



Een autovrije stad? De uitdagingen en acceptatie van autovrije maatregelen.

Hoe de acceptatie van autovrije maatregelen in Nijmegen kan worden vergroot op basis van de Theory of Planned Behaviour.

Tom Pots, s1010933

Bachelor scriptie Geografie, Planologie en Milieu

Begeleider: dr. M. Chan (Sander)

Een autovrije stad? De uitdagingen en acceptatie van autovrije maatregelen.

Hoe de acceptatie van autovrije maatregelen in Nijmegen kan worden vergroot op basis van de Theory of Planned Behaviour.

Bachelorscriptie Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen

Auteur	Tom Pots
Studentnummer	s1010933
Afbeelding	eigen foto
Email	tom_pots@hotmail.com
Woordenaantal	16.492
Begeleider	dr. M. Chan (Sander)
Tweede lezer	dr. ir. L. Smith (Lothar)

20 juni 2025

Samenvatting

In beleidsvisies van gemeenten wordt in toenemende mate gestuurd op autoluwe maatregelen. Echter gaat dit vaak nog om visies en stuiten gemeenten op weerstand bij dergelijke maatregelen. Waar gemeenten tot op heden overwegend automobieliteitsgerichte aanpakken hanteerden, is er in toenemende mate een verschuiving zichtbaar naar een bredere maatschappelijk georiënteerde aanpak. Dit wordt aangedreven door onderzoeken die wijzen op voordelen met betrekking tot onder andere duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Onderzoek naar de effectiviteit en acceptatie van daadwerkelijke autovrije beleidsvoering is nog schaars. Dat betreft in het bijzonder casussen met verstrekkende gevolgen van autovrije maatregelen.

In de casus van dit onderzoek staat een gedeelte van de benedenstad van Nijmegen centraal waar de gemeente beleid heeft aangekondigd waarbij deze buurt stapsgewijs van autoluw naar volledig autovrij zal gaan. Uit de eerste reactie van de bewoners kwam onvrede en protest naar voren. Een deel van de bewoners hebben de handen ineengeslagen en zijn een actiegroep begonnen en daarmee naar de media en de politiek gestapt.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen welke factoren van invloed zijn op de acceptatie van autoluwe maatregelen. Er zijn zowel voor- als tegenstanders van de maatregelen te vinden onder de bewoners. Ook tracht het onderzoek om beide kanten te belichten en de factoren die invloed hebben op de acceptatie in kaart te brengen. Dit geldt voor zowel de bewoners die zich fel tegen de maatregelen hebben uitgesproken als de meer genuanceerde bewoners.

Als kader wordt dit onderzoek uitgevoerd op basis van de Theory of Planned Behaviour (TPB). Deze theorie stelt menselijk gedrag te kunnen bepalen op basis van intentie. In deze casus laat de intentie zich vertalen naar de beweegredenen achter het accepteren of afwijzen van het beleid. Volgens de TPB wordt dit beïnvloed door drie factoren; attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole. In dit onderzoek wordt onderzocht op welke manier de attitude, subjectieve norm en ervaren gedragscontrole bijdragen aan de bereidheid van burgers om autoluwe maatregelen te accepteren, of juist af te wijzen. Vervolgens kan worden bepaald in welke mate er behoefte is aan verandering van de attitude, het beïnvloeden van de subjectieve norm of de gepercipieerde gedragscontrole van bewoners te versterken om effectieve en wenselijke aanpassingen te creëren. De centrale onderzoeksvraag luidt:

Hoe kan de acceptatie van autoluwe maatregelen onder bewoners in de binnenstad van Nijmegen worden vergroot?

Om deze vraag te beantwoorden zijn meerdere kwalitatieve methoden gebundeld. De grootste bron van empirische data zijn zeven diepte interviews met acht respondenten die vervolgens middels open en axiaal coderen zijn verwerkt. Tevens zijn er observaties uitgevoerd waarbij ten minste dertig bewoners van de buurt informeel zijn gesproken. Om tot een vollediger totaalbeeld te komen van de tegenstand is een buurtavond bijgewoond. Deze is georganiseerd door het actiecomité met als doel buurtbewoners op de hoogte te stellen en stappen te bepalen om verdere actie te ondernemen tegen de maatregelen.

Zowel attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole lijken invloed te hebben op de intentie van de bewoners om de maatregelen af te keuren.

De attitude wordt in de casus met name gevormd door persoonlijke voorkeuren, financiële gevolgen van de maatregelen, gevolgen voor de dagelijkse logistiek en beperking van bereikbaarheid en vrijheid. Er is onder bewoners veel onbegrip en zelfs wantrouwen tegenover de gemeente.

