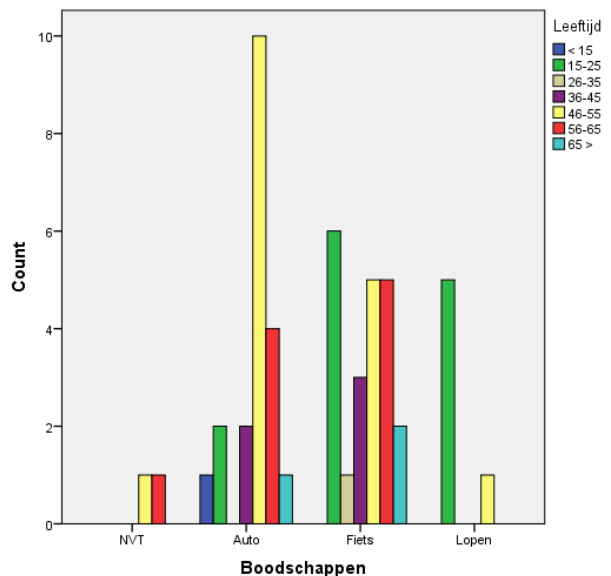
gebruiken voor dit reismotief. Slechts 9% van de respondenten gebruikt de auto en daarom is de fiets dus het meest gebruikte vervoermiddel binnen dit reismotief.

Boodschappen



Als we kijken naar welke vervoersmiddelen worden gebruikt voor boodschappen zien we een duidelijk overwicht van de auto en de fiets. 40 procent van de respondenten geeft aan de auto te gebruiken en 44 procent van de respondenten gebruikt de fiets. Als we vervolgens kijken op welke manier de verschillende leeftijdsgroepen verdeeld zijn over de verschillende vervoersmiddelen zien we in de onderstaande tabel een

duidelijk overwicht van respondenten tussen de 46 en 55 jaar die de auto gebruiken om boodschappen te doen. Dit is logisch te verklaren omdat oudere respondent over het algemeen vaker in het bezit zijn van een auto en bovendien vaak boodschappen moeten doen voor een groter huishouden. Daar tegenover staan jongere respondenten die vaak niet in het bezit zijn van een auto en dus niet voor de auto kunnen kiezen en vooral de fiets gebruiken om boodschappen te doen.



Test Results

Dependent Variable: Aantal auto's

Source	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Contrast	6,864	6	1,144	3,267	,010
Error	15,056	43	,350		

Vanuit deze redenering is een univariate variatieanalyse uitgevoerd met de volgende nulhypothese: leeftijd heeft geen significante invloed op het aantal auto's. Zoals blijkt uit de test resultaten is het significantie niveau lager

dan 0,05 en dus wordt de nulhypothese verworpen en heeft leeftijd dus wel significant invloed op het aantal auto's.

Als gevolg is het interessant om te kijken of leeftijd een significante invloed heeft op de vervoermiddelkeuze die de respondenten maken voor dit reismotief. Hiervoor is een bivariate analyse met een kruistabel uitgevoerd waarin een significantieniveau van 0,05 wordt gebruikt met de volgende nulhypothese: leeftijd heeft geen significante invloed op de vervoermiddelkeuze die de respondenten maken in het reismotief boodschappen. De resultaten zijn op de volgende pagina weergegeven.

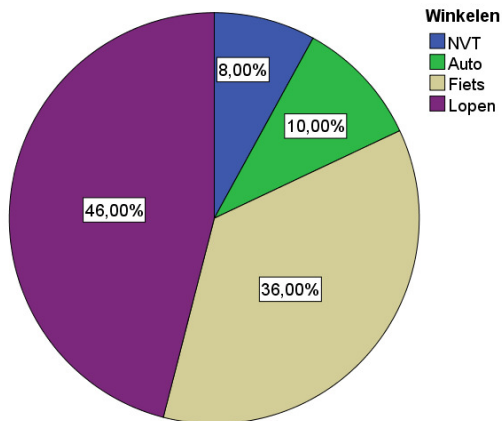
Correlations			
		Leeftijd	Boodschappen
Leeftijd	Pearson Correlation	1	-,389**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	100	100
Boodschappen	Pearson Correlation	-,389**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Zoals in de bovenstaande tabel te zien is er sprake van een significantieniveau lager dan 0,05 waarmee de nulhypothese verworpen kan worden en leeftijd dus wel degelijk significante invloed heeft op de vervoermiddelkeuze die de respondenten maken voor dit reismotief. Hierin is sprake van een negatieve relatie wat betekend dat hoe jonger de respondent, hoe hoger het getal van in de vervoermiddelkeuze is. Aangezien de auto in de dataset met een '1' is gecodeerd en de fiets met een '2' betekend dit dat hoe jonger de respondent is hoe vaker deze gebruik maakt van de fiets.

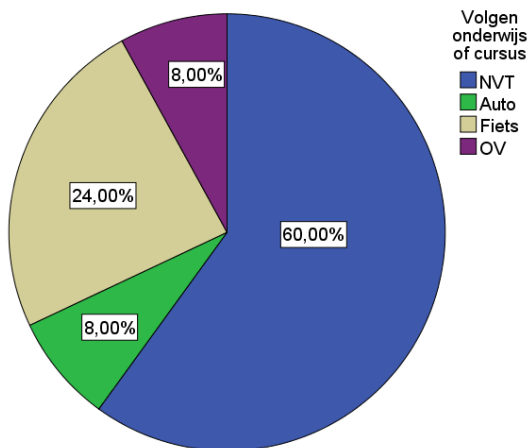
Omdat is aangetoond dat leeftijd ook een significante invloed heeft op het autobezit kan worden gesteld dat jongere respondenten vaak vanuit noodzakelijkheid voor de fiets kiezen om boodschappen te doen. Deze respondenten hebben nou eenmaal geen beschikking over een auto en zijn in hun keuze dus beperkt tot de fiets, lopen of het openbaar vervoer. Logischerwijs doen jongere respondenten boodschappen dus vaker met de fiets dan met de auto, waarmee het gewenste gedrag eerder het gevolg is van noodzakelijkheid dan per se de vrije wil en bewuste keuze.

Winkelen

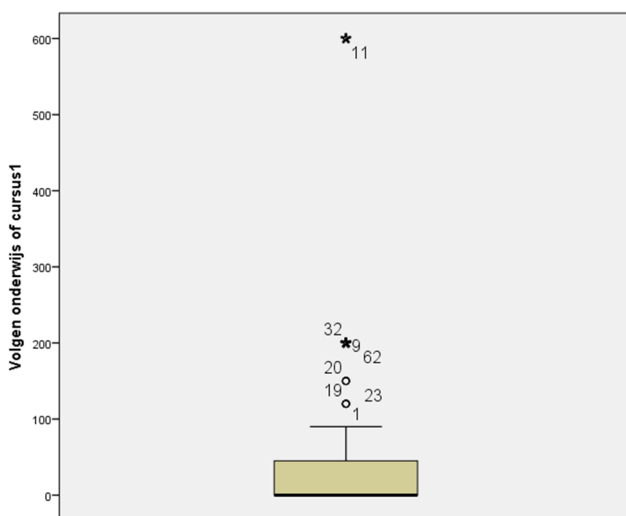


Voor het reismotief winkelen zien we dat de respondenten over het algemeen gebruik maken van duurzame vormen van transport. 46 procent van de respondenten geeft aan dat ze lopen en 36 procent van de respondenten gebruikt de fiets. Slechts 10 procent gebruikt de auto en voor 8 procent van de respondenten is dit reismotief niet van toepassing.

Volgen onderwijs of cursus



Het grootste deel van de respondenten, 60 procent, geeft aan dat het reismotief 'volgen onderwijs of cursus' niet van toepassing is voor hen. Logischerwijs is ook de leeftijd hier van groot belang. Je zou namelijk kunnen stellen dat oudere respondenten over het algemeen niet meer reizen om onderwijs te volgen. Daarom moet er getest worden of de nulhypothese waarin gesteld dat leeftijd geen significante invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gereisd wordt voor dit reismotief



verworpen kan worden. Voordat er een bivariate analyse met een kruistabel kan worden gerund, moet eerst worden gekeken of er geen verstorende uitschieters in de dataset zitten. Dit kan door een boxplot te tekenen en vervolgens de cases die aangegeven worden met een sterretje eruit te filteren.

De boxplot is hiernaast weergegeven en zoals te zien is zijn er 4 cases die meer dan twee standaarddeviaties afwijken van het gemiddelde en daarom een verstorende

werking hebben. Om een zekere uitspraak te doen, mogen deze cases niet mee worden genomen in de analyse. Via 'select cases' zijn deze eruit gehaald waarna de bivariate analyse is gerund. De resultaten zijn weergegeven op de volgende pagina.

Correlations		Leeftijd	Volgen onderwijs of cursus1
Leeftijd	Pearson Correlation	1	-,504**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	98	98
Volgen onderwijs of cursus1	Pearson Correlation	-,504**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	98	98

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Zoals in de tabel, die hiernaast wordt weergegeven, te zien is, is er sprake van een significantie niveau van onder de 0,05. Als gevolg kan de nulhypothese verworpen worden en heeft leeftijd dus wel degelijk een significante invloed op het reismotief 'volgen onderwijs of

cursus'. Als laatste moet gesteld worden dat de respondenten die wel reizen om onderwijs of een cursus te volgen maken voornamelijk gebruik van de fiets (24%).

Omdat eerder is gesteld dat leeftijd een significante invloed heeft op het autobezit is het ook voor dit reismotief interessant om te kijken of leeftijd invloed heeft op de vervoermiddelkeuze voor het reismotief 'volgen onderwijs of cursus'. Er is namelijk in het bovenstaande aangetoond dat er een negatief verband bestaat tussen leeftijd en het aantal minuten dat voor het reismotief volgen onderwijs of cursus gereisd wordt. Dit betekent dat hoe langer er voor dit reismotief gereisd wordt hoe jonger de respondent is. Dit ondersteunt de aanname dat voor met name jongere respondenten dit reismotief van toepassing is. Deze jongere respondenten zullen over het algemeen ook geen beschikking hebben over een auto en zullen daarom vooral voor de fiets kiezen als vervoermiddel in dit reismotief. Om dit te bewijzen is een bivariate analyse gerund met de volgende nulhypothese: leeftijd heeft geen significante invloed op de vervoermiddelkeuze voor het reismotief volgen onderwijs of cursus.

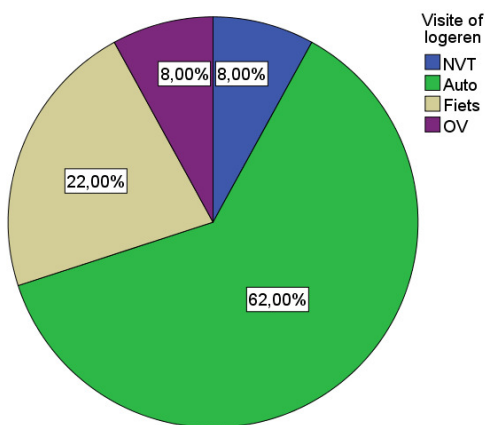
Correlations		Leeftijd	Volgen onderwijs of cursus
Leeftijd	Pearson Correlation	1	-,534**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	100	100
Volgen onderwijs of cursus	Pearson Correlation	-,534**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	100	100

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

De resultaten van deze test zijn hiernaast weergegeven en daaruit blijkt dat het significantieniveau lager ligt dan 0.05 waarmee de nulhypothese kan worden verworpen en er geconcludeerd kan worden dat leeftijd wel degelijk invloed heeft op de vervoermiddelkeuze. Hierin geldt

bovendien een negatieve relatie wat betekent dat hoe jonger de respondent hoe hoger het getal bij vervoermiddelkeuze is. De fiets is in de dataset vertaald met een '2' ten opzichte van de auto die aangegeven is met een '1'. Hieruit kan dus worden opgemaakt dat jongere respondenten vaker voor de fiets kiezen.

Visite of logeren



Voor het reismotief 'visite of logeren' geeft 62% van de respondenten aan dat ze gebruik maken van de auto. Dit is dus een ruime meerderheid en van de minderheid reist 22% met de fiets en 8% met het openbaar vervoer. De overige 8% van de respondenten geeft aan dat dit reismotief niet van toepassing is voor hun.

Het is opvallend dat juist voor dit reismotief een overtuigende meerderheid van de respondenten voor de auto kiest. Daarom is het ook hier interessant om te kijken in

hoeverre leeftijd een significante invloed heeft op de vervoermiddelkeuze in dit reismotief. Om dit te controleren is gebruikt gemaakt van een bivariate analyse met een significantieniveau van 0,05 met de volgende nulhypothese: leeftijd heeft geen significante invloed op de vervoermiddelkeuze voor het reismotief 'visite of logeren'.

Correlations

		Leeftijd	Visite of logeren
Leeftijd	Pearson Correlation	1	-,304**
	Sig. (2-tailed)		,002
	N	100	100
Visite of logeren	Pearson Correlation	-,304**	1
	Sig. (2-tailed)	,002	
	N	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Zoals te zien is in de tabel hiernaast is er een significantieniveau lager dan 0,05 waarmee de nulhypothese verworpen kan worden en er geconcludeerd kan worden dat leeftijd wel degelijk invloed heeft op de vervoermiddelkeuze. Dit valt te verklaren vanuit

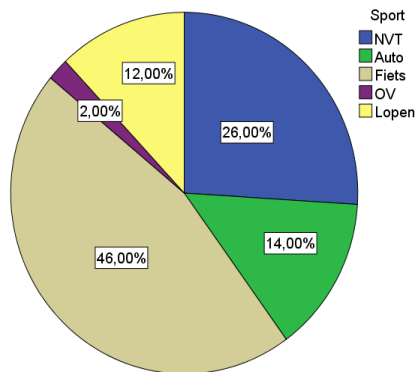
Leeftijd * Visite of logeren Crosstabulation

Count		Visite of logeren					Total
		NVT	Auto	Fiets	OV	Lopen	
Leeftijd	Missing	1	0	0	0	0	1
	< 15	0	1	2	0	0	3
	15-25	1	5	13	2	2	23
	26-35	0	2	0	1	0	3
	36-45	3	8	1	0	0	12
	46-55	1	25	6	1	0	33
	56-65	3	15	2	1	0	21
	65 >	0	2	0	1	0	3
	8	0	1	0	0	0	1
Total		9	59	24	6	2	100

de eerder beschreven redenering dat jongere respondenten niet over een auto beschikken en dus ook niet voor dit vervoermiddel kan kiezen. Omdat ook hier sprake is van een negatief verband kan deze aanname worden ondersteund. Dit is ook duidelijk af te lezen in de tabel die hiernaast is weergegeven. Als we onder het

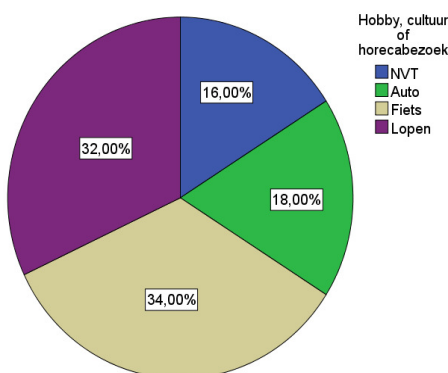
vervoermiddel 'auto' kijken zien we vooral respondenten van oudere leeftijd en bij de 'fiets' juist jongere respondenten.

Sport



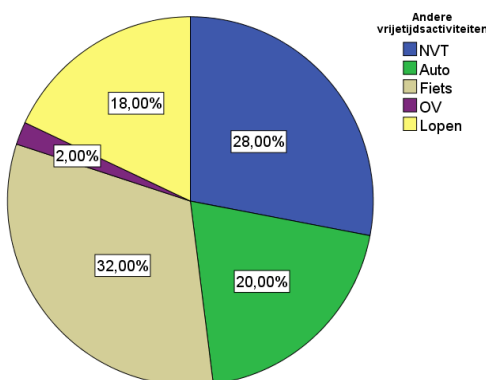
Iets minder dan de helft van de respondenten (46%) geeft aan met de fiets te reizen naar locaties om te sporten of om een sport te aanschouwen. 14 procent van de respondenten gebruikt de auto en 12 procent loopt naar de betreffende locaties. Iets meer dan een kwart van de respondenten geeft aan dat dit reismotief niet van toepassing is voor hen en slechts 2 procent van de respondenten loopt.

Hobby, cultuur of horecabezoek



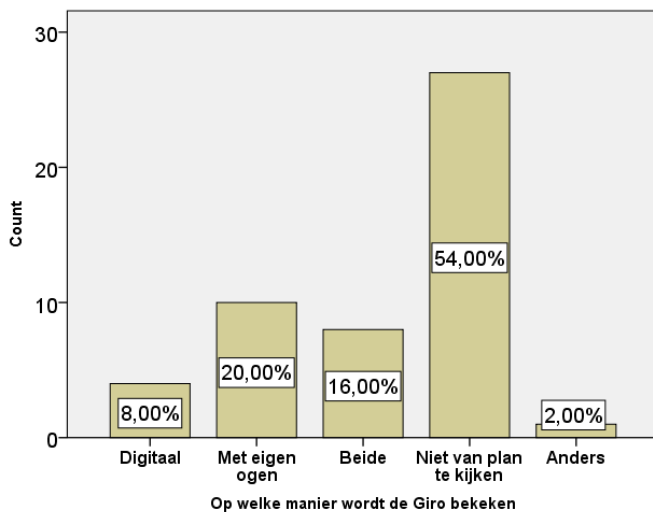
Voor het bereiken van locaties voor hobby, cultuur of horecabezoek wordt, zoals te zien is in de grafiek, met name gebruik gemaakt van duurzame manieren van transport. 34 procent van de respondenten gebruikt de fiets en 32 procent van de respondenten loopt naar de betreffende locaties. Het overige deel wordt verdeeld in respondenten die de auto gebruiken (18%) en respondenten voor wie het reismotief niet van toepassing is (16%).

Andere vrijetijdsactiviteiten

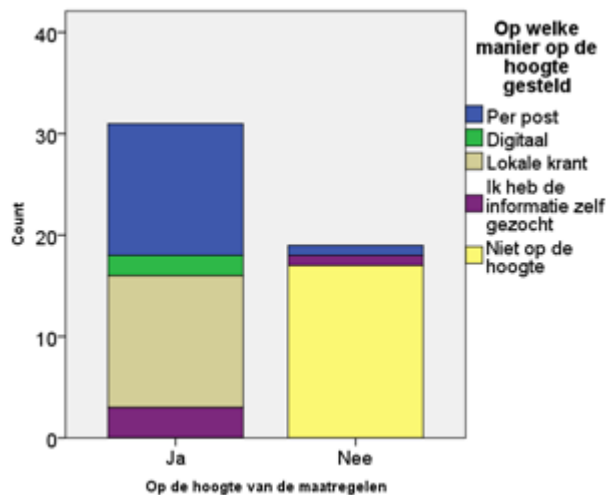


Het grootste deel van de respondenten geeft aan de fiets te pakken als er voor andere vrijetijdsactiviteiten gereisd wordt (32%). Daarna wordt de grootste groep gevormd door de 'nvt-groep'. Dit is opvallend, omdat deze mensen vast niet allemaal thuis blijven als ze vrij zijn. Daarom lijkt het erop dat er sprake is geweest van onduidelijkheid in de vraag. De overige respondenten zijn verdeeld in de auto (20%), lopen (18%) en het openbaar vervoer (2%).

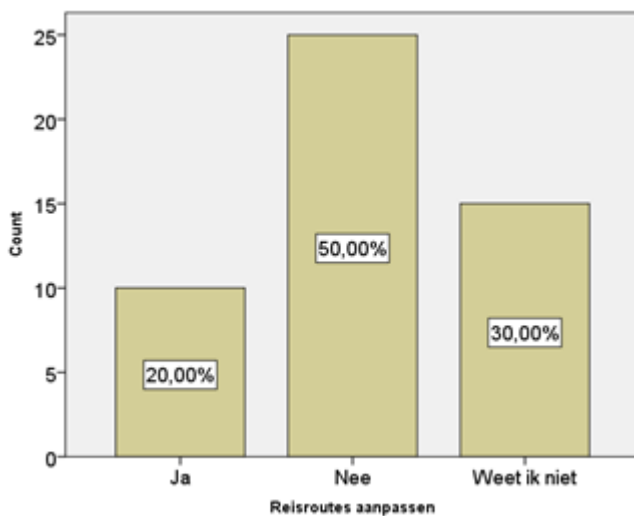
Giro d'Italia



Meer dan de helft van de respondenten (54%) heeft aangegeven dat ze niet van plan zijn om naar de Giro d'Italia te kijken. Het grootste deel van de respondenten die wel van plan zijn naar de Giro te gaan kijken gaan dat met eigen ogen doen. 8 procent van de respondenten gaat de Giro digitaal bekijken en 16 procent gaat zowel digitaal als met eigen ogen naar de Giro kijken.

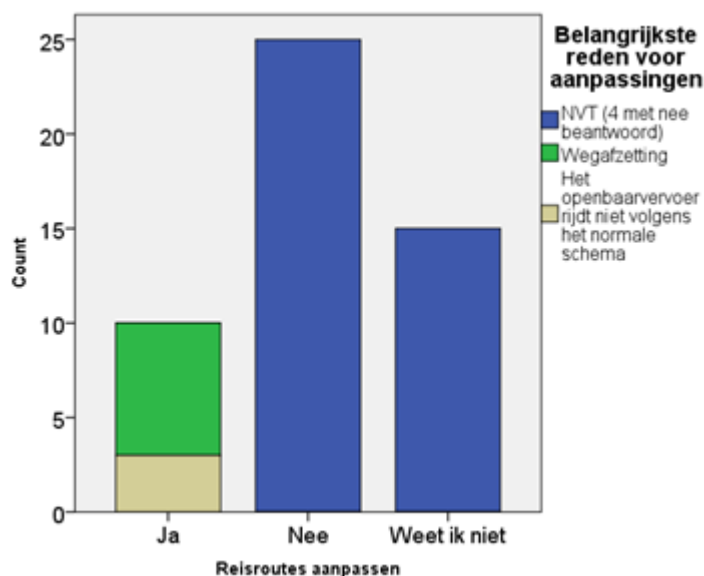


Vervolgens is aan de respondenten gevraagd of ze op de hoogte zijn van de maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia. 62 procent van de respondenten heeft aangegeven dat ze op de hoogte waren van de maatregelen en 38 procent gaf aan niet op de hoogte te zijn. Op welke manier de respondenten op de hoogte zijn gesteld in de onderstaande tabel te zien. Van de respondenten die op de hoogte zijn gesteld is 26 procent per post op de hoogte gebracht, 26 procent via de lokale krant, 4 procent van de respondenten is digitaal via bijvoorbeeld mail op de hoogte gesteld en als laatste hebben 3 respondenten de informatie zelf gezocht. Opvallend zijn er twee respondenten die aangegeven hebben niet op de hoogte te zijn, maar toch manieren waarop ze op de hoogte zijn gesteld hebben aangekruist. De ene respondent was een man die aangaf wel op de hoogte te zijn gesteld via de post, maar hieruit nauwelijks kon opmaken wat er nou precies ging gebeuren en de andere respondent was een vrouw die de informatie zelf heeft proberen te zoeken, maar hier moeite mee had en dus ook geen volledig beeld van de maatregelen had.



Van de respondenten heeft precies de helft aangegeven dat ze geen aanpassingen hoeven te doen in hun normale reispatroon. In de andere helft geeft de meerderheid (30%) aan niet te weten of ze aanpassingen moeten doen en een minderheid (20%) geeft aan wel aanpassingen in hun normale reispatroon te moeten doen. Dat de grootste groep bestaat uit respondenten die geen aanpassingen hoeven te doen of dit niet weten is waarschijnlijk het gevolg van het feit dat de Giro d'Italia in het

weekeinde heeft plaats gevonden. Bovendien was het ook nog eens hemelvaart op vrijdag toen het evenement begon en als gevolg hoefden veel respondenten bijvoorbeeld niet naar hun werk te reizen.



In de tabel hiernaast is te zien dat de belangrijkste reden voor de aanpassingen in de reispatronen wordt veroorzaakt door wegafzettingen. 14 procent van de respondenten heeft aangegeven als gevolg van wegafzettingen hun reispatroon aan te moeten passen terwijl 6 procent zijn of haar reispatroon heeft moeten aanpassen omdat het openbaarvervoer niet volgens het normale schema rijdt. Logischerwijs hebben de respondenten die geen aanpassingen in

hun reispatroon hebben moeten maken deze vraag met 'NVT' beantwoord.

6.2 Bevindingen nameting

Persoonskenmerken

De nameting is afgenomen bij zoveel mogelijk dezelfde huishoudens als de eerste ronde, ofwel de

Geslacht^a

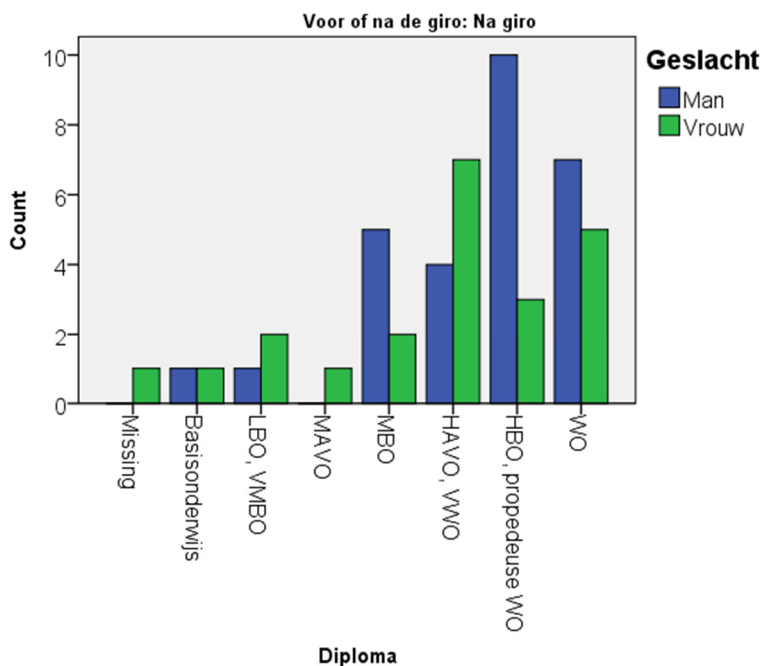
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Man	28	56,0	56,0	56,0
	Vrouw	22	44,0	44,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

a. Voor of na de giro = Na giro

nameting uit een worden gezet. In de nameting is de enquête vaker ingevuld door mannen dan door

nulmeting. Dit is echter niet volledig gelukt, omdat sommige mensen niet thuis waren of niet voor de tweede keer mee wilden doen. In deze paragraaf zullen eerst de persoonskenmerken van de

vrouwen. Er is een klein overwicht van mannen (56%) in de nameting (zie tabel)



Wat betreft opleiding zien we weinig verschil tussen de nul- en nameting. Over het algemeen is zijn de respondenten nog steeds hoog opgeleid en is er een piek te herkennen bij respondenten met een HBO opleiding of een propedeuse op het wetenschappelijk onderwijs.

De grootte van de huishoudens is nagenoeg gelijk. In de nulmeting

bestond het gemiddelde huishouden uit 3,06 personen en in de nameting is het gemiddelde 2,92. Daarmee blijft de gemiddelde grootte van de huishoudens in de onderzochte wijken dus ongeveer 3 personen. Net als in de nulmeting komt een huishouden met 2 personen het meest voor en bedraagt het kleinste huishouden in de nameting 1 persoon en het grootste huishouden 6 personen. Van alle onderzochte huishoudens uit de nulmeting is er nog steeds maar 1 huishouden dat niet beschikt over een fiets er is echter ook één respondent die de vraag niet heeft ingevuld en daarom is er in de nameting ook één missing. Daarnaast is er nog een verschil in het maximaal aantal fietsen. In de nulmeting was er één huishouden dat 9 fietsen in bezit had en in de nameting is het maximum 7

fietsen. Als gevolg ligt het gemiddelde aantal fietsen is lager dan de nulmeting, te weten 3,14 fietsen ten opzichte van 3,34 fietsen in de nulmeting.

Autobezit^a

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Missing	1	2,0	2,0	2,0
	Ja	40	80,0	80,0	82,0
	Nee	9	18,0	18,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

a. Voor of na de giro = Na giro

Aantal auto's^a

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	12	24,0	24,0	24,0
	1	29	58,0	58,0	82,0
	2	8	16,0	16,0	98,0
	3	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

a. Voor of na de giro = Na giro

heeft dus wel een auto gekregen en de andere kan eventueel verklaard worden door de missing variabelen. Verder beschikt het grootste aandeel van de huishoudens (58%) nog steeds over één auto en is er nog steeds één huishoudens dat maar liefst over 3 beschikt. Als gevolg is het gemiddelde aantal auto's per huishoudens hetzelfde gebleven, te weten 0.96 auto's per huishouden.

Wat betreft de beschikking over een OV-chipkaart is het aantal huishouden dat wel beschikking heeft over een OV-chipkaart met één huishouden afgenomen. Als gevolg is het aantal huishouden dat niet

Ov chipkaart^a

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	36	72,0	72,0	72,0
	Nee	14	28,0	28,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

a. Voor of na de giro = Na giro

Het autobezit uit de nameting komt ook bijna nagenoeg overeen met de nulmeting. Dezelfde respondent die de vraag over fietsbezit en aantal fietsen niet had ingevuld heeft hier ook geen antwoord gegeven, waardoor er ook hier weer één missing variabele aanwezig is. Verder gaven tijdens de nulmeting 39 huishoudens aan dat ze de beschikking hebben over een auto ten opzichte van 40 huishoudens in de nameting. Er zijn daarnaast 2 huishoudens minder die aangegeven niet te beschikken over een auto. Één van deze huishoudens

beschikt over een OV-chipkaart met één huishouden toegenomen. Echter bestaat het grootste gedeelte (72%) nog steeds uit huishoudens die wel beschikken over een OV-chipkaart.

Fiets- en autogebruik.

Report^a

Geslacht		Van en naar werkadres1	Zakelijk bezoek in de werksfeer1	Diensten & verzorging1	Boodschappen1	Winkelen1	Volgen onderwijs of cursus1	Visite of logeren1	Sport1	Hobby, cultuur of horecabezoek1	Andere vrijetijdsactiviteiten1
Man	Mean	142,50	28,21	21,79	42,14	47,50	36,07	60,00	48,39	35,18	85,36
	N	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
	Std. Deviation	140,281	38,108	45,445	32,473	75,283	59,151	55,244	66,124	53,290	155,979
Vrouw	Mean	79,09	14,09	13,18	45,23	30,27	39,55	52,73	17,95	30,82	57,95
	N	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
	Std. Deviation	92,178	35,845	14,844	40,074	37,906	62,315	69,363	17,705	35,803	136,754
Total	Mean	114,60	22,00	18,00	43,50	39,92	37,60	56,80	35,00	33,26	73,30
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Std. Deviation	124,482	37,430	35,370	35,661	61,753	59,960	61,294	52,693	46,032	147,003

a. Voor of na de giro = Na giro

Hierboven is te zien hoeveel minuten er gemiddeld wordt gereisd per reismotief door mannen en vrouwen ongeacht het vervoermiddel. Voordat er een vergelijken wordt gemaakt tussen de mannen en vrouwen individueel is het interessant om naar het algemene gemiddelde te kijken. Het algemene gemiddelde minuten dat per reismotief gereisd werd vóór de giro is hieronder weergegeven en het gemiddelde aantal minuten dat gereisd wordt per reismotief ná de Giro is te zien in de onderste rij van de bovenstaande tabel.

Total	Mean	119,60	24,00	15,80	40,12	35,00	35,60	58,70	42,20	29,78	44,10
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Std. Deviation	103,074	53,747	25,939	39,875	32,748	94,354	63,010	68,944	34,998	82,069

a. Voor of na de giro = Voor giro

Bijna alle reismotieven komen qua gemiddelde aantal minuten reistijd overeen als we de twee resultaten met elkaar vergelijken. Het scheelt telkens maar een aantal minuten. Er zijn echter twee reismotieven die een groter verschil laten zien tussen de nul- en nameting, te weten 'Sport' (gemiddeld 35 minuten in de nameting t.o.v. 42 minuten in de nulmeting) en 'Andere vrijetijdsactiviteiten' (gemiddeld 73 minuten in de nameting t.o.v. 44 minuten in de nulmeting). Later in dit hoofdstuk zal worden onderzocht of deze verschillen significant zijn.

Als we vervolgens naar de verschillen kijken gescheiden op geslacht dan zien we dat het grootste verschil net als in de nulmeting in het reismotief 'van en naar werkadres' zit (143 > 79 minuten). Omdat dit verschil ook in de nulmeting naar voren kwam is het interessant om te kijken in hoeverre

het geslacht significant invloed heeft op de reistijd voor dit reismotief. Daarvoor is eerst een boxplot getekend om te kijken of er geen verstorenende cases tussen zitten. Deze boxplot is terug te vinden in appendix II en uit deze boxplot is

Correlations

		Geslacht	Van en naar werkadres1
Geslacht	Pearson Correlation	1	-,155
	Sig. (2-tailed)		,123
	N	100	100
Van en naar werkadres1	Pearson Correlation	-,155	1
	Sig. (2-tailed)	,123	
	N	100	100

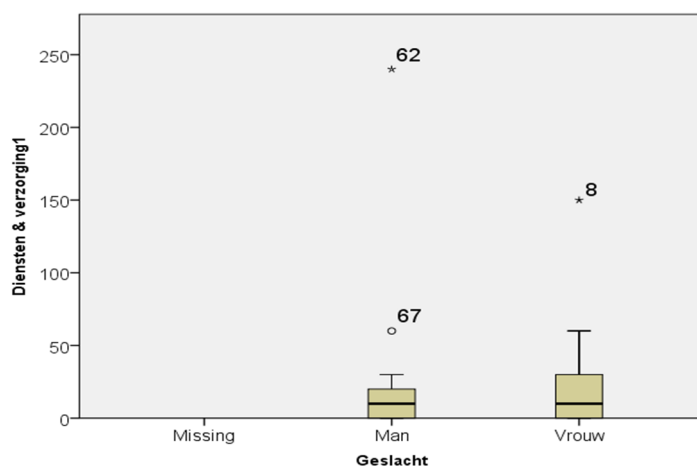
gebleken dat er geen verstorende cases tussen zitten. Vervolgens is een bivariate analyse met een kruistabel uitgevoerd waarvan de resultaten op de vorige pagina worden weergegeven. Hierbij geldt de nulhypothese dat geslacht geen significante invloed heeft en omdat het significantieniveau hoger is dan 0.05 wordt deze hypothese niet verworpen. Het verschil bestaat dus wel, maar is niet significant.

Naast het verschil in de reistijd van en naar het werkadres is er een verschil op te merken tussen de nul- en nameting betreffende 'Zakelijk bezoek in de werksfeer'. Waar dit verschil in de nulmeting ongeveer 2 minuten bedroeg is het verschil in de nameting meer dan 10 minuten. Daarom is het interessant om ook hier te kijken in hoeverre het geslacht significante invloed heeft op de reistijd voor dit reismotief. Daarvoor is ook weer een boxplot getekend die terug te vinden is in de appendix II. Uit deze boxplot bleek één verstorende case te bestaan en deze is daarom niet meegenomen in de analyse. Vervolgens is ook hier een bivariate analyse met een kruistabel

Correlations			
		Geslacht	Zakelijk bezoek in de werksfeer1
Geslacht	Pearson Correlation	1	-,163
	Sig. (2-tailed)		,108
	N	99	99
Zakelijk bezoek in de werksfeer1	Pearson Correlation	-,163	1
	Sig. (2-tailed)	,108	
	N	99	99

uitgevoerd. De resultaten zijn hiernaast weergegeven en daaruit blijkt dat het geslacht geen significante invloed heeft op de reistijd, omdat het significantie niveau hoger ligt dan 0.05.