Het groeperen van de bewoners middels het actiecomité is een versterkend effect op het afwijzen van de maatregelen. Respondenten geven aan bewust te zijn van de algemene discours waarin de maatregelen worden afgewezen. Dit leidt er toe dat tegengeluid minder wordt gedeeld. Echter is dit verband niet overtuigend aangetoond.

De gepercipieerde gedragscontrole lijkt echter de meest beslissende factor te zijn aangezien onderdelen hiervan veel meewegen in zowel de attitude als de subjectieve norm. Het niet ervaren van grip op de situatie en het verlies van mobiliteit, alsmede de gebrekkig ervaren communicatie vanuit de gemeente en het niet ervaren van participatiemogelijkheden maken dat de gepercipieerde gedragscontrole de acceptatie in negatieve zin beïnvloedt. Dit werkt door op de attitude en tevens, maar in mindere mate, op de subjectieve norm.

Opvallend is dat oudere mensen zich gemiddeld meer tegen de maatregelen uitspreken en dat er nauwelijks verschil lijkt te zijn tussen autobezitters en niet-autobezitters in de acceptatie van de maatregelen.

Uit de resultaten komt naar voren dat de gemeente voor de toekomst van deze casus, maar zeker ook voor toekomstige casussen de communicatie en participatiemogelijkheden dient te verbeteren. Bewoners missen maatwerk in combinatie met de ervaren impact die de maatregelen voor hen heeft. Voor alternatieve vervoersopties is er meer aanleiding in te zetten op een verbetering van het openbaar vervoer dan op deelmobiliteit. Voor verder wetenschappelijk onderzoek is onderzoek naar nieuwe casussen gewenst voor een beter begrip van het opkomende fenomeen van autovrije maatregelen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Introductie	7
1.1 introductie van het onderwerp	7
1.2 Onderzoeksdoel	8
1.3 Onderzoeksvragen	8
1.4 Maatschappelijke relevantie	9
1.5 Wetenschappelijke relevantie	9
1.6 Leeswijzer	10
2. Theoretisch kader: Autoluw beleid en gedragsverklaring door middel van de TPB	11
2.1 De auto als vervoersmiddel	11
2.2 Van auto-intensief naar autoluw	13
2.3 De Theory of Planned Behaviour	15
3. De casus: Autovrij beleid in de benedenstad van Nijmegen	16
3.1 Een specifiek gedeelte van de benedenstad van Nijmegen	16
3.2 Maatregelen gemeente Nijmegen	18
3.3 Reacties van bewoners	19
3.4 Keuze casus	19
4. Methodologie	20
4.1 Onderzoeksopzet	20
4.2 data-verzameling	20
4.3 respondentenselectie	21
4.4 interviewopzet	22
4.5 data-analyse	22
4.6 Ethische overwegingen	23
4.7 Beperkingen	23
5. Resultaten	25
5.1 Buurtprofiel	25
5.2 Attitude ten opzichte van autoluwe maatregelen	26
5.2.1 Persoonlijke gevolgen en ervaringen	26
5.2.2 Houding ten opzichte van het gemeentebestuur	27
5.2.3 Persoonlijke voorkeuren	28
5.2.4 Samenvattend. De attitude van bewoners ten opzichte van de maatregelen	29
5.3 De invloed van de subjectieve norm	29
5.3.1 Contact met de buurt	29

5.3.2 Beeld van de houding van andere bewoners	30
5.3.3 Sociale druk en voorzichtigheid.....	31
5.3.4 Samenvattend. De invloed van de subjectieve norm	32
5.4 Ervaren gedragscontrole van bewoners	32
5.4.1 Bereikbaarheid.....	32
5.4.2 Communicatie met gemeente	33
5.4.3 Participatie	34
5.4.4 Samenvattend. De ervaren gedragscontrole	35
5.5 Verschillen tussen bewoners	35
5.6 Mogelijke oplossingen.....	36
6. Conclusie	38
7. Discussie.....	40
8. Aanbevelingen	43
9. Persoonlijke reflectie.....	45
Referentieslijst	46
Bijlage I interviewgide.....	50
Bijlage II codeboek.....	52