Het volgende verschil zit in het reismotief 'Diensten & verzorging', opvallend is echter dat de verdeling nu is omgedraaid. Waar in de nulmeting vrouwen langer reisden voor diensten & verzorging reizen in de nameting mannen langer voor dit reismotief. Daarom is het interessant om te kijken of het geslacht correleert met het aantal minuten dat gereisd wordt. Echter voordat dit berekend kan worden moet er eerst worden gekeken of er cases zijn die sterk afwijken en daarom het gemiddelde sterk beïnvloeden. Daarvoor is een boxplot getekend die hieronder is weergegeven.



De cases die met een sterretje worden aangegeven wijken meer dan twee standaarddeviaties af en zijn daarom storend in de analyse. Om die reden worden deze cases weggelaten in de berekening van de correlatie. Op die manier kan namelijk met meer zekerheid worden gesteld of het geslacht wel of geen invloed heeft op

de reistijd die voor het reismotief 'Diensten & Verzorging' wordt gereisd. Vervolgens is een bivariate analyse met een kruistabel uitgevoerd waarvan de resultaten hieronder zijn weergegeven.

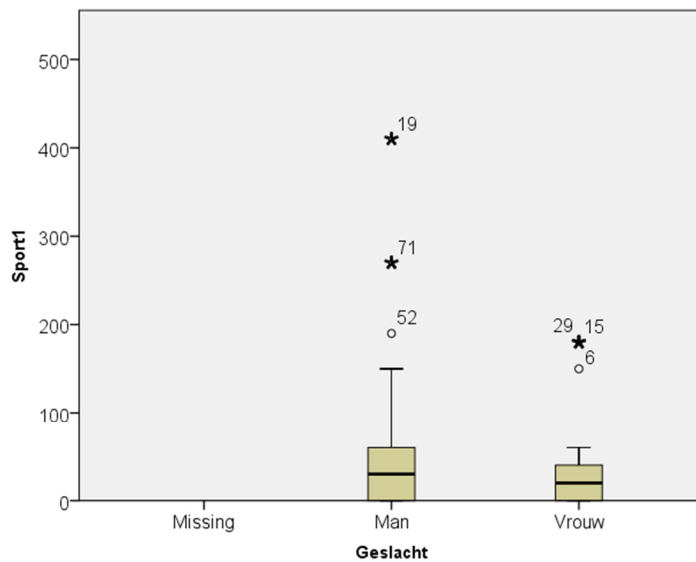
Correlations

		Geslacht	Diensten & verzorging1
Geslacht	Pearson Correlation	1	,149
	Sig. (2-tailed)		,142
	N	98	98
Diensten & verzorging1	Pearson Correlation	,149	1
	Sig. (2-tailed)	,142	
	N	98	98

De nulhypothese bij deze analyse luidt als volgt: geslacht heeft geen invloed op het aantal minuten dat gereisd wordt voor het reismotief 'Diensten & verzorging'. Zoals te zien is in de tabel is het

significantieniveau hoger dan 0.05 waarmee de nulhypothese niet verworpen mag worden en geslacht dus geen significante invloed heeft op het aantal minuten dat voor dit reismotief gereisd wordt.

Vervolgens is er een verschil te herkennen in het reismotief 'Sport'. Mannen reizen gemiddeld 48 minuten naar locaties om sport te beoefenen of te aanschouwen, terwijl vrouwen gemiddeld maar 18 minuten reizen voor dit reismotief. Daarom is het ook hier interessant om te kijken of hier een



Correlations

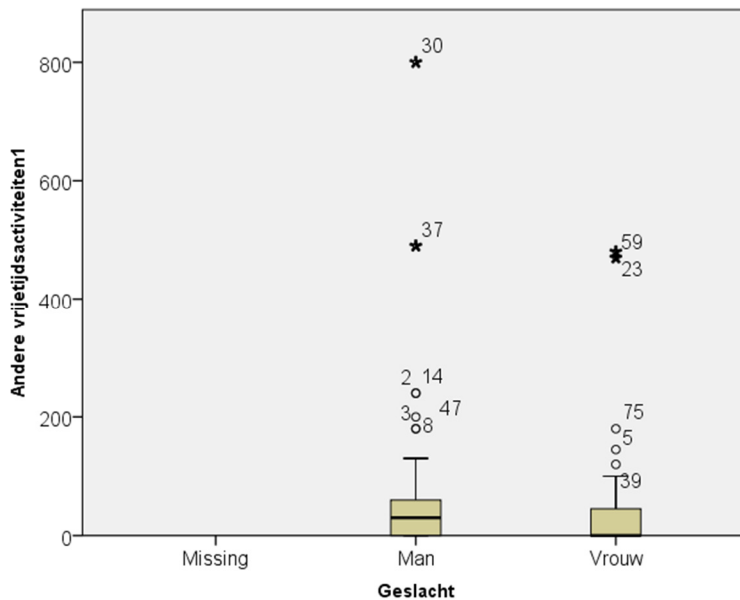
		Geslacht	Sport1
Geslacht	Pearson Correlation	1	-,159
	Sig. (2-tailed)		,123
	N	95	95
Sport1	Pearson Correlation	-,159	1
	Sig. (2-tailed)	,123	
	N	95	95

significante invloed van het geslacht te ontdekken is. Daarvoor is opnieuw eerst een boxplot bekeken om verstorende uitschieters eruit te filteren. Uit deze boxplot blijkt dat er vier cases zijn die een verstorende werking hebben en daarom zijn deze niet meegenomen in de analyse. Vervolgens is met de geschikte cases een bivariate analyse met een kruistabel uitgevoerd, waarvan de resultaten onder het boxplot zijn weergegeven. De nulhypothese bij deze analyse stelt dat geslacht geen invloed heeft op het aantal minuten dat voor een sportlocatie wordt gereisd en omdat het significantieniveau hoger ligt dan 0,05

kan deze hypothese niet worden verworpen en daarmee heeft geslacht dus geen significante invloed.

Het laatste belangrijke verschil is onder het reismotief 'Andere vrijetijdsactiviteiten' te herkennen.

Mannen geven in de nameting aan dat ze gemiddeld 85 minuten reizen terwijl vrouwen aan geven



gemiddeld maar 58 minuten te reizen voor hetzelfde reismotief. Dit verschil komt overeen met de nulmeting waar mannen ook aangaven langer dan vrouwen te reizen voor dit reismotief. Als gevolg wordt ook bij dit reismotief gekeken of de reistijd correleert met het geslacht. Daarvoor wordt eerst een boxplot bekeken om eventuele versturende cases uit het totaal te filteren.

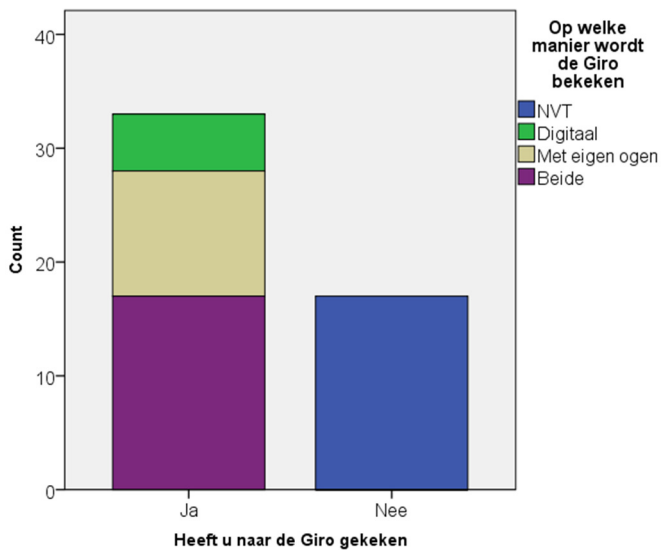
Ook in deze variabele zijn vier cases die een versturende werking hebben en daarom worden aangegeven met een sterretje. Deze cases zullen niet worden meegenomen in de bivariate analyse met een kruistabel. De resultaten van deze analyse worden onder het boxplot weergegeven. In deze analyse geldt de volgende nulhypothese: geslacht heeft geen significante invloed op het aantal minuten dat gereisd wordt voor het reismotief 'Andere vrijetijdsactiviteiten'. Aangezien het significantieniveau lager ligt dan 0,05 wordt deze hypothese verworpen en kan er gesteld worden dat het geslacht blijkbaar wel een significante invloed heeft op het aantal minuten dat voor het betreffende reismotief gereisd wordt. Dit is een opvallende conclusie die in het hoofdstuk 'discussie' terug zal komen.

Correlations

		Geslacht	Andere vrijetijdsactiviteiten1
Geslacht	Pearson Correlation	1	-,203*
	Sig. (2-tailed)		,047
	N	96	96
Andere vrijetijdsactiviteiten1	Pearson Correlation	-,203*	1
	Sig. (2-tailed)	,047	
	N	96	96

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Giro d'Italia



Van te voren werd door meer dan de helft van de respondenten (54%) aangegeven dat ze niet van plan waren om naar de Giro d'Italia te gaan kijken. Achteraf blijkt echter dat toch 66% van de respondenten wel naar de Giro d'Italia heeft gekeken, waarvan het grootste deel (34%) zowel via de digitaal als met eigen ogen naar de Giro heeft gekeken.

Zoals aangegeven kunnen de side events die rondom de Giro d'Italia georganiseerd worden een belangrijke rol spelen in het

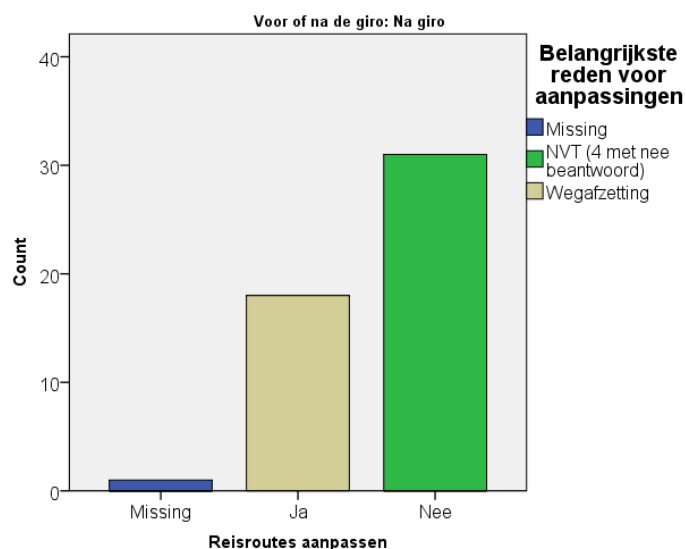
laten doorstromen van mensen in het transtheoretical model. Om uit te zoeken of mensen hebben deelgenomen aan side events is deze vraag opgenomen in de nameting. In de onderstaande tabel zijn de resultaten van deze vraag weergegeven. Zoals te zien is heeft het grootste deel niet deel

Deelgenomen aan een sideevent

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Missing	1	1,0	2,0	2,0
	Ja	4	4,0	8,0	10,0
	Nee	45	45,0	90,0	100,0
	Total	50	50,0	100,0	
Missing	System	50	50,0		
Total		100	100,0		

genomen aan een side event (45%). Slechts vier respondenten hebben aangegeven wel deel te hebben genomen aan een van de side events. Daarnaast is er één respondent geweest die de vraag niet heeft ingevuld.

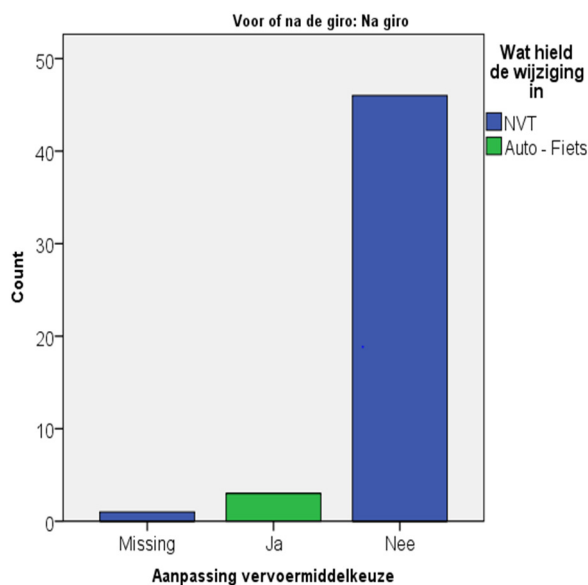
Voorafgaand aan de Giro werd door 50 procent van de respondenten aangegeven dat ze geen aanpassingen in hun reisroutes moesten aanbrengen als gevolg van de Giro. Voor de respondenten



die hun reisroutes wel moesten aanpassen was de belangrijkste reden de wegfazettingen. Slechts drie respondenten gaven aan dat ze aanpassingen moesten doen, omdat het openbaarvervoer niet volgens het normale schema zou rijden. In de tabel hiernaast is te zien hoe deze verdeling na de Giro is. Achteraf is gebleken dat minder mensen hun reisroutes hebben moeten aanpassen. 62 procent van de

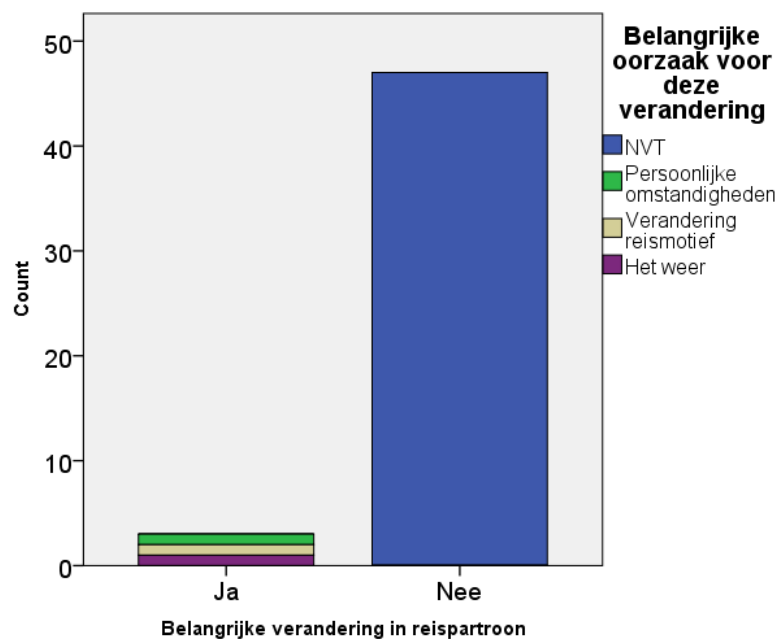
respondenten geeft aan hun reisroutes niet hebben hoeven aanpassen als gevolg van maatregelen van de Giro d'Italia. De voorspelling dat de wegafzettingen voor de grootste problemen zouden zorgen is wel uitgekomen. Alle respondenten die hebben aangegeven dat ze hun reisroutes wel hebben moeten aanpassen (36%) hebben dat moeten doen als gevolg van wegafzettingen. De respondenten die hebben aangegeven dat het openbaar vervoer niet volgens het normale schema reed hebben achteraf toch geen problemen ondervonden of hebben op de dagen van de Giro etappes niet hoeven reizen.

Vervolgens is aan de mensen die hun reisroutes hebben aan moeten passen gevraagd of ze deze aanpassing als vervelend hebben ervaren. Van de 18 respondenten die hebben aangegeven dat ze hun reisroutes als gevolg van maatregelen van de Giro d'Italia hebben moeten aanpassen hebben slechts drie respondenten aangegeven deze aanpassing als vervelend te hebben ervaren. Het grootste gedeelte, te weten 15 respondenten, heeft de aanpassing dus niet als vervelend ervaren.



Naast aanpassingen in de reisroutes is de respondenten ook gevraagd of ze aanpassingen hebben moeten doorvoeren in de vervoermiddel keuze. Dit is slechts van toepassing geweest op drie respondenten die allemaal van de auto naar fiets zijn uitgeweken op de dagen van de Giro d'Italia. Een overtuigende meerderheid heeft geen wijzigingen moeten doorvoeren en er is één respondent geweest die de vraag niet heeft beantwoord. Wat betreft de verandering van vervoermiddel van de drie respondenten is dit een gewenste verandering geweest, namelijk

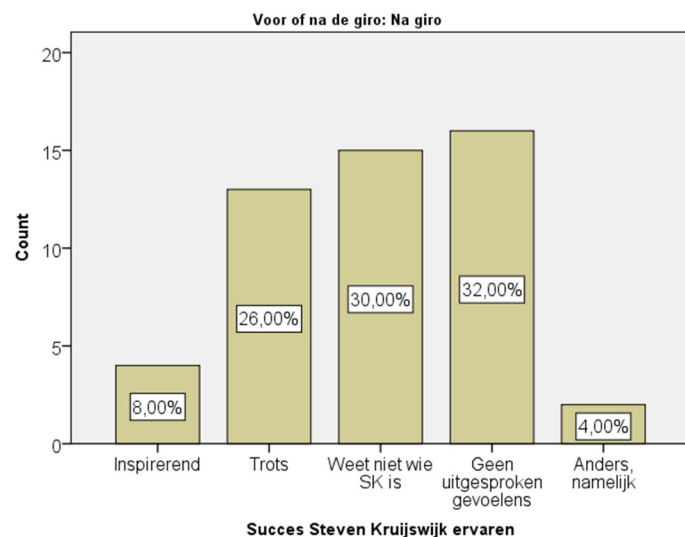
een verandering van de vervuilende auto naar de niet vervuilende en gezonde fiets. Daarom is vervolgens gevraagd of deze respondenten de verandering hebben vastgehouden. Hier hebben echter alle drie de respondenten met 'nee, ik maak weer gebruik van mijn normale vervoermiddel' geantwoord. De Giro heeft dus wel drie mensen gedwongen om het gedrag te veranderen, maar geen van deze drie mensen heeft deze verandering vastgehouden.



Deze bevindingen komen ook overeen met de antwoorden op de vraag of er sinds de Giro belangrijke wijzigingen zijn geweest in het reispatroon van de respondent. De meerderheid heeft deze vraag namelijk met 'nee' beantwoord. Er zijn slechts drie respondenten die hebben aangegeven dat er wel belangrijke wijzigingen zijn geweest en die hebben ieder een eigen reden, namelijk een verhuizing (persoonlijke

omstandigheden), een andere baan (verandering reismotief) en het weer. Van de respondenten die aangeven dat er belangrijke veranderingen hebben plaatsgevonden in hun reispatroon is er slechts één respondent waarvan dit niet het gevolg is van een 'noodzakelijke' variabele (het weer).

Als laatste vraag betreffende de Giro d'Italia is gevraagd op welke manier de respondent het succes

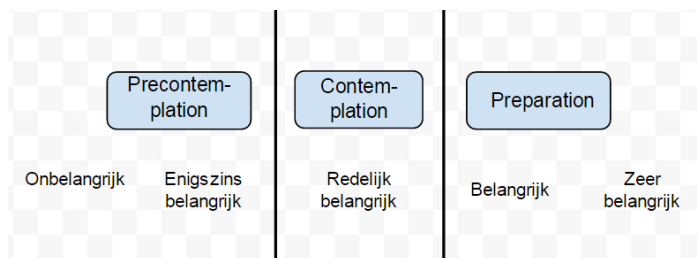


van de Nederlandse wielrenner Steven Kruijswijk heeft ervaren. De resultaten van deze vraag zijn hiernaast weergegeven en daaruit is op te maken dat het grootste gedeelte van de respondenten wordt gevormd door mensen die geen uitgesproken gevoelens hebben of niet eens weten wie Steven Kruijswijk is. Van de mensen die wel weten wie hij is en er ook een mening over hebben wordt het grootste gedeelte gevormd door trots en 8

procent heeft het succes als inspirerend ervaren. De respondenten die 'anders, namelijk' hebben aangevinkt hebben hier achter 'leuk' geschreven.

Gedrag

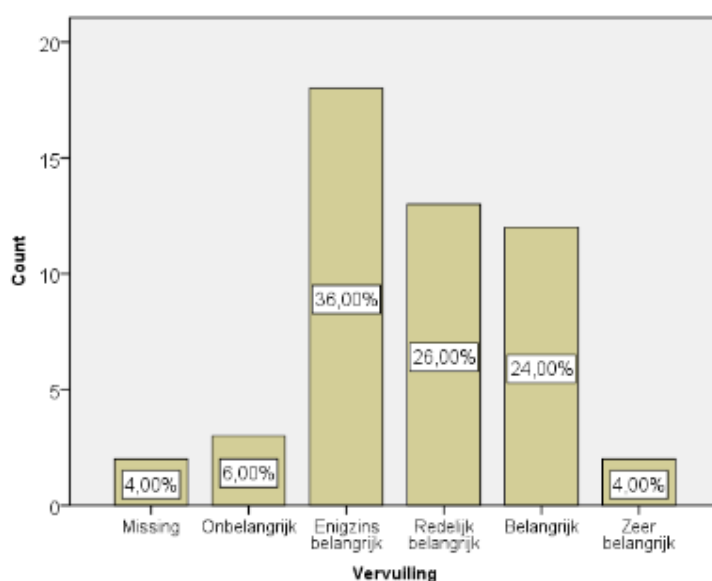
In het vragenblok 'gedrag' zijn vragen gesteld die het mogelijk moeten maken om de respondenten in te delen naar de categorieën uit het transtheoretical model. Allereerst is gevraagd in hoeverre vervuiling en een actieve levensstijl belangrijk zijn in de keuze voor een vervoermiddel. In deze vraag kon de respondent op een Likert punt schaal aangegeven in hoeverre het betreffende onderwerp belangrijk was. Hierin liepen de antwoordmogelijkheden op van onbelangrijk tot zeer belangrijk. In het onderstaande figuur is weergegeven op welke manier de indeling zijn uitwerking krijgt in het transtheoretical model. De indeling is zo gemaakt omdat mensen uit de eerste fase de vervuiling-



en/of gezondheidseffecten niet volledig erkennen of verwaarlozen. In het geval dat respondenten aangegeven deze zaken onbelangrijk of enigszins belangrijk te vinden geeft dit aan dat

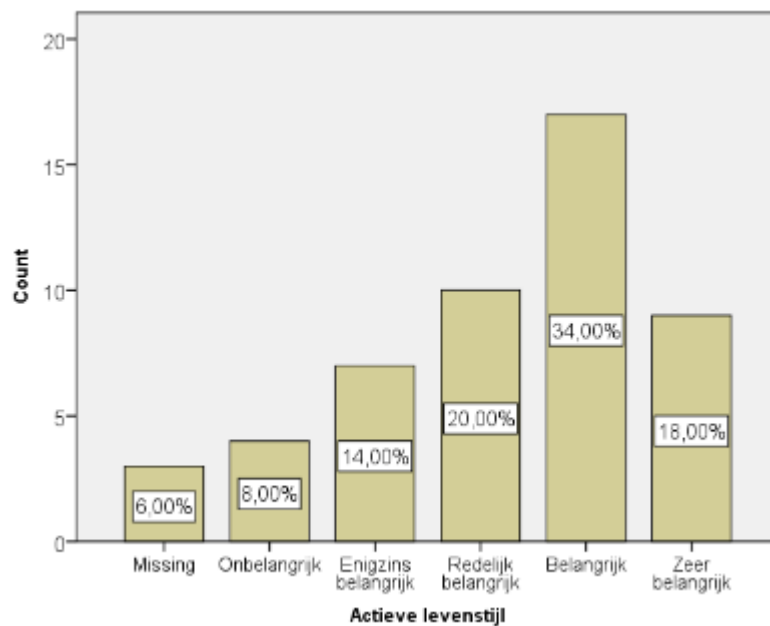
deze respondenten niet volledig bewust bezig zijn met vervuiling en/of een actieve levensstijl. In de tweede fase, de contemplation fase erkennen mensen de effecten wel, maar onderschatten ze de kosten. Daarom is de middelste categorie 'redelijk belangrijk' hieronder geschaard. Dit spreekt namelijk wel erkennen uit, maar geeft niet per se doorslag. In de preparation fase hebben mensen al stappen in de goede richting gezet en daarom vallen de categorieën 'belangrijk' en 'zeer belangrijk' hieronder. Respondenten geven dan namelijk aan dat ze veel waarde hechten aan vervuiling of een actieve levensstijl wat aangeeft dat er bewust met deze zaken wordt omgegaan.

In de onderstaande grafiek is te zien op welke manier de resultaten van de vraag zijn



verdeeld. Zoals te zien bevindt het grootste gedeelte van de respondenten zich in de precontemplation fase. Maar liefst 21 respondenten (42%) geeft aan vervuiling onbelangrijk of enigszins belangrijk te vinden. 13 respondenten (26%) bevinden zich in de contemplation fase en vinden vervuiling redelijk belangrijk. 14 respondenten (28%) zijn goed bezig en bevinden zich in de preparation. Deze

respondenten geven aan vervuiling belangrijk of zeer belangrijk te vinden wat duidt op een bewuste houding waarin vervuiling dus bepalend kan zijn in de vervoermiddel keuze.



Wat betreft een actieve levensstijl ligt de verdeling opvallend genoeg iets anders. 11 respondenten (22%) bevindt zich in de precontemplation fase doordat ze aan geven een gezonde levensstijl onbelangrijk of enigszins belangrijk te vinden. 10 respondenten (20%) bevinden zich in de contemplation fase, omdat ze redelijk belangrijk hebben

aangegeven. Het grootste gedeelte bevindt zich in de preparation fase, omdat 26 (52%) respondenten hebben aangegeven dat ze een actieve levensstijl belangrijk of zeer belangrijk vinden in de vervoermiddelkeuze.

Een oorzaak voor het verschil in verdeling kan gevonden worden in de manier waarop de twee zaken invloed hebben op het individu. Vervuiling is niet 'direct' of 'specifiek' van toepassing op het individu. Vervuiling is iets dat de totale leefomgeving aanpast en ook veroorzaakt wordt door veel verschillende mensen. Als gevolg is vervuiling relatief eenvoudig te verwaarlozen. "Hij doet het ook, dus waarom zou ik het niet doen" is een voorbeeld van een manier waarop de vervuiling als gevolg van uitstoot verwaarloosd kan worden. Daar staat tegenover dat een actieve levensstijl directe invloed heeft op de gezondheid van het individu. Daarmee wordt bedoeld dat een actieve levensstijl lastiger is om te verwaarlozen. Een individu zal waarschijnlijk niet snel aangegeven geen belang te hechten aan een actieve levensstijl, omdat iedereen weet dat deze actieve levensstijl een ideale of gewenste levensstijl representeert. Uit die redenering kan gesteld worden dat misschien de wenselijkheid van een actieve levensstijl een rol heeft gespeeld in de beantwoording van de vraag.

Interessant is om te kijken in hoeverre de twee zaken correleren met elkaar. Daarvoor is een bivariate analyse met een kruistabel uitgevoerd waarin een nulhypothese geldt die stelt dat er geen verband bestaat tussen vervuiling en een actieve levensstijl. De resultaten van de analyse zijn op de volgende pagina weergegeven.

Correlations

		Vervuiling	Actieve levensstijl
Vervuiling	Pearson Correlation	1	,686**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	50	50
Actieve levensstijl	Pearson Correlation	,686**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	50	50

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

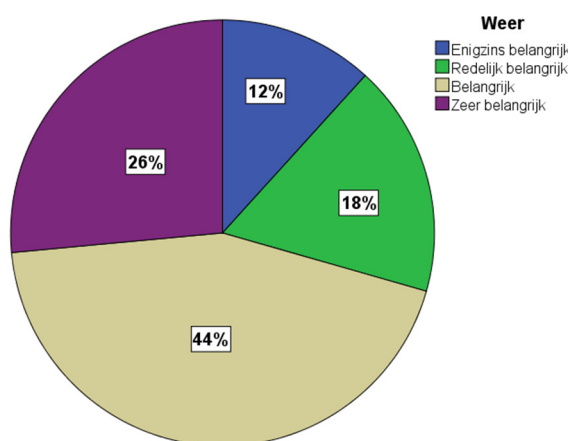
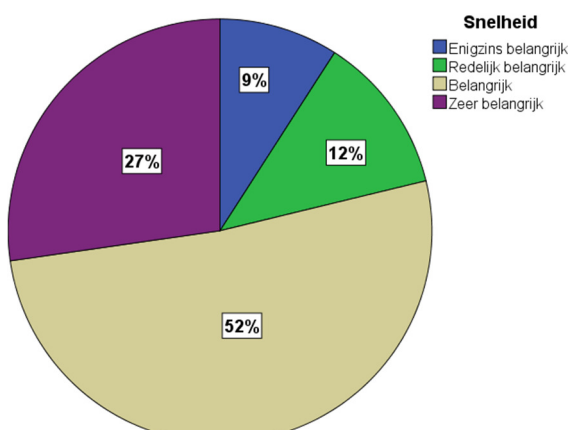
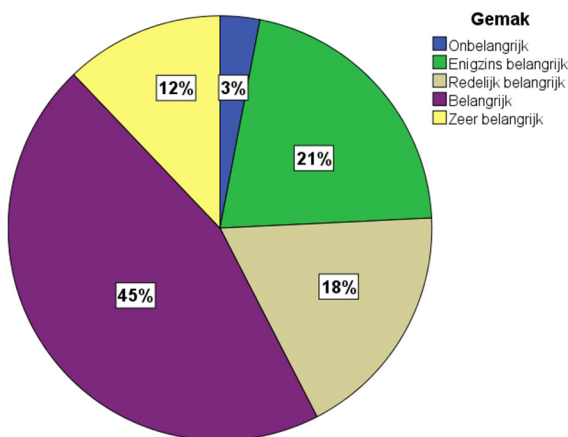
Zoals te zien is in de tabel is ligt het significantieniveau van de correlatie lager dan 0.05 waarmee de nulhypothese verworpen kan worden en er gesteld kan worden dat er wel een verband bestaat tussen vervuiling en een actieve levensstijl. Omdat het correlatie getal een positief getal betreft gaat het over een positieve relatie wat betekent dat wanneer een respondent aan heeft gegeven vervuiling belangrijk te vinden hij of zij ook aangeeft een actieve levensstijl belangrijk te vinden.

Om te kijken waarom mensen voor bepaalde vervoermiddelen kiezen zijn motivatievragen per vervoermiddel gesteld. Daarin is de auto als eerste aanbod gekomen, waarin werd gevraagd welke zaken belangrijk waren wanneer de respondent voor de auto kiest in gevallen dat dit niet noodzakelijk is. In de vraag kon de respondent eerst aangegeven of dit überhaupt van toepassing is voor hem of haar. Hierin was de eerste mogelijkheid 'NVT, want ik heb geen auto' en de tweede 'NVT, ik gebruik de auto alleen wanneer noodzakelijk'. De resultaten van deze eerste vraag zijn hieronder weergegeven.

Pre-/contemplation auto

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	33	33,0	66,0	66,0
	NVT - geen auto	5	5,0	10,0	76,0
	NVT - alleen noodzakelijk	12	12,0	24,0	100,0
	Total	50	50,0	100,0	
Missing	System	50	50,0		
Total		100	100,0		

Zoals blijkt uit de tabel gebruikt het grootste deel van de respondenten de auto wel eens in gevallen dat dit niet van toepassing is (66%), maar van de respondenten die NVT hebben aan gekruist bestaat het grootste deel uit respondenten die de auto alleen gebruiken wanneer dit noodzakelijk is (24%). Er zijn ook vijf respondenten (10%) die hebben aangegeven niet over een auto te beschikken en daarom überhaupt geen gebruik kunnen maken van de auto.



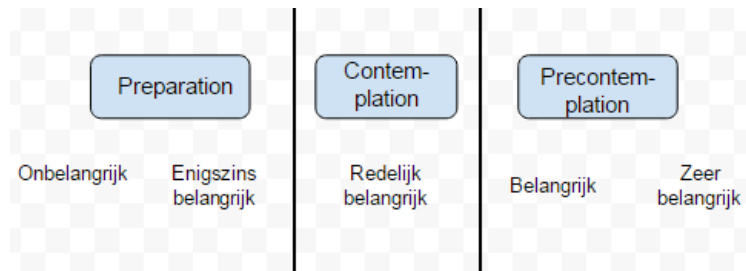
Vervolgens kijken we naar de respondenten die wel gebruik maken van de auto wanneer dit niet noodzakelijk zijn en wat dan belangrijke zaken zijn. In de grafieken hiernaast is te zien op welke manier de verschillende zaken zijn beoordeeld. 19 van de 33 respondenten (57%) die wel eens gebruik maken van de auto wanneer dit niet noodzakelijk is geeft aan gemak belangrijk of zeer belangrijk te vinden. Van de overige respondenten vind het grootste gedeelte (24%) gemak enigszins of onbelangrijk.

Snelheid is zoals in de grafiek hiernaast een variabele die erg belangrijk is voor respondenten die de auto pakken wanneer het niet noodzakelijk is. Maar liefst 79% van de respondenten geeft aan snelheid belangrijk of zeer belangrijk te vinden. Daarmee is snelheid dus een belangrijke reden om de auto te pakken in plaats van een ander vervoermiddel.

Als laatste is gevraagd naar de variabele 'weer'. Ongeveer 70% van de respondenten die de auto gebruikt wanneer dit niet noodzakelijk is vind het weer belangrijk tot zeer belangrijk. Er is geen enkele respondent die het weer als onbelangrijk heeft aangekruist.

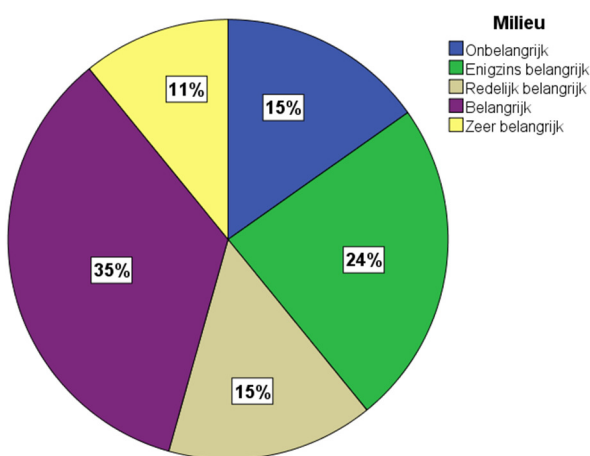
Als het over redenen gaat waarom de auto gekozen wordt wanneer dit niet noodzakelijk is zijn de antwoordcategorieën precies andersom gerangschikt

als bij de vraag naar in hoeverre vervuiling en/of een actieve levensstijl belangrijk zijn. Als een respondent aangeeft gemak, snelheid of het weer belangrijk te vinden acht hij of zij deze zaken dus belangrijker dan de negatieve effecten die gekoppeld zijn aan het autogebruik. Als gevolg is de verdeling dus precies andersom zoals te zien is in het figuur dat op de volgende pagina is weergegeven.



Concluderend kan gesteld worden dat alle drie de variabelen een belangrijke rol spelen in de keuze voor de auto wanneer dit niet noodzakelijk is. Slechts één respondent heeft aangegeven gemak onbelangrijk te vinden. Snelheid vormt in de keuze voor de auto de belangrijkste reden, gevolgd door het weer en als laatste het gemak. Daarmee bevindt het grootste deel van de respondenten zich wat betreft de auto nog steeds in de precontemplation of contemplation fase waarin de negatieve gevolgen van het autogebruik ondergeschikt worden gemaakt aan snelheid, het weer en gemak.