1. Introductie

1.1 introductie van het onderwerp

De groei van binnensteden zorgt bij gemeenten voor vraagstukken en dilemma's met betrekking tot het ruimtegebruik in de stad. Tot in ieder geval 2035 zullen steden in Nederland met 100.000 inwoners of meer blijven groeien (Centraal Bureau voor de Statistiek, z.d.). Hiermee blijven ook randgemeenten om grote steden groeien. De ruimte in binnensteden komt daarbij onder druk te staan. Naast dat bewoners en bedrijven gebruik maken van deze ruimte dient deze ruimte ook voor winkelgelegenheid, horeca, culturele activiteiten en recreatieruimte. Tevens dient er ruimte te zijn voor infrastructuur om verplaatsingen door deze ruimte mogelijk te maken. Met veranderende steden en een toename van de stedelijke bevolking rijst de vraag welke veranderingen er in de toekomst bij kunnen dragen aan een binnenstad waar aan alle behoeften wordt voldaan. Met andere woorden, gemeenten vragen zich af hoe de binnenstad in de toekomst duurzaam, bereikbaar, inclusief en toegankelijk kan blijven. Hierbij treedt een verandering op waarbij gemeenten, die tot nog toe een overwegend automobiliteitsgerichte aanpak hanteerden, nu naar een bredere maatschappelijk georiënteerde aanpak verschuiven (Jorritsma, Arendsen, & Faber, 2023). Het aantal auto's in Nederland is in 2024 toegenomen naar 9,1 miljoen (CBS, z.d.). Nieuw beleid is in toenemende mate gericht op andere vormen van vervoer ten koste van persoonlijk autobezit. Door het beperken en in toenemende mate weren van auto's sturen gemeenten aan op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit, verkeersveiligheid en het algehele vrijmaken van ruimte voor bredere stedelijke functies zoals wonen, verblijven en recreëren (Jorritsma et al., 2023). Met name de automobiliteit wordt aangewezen als belangrijk potentieel voor hernieuwing aangezien deze een aanzienlijk deel van de publieke ruimte inneemt. Binnen deze ruimte worden mogelijkheden gezien voor een herwaardering van deze openbare ruimte. In beleidsvisies van steden is dit streven terug te vinden en wordt tevens aangestuurd op een algehele vermindering van de automobiliteit (Gemeente Utrecht, 2021; Gemeente Den Haag, z.d.; Gemeente Rotterdam, 2024; Gemeente Nijmegen, 2024a).

Hoewel de steden deze plannen duidelijk uitspreken in de visies, stuiten gemeenten bij de uitvoering hiervan op problemen. Burgers zijn het vaak niet eens met deze plannen en verzetten zich hier tegen. Zo lopen inwoners in Den Haag een protestmars tegen autoluwe plannen van de gemeente (Rubio, 2024), zijn Utrechters ontevreden met nieuwe autoluwe plannen (Stevens, 2024) en komen inwoners van de benedenstad in Nijmegen in opstand nu de plannen voor de toekomst met betrekking tot een beperking van de parkeerplekken en automobiliteit van hun buurt openbaar zijn gemaakt (Reith, 2024). Er zit hier een knelpunt. Enerzijds de gemeentes die op basis van verduurzaming en toekomstvisies de stad gefaseerd herindelen en met autoluwe maatregelen komen. Anderzijds de burgers die het gevoel hebben dat hen maatregelen wordt opgelegd waarmee de vrijheid wordt beperkt. Dit geeft burgers het gevoel dat ze het lijdend voorwerp zijn in de plannen van de gemeentes. Een vaak gehoorde leus van bewoners van grote steden in Nederland is dat de gemeente bezig is met 'automobilistje pesten' (NRC, 2022). Echter zullen gemeentes het autoluwe aspect in de beleidsvisies toch door willen en moeten zetten om Europese en landelijke klimaatdoelen te bereiken (Kuss & Nicholas, 2022). Gemeenten blijven zoeken naar mogelijkheden en zullen in de toekomst in toenemende mate aansturen op autoluwe

maatregelen. De uitdaging is om te zoeken naar mogelijkheden en aanknopingspunten voor deze autoluwe straten. Uit dit spanningsveld is de hoofdvraag van dit onderzoek voortgekomen.

1.2 Onderzoeksdoel

Het doel van het onderzoek is om op basis van de Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991) te achterhalen welke factoren van invloed zijn op de acceptatie van autoluwe maatregelen in binnensteden in Nederland, met specifieke focus op een casus in Nijmegen. Deze theorie poogt menselijk gedrag te bepalen op basis van intentie. Deze intentie wordt vervolgens beïnvloed door drie factoren; attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole. In dit onderzoek wordt onderzocht in hoeverre de attitude, subjectieve norm en ervaren gedragscontrole bijdragen aan de bereidheid van burgers om autoluwe maatregelen te accepteren, of juist afwijzen. Vanuit een breder begrip van acceptatie kunnen beleidsmakers inspelen op de behoeften om zo de autoluwe zones zoals uitgesproken in de beleidsvisies daadkrachtiger en met een verminderde weerstand tot uitvoering te kunnen brengen. Vanuit dit onderzoek kan worden bepaald in welke mate er behoefte is aan verandering van de attitude, het beïnvloeden van de subjectieve norm of de gepercipieerde gedragscontrole van bewoners te versterken en welke aanpassingen effectief en wenselijk zijn. Tevens is er de hoop aanknopingspunten te vinden waarmee bewoners zelf meer voordelen inzien van de verandering van de eigen woonomgeving die de gemeente Nijmegen voor ogen heeft.