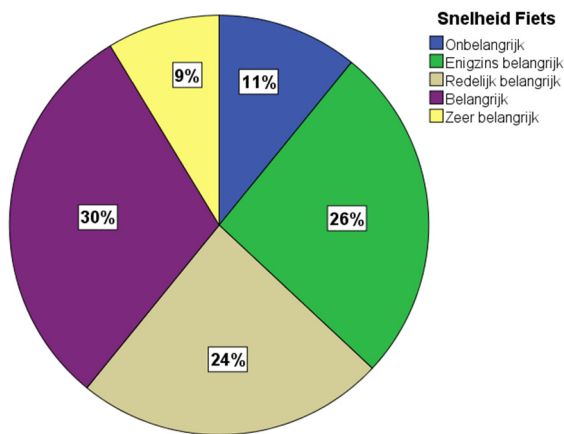
Vervolgens is gevraagd in hoeverre het milieu, snelheid en kostenbesparing belangrijk zijn in de keuze voor de fiets als vervoermiddel. Omdat het hier het gewenste vervoermiddel betreft geldt dat de volgorde weer terug draait. Waarmee onbelangrijk & enigszins belangrijk weer tot de precontemplation behoren, redelijk belangrijk tot de contemplation en belangrijk & zeer belangrijk tot de preparation. Als deze zaken de overhand hebben wordt namelijk de fiets bij bijvoorbeeld de vervuilende auto gekozen, waarmee het gewenste gedrag wordt uitgewerkt. Vier respondenten hebben aangegeven dat de keuze voor de fiets niet van toepassing is voor hen, omdat ze geen beschikking hebben over een fiets. Deze mensen zijn daarom uit het totaal gefilterd waarmee alleen de respondenten die wel een fiets hebben worden bekeken in hun motivatie. Hieronder wordt de verdeling per variabele weergegeven, te beginnen met het milieu.



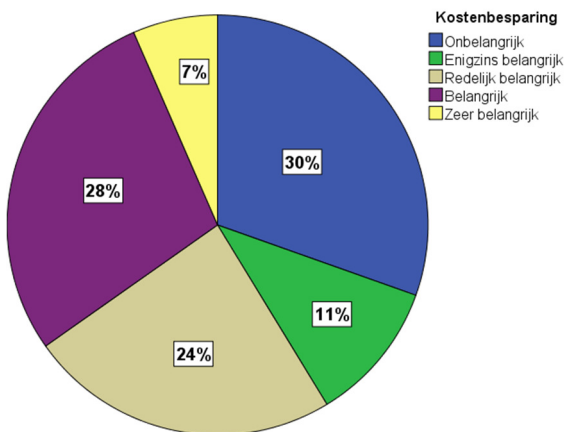
Zoals te zien is in de grafiek hiernaast geeft iets minder dan de helft van de respondenten (46%) aan dat ze het milieu belangrijk of zeer belangrijk vinden in hun keuze voor de fiets. Deze mensen behoren daarmee tot de preparation fase, omdat ze de negatieve gevolgen van bijvoorbeeld de auto erkennen en bewust voor de fiets kiezen omdat dit vervoermiddel milieuvriendelijk is.

15 procent van de respondenten geeft aan het milieu redelijk belangrijk te vinden in hun motivatie om voor de fiets te kiezen. Deze mensen behoren daarmee tot de contemplation fase, omdat ze de

negatieve gevolgen van bijvoorbeeld de auto wel erkennen, maar de milieuvriendelijkheid van de fiets niet als belangrijkste motivatie reden geld. Vervolgens bevindt 39 procent van de respondenten zich in de precontemplation fase, omdat ze aangeven dat het milieu een onbelangrijke of enigszins belangrijke motivatie is om voor de fiets te kiezen. Dit duidt erop dat deze respondenten de afwezigheid van de negatieve gevolgen van de keuze voor de fiets als vervoermiddel niet volledig erkennen of verwaarlozen.



Wat betreft snelheid geeft 39 procent van de respondenten aan snelheid belangrijk of zeer belangrijk te vinden. Deze mensen bevinden zich daarmee in de preparation fase, omdat ze stappen in de goede richting zetten door voor de fiets te kiezen als ze een bepaalde locatie snel moeten bereiken. 24 procent van de respondenten geeft aan snelheid redelijk belangrijk te vinden, waarmee ze in de contemplation fase terecht komen. 37 procent van de respondenten vindt snelheid enigszins belangrijk of onbelangrijk waarmee deze mensen in precontemplation fase zitten. Voor deze mensen geeft snelheid namelijk geen doorslag om te kiezen voor de fiets en gebruiken ze dus net zo lief een ander (eventueel meer vervuilend) vervoermiddel.



Deze vraag is zoals beschreven gesteld, omdat de overheid maatregelen zoals parkeergeld neemt om autogebruik te demotiveren. Om die reden is er aan de respondenten gevraagd in hoeverre deze kosten door wegen in de keuze voor de fiets. Zoals uit de tabel blijkt is dat voor 35 procent van de respondenten van belang,

waarmee deze respondenten zich in de preparation fase bevinden. Zij worden gedemotiveerd door de kosten en kiezen daarom liever voor de fiets. Voor 24 procent van de respondenten is de kostenbesparing redelijk belangrijk waarmee zij zich in de contemplation fase bevinden. Deze mensen erkennen de negatieve gevolgen van het autogebruik in de vorm van de kosten namelijk wel, maar deze geven nog geen doorslag in de motivatie om voor de fiets te kiezen. Opvallend is dat voor het grootste deel van de respondenten (41%) de kosten enigszins belangrijk of onbelangrijk zijn. Wat

betreft de kostenbesparing zit het grootste gedeelte van de respondenten dus nog steeds in de precontemplation fase. Voor deze mensen is de kostenbesparing geen doorslaggevende variabele in de motivatie om voor de fiets te kiezen. Deze mensen worden dus niet gedemotiveerd door bijvoorbeeld parkeergeld en kunnen dus nog steeds voor de auto kiezen.

HOOFDSTUK 7

Effecten van de Giro d'Italia

De hoofdvraag vraagt of de Giro d'Italia de bewoners van Nijmegen inspireert om meer gebruik te maken van de fiets. Daarvoor is een nulmeting en een nameting uitgevoerd in twee wijken die de meeste directe invloed hebben ondervonden van de Giro d'Italia. Om uitspraak te doen over de invloed van de Giro d'Italia moet eerst het totaal aantal fietsminuten per reismotief duidelijk zijn. Daarvoor is een selectie toegepast in de dataset. Per reismotief is de voorwaarde gesteld dat het aantal reisminuten alleen mag worden geteld wanneer is aangegeven dat de respondent de fiets gebruikt voor het betreffende reismotief. Op die manier is het volgende overzicht van gemiddelde ontstaan:

Voor of na de giro = Voor giro

		Statistics ^a									
		Totaal aantal fietsminuten Van	Totaal aantal fietsminuten Zakelijk	Totaal aantal fietsminuten Diensten	Totaal aantal fietsminuten Boodschappen	Totaal aantal fietsminuten Winkelen	Totaal aantal fietsminuten Volgen	Totaal aantal fietsminuten Visite	Totaal aantal fietsminuten Sport	Totaal aantal fietsminuten Hobby	Totaal aantal fietsminuten Andere
N	Valid	25	6	20	22	18	12	11	23	17	16
	Missing	25	44	30	28	32	38	39	27	33	34
Mean		128,80	21,67	24,25	48,36	29,44	119,17	46,82	66,30	27,94	53,75
Minimum		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maximum		400	30	150	220	100	600	120	410	150	240

Voor of na de giro = Na giro

		Statistics ^a									
		Totaal aantal fietsminuten Van	Totaal aantal fietsminuten Zakelijk	Totaal aantal fietsminuten Diensten	Totaal aantal fietsminuten Boodschappen	Totaal aantal fietsminuten Winkelen	Totaal aantal fietsminuten Volgen	Totaal aantal fietsminuten Visite	Totaal aantal fietsminuten Sport	Totaal aantal fietsminuten Hobby	Totaal aantal fietsminuten Andere
N	Valid	19	2	20	23	17	15	13	20	19	15
	Missing	31	48	30	27	33	35	37	30	31	35
Mean		99,21	15,00	22,50	45,87	50,35	87,33	40,77	51,75	40,95	59,00
Minimum		10	10	0	15	0	0	0	10	8	0
Maximum		240	20	40	150	360	200	120	270	150	240

Op het eerste oog zijn onder 'van en naar het werkadres', 'zakelijk bezoek in de werksfeer', 'winkelen', 'volgen onderwijs' en 'hobby' verschillen waar te nemen. Nu is alleen de vraag of deze significant zijn. Daarvoor is een between subject analyse uitgevoerd per reismotief waarvan de resultaten op de volgende pagina besproken zullen worden. Omdat de Giro d'Italia de bewoners van Nijmegen moet inspireren om meer gebruik te maken van de fiets in plaats van de auto is ook bekeken in hoeverre er significante verschillen in het autogebruik voor en na de Giro te herkennen zijn. Op die manier kan uitspraak worden gedaan in hoeverre er sprake is van het benoemde trickle down effect. De tabellen met de testresultaten zijn terug te vinden in appendix II.

Van en naar werkadres

Fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'van en naar het werkadres' vóór de Giro d'Italia en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'van en naar het werkadres' vóór de Giro d'Italia en ná de Giro d'Italia

$F(1,42) = 1,028$, $p = 0,317$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft gehad op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief van en naar het werkadres.

Auto

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'van en naar het werkadres' vóór de Giro d'Italia en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'van en naar het werkadres' vóór de Giro d'Italia en ná de Giro d'Italia.

$F(1,26) = 0,283$, $p = 0,599$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft gehad op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief van en naar het werkadres.

Zakelijk bezoek in de werksfeer

Fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor een zakelijk bezoek in de werksfeer vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor een zakelijk bezoek in de werksfeer vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,6) = 0,429$, $p = 0,537$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief zakelijk bezoek in de werksfeer.

Auto

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'zakelijk bezoek in de werksfeer' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'zakelijk bezoek in de werksfeer' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,22) = 1,096$, $p = 0,306$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief zakelijk bezoek in de werksfeer

Diensten & Verzorging

Fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'diensten & verzorging' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'diensten & verzorging' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,38) = 0,051$, $p = 0,823$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft op het totaal aantal minuten dat voor het reismotief diensten & verzorging gefietst wordt.

Auto

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'diensten & verzorging' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'diensten & verzorging' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,13) = 1,792$, $p = 0,204$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief diensten & verzorging.

Boodschappen

Fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'boodschappen' vóór en ná de Giro d'Italia

H1: er wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'boodschappen' vóór en ná de Giro d'Italia

$F(1,43) = 0,037$, $p = 0,849$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief boodschappen.

Auto

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'boodschappen' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'boodschappen' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,39) = 0,105$, $p = 0,747$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief boodschappen.

Winkelen

Fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Winkelen' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Winkelen' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,33) = 0,988$, $p = 0,327$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief winkelen.

Auto

Er wordt een significantieniveau gebruikt van 0.05 met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'winkelen' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'winkelen' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,5) = 0,547$, $p = 0,493$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen effect heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief winkelen.

Volgen onderwijs of cursus

Fiets

Er wordt een significantieniveau gebruikt van 0.05 met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Volgen onderwijs of cursus' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Volgen onderwijs of cursus' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,25) = 0,472$, $p = 0,499$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief volgen onderwijs of cursus

Auto

Er wordt een significantieniveau gebruikt van 0.05 met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'volgen onderwijs of cursus' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'volgen onderwijs of cursus' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,6) = 0,667$, $p = 0,445$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief volgen onderwijs of cursus.

Visite of logeren

Fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Visite of logeren' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Visite of logeren' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,22) = 0,187$, $p = 0,669$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief visite of logeren.

Auto

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'visite of logeren' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'visite of logeren' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,57) = 1,798$, $p = 0,185$, dus de nulhypothese kan niet verworpen worden waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief visite of logeren.

Sport

fiets

Er wordt een significantieniveau van 0.05 gebruikt met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Sport' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Sport' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,41) = 0,388$, $p = 0,537$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief sport.

Auto

Er wordt een significantieniveau gebruikt van 0.05 met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'Sport' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'Sport' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,12) = 1,419$, $p = 0,257$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief sport.

Hobby, cultuur of horecabezoek

Fiets

Er wordt een significantieniveau gebruikt van 0.05 met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Hobby, cultuur of horecabezoek' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Hobby, cultuur of horecabezoek' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,34) = 1,261$, $p = 0,269$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief hobby, cultuur of horecabezoek.

Auto

Er wordt een significantieniveau gebruikt van 0.05 met de volgende hypotheses:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'hobby, cultuur of horecabezoek' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'hobby, cultuur of horecabezoek' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,10) = 0,041$, $p = 0,844$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief hobby, cultuur of horecabezoek.

Andere vrijetijdsactiviteiten

Fiets

Er wordt gebruik gemaakt van een significantieniveau van 0.05 met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Andere vrijetijdsactiviteiten' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief 'Andere vrijetijdsactiviteiten' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,29) = 0,047$, $p = 0,830$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat gefietst wordt voor het reismotief andere vrijetijdsactiviteiten.

Auto

Er wordt gebruik gemaakt van een significantieniveau van 0.05 met de volgende hypothesen:

H0: er is geen significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'Andere vrijetijdsactiviteiten' vóór en ná de Giro d'Italia.

H1: er is wel een significant verschil tussen het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief 'Andere vrijetijdsactiviteiten' vóór en ná de Giro d'Italia.

$F(1,14) = 0,002$, $p = 0,963$, dus de nulhypothese kan niet worden verworpen waarmee geconcludeerd kan worden dat de Giro d'Italia geen invloed heeft op het totaal aantal minuten dat met de auto gereden wordt voor het reismotief andere vrijetijdsactiviteiten.

HOOFDSTUK 8

Conclusie & discussie

8.1 Conclusie

In het voorgaande is het gedane onderzoek uiteengezet. Het doel van dit onderzoek is geweest om een completer beeld te krijgen van de effecten van een internationaal sportevenement, in dit geval de Giro d'Italia. Hierin is gekeken of een dergelijk sportevenement het gewenste trickle down effect meeneemt en de bewoners van Nijmegen inspireert om meer gebruik te maken van de fiets wat niet alleen een meer duurzame manier van transport is, maar tegelijk ook kan bijdragen aan de gezondheid doelstellingen van de overheid. Hiertoe is een voor- en nameting gedaan in twee vooraf geselecteerde wijken in het onderzoeksgebied Nijmegen, op basis waarvan een antwoord geformuleerd zal worden op de deelvragen waarmee antwoord gegeven kan worden op de hoofdvraag.

Eerste deelvraag: Op welke manier komt bepaald gedrag tot stand en hoe kan dit worden beïnvloed?

Zoals te zien is in het theoretisch kader komt gedrag via verschillende schaalniveaus tot stand. Deze schaalniveaus lopen op van het individuele tot het schaalniveau van de samenleving. Hierin is vooral de sociale omgeving van het individu van belang. Slechts op één schaalniveau, te weten het community niveau, speelt de fysieke omgeving een rol in de vorming van gedrag. Deze fysieke omgeving bepaald daarin in welke mate er ondersteunde infrastructuur en de daar bijhorende diensten aanwezig zijn. Op die manier maakt de directe omgeving bepaald gedrag mogelijk of beperkt het ander gedrag. Dit bepaalt echter niet of het gedrag wel of niet kan worden gehandhaafd, maar met name de hoeveelheid moeite en kosten van het betreffende gedrag.

Omdat het gedrag vooral vanuit de sociale omgeving wordt beïnvloedt ontstaan er in een bepaalde fysieke omgeving vaak een sociale omgeving met een uitsluitend karakter. In deze sociale omgeving ontstaan bepaalde sociale normen en waarde waarmee bepaald gedrag wordt aangemoedigd of juist wordt ontmoedigd. Op die manier zijn mensen de gate keepers voor gedragsvorming en wordt gedrag dus met name vanuit deze sociale omgeving beïnvloed. Het idee dat alleen met fysieke interventies bepaald gedrag kan worden bewerkstelligd is dus achterhaald. Tot op zekere hoogte kan de fysieke omgeving bepaald gedrag wel laag drempelig maken door de moeite en kosten zo laag mogelijk te maken. Op die manier wordt bepaald gedrag waarschijnlijk, maar dit is geen voorwaarde dat dit gedrag meteen wordt aangenomen. Dit is namelijk grotendeels afhankelijk van de normen en waarden die in de sociale omgeving gelden.

Om de vraag te beantwoorden moet er dus een fysieke omgeving bestaan waarin het gewenste gedrag zo min mogelijk moeite en kosten kost en tegelijk moet er gewerkt worden aan een sociale omgeving waarin dit gewenste gedrag wordt aangemoedigd. In het geval van dit onderzoek betekent dat, dat fietsgebruik zo min mogelijk moeite en kosten moet kosten door bijvoorbeeld hoogwaardige fietsinfrastructuur te faciliteren. Tegelijk kan de fysieke omgeving autogebruik

ontmoedigen door bijvoorbeeld maatregelen als parkeergeld en autoluwe zones. Dit is echter niet genoeg, want zoals gezegd is de creatie van een sociale omgeving waarin fietsgebruik wordt aangemoedigd en autogebruik ontmoedigd het meest belangrijk.

Om vervolgens effectieve interventies te ontwikkelen om gedrag van verschillende individuen te veranderen is het transtheoretical model belangrijk. Met behulp van dit model kunnen namelijk interventies worden ontwikkeld die relatief eenvoudig zijn toe te passen op een diverse populaties doordat het individuen indeelt in verschillende gedragsfasen. Ieder gedragsfase vraagt hierin om een andere aanpak en ondersteuning. In de eerste fasen zijn vooral interventies nodig die bijdragen aan de bewustwording van de negatieve gevolgen van het ongewenste gedrag, in dit geval het autogebruik. De tweede gedragsfasen vraagt vooral om interventies die de gedragsverandering toegankelijker of makkelijker maken. In deze fase onderschatten individuen namelijk de moeite en kosten die de gedragsverandering kost waardoor deze nog steeds niet plaats vindt. Vervolgens vraagt de derde fase ook om interventies die het gewenste gedrag ondersteunen, omdat mensen in deze fase zich bewust zijn van de negatieve gevolgen van het ongewenste gedrag en bovendien stappen in de goede richting zetten. Voor de vierde en laatste fase gelden vergelijkbare interventies, omdat in deze fasen het nieuwe gedrag is aangenomen en de uitdaging vooral ligt in het onderhouden van het nieuwe gedrag.

Als we deze interventies moeten typeren is te concluderen dat fysieke interventies voornamelijk in de tweede gedragsfase van belang zijn. Daar gaat het namelijk over het laag drempelig maken van de gedragsverandering door bijvoorbeeld ondersteunende infrastructuur te faciliteren. In de andere fasen gaat het over ten eerste bewustwording en later over ondersteuning waar niet fysieke, maar sociale interventies de doorslag geven. Voor mensen uit deze fase is het namelijk belangrijk dat het gedrag vanuit de sociale omgeving ondersteund en aangemoedigd wordt.

Tweede deelvraag: wat is de situatie ofwel status-quo rondom het fietsgebruik bij de bewoners van Nijmegen vóór de Giro d'Italia?

Uit de nulmeting is gebleken dat bijna alle onderzochte huishoudens over een fiets beschikken. De meeste huishoudens beschikken zelfs over meer fietsen dan personen waarmee het probleem dus niet in het fiets bezit zit. Als we vervolgens kijken voor welk vervoermiddel er per reismotief gekozen wordt door de onderzochte respondenten zien we dat de fiets in ieder reismotief aanwezig is en in veel gevallen zelfs de meerderheid vertegenwoordigd. Voor de reismotieven 'van en naar werkadres', 'volgen onderwijs' en 'sport' kiest een overtuigende meerderheid van de respondenten voor de fiets. De reismotieven 'diensten & verzorging', 'boodschappen', 'hobby, cultuur of horecabezoek' en 'andere vrijetijdsactiviteiten' worden gekenmerkt door een kleine meerderheid van respondenten die voor de fiets kiezen. 'Zakelijk bezoek in de werksfeer' en 'visite of logeren'

worden juist gekenmerkt door een meerderheid van respondenten die voor de auto kiezen. En het reismotief dat overblijft, te weten 'winkelen' wordt gekenmerkt door een meerderheid van de respondenten die loopt.

De reismotieven 'volgen onderwijs of cursus' en 'boodschappen' representeren hierin echter een bijzondere uitkomst. Leeftijd heeft namelijk een significante invloed op zowel de reistijd als de vervoermiddelkeuze voor deze reismotieven. Bovendien is aangetoond dat leeftijd logischerwijs een significante invloed heeft op het autobezit. Als gevolg kan gesteld worden dat deze jongere respondenten vaak niet over een auto beschikken en daarom moeten zij noodzakelijkerwijs voor de fiets als vervoermiddel kiezen. In het reismotief 'volgen onderwijs of cursus' en 'boodschappen' kan dus gesteld worden dat een grote meerderheid van de respondenten het gewenste gedrag vertoont door de fiets te gebruiken. Het is echter de vraag in hoeverre dit het gevolg is van het gebrek aan alternatieve vervoermiddelen waardoor deze respondenten noodzakelijkerwijs voor de fiets kiezen.

Het reismotief 'visite en logeren' laat hetzelfde zien als het bovenstaande, maar daar is de verdeling echter precies andersom. Oudere respondenten vormen in dit reismotief de meerderheid en als gevolg is er een overtuigende meerderheid die voor de auto kiest. Hierdoor kan voor dit reismotief geconcludeerd worden dat het gewenste gedrag totaal niet aanwezig is. Oudere respondenten hebben namelijk wel de beschikking over een fiets en hoeven dus niet zoals de jongere respondenten uit noodzakelijkheid voor een bepaald vervoermiddel te kiezen. Oudere respondenten kiezen bewust voor de auto in plaats van de fiets of andere vervoermiddelen waarmee ze het ongewenste gedrag vertonen.

Voor de reismotieven 'van en naar werkadres', 'diensten & verzorging', 'sport', 'hobby, cultuur of horecabezoek' en 'andere vrijetijdsactiviteiten' is geen significante relatie ontdekt tussen leeftijd en de vervoermiddelkeuze. Hierin kan dus gesteld worden dat de meerderheid van de respondenten niet vanuit noodzakelijkheid, maar uit vrije wil en/of een bewuste afweging voor de fiets kiezen waarmee voor deze reismotieven het gewenste gedrag wordt vertoond. Dit geldt ook voor het reismotief 'winkelen', maar daar kiest de meerderheid voor lopen wat ook onder het gewenste gedrag valt. Wat betreft het overgebleven reismotief, 'zakelijk bezoek in de werksfeer', is ook geen significante relatie ontdekt tussen leeftijd en de vervoermiddelkeuze. Om die reden kan gesteld worden dat in dit reismotief het ongewenste gedrag vanuit vrije wil en/of een bewuste afweging wordt vertoond.

Derde deelvraag: Wat is de situatie rondom het fietsgebruik bij de bewoners van Nijmegen ná de Giro d'Italia?

Wat betreft fietsbezit is er nauwelijks iets veranderd na de Giro d'Italia. Er is nog steeds maar één huishouden dat aangeeft niet over een fiets te beschikken. Er is wel een verschil in het maximum aantal fietsen dat is aangegeven door de respondenten. Voor de Giro was dit maximum 9 fietsen en na de Giro is het maximum 7 fietsen. Als gevolg ligt het gemiddeld aantal fietsen iets lager.

Als er vervolgens bekeken wordt voor welke vervoermiddelen de respondenten kiezen per reismotief is er een vergelijkbare verdeling te herkennen als voor de Giro. Voor de reismotieven 'volgen onderwijs of cursus', 'sport', 'hobby, cultuur of horecabezoek' en 'winkelen' kiest een overtuigende meerderheid voor duurzame vormen van transport in de zin van de fiets of lopen. Wat betreft 'van en naar werkadres' kiest nog steeds de meerderheid van de respondenten voor de fiets, dit betreft echter geen overtuigende meerderheid meer maar juist een kleine meerderheid. Deze kleine meerderheid die voor de fiets kiest geldt ook voor de reismotieven 'diensten & verzorging', 'boodschappen' en 'andere vrijetijdsactiviteiten'. Voor de reismotieven 'zakelijk bezoek in de werksfeer' en 'visite of logeren' gebruikt een overtuigende meerderheid van de respondenten nog steeds de auto.

Voor 'volgen onderwijs of cursus', 'boodschappen' en 'visite of logeren' is dezelfde significante relatie ontdekt tussen leeftijd en de vervoermiddelkeuze waarmee nog steeds geldt dat er voor bepaalde transportmiddelen wordt gekozen vanuit noodzakelijkheid in plaats van vrije wil en/of een bewuste afweging. Voor de andere reismotieven is deze significante relatie niet gevonden waarmee de keuze voor het betreffende vervoermiddel wel gebeurt op basis van vrije wil en/of een bewuste afweging. Op die manier kan geconcludeerd worden dat de situatie rondom het fietsgebruik bij de bewoners van Nijmegenaren na de Giro d'Italia vergelijkbaar is met de situatie voor de Giro.

Vierde deelvraag: In welke gedragsfases zijn de onderzochte Nijmegenaren in te delen?

Allereerst kan gesteld worden dat in algemeenheid gesteld kan worden dat wat betreft vervuiling de meerderheid van de respondenten zich in de precontemplation fase bevindt. Het merendeel van de respondenten heeft namelijk aangegeven de vervuiling onbelangrijk of enigszins belangrijk te vinden in de keuze van een vervoermiddel. Van de overige respondenten bevindt het grootste deel van de respondenten zich in de preparation fase doordat ze aangegeven vervuiling belangrijk of zeer belangrijk te vinden. Ongeveer een kwart van de respondenten bevindt zich in de precontemplation fase doordat ze aangegeven de vervuiling redelijk belangrijk te vinden.

Opvallend genoeg bevinden dezelfde respondenten wat betreft een actieve levensstijl zich vooral in de preparation fase. Iets meer dan de helft van de respondenten geeft namelijk aan een actieve levensstijl belangrijk of zeer belangrijk te vinden. De overige respondenten zijn nagenoeg

gelijk verdeeld over de pre- en contemplation fase. Als gevolg kan geconcludeerd worden dat een actieve levensstijl blijkbaar zwaarder weegt in de keuze voor een bepaald vervoermiddel. Daaruit blijkt dat vervuiling onderschikt wordt gemaakt aan een actieve levensstijl en dat duidt eigenlijk op een verwaarlozing van de vervuiling. Echter omdat een actieve levensstijl een vervoermiddel betreft dat geen vervuiling heeft bij gebruik worden er dus twee vliegen in een klap geslagen en daarom wordt dit resultaat niet als kwalijk beschouwd. Bovendien is er een significante positieve relatie ontdekt tussen de twee zaken wat betekent dat mensen die de een hoog beoordelen ook de ander hoog beoordelen. Over het algemeen lijken de meeste respondenten zich dus in de gewenste preparation fase te bevinden.

Er is echter ook gekeken in welke fase de respondenten zich bevinden als ze voor de auto kiezen wanneer dit niet noodzakelijk is en daaruit is gebleken dat er nog een grote verbetering nodig is. Alle drie de voorgeschreven motivatie redenen om toch voor de auto te kiezen worden namelijk hoog beoordeeld. Gemak/comfort, snelheid en het weer wegen bij alle mensen die de auto gebruiken wanneer dit niet noodzakelijk is zwaarder mee dan de negatieve gevolgen van hetzelfde autogebruik. Als gevolg kan geconcludeerd worden dat de meeste mensen zich wat betreft autogebruik nog steeds in de pre- of contemplation fase bevinden.

Dit is vervolgens bevestigd in de motivatie redenen om voor de fiets te kiezen. Demotiverende maatregelen voor het autogebruik in de vorm van bijvoorbeeld parkeergeld zijn voor de meerderheid van de respondenten niet belangrijk in de keuze voor het meer duurzame transportmiddel de fiets. Dus ook de negatieve gevolgen van het autogebruik in de vorm van kosten worden onderschikt gemaakt aan bijvoorbeeld het gemak/comfort, de snelheid of het weer. Daarmee wordt bevestigd dat wat betreft autogebruik de meeste respondenten zich in de pre- of contemplationfase bevinden.

Wat milieuvriendelijkheid van de fiets betreft bevindt een kleine meerderheid van de respondenten zich in de preparation fase doordat ze aangegeven dit bewust af te wegen in de keuze voor de fiets. Van de overige respondenten bevindt het grootste gedeelte zich in de precontemplation fase en een klein deel van de respondenten geeft aan de milieuvriendelijkheid van de fiets onbelangrijk te vinden en bevindt zich dus in de precontemplation fase. Omdat bij deze vraag echter een sociaal wenselijk antwoord te verwachten is wordt hier strenger gekeken. Met de sociale wenselijkheid wordt bedoeld dat er maar weinig mensen 'durven' toe te geven de milieuvriendelijkheid onbelangrijk te vinden. Dit blijkt ook uit de resultaten omdat er maar een klein gedeelte dit heeft aangegeven. Er is echter wel een groot deel dat aangegeven de milieuvriendelijkheid 'redelijk belangrijk' te vinden en deze mensen geven dus toe niet erg veel belang aan de milieuvriendelijkheid te hechten. Daarom blijkt ook hier dat er nog een grote

verbeterslag te maken. In zijn totaliteit kan geconcludeerd worden dat mensen wel aangegeven veel belang te hechten aan vervuiling en een actieve levensstijl, maar als dit vervolgens gecontroleerd wordt per vervoermiddel valt dit nog tegen. Veel mensen maken de vervuiling en de actieve levensstijl ondergeschikt aan het gemak/comfort en de snelheid van de auto. Ook het weer kan zelfs zwaarder meewegen dan de negatieve gevolgen van het autogebruik. Als gevolg kan geconcludeerd worden dat de meeste respondenten zich in de precontemplation of contemplation fase bevinden waarin ze de negatieve gevolgen niet volledig herkennen en nog niet klaar zijn voor een gedragsverandering.

Vijfde deelvraag: Zijn er significante verschillen tussen de voor- en nameting?

Er zijn geen significante verschillen gevonden in het totaal aantal minuten dat per reismotief gefietst of met de auto gereden wordt.

Aan de hand van de antwoorden op de bovenstaande deelvragen kan een antwoord worden geschetst op de vraag in hoeverre het internationale evenement, de Giro d'Italia, invloed heeft op het fietsgebruik van de bewoners van Nijmegen.

Zoals uit de laatste deelvraag is gebleken is er geen significant verschil ontdekt in het totaal aantal minuten dat per reismotief gefietst wordt tussen de nul- en nameting. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de Giro d'Italia niet het voorspelde trickledown effect heeft gehad op de onderzochte bewoners van Nijmegen. Dit kan deels verklaard worden door het lage deelname aantal aan bijvoorbeeld de side-events. Zoals gezegd is het belangrijk dat de sociale omgeving van het individu beïnvloedt wordt, omdat via deze sociale omgeving bepaald gedrag aangemoedigd of ontmoedigd kan worden. Hiervoor zijn verschillende potentiële interventies met de Giro d'Italia mee gekomen in de vorm van side-events. Er zijn echter maar vier respondenten die hebben aangegeven deel te hebben genomen aan een dergelijk side-event. Dit duidt op een erg laag deelname percentage waardoor het niet gek is dat deze interventies niet het gewenste effect hebben gehad.

Vervolgens lag er potentie om het gedrag van de bewoners van Nijmegen te veranderen middels noodzakelijk aanpassingen als gevolg van directe interventies in de fysieke omgeving van de onderzochte respondenten. Respondenten moesten bijvoorbeeld hun gedrag aanpassen als gevolg van wegafzettingen, maar uit de enquêtes is echter gebleken dat de helft van de respondenten überhaupt geen aanpassingen heeft moeten doorvoeren en van de respondenten die wel een verandering hebben moeten toepassen heeft geen enkele respondent deze verandering vastgehouden. Er wordt dus blijkbaar nog veel waarde gehecht aan het 'traditionele', vertrouwde reispatroon en vervoermiddel. Bovendien heeft de Giro met name in het weekend plaatsgevonden waarin de reispatronen in ieder geval anders liggen dan doordeweeks. Een reis naar bijvoorbeeld het

werkadres hoeft doorgaans niet in het weekend te worden gemaakt. Op die manier hebben ook de directe interventies niet het gewenste effect tot gevolg gehad.

Het voorspelde en gewenste trickle down effect moet bovendien via de atleten naar de bezoekers van het evenement worden overgebracht. Daarom is gevraagd op welke manier de respondenten het succes van de Nederlandse atleet Steven Kruijswijk hebben ervaren. Uit de enquête is echter gebleken dat een ruime meerderheid van de respondenten niet eens weet wie Steven Kruijswijk is of geen uitgesproken over het succes heeft. Bovendien hebben de respondenten die het succes van Steven Kruijswijk wel hebben ervaren met name een gevoel van trots ervaren wat niet duidt op een inspirerende werking maar meer een toename in het nationalistische gevoel. Daarom kan geconcludeerd worden dat het succes niet leeft op de manier waarop het verondersteld wordt door bijvoorbeeld politici. Als het grootste deel geen mening heeft of niet eens kennis heeft van het succes is het ook erg lastig om geïnspireerd te worden.

De afwezigheid van het inspiratie effect wordt bovendien ook ondersteund als er bekeken wordt in welke gedragsfases de onderzochte bewoners van Nijmegen zich in bevinden. Het grootste deel van de onderzochte respondenten bevindt zich namelijk in het pre- of contemplation fase waarin negatieve gevolgen van het ongewenste gedrag worden verwaarloosd of de kosten en moeite voor een gedragsverandering worden onderschat. De onderzochte bewoners van Nijmegen hebben wel aangegeven waarde te hechten aan een actieve levensstijl en in mindere mate aan de vervuiling. Dit krijgt echter geen uiting in de motivatieredenen om bijvoorbeeld voor de auto te kiezen wanneer dit niet noodzakelijk is. Blijkbaar wegen het gemak/comfort, de snelheid en het weer toch zwaarder dan de vervuiling en een actieve levensstijl. Ook demotiverende maatregelen voor het autogebruik zoals parkeergeld worden niet als belangrijk geacht in de keuze voor de fiets.

De conventionele auto zit blijkbaar toch te vastgebakken in het dagelijkse reispatroon van de onderzochte bewoners van Nijmegen en dit duidt erop dat het autogebruik te laag drempelig is. Wil de gemeente Nijmegen toch het gewenste gedrag stimuleren zal het gebruik van de conventionele auto hoog drempeliger moeten maken waarin alleen demotiverende maatregelen in de vorm van parkeergeld en autoluwe zones niet genoeg zijn. Zoals beschreven erkent de gemeente Nijmegen het belang van een splitsing in interventies in de sociale en fysieke omgeving wel, maar hanteert het een erg scheve verdeling van investeringen. De infrastructurele investeringen moeten bijdrage aan het laag drempelig maken van het fietsgebruik door de kosten en moeite om de fiets te pakken in plaats van de auto zo laag te maken. Daarnaast probeert de gemeente Nijmegen met bijvoorbeeld de creatie van een 'community' een sociale omgeving te faciliteren waarin het fietsgebruik gemotiveerd wordt. Een dergelijke community laat zich echter typeren door een sterk uitsluitend karakter waarmee nog steeds niet de volledige bevolking aangemoedigd wordt. Daarnaast gaat de gemeente

het gesprek aan met forenzen, maar het doel van deze gesprekken is om de richting van infrastructurele investeringen duidelijker in beeld te krijgen. Op die manier ligt de focus dus nog sterk op fysieke interventies wat waarschijnlijk tot gevolg heeft dat dit nog steeds niet tot een effectief fietsstimuleringsbeleid gaat leiden.

Kortom, ondanks de potentie van de Giro d'Italia en de daar bijhorende side-events om de sociale omgeving zodanig aan te passen dat het gewenste gedrag wordt aangemoedigd en waarmee Nijmegen zich als fietsstad wil profileren, is dit toch niet effectief gebleken. Daarom kan aan het einde van dit onderzoek geconcludeerd worden dat de Giro d'Italia niet het middel is waarmee de individuen uit de ongewenste fases gehaald kunnen worden.

8.2 Discussie

Er zijn in dit onderzoek ook een aantal beperkingen en mogelijkheden tot vervolg onderzoek ontdekt.