1.3 Onderzoeksvragen

Voor dit onderzoek is een onderzoeksvraag opgesteld. Tevens zijn er drie deelvragen opgesteld die bijdragen aan het beantwoorden hiervan.

De hoofdvraag die centraal staat in dit onderzoek is:

Hoe kan de acceptatie van autoluwe maatregelen onder bewoners in de binnenstad van Nijmegen worden vergroot?

Bij de hoofdvraag zijn de volgende deelvragen opgesteld:

- *In welke mate heeft de attitude van bewoners invloed op de acceptatie van autoluwe maatregelen?*
- *In welke mate hebben subjectieve normen invloed op de acceptatie van autoluwe maatregelen?*
- *In welke mate beïnvloedt de ervaren gedragscontrole de acceptatie van autoluwe maatregelen?*

Autoluw is een begrip dat in de literatuur op verschillende manieren wordt gebruikt. Het verschil zit met name in dat de Nederlandse taal een onderscheid maakt tussen autoluw en autovrij. Autovrij is zonder ruimte voor auto's en andere gemotoriseerde voertuigen (met uitzonderingen voor hulpdiensten). Autoluw verwijst naar een beperking van gemotoriseerde voertuigen. Dit kan de doorstroom, parkeermogelijkheden of een combinatie hiervan zijn. Echter kan de impact en de intensiteit van de beperking enorm verschillen. Dit maakt dat casussen zeer kunnen verschillen en dat dit zeer situatieafhankelijk is. In de casus die centraal staat in dit onderzoek is aan de start al sprake van een autoluw gebied. De gemeente Nijmegen heeft de plannen uitgesproken hier een autovrije zone van te maken.

1.4 Maatschappelijke relevantie

In de openbare ruimte van steden in Nederland zijn voortdurend vraagstukken met betrekking tot mobiliteit. De mogelijkheid tot verplaatsingen en de indeling van de openbare ruimte heeft op vrijwel alle burgers invloed. Onderzoek wijst op vele voordelen van autoluwe maatregelen. Gemeenten geven in beleidsvisies aan hier actief beleid op te willen voeren (Gemeente Utrecht, 2021; Gemeente Den Haag, z.d.; Gemeente Rotterdam, 2024; Gemeente Nijmegen, 2024a; Jorritsma et al., 2023). In de praktijk stuiten beleidsmakers op protest bij de uitvoering hiervan (Jorritsma et al., 2023; Reith, 2024; Rubio, 2024).

Dit onderzoek draagt bij aan de vraag hoe de acceptatie van duurzamere verplaatsingen kan worden vergroot teneinde de maatschappij een groenere, schonere, veiligere, attractievere en socialere openbare ruimte terug te geven waar bewoners gebruik van kunnen maken. Met betrekking tot specifiek de casus van dit onderzoek is het van maatschappelijk belang dat de gemeente Nijmegen effectief en efficiënt te werk kan gaan. Plannen ontwikkelen die veel protest opleveren is niet wenselijk. Bewoners keren zich tegen de gemeente wat voor beide partijen ongewenste gevolgen heeft. Dit onderzoek focust zich op de bewoners om vanuit een bottom-up benadering te achterhalen hoe autovrije beleidsmaatregelen leven in de casus. Wanneer deze worden blootgelegd kan de gemeente Nijmegen met meer kennis beleidsmaatregelen vaststellen die beter aansluiten bij de behoeften van bewoners. In deze casus, maar ook in casussen in de toekomst.

1.5 Wetenschappelijke relevantie

In bestaand onderzoek is geschreven over de voordelen van autoluwe maatregelen (Bertolini, 2020; Heusinkveld et al., 2010; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Hiermee is met zekerheid vast te stellen dat toekomstige autoluwe maatregelen een positieve impact zullen hebben op de veiligheid, gezondheid en duurzaamheid van de leefomgeving (Gössling, 2017; Heusinkveld et al., 2010; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016; Verkade & Te Brömmelstroet, 2020). De totstandkoming hiervan is niet zonder hindernissen. Beleidsmakers stuiten op meerdere vlakken op weerstand. Hoewel er veel literatuur bestaat die ingaat op de acceptatie van beleidsmaatregelen in het algemeen is er weinig wetenschappelijke literatuur binnen de context van de acceptatie van autoluwe maatregelen. Daarbij is de aanwezige literatuur binnen deze context vaak gebaseerd op experimenten met autoluwe maatregelen (Lanzendorf, Baumgartner, & Klinner, 2024; Marcheschi et al., 2022).