Beperkingen:

- *Te kleine steekproef*; omwille van tijd is gekozen om een relatief kleine steekproef van 100 cases te hanteren. Dit heeft er echter voor gezorgd dat extremen sterk doorwegen in het analyseren van de resultaten. Daarnaast heeft de kleine steekproef ervoor gezorgd dat de resultaten niet volledig te generaliseren zijn naar de complete bevolking van Nijmegen. Zo bleek bijvoorbeeld dat het opleidingsniveau in de steekproef hoog lag, terwijl dit over de algemene bevolking vaak lager ligt.
- *Sommige reismotieven te onduidelijk*; uit de respons is gebleken dat de tabel waarin werd gevraagd naar vervoermiddel en reistijd per reismotief te onduidelijk was. Waarschijnlijk was de opzet of de betekenis van sommige reismotieven te onduidelijk ondanks de uitleg. Als gevolg is de tabel in veel gevallen niet volledig ingevuld waarmee geen compleet beeld van vervoermiddelkeuze en reistijd is achterhaald.
- *Niet exact dezelfde huishoudens*; bij sommige huishoudens waar ik voor de tweede keer langs kwam werd ik weggestuurd, omdat de respondenten af wilde zien om mee te werken met het onderzoek. De reden daarvoor is me totaal niet duidelijk geworden maar dit zal te maken hebben met motivatie en tijdsgebrek. Bovendien was niet bij alle huishoudens waar ik tijdens de nulmeting langs ben gegaan iemand thuis. Als gevolg heb ik niet exact dezelfde huishoudens kunnen bezoeken wat af doet aan de validiteit van het onderzoek. Dit betreft echter een vijftal huishoudens waarmee het te relativeren is.
- *Geen reactie Provincie Gelderland*; Zoals in het onderzoeksmodel te zien is had ik graag een interview afgenomen bij de Provincie Gelderland of de gemeente Nijmegen om een beter en completer beeld van de interventies en side-events als gevolg van de Giro d'Italia te krijgen. Hiervoor heb ik gemaaild en drie keer telefonisch contact gehad met de Provincie waarin werd toegezegd dat ik benaderd zou worden door de geschikte persoon voor dit interview. Ik heb echter nooit een reactie van de provincie of gemeente mogen ontvangen wat erg jammer is.

Mogelijkheden tot vervolg onderzoek:

- *Grotere steekproef*; het is natuurlijk erg interessant om het response aantal uit te breiden waarmee een beter generaliseerbaar antwoord op de vraag of de Giro mensen inspireert om meer te gaan fietsen gegeven kan worden. Voor de nulmeting ben je dan wel afhankelijk van de gegevens uit dit onderzoek en gegevens die aanwezig zijn bij het CBS en de gemeente. Een nulmeting voor de Giro d'Italia is namelijk niet meer mogelijk.
- *Uitbreiden naar andere steden*; in dit onderzoek is alleen het effect op de bewoners van Nijmegen onderzocht, maar dit hoeft niet te betekenen dat hetzelfde effect voor andere steden geldt. Daarom is het interessant om dit onderzoek ook in de andere steden af te nemen waar de Giro is gestart en geëindigd, te weten Apeldoorn en Arnhem.
- *Gevonden significanties onderzoeken*; In het hoofdstuk 'bevindingen' is bijvoorbeeld een significante invloed van geslacht op het aantal minuten dat voor het reismotief 'andere vrijetijdsactiviteiten' gereisd wordt. Het is interessant om te onderzoeken hoe dit zijn uitwerking krijgt in de praktijk.

Bibliografie

Bamberg, S. (2007). Is a Stage Model a Useful Approach to Explain Car Drivers' Willingness to Use Public Transportation. *Journal of Applied Social Psychology* 37:8, 1757-1783.

Bertolini, L., le Clercq, F., & Kapoen, L. (2005). Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-application in the Netherlands and a reflection on the way forward. In *Transport Policy* 12:3 (pp. 207-220). Elsevier.

Bosschert, T. (2011). *Masterthesis MCPM: Breng de libero in positie*. Driebergen: Korps Landelijke Politiediensten.

Bourdieu, P. (1990). Structure, Habitus, Practices. In *The Logic of Practice* (pp. 52-65). Cambridge: Policy Press.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2015, December 8). *Huishoudens; grootte, samenstelling, positie in het huishouden, 1 januari*. Opgeroepen op Juni 6, 2016, van CBS statline:

<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82905NED&D1=30&D2=0,5,10,15,19-20&VW=T>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2015, December 23). *Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken*. Opgeroepen op Juni 7, 2016, van CBS Statline:

<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=81845NED&D1=0-1&D2=a&D3=0-2,13-31&D4=l&VW=T>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2015, Juni 22). *Mobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en motieven, regio's*. Opgeroepen op April 18, 2016, van CBS Statline:

<http://statline.cbs.nl/Statweb/selection/?DM=SLNL&PA=81124NED&VW=T>

de Boer, W., & Schoenmaker, J. (2014). *Verkenning haalbaarheid Giro 2016: Onderzoek naar de haalbaarheid van de Girostart 2016 in Gelderland*. Arnhem: Hogeschool van Arnhem en Nijmegen Sports Economics Research Centre in opdracht van de Provincie Gelderland.

Ernste, H., Martens, K., & Schapendonk, J. (2012). The Design, Experience and Justice of Mobility. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 103:5, 509-515.

Gemeente Nijmegen. (2015). *Programmering fiets 2016-2018*. Nijmegen: Gemeente Nijmegen.

Gemeente Nijmegen. (2014). *Voortgang Giro d'Italia*. Nijmegen: Gemeente Nijmegen.

Geurs, K., & Ritsema van Eck, J. (2000). *Effecten van compacte verstedelijkingsvariant op mobiliteit, bereikbaarheid, CO2-emissie en geluid*. Bilthoven: RIVM.

Geurs, T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. In *Journal of Transport Geography* (pp. 127-140).

Giesen, D., Meertens, V., Vis-Visschers, R., & Beukenhorst, D. (2010). *Vragenlijstontwikkeling*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Giles-Corti, B. (2006). People or places: What should be the target. *Journal of Science and Medicine in Sport* 9(5) , 357-366.

Giro Gelderland. (sd.). *Data en routes*. Opgeroepen op april 14, 2016, van Giro Gelderland: <https://www.giro gelderland.nl/data-en-routes/>

Giro Gelderland. (sd.). *Home*. Opgeroepen op maart 14, 2016, van Giro Gelderland: <https://www.giro gelderland.nl/>

Giro Gelderland. (n.d.). *Toury de fietsgame komt met de Giro Challenge*. Retrieved Juni 19, 2016, from Giro Gelderland: <https://www.giro gelderland.nl/toury-de-fietsgame-komt-met-giro-challenge/>

Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science. In *Papers of the regional association*, vol. 24 (pp. 7-21).

Hansen, W. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. In *Journal of the American Institute of Planners* 25:2 (pp. 73-76). Routledge.

Harms, J. (2008). *Overwegend onderweg*. Utrecht: Universiteit Utrecht

Hilbers, H., & Verroen, E. (1993). *Het beoordelen van de bereikbaarheid van lokaties: definiëring, maatstaven, toepassing en beleidsimplicaties*. Delft: TNO.

Hilbers, H., Wilmink, I., & Leutscher, C. (1999). Evaluatie mobiliteitsgedrag bewoners vinexlocaties. Methodiekontwikkeling en toepassing. In *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 1999: Nederland is af!* (pp. 19-37). Delft: CVS.

Holden, E. (2007). *Achieving Sustainable Mobility: Everyday and Leisure-time Travel in the EU*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.

Ingles, D., & Thorpe, C. (2012). *An Invitation to Social Theory*. Cambridge: Policy Press

Ingram, D. (1971). The concept of accessibility: a search for an operational form. In *Regional Studies* 5:2 (pp. 101-107). Routledge.

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: where are we now? In *Transport Policy* (pp. 105-113). Elsevier.

Martens, K. (2012). Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. In *Transportation* (pp. 1035-1053). Springer.

Nederlands Instituut voor Sport & Bewegen. (n.d.). *De beweegnorm*. Retrieved juni 19, 2016, from 30 minuten bewegen: <http://www.30minutenbewegen.nl/home-ik-voer-campagne/over-de-campagne/de-beweegnorm.html>

Nigg, C., Gellar, K., Motl, R., Horwath, C., Wertin, K., & Dishman, R. (2010). A research agenda to examine the efficacy and relevance of the Transtheoretical Model for physical activity behavior. *Psychology of Sport and Exercise*, 7-12.

Ramchandani, G., Kokolakis, T., & Coleman, R. (2014). Factors influencing the inspirational effect of major sports events on audience sport participation behaviour. *World Leisure Journal*, 56:3, 220-235.

Rijksoverheid. (n.d.). *Sport, bewegen en gezondheid*. Retrieved Juni 19, 2016, from Website van de Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/sport-en-bewegen/inhoud/sport-bewegen-en-gezondheid>

Snellen, D., Ritsema van Eck, J., & Hilbers, H. (2011). *Nederland in 2040: een land van regio's. Ruimtelijke verkenning 2011*. Planbureau voor de Leefomgeving.

van Haaren, R. (2012, Oktober 11). *Torsten Hägerstrand*. Opgeroepen op Januari 28, 2016, van The Human Geography Knowledge Base: http://geography.ruhosting.nl/geography/index.php?title=Torsten_H%C3%A4gerstrand

van Wee, B. (2012). Ruimtelijkbeleid om mobiliteitsredenen? *Rooilijn* 45:3, 168-173.

Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek. Vierde druk*. Den Haag: uitgeverij Lemma.

Weed, M., Coren, E., Fiore, J., Wellard, I., Chatziefstathiou, D., Mansfield, L., et al. (2015). The Olympic Games and raising sport participation: a systematic review of evidence and an interrogation of policy for a demonstration effect. *European Sport Management Quarterly*, 15:2, 195-226.

Appendix I

Enquête – Bachelor Thesis 2016

Ik ben derde jaarstudent Sociale Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit en ik doe onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de bewoners van Nijmegen. Het doel van deze enquête is dan ook om meer inzicht te krijgen in de vervoermiddelkeuze die u, als bewoner van Nijmegen, maakt.

Persoonsgegevens

1. Bent u een man of vrouw?

☐ Man ☐ Vrouw

2. Wat is u leeftijd?

- ☐ < 15
☐ 15 – 25
☐ 26 – 35
☐ 36 – 45
☐ 46 – 55
☐ 56 – 65
☐ 65 >

3. Wat is u hoogst behaalde diploma

- ☐ Geen
☐ Basisonderwijs
☐ Lager beroepsonderwijs (LBO, VMBO)
☐ Middelbaar algemeen voorbereidend onderwijs (MAVO)
☐ Middelbaar beroepsonderwijs (MBO)
☐ Hoger algemeen voorbereidend, wetenschappelijk onderwijs (HAVO, VWO)
☐ Hoger beroepsonderwijs (HBO), propedeuse wetenschappelijk onderwijs
☐ Wetenschappelijk onderwijs (WO)
☐ Anders, namelijk: _____

4. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

____ Persoon/personen

5. Bent u in het bezit van een werkende fiets? Zo ja, hoeveel fietsen zijn er in uw huishouden?

☐ Ja, ____ fiets(en) ☐ Nee

5. Bent u in het bezit van een werkende auto? Zo ja, hoeveel auto's zijn er in uw huishouden?

☐ Ja, ____ auto('s) ☐ Nee

6. Bent u in het bezit van een werkende ov-chipkaart?

☐ Ja ☐ Nee

Fiets- en autogebruik

In de onderstaande tabel vraag ik u om eerst aan te geven voor welk vervoersmiddel u kiest bij het betreffende reismotief. Dus als u in de eerste categorie, van en naar het werkadres, voornamelijk gebruik maakt van de auto zet u een kruisje in de eerste regel. Vervolgens vraag ik u om een inschatting te geven hoeveel minuten per week u gebruik maakt van het betreffende vervoersmiddel per reismotief. Hierbij wil ik benadrukken dat ik uw vraag om een inschatting van uw *reistijd* per reismotief te maken. Tijdens het invullen kunt u uit gaan van een normale week. Onder de tabel vindt u uitleg over de verschillende reismotieven, mochten deze niet duidelijk zijn voor u.

Als een reismotief voor u niet van toepassing is vul dan 'nvt' in, in de eerste regel (van: Niet van Toepassing).

		REISMOTIEVEN									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VERVOERSWIJZE		Van en naar werkadres	Zakelijk bezoek in de werksfeer	Diensten & Verzorging	Boodschappen	Winkelen	Volgen onderwijs of cursus	Visite of logeren	Hobby, cultuur of horecabezoek	Sport	Andere vrijetijdsactiviteiten
Auto											
Fiets											
Openbaar vervoer											
Lopen											
Aantal minuten per week											
Auto											
Fiets											
Openbaar vervoer											
Lopen											

Uitleg Reismotieven

- 1. Van en naar werkadres** : gaat over zowel een vast als tijdelijk werkadres.
- 2. Zakelijk bezoek in werksfeer** : verplaatsing vanwege het werk, zoals dienstreizen, klantenbezoek, vergaderingen, symposia, etcetera.
- 3. Diensten/verzorging** : een locatie waar men (eventueel tegen betaling) een dienst verleend krijgt of een plek waar een persoon terecht kan voor persoonlijke verzorging. Bijvoorbeeld het gemeentehuis, de kapper, de huisarts of een hypotheekadviseur.
- 4. Boodschappen** : gaat over het kopen van uitsluitend food goederen.
- 5. Winkelen** : gaat over het kopen van non-food goederen
- 6. Volgen onderwijs of cursus** : gaat over alles wat met het volgen van onderwijs en/of een te maken heeft.
- 7. Visite of logeren** : gaat over het op bezoek gaan of eventueel overnachten bij familie, vrienden of kennissen.
- 8. Sport** : gaat over een locatie om zowel een sport te beoefenen als te aanschouwen

9. Hobby, cultuur of horecabezoek : gaat over vrijetijdsactiviteiten, ofwel over een locatie om een hobby te beoefenen of te aanschouwen, over culturele locaties zoals een schouwburg of musea en als laatste over een horecalocatie.

10. Andere vrijetijdsactiviteiten : gaat bijvoorbeeld over een recreatieve verplaatsing (toeren).

Giro d'Italia

1. Op welke manier bent u van plan om de Giro d'Italia te gaan bekijken?

- ☐ Digitaal (via televisie, internet en/of mobiele telefoon)
- ☐ Met eigen ogen (bijvoorbeeld door langs de kant te gaan staan)
- ☐ Beide (zowel digitaal als met eigen ogen)
- ☐ Ik ben niet van plan de Giro d'Italia te bekijken
- ☐ Anders, namelijk: _____

2. Bent u op de hoogte van maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia

- ☐ Ja
- ☐ Nee

3. Op welke manier bent u op de hoogte gesteld over de maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia?

- ☐ Per post
- ☐ Digitaal (via bijvoorbeeld mail)
- ☐ Lokale krant
- ☐ Ik heb de informatie zelf gezocht (op bijvoorbeeld internet)
- ☐ Ik ben niet op de hoogte van de maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia
- ☐ Anders, namelijk: _____

4. Moet u vanwege de maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia uw dagelijkse reisroutes aanpassen?

- ☐ Ja
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

5. Deze vraag hoeft u alleen te beantwoorden als u 'ja' hebt in gevuld bij vraag 4.

Wat is de belangrijkste reden voor het aanpassen van uw reisroutes?

- ☐ Wegafzetting/omleiding
- ☐ Het openbaarvervoer rijdt niet volgens het normale schema
- ☐ Drukke
- ☐ Anders, namelijk _____

Bedankt voor het invullen van de enquête.

Enquête – Bachelor Thesis 2016

Als het goed is heeft u deze enquête al een keer ingevuld. De resultaten uit deze eerste enquête zijn verwerkt tot, en gebruik als nulmeting. Vervolgens moet deze tweede enquête helpen om meer inzicht te krijgen in de effecten van een groot wielerevenement zoals de Giro d'Italia.

Persoonsgegevens

1. Bent u een man of vrouw?

☐ Man ☐ Vrouw

2. Wat is u leeftijd?

- ☐ < 15
☐ 15 – 25
☐ 26 – 35
☐ 36 – 45
☐ 46 – 55
☐ 56 – 65
☐ 65 >

3. Wat is u hoogst behaalde diploma

- ☐ Geen
☐ Basisonderwijs
☐ Lager beroepsonderwijs (LBO, VMBO)
☐ Middelbaar algemeen voorbereidend onderwijs (MAVO)
☐ Middelbaar beroepsonderwijs (MBO)
☐ Hoger algemeen voorbereidend, wetenschappelijk onderwijs (HAVO, VWO)
☐ Hoger beroepsonderwijs (HBO), propedeuse wetenschappelijk onderwijs
☐ Wetenschappelijk onderwijs (WO)
☐ Anders, namelijk: _____

4. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

____ Persoon/personen

5. Bent u in het bezit van een werkende fiets? Zo ja, hoeveel fietsen zijn er in uw huishouden?

☐ Ja, ____ fiets(en) ☐ Nee

5. Bent u in het bezit van een werkende auto? Zo ja, hoeveel auto's zijn er in uw huishouden?

☐ Ja, ____ auto('s) ☐ Nee

6. Bent u in het bezit van een werkende ov-chipkaart?

☐ Ja ☐ Nee

Fiets- en autogebruik

1. In de onderstaande tabel vraag ik u om eerst aan te geven voor welk vervoersmiddel u kiest bij het betreffende reismotief. Dus als u in de eerste categorie, van en naar het werkadres, voornamelijk gebruik maakt van de auto zet u een kruisje in de eerste regel. Vervolgens vraag ik u om een inschatting te geven hoeveel minuten per week u gebruik maakt van het betreffende vervoersmiddel per reismotief. Hierbij wil ik benadrukken dat ik uw vraag om een inschatting van uw *reistijd* per reismotief te maken. Tijdens het invullen kunt u uit gaan van een normale week. Onder de tabel vindt u uitleg over de verschillende reismotieven, mochten deze niet duidelijk zijn voor u.

In het geval dat een reismotief niet van toepassing is voor u, vul dan NVT in.