Er is vrijwel geen casus te vinden waarbij maatregelen plaatsvinden die een gebied volledig autovrij maken en waar het niet gaat om een wijk die nog ontwikkeld moet worden. Bovendien is de meeste literatuur rond dit onderwerp geschreven vanuit een top-down perspectief waarbij beleid van overheden centraal staat. Onderzoek vanuit een bottom-up perspectief waarbij het perspectief van bewoners centraal staat is schaarser. Voor de vergroting en begrip van het totaalbeeld zijn onderzoeken in deze context gewenst. (Jensen, 2013).

Tot slot is veel literatuur afkomstig uit landen buiten Nederland. Locatie heeft een grote invloed op mobiliteit (Doheim, Farag, & Badawi, 2020). In Nederland is er een zeer sterk fietsnetwerk die in andere landen niet te vinden is (Haustein et al., 2020). Opties tot alternatief vervoer zijn van cruciaal belang voor de acceptatie van autoluwe maatregelen (Doheim et al.,

2020). De infrastructuur is in Nederland dermate anders dan andere landen met betrekking tot lopen, fietsen of openbaar vervoer wat er toe leidt dat een casus in Nederland verschilt van bestaande casussen. Een nieuwe casus geeft mogelijkheden tot nieuwe inzichten (Bertolini, 2020).

1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zal het theoretisch kader uiteen worden gezet. Hier worden relevante onderzoeken op het gebied van autoluwe en autovrije maatregelen besproken alsmede een verdieping van de Theory of Planned Behaviour. In het derde hoofdstuk volgt een beschrijving van de gekozen casus die centraal staat in het onderzoek. In het vierde hoofdstuk een uiteenzetting van de methodologie waarna de resultaten in hoofdstuk 5 uiteengezet zullen worden. Deze resultaten zijn opgedeeld in zes verschillende paragrafen. De drie hoofdcomponenten van de Theory of Planned Behaviour vormen hier de kern. In de hoofdstukken hierna volgen de conclusie, de discussie en de aanbevelingen in de genoemde volgorde.

2. Theoretisch kader: Autoluw beleid en gedragsverklaring door middel van de TPB

In dit hoofdstuk wordt relevante literatuur met betrekking tot autoluwe en autovrije maatregelen uiteengezet. Allereerst zullen onderzoeken naar de effecten van autoluwe maatregelen worden besproken. Vervolgens worden recente onderzoeken aangehaald met casussen waar beleidsvoering van autoluwe maatregelen centraal staan. Tot slot zal er worden ingegaan op de Theory of Planned Behaviour die de theoretische basis vormt van dit onderzoek.

2.1 De auto als vervoersmiddel

Vanaf de jaren 50 heeft de auto in Nederland een opkomst gemaakt (Van de Coevering et al., 2008). In Nederland zijn er in 2024 bijna 11 miljoen gemotoriseerde voertuigen (CBS, 2024b). Een grote meerderheid hiervan betreft personenauto's, dit zijn er ruim 9 miljoen (CBS, 2024a, CBS, 2024b). De afgelopen dertig jaar is dit aantal ieder jaar toegenomen. In 1994 waren er 'slechts' 5,5 miljoen personenauto's en in 2010 waren dit er 7,6 miljoen. De belangrijkste aanjager hiervan is de sociaal-demografische ontwikkeling dat de bevolking van Nederland toeneemt (Planbureau voor de Leefomgeving, 2017). Deze ontwikkeling vormt de basis voor een aantal problemen waar overheden tegenaan lopen. Door nieuwe onderzoeken komen enkele van deze problemen beter aan het licht.

Vanuit de literatuur zijn er vijf hoofdaspecten te identificeren waarom mobiliteit middels autovervoer op veel plekken niet wenselijk is en de reden achter de vraag waarom gemeenten in toenemende mate aansturen op autoluwe maatregelen. Deze betreffen het verbeteren van de gezondheid, mogelijkheden in ruimtegebruik, bevordering van veiligheid, duurzaamheidsoverwegingen en economische voordelen. Hieronder volgt een overzicht van elk van deze aspecten.

Ten eerste het gezondheidsaspect. Een afname van het aantal auto's betekent een verbetering van de luchtkwaliteit in steden (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Daarbij zal een algehele vermindering van autoverkeer uiteindelijk ook bijdragen aan een vermindering van CO₂ in de atmosfeer en dus een positief effect hebben om mondiale klimaatopwarming te verminderen. Immers; verplaatsingen met vervoersmiddelen die minder uitstoot opleveren genieten in dit geval de voorkeur boven personenauto's. Nieuwenhuijsen & Khreis benoemen ook een indirect voordeel met betrekking tot de gezondheid van mensen. Bij een afname van autoverkeer is er ook een afname van de vraag naar parkeerplekken. Deze plekken kunnen worden omgevormd tot 'green spaces' wat de gezondheid indirect ook verbeterd. Dit gezondheidsaspect kan nog verder worden uitgebouwd. Wanneer mensen als substituuat van gemotoriseerde voertuigen actieve vormen van vervoer gebruiken (fietsen, lopen, zelfs openbaar vervoer geniet meer lichaamsbeweging dan een persoonlijke auto) draagt dit ook bij aan de maatschappelijke gezondheid en het tegengaan van overgewicht (Gössling, 2017). Onderzoek naar autovrije dagen lijkt te wijzen op gezondheidsvoordelen (Glazener, Wylie, van Waas, & et al., 2022). Daarbij wordt ook het voordeel van de beperking van geluidsvervuiling aangekaart als gezondheidsvoordeel (Glazener et al., 2022).

Een tweede aspect is het voordeel dat autoluwe maatregelen hebben op de beperkte ruimte in een stad. Een geparkeerde auto verbruikt drie keer zo veel ruimte dan het openbaar vervoer (Nello-Deakin, 2019), en tien keer zo veel ruimte dan de fiets. Wanneer een auto gemiddeld vijftig kilometer per uur rijdt heeft deze zeventig keer meer ruimte nodig dan een voetganger en 28 keer meer dan een fietser (Nello-Deakin, 2019). Er worden in toenemende mate onderzoeken gedaan waarbij experimenten worden uitgevoerd die een stukje straat 'terug claimen' van de auto. "streets for people" in plaats van "streets for traffic" (Bertolini, 2020). Voorbeelden hiervan zijn het creëren van pleinen, speelstraten en parklets. Deze experimenten hebben een positieve impact op lichaamsbeweging, veiligheid en sociale interacties (Bertolini, 2020). Bij een volledige verwijdering van auto's uit de stad kan tot wel veertig procent van de ruimte vrijkomen. Deze ruimte zou benut kunnen worden om andere functies van de stad uit te breiden en te verbeteren (Ostermeijer, 2021).

Het derde aspect is de veiligheid. Ondanks vele technologische verbeteringen die voor meer veiligheid op de weg zorgen zijn er volgens het centraal bureau voor de statistiek (2024b) in Nederland de afgelopen twintig jaar nooit minder dan vijfhonderd verkeersdoden per jaar geweest. De grootste groep dodelijke slachtoffers zijn fietsers. Deze fietsers komen voor het overgrote gedeelte om door in botsing te komen met gemotoriseerde voertuigen (Verkade & Te Brömmelstroet, 2020). Overheden staan voor de opgave om het verkeer veiliger te maken en de leefbaarheid te verbeteren (Gössling, 2020).

Het vierde aspect zijn duurzaamheidsvoordelen. Duurzamere vormen van vervoer, zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer, zorgen voor minder verbruik van brandstof en als gevolg een verminderde uitstoot van CO₂. Daarbij hebben steden in toenemende mate te maken met het hitte-eilandeffect (Heusinkveld et al., 2010). Gemotoriseerde voertuigen dragen hier aan bij middels uitstoot van (warme) gassen, maar ook vanwege de vierkante meters beton of asfalt die nodig zijn voor de parkeerplekken en rijbaan. Stedelijk verkeer draagt bij aan hogere temperaturen en hittestress (Heusinkveld et al., 2010). Door het reduceren van het autoverkeer en het bevorderen van groen kan hittestress worden verminderd.

De zojuist besproken aspecten kunnen in economisch perspectief worden gezet. Zo is er onderzoek gedaan naar mobiliteit middels persoonlijke gemotoriseerde voertuigen ten opzichte van andere vormen van vervoer. Gössling et al. (2019) suggereert dat iedere kilometer die wordt gereden binnen de Europese Unie elf cent aan externe kosten met zich meebrengt die de bestuurder niet hoeft te compenseren. Waarbij fietsen en lopen respectievelijk 18 en 37 cent per kilometer opleveren. Dit door onder andere de positieve gezondheidseffecten en veiligheid van fietsen en lopen. Maatschappelijke materiaalkosten, landverbruik, geluidsoverlast en uitstoot zijn onder andere negatieve maatschappelijke kosten voortkomend uit autogebruik (Gössling et al., 2019).