		REISMOTIEVEN									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VERVOERSWIJZE											
		Van en naar werkadres	Zakelijk bezoek in de werksfeer	Diensten & Verzorging	Boodschappen	Winkelen	Volgen onderwijs of cursus	Visite of logeren	Sport	Hobby, cultuur of horeca bezoek	Andere vrijetijdsactiviteiten
Auto											
Fiets											
Openbaar vervoer											
Lopen											
Aantal minuten per week											
Auto											
Fiets											
Openbaar vervoer											
Lopen											

Uitleg Reismotieven

11. **Van en naar werkadres** : gaat over zowel een vast als tijdelijk werkadres.
12. **Zakelijk bezoek in werksfeer** : verplaatsing vanwege het werk, zoals dienstreizen, klantenbezoek, vergaderingen, symposia, etcetera.
13. **Diensten/verzorging** : een locatie waar men (eventueel tegen betaling) een dienst verleend krijgt of een plek waar een persoon terecht kan voor persoonlijke verzorging. Bijvoorbeeld het gemeentehuis, de kapper, de huisarts of een hypotheekadviseur.
14. **Boodschappen** : gaat over het kopen van uitsluitend food goederen.
15. **Winkelen** : gaat over het kopen van non-food goederen
16. **Volgen onderwijs of cursus** : gaat over alles wat met het volgen van onderwijs en/of een te maken heeft.
17. **Visite of logeren** : gaat over het op bezoek gaan of eventueel overnachten bij familie, vrienden of kennissen.
18. **Sport** : gaat over een locatie om zowel een sport te beoefenen als te aanschouwen

19. Hobby, cultuur of horecabezoek : gaat over vrijetijdsactiviteiten, ofwel over een locatie om een hobby te beoefenen of te aanschouwen, over culturele locaties zoals een schouwburg of musea en als laatste over een horecalocatie.

20. Andere vrijetijdsactiviteiten : gaat bijvoorbeeld over een recreatieve verplaatsing (toeren).

2. Zijn er sinds de Giro d'Italia belangrijke veranderingen in uw reispatroon geweest?

- ☐ Ja
☐ Nee

Bij 'Nee' kunt u verder gaan met het volgende vragenblok

3. Wat is de belangrijkste oorzaak geweest voor deze verandering? Onder aan de vraag is ruimte voor toelichting, mocht u hier behoefte aan hebben.

- ☐ Verandering in de persoonlijke omstandigheden (Bijv. trouwen/gezond leven)
☐ Veranderingen van mijn reismotieven (Bijv. andere werkadres)
☐ De Giro d'Italia (Bijv. aanschaf van een racefiets)
☐ Verandering van het weer
☐ Anders, namelijk: _____

Eventuele toelichting:

Giro d'Italia

1. Heeft u naar de Giro d'Italia gekeken?

- ☐ Ja
☐ Nee

Bij 'Nee' kunt u verder gaan bij vraag 3 op de volgende pagina.

2. Op welke manier heeft u naar de Giro d'Italia gekeken?

- ☐ Digitaal (via televisie, internet en/of mobiele telefoon)
☐ Met eigen ogen (bijvoorbeeld door langs de kant te gaan staan)
☐ Beide (zowel digitaal als met eigen ogen)
☐ Anders, namelijk: _____

3. Heeft u deelgenomen aan een van de 'side-events' van de giro d'Italia?

- ☐ Ja
☐ Nee

4. Moest u vanwege de maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia uw normale reisroutes aanpassen?

- ☐ Ja
☐ Nee

Bij 'Nee' kunt u verder gaan bij vraag 7.

5. Wat was de belangrijkste reden voor het aanpassen van uw normale reisroutes?

- ☐ Wegafzetting/omleiding
☐ Het openbaarvervoer reed niet volgens het normale schema
☐ Drukke
☐ Anders, namelijk _____

6. Heeft u de aanpassing van uw normale reisroutes als vervelend ervaren?

- ☐ Ja
☐ Nee

7. Moest u vanwege de maatregelen als gevolg van de Giro d'Italia uw dagelijkse vervoermiddelkeuze aanpassen?

- ☐ Ja
☐ Nee

Bij 'Nee' kunt u verder gaan bij vraag 10 op de volgende pagina.

7. Wat hield deze wijziging in?

Ik kon geen gebruik maken van _____ dus heb ik gebruik gemaakt van _____

8. Heeft u deze verandering als vervelend ervaren?

- ☐ Ja
☐ Nee

9. Heeft u deze verandering vastgehouden?

- ☐ Ja
☐ Nee, ik maak weer gebruik van mijn normale vervoersmiddel

10. Hoe heeft u het succes van Steven Kruijswijk ervaren?

- ☐ Inspirerend
☐ Met trots
☐ Ik weet niet wie Steven Kruijswijk is
☐ Ik heb geen uitgesproken gevoelens
☐ Anders, namelijk: _____

Gedrag

1. In hoeverre zijn de onderstaande zaken belangrijk in uw vervoermiddelkeuze?

	Onbelangrijk	Enigszins belangrijk	Redelijk belangrijk	Belangrijk	Zeer belangrijk
Vervuiling	☐	☐	☐	☐	☐
Actieve levensstijl	☐	☐	☐	☐	☐

2. In hoeverre zijn de onderstaande zaken belangrijk wanneer u voor de auto als vervoermiddel kiest in gevallen dat dit niet noodzakelijk is?

- ☐ Niet van toepassing, ik heb namelijk geen auto
☐ Niet van toepassing, ik gebruik de auto alleen wanneer het noodzakelijk is

Bij 'NVT' kunt u doorgaan bij vraag 3.

	Onbelangrijk	Enigszins belangrijk	Redelijk belangrijk	Belangrijk	Zeer belangrijk
Gemak/comfort	☐	☐	☐	☐	☐
Snelheid	☐	☐	☐	☐	☐
Het weer	☐	☐	☐	☐	☐

3. In hoeverre zijn de onderstaande zaken belangrijk wanneer u voor de fiets als vervoermiddel kiest?

- ☐ Niet van toepassing, ik heb namelijk geen fiets

Bij 'NVT' kunt u doorgaan bij vraag 4 op de volgende pagina.

	Onbelangrijk	Enigszins belangrijk	Redelijk belangrijk	Belangrijk	Zeer belangrijk
Milieuvriendelijk	☐	☐	☐	☐	☐
Snelheid	☐	☐	☐	☐	☐
Kostenbesparing (bijv. parkeer-geld)	☐	☐	☐	☐	☐

4. In hoeverre zijn de onderstaande zaken belangrijk wanneer u voor het openbaar vervoer als vervoersmiddel kiest?

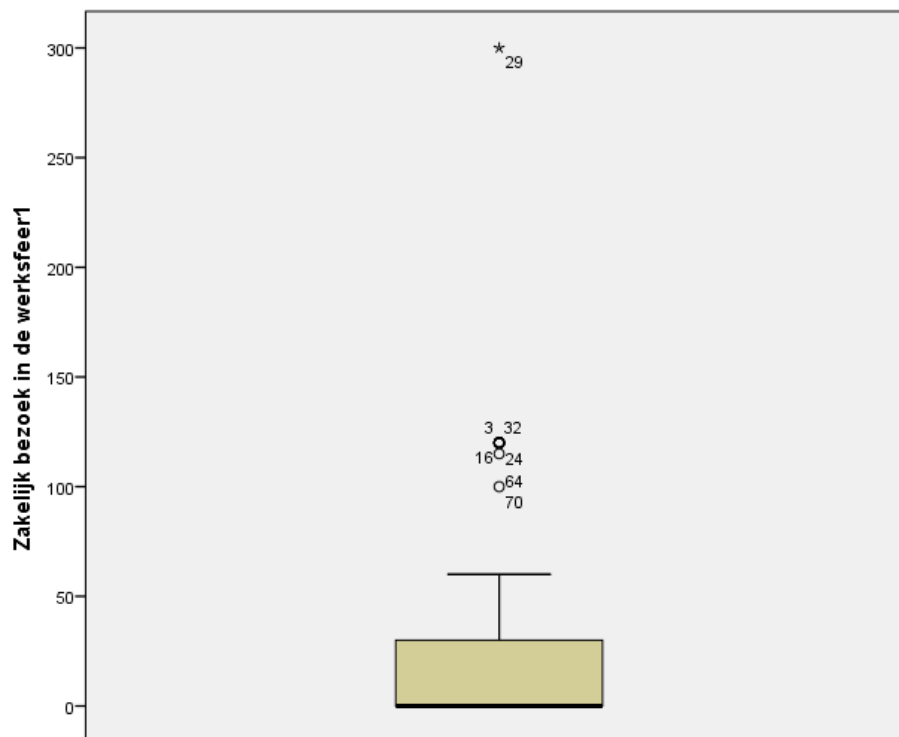
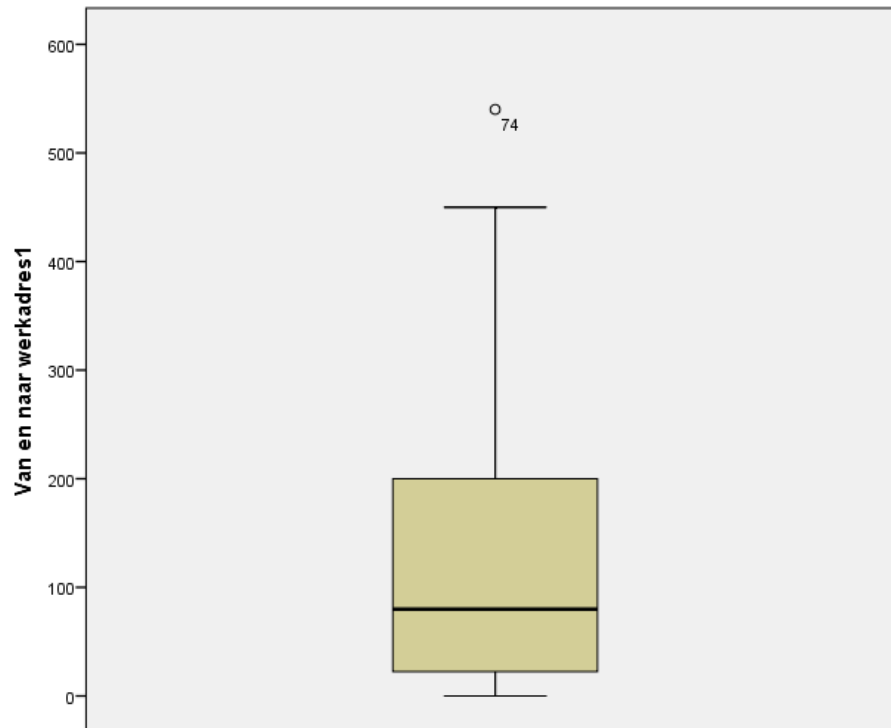
☐ Niet van toepassing, ik heb namelijk geen OV-chipkaart

Bij 'NVT' bent u klaar met de enquête.

	Onbelangrijk	Enigszins belangrijk	Redelijk belangrijk	Belangrijk	Ze er belangrijk
Milieuvriendelijk	O	O	O	O	O
Snelheid	O	O	O	O	O
Kostenbesparing (bijv. parkeer- geld)	O	O	O	O	O
Gemak/comfort	O	O	O	O	O
Kunnen multi- taken	O	O	O	O	O

Bedankt voor het invullen van de enquête!

Appendix II



Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Van

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	9451,819 ^a	1	9451,819	1,028	,317	,024
Intercept	561242,728	1	561242,728	61,024	,000	,592
Voorna	9451,819	1	9451,819	1,028	,317	,024
Error	386277,158	42	9197,075			
Total	988025,000	44				
Corrected Total	395728,977	43				

a. R Squared = ,024 (Adjusted R Squared = ,001)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Diensten

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	30,625 ^a	1	30,625	,051	,823	,001
Intercept	21855,625	1	21855,625	36,206	,000	,488
Voorna	30,625	1	30,625	,051	,823	,001
Error	22938,750	38	603,651			
Total	44825,000	40				
Corrected Total	22969,375	39				

a. R Squared = ,001 (Adjusted R Squared = -,025)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Booschappen

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	69,945 ^a	1	69,945	,037	,849	,001
Intercept	99849,500	1	99849,500	52,284	,000	,549
Voorna	69,945	1	69,945	,037	,849	,001
Error	82119,700	43	1909,760			
Total	181971,000	45				
Corrected Total	82189,644	44				

a. R Squared = ,001 (Adjusted R Squared = -,022)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Winkelen

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	3822,073 ^a	1	3822,073	,988	,327	,029
Intercept	55671,216	1	55671,216	14,389	,001	,304
Voorna	3822,073	1	3822,073	,988	,327	,029
Error	127678,327	33	3869,040			
Total	186386,000	35				
Corrected Total	131500,400	34				

a. R Squared = ,029 (Adjusted R Squared = ,000)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Volgen

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	6755,741 ^a	1	6755,741	,472	,499	,019
Intercept	284281,667	1	284281,667	19,850	,000	,443
Voorna	6755,741	1	6755,741	,472	,499	,019
Error	358035,000	25	14321,400			
Total	642850,000	27				
Corrected Total	364790,741	26				

a. R Squared = ,019 (Adjusted R Squared = -,021)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Visite

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	218,014 ^a	1	218,014	,187	,669	,008
Intercept	45709,681	1	45709,681	39,273	,000	,641
Voorna	218,014	1	218,014	,187	,669	,008
Error	25605,944	22	1163,907			
Total	71325,000	24				
Corrected Total	25823,958	23				

a. R Squared = ,008 (Adjusted R Squared = -,037)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Sport

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	2266,078 ^a	1	2266,078	,388	,537	,009
Intercept	149091,660	1	149091,660	25,552	,000	,384
Voorna	2266,078	1	2266,078	,388	,537	,009
Error	239224,620	41	5834,747			
Total	393900,000	43				
Corrected Total	241490,698	42				

a. R Squared = ,009 (Adjusted R Squared = -,015)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Hobby

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	1517,750 ^a	1	1517,750	1,261	,269	,036
Intercept	42578,861	1	42578,861	35,387	,000	,510
Voorna	1517,750	1	1517,750	1,261	,269	,036
Error	40909,889	34	1203,232			
Total	86039,000	36				
Corrected Total	42427,639	35				

a. R Squared = ,036 (Adjusted R Squared = ,007)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Totaal aantal fietsminuten Andere

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	213,387 ^a	1	213,387	,047	,830	,002
Intercept	98419,839	1	98419,839	21,773	,000	,429
Voorna	213,387	1	213,387	,047	,830	,002
Error	131085,000	29	4520,172			
Total	229525,000	31				
Corrected Total	131298,387	30				

a. R Squared = ,002 (Adjusted R Squared = -,033)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenVan

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	5380,293 ^a	1	5380,293	,283	,599	,011
Intercept	857380,293	1	857380,293	45,174	,000	,635
Voorna	5380,293	1	5380,293	,283	,599	,011
Error	493462,564	26	18979,329			
Total	1370400,000	28				
Corrected Total	498842,857	27				

a. R Squared = ,011 (Adjusted R Squared = -,027)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenZakelijk

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	5175,625 ^a	1	5175,625	1,096	,306	,047
Intercept	99500,625	1	99500,625	21,074	,000	,489
Voorna	5175,625	1	5175,625	1,096	,306	,047
Error	103873,333	22	4721,515			
Total	203425,000	24				
Corrected Total	109048,958	23				

a. R Squared = ,047 (Adjusted R Squared = ,004)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenDiensten

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	694,444 ^a	1	694,444	1,792	,204	,121
Intercept	9201,111	1	9201,111	23,738	,000	,646
Voorna	694,444	1	694,444	1,792	,204	,121
Error	5038,889	13	387,607			
Total	16400,000	15				
Corrected Total	5733,333	14				

a. R Squared = ,121 (Adjusted R Squared = ,054)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenBoodschappen

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	111,878 ^a	1	111,878	,105	,747	,003
Intercept	66390,903	1	66390,903	62,590	,000	,616
Voorna	111,878	1	111,878	,105	,747	,003
Error	41368,610	39	1060,734			
Total	108044,000	41				
Corrected Total	41480,488	40				

a. R Squared = ,003 (Adjusted R Squared = -,023)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenWinkelen

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	723,214 ^a	1	723,214	,547	,493	,099
Intercept	12223,214	1	12223,214	9,243	,029	,649
Voorna	723,214	1	723,214	,547	,493	,099
Error	6612,500	5	1322,500			
Total	19350,000	7				
Corrected Total	7335,714	6				

a. R Squared = ,099 (Adjusted R Squared = -,082)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenVolgen

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	1800,000 ^a	1	1800,000	,667	,445	,100
Intercept	16200,000	1	16200,000	6,000	,050	,500
Voorna	1800,000	1	1800,000	,667	,445	,100
Error	16200,000	6	2700,000			
Total	34200,000	8				
Corrected Total	18000,000	7				

a. R Squared = ,100 (Adjusted R Squared = -,050)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenVisite

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	6014,264 ^a	1	6014,264	1,798	,185	,031
Intercept	278705,790	1	278705,790	83,341	,000	,594
Voorna	6014,264	1	6014,264	1,798	,185	,031
Error	190616,244	57	3344,145			
Total	471900,000	59				
Corrected Total	196630,508	58				

a. R Squared = ,031 (Adjusted R Squared = ,014)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenSport

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	1716,071 ^a	1	1716,071	1,419	,257	,106
Intercept	22001,786	1	22001,786	18,199	,001	,603
Voorna	1716,071	1	1716,071	1,419	,257	,106
Error	14507,143	12	1208,929			
Total	38225,000	14				
Corrected Total	16223,214	13				

a. R Squared = ,106 (Adjusted R Squared = ,031)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenHobby

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	84,028 ^a	1	84,028	,041	,844	,004
Intercept	29184,028	1	29184,028	14,244	,004	,588
Voorna	84,028	1	84,028	,041	,844	,004
Error	20488,889	10	2048,889			
Total	57425,000	12				
Corrected Total	20572,917	11				

a. R Squared = ,004 (Adjusted R Squared = -,096)

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: AutominutenAndere

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Corrected Model	37,604 ^a	1	37,604	,002	,963	,000
Intercept	84187,604	1	84187,604	4,960	,043	,262
Voorna	37,604	1	37,604	,002	,963	,000
Error	237635,833	14	16973,988			
Total	328425,000	16				
Corrected Total	237673,437	15				

a. R Squared = ,000 (Adjusted R Squared = -,071)