2.2 Van auto-intensief naar autoluw

Het wordt vanuit de literatuur duidelijk dat er veel voordelen zitten aan autoluwe maatregelen en dat deze vanuit meerdere opzichten wenselijk zijn. De vraag die hieruit voortkomt is: als autoluwe maatregelen in meerdere opzichten een positief effect hebben, waar komt weerstand en protest vanuit bewoners vandaan? De vraag is dus eigenlijk niet óf deze veranderingen moeten gebeuren, maar de vraag is op welke manier deze gedegen kunnen gebeuren (Gössling, 2020). Wat maakt dat burgers in actie komen en hoe kan de acceptatie worden vergroot? Dit vraagstuk kan vanuit meerdere vakgebieden worden bekeken. Zo hebben onder andere psychologische, beleidsmatige, communicatieve en stedenbouwkundige variabelen invloed op deze vraag. Hieronder volgt een overzicht met literatuur geschreven over factoren die invloed hebben op specifiek de acceptatie van autoluwe maatregelen.

Om de acceptatie van maatregelen te bevorderen is het belangrijk om te kijken naar manieren die sociaal gezien niet ontwrichtend zijn (Gössling, 2020). Wanneer een deel van de straat autoluw wordt gemaakt is de te verwachten respons anders dan wanneer een hele buurt autovrij wordt gemaakt. Laatstgenoemde levert een grotere inbreuk op de gewoonte van mensen waardoor men meer protest kan verwachten. De impact hiervan kan in iedere casus verschillen en zal meegewogen dienen te worden (Bertolini, 2020). Vanuit autoluwe voornemens van gemeenten worden nieuwe woonwijken in grote steden gerealiseerd met autoluwe of zelfs autovrije karakters. Zo is de nieuwbouwwijk het waalfront, opgeleverd in 2018 in Nijmegen, autoluw ingericht (Nieuwbouw Waalfront, z.d.), en wordt in Utrecht de aankomende jaren de grootste autovrije wijk van Nederland gerealiseerd (NOS, 2025). De mensen die in deze wijken gaan wonen kiezen voor een woonlocatie met autoluwe of zelfs autovrije maatregelen. Dit zorgt voor een grote acceptatie onder bewoners. Wanneer een bestaande wijk veranderingen krijgt met betrekking tot de mobiliteit is de verwachte acceptatie lager (Chen & Chao, 2011). Mobiliteit is voor mensen een gewoonte, hoe sterker de gewoonte, hoe minder snel mensen geneigd zijn om deze gewoonte te veranderen (Chen & Chao, 2011). Dit psychologische proces van gewoonte speelt in mobiliteitskeuzes mee (Gössling, 2017). Over de lange termijn kan de mening en acceptatie ten opzichte van een maatregel echter wel veranderen (Eliasson, 2014). In een onderzoek in Stockholm stond tweederde van de inwoners aanvankelijk negatief tegenover een bepaalde autoluwe maatregel. Na enkele jaren verschoof dit naar tweederde dat hier positief tegenover stond. De acceptatie was drastisch toegenomen. Dit vond zelfs plaats zonder dat mensen hier zelf bewust van waren. Bewoners gaven namelijk aan dat ze het eigen gedrag niet hebben aangepast terwijl dit feitelijk wel was gebeurd (Eliasson, 2014).

Hierop aansluitend vier casestudies in Zweden die suggereren dat psychosociale processen als plaatshechtheid en levenskwaliteit relevant zijn voor de acceptatie van autoluwe maatregelen (Marcheschi et al., 2022). Hoe meer de veranderingen die straatexperimenten met autoluwe maatregelen met zich meebrengen positief merkbaar zijn voor bewoners, en wanneer de gehechtheid aan de buurt hoog is, hoe meer de waardering hiervan toeneemt (Marcheschi et al., 2022). Deze kwaliteiten kunnen onder andere de afname in geluidsoverlast, toename van buurtcontacten, persoonlijk ervaren veiligheid en de esthetiek van de omgeving zijn. Ook vier casestudies in Frankfurt am Main suggereren dat autoluwe maatregelen als parkeerplekreductie, aanleggen van fietspaden ten koste van autowegen en het realiseren van een autovrije

binnenstad meer worden geaccepteerd wanneer de voordelen voor de bewoners tastbaar zijn (Lanzendorf et al., 2024). Dit in combinatie met goed gestructureerde beleidspakketten waarbij push- en pullmaatregelen goed zijn afgewogen (Lanzendorf et al., 2024).

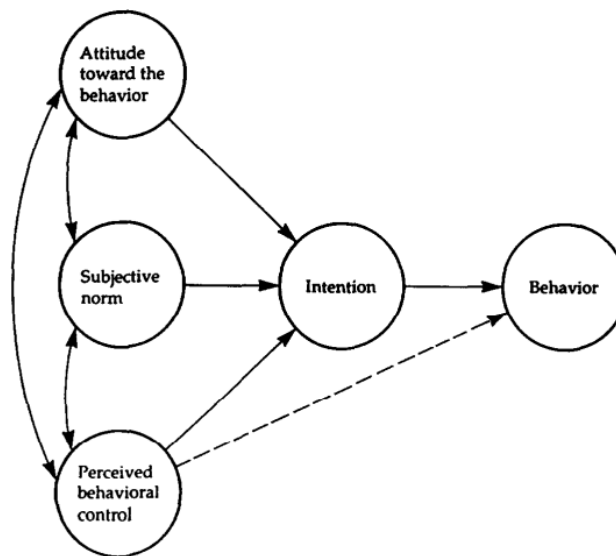
De opmars en het succes van de auto is deels te verklaren doordat reizen met een persoonlijke auto een relatief betaalbare en comfortabele manier van reizen is (Doheim et al., 2020). Deze stelt je in staat om over een grote afstand van de ene locatie naar de andere locatie kan reizen met slechts één vervoersmiddel. De vermindering van gemak heeft invloed op de acceptatie van alternatieven (Gössling, 2020). Daarnaast heeft de auto vele symbolische waarden. Mensen kunnen de esthetiek van gemotoriseerde voertuigen zeer belangrijk vinden, of juist heel erg houden van het geluid of de snelheid die gemotoriseerde voertuigen kunnen produceren. Zo kan de auto in zekere mate ook een deel van iemands identiteit zijn. Deze symbolische waarde wordt in onderzoek vaak onderschat (Gössling, 2020). Voor mensen kan het voelen als een recht dat ze zelf de totale controle van verplaatsingen in handen hebben (Gössling, 2017).

Om verandering en acceptatie tot stand te brengen is het van belang om de behoeften en zorgen van inwoners mee te wegen. Communicatie tussen burger en beleidsmakers is hierin belangrijk voor succes (Doheim et al., 2020). Er zijn tal van onderzoeken gedaan naar burgerparticipatie en de positieve invloed hiervan op acceptatie van beleidsmaatregelen (Dreijerink, Kruize, & Van Kamp, 2009). Binnen de context van acceptatie van autoluwe maatregelen zijn de onderzoeken echter schaarser. Vanuit enkele onderzoeken die er zijn gedaan lijkt burgerparticipatie in de context van acceptatie van autoluwe maatregelen een positief effect te hebben (Nederveen, Sarkar, Molenkamp, & Van de Heijden, 1999).

Beleidsmakers zullen in veel gevallen moeten handelen in situaties waar nog onvoldoende mogelijkheden tot alternatief vervoer zijn (Doheim et al., 2020). Voor een succesvolle transitie naar iedere vorm van toename van autoluwe maatregelen en de acceptatie hiervan is het van essentieel belang dat er alternatieve vervoersopties zijn. Stedenbouwkundige vraagstukken en padafhankelijkheid spelen hierin een rol. Op sommige plekken zijn aanpassingen makkelijker te maken door de opbouw van een stad. Zaken als reliëf en bevolkingsdichtheid kunnen hier ook een rol in spelen. Toekomstige plannen vallen en staan bij een goede basis en planning van alternatieve mobiliteitsmogelijkheden. Zonder alternatief is het niet mogelijk om mensen aan te sturen op duurzamere mobiliteit (Doheim et al., 2020).

2.3 De Theory of Planned Behaviour

Om de acceptatie van autoluwe maatregelen in te kaderen zal dit onderzoek worden uitgevoerd op basis van de Theory of Planned Behaviour (hierna: de TPB). Deze populaire theorie geeft vanuit een bottom-up perspectief inzicht in waarom bewoners autoluwe maatregelen afwijzen en wat zou kunnen bijdragen aan de toename van de acceptatie hiervan. De TPB is opgesteld door Icek Ajzen in 1991. De theorie geeft inzicht op het gedrag van personen en maakt het mogelijk dit deels te voorspellen. Volgens de theorie ontstaat gedrag vanuit intentie en deze intentie komt vervolgens weer voort uit drie factoren. De attitude, de subjectieve norm en de gepercipieerde gedragscontrole (Ajzen, 1991). Hieronder een schematische weergave.



Figuur 1. Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991, p. 182).

1. De attitude wordt bepaald door de overtuiging van de wenselijkheid van het gedrag en de overtuiging van de wenselijkheid van het verwachte gevolg van dat gedrag.
2. Subjectieve normen verwijst naar sociale druk. De perceptie van anderen heeft invloed op de eigen perceptie en zo op de intentie en dus gedrag van personen.
3. Ten slotte is de gepercipieerde gedragscontrole (of bekwaamheid) van invloed op de intentie. In hoeverre ervaart een persoon invloed op het gedrag. Niet alleen de daadwerkelijke beheersing van het gedrag maar ook de inschatting hiervan speelt een rol.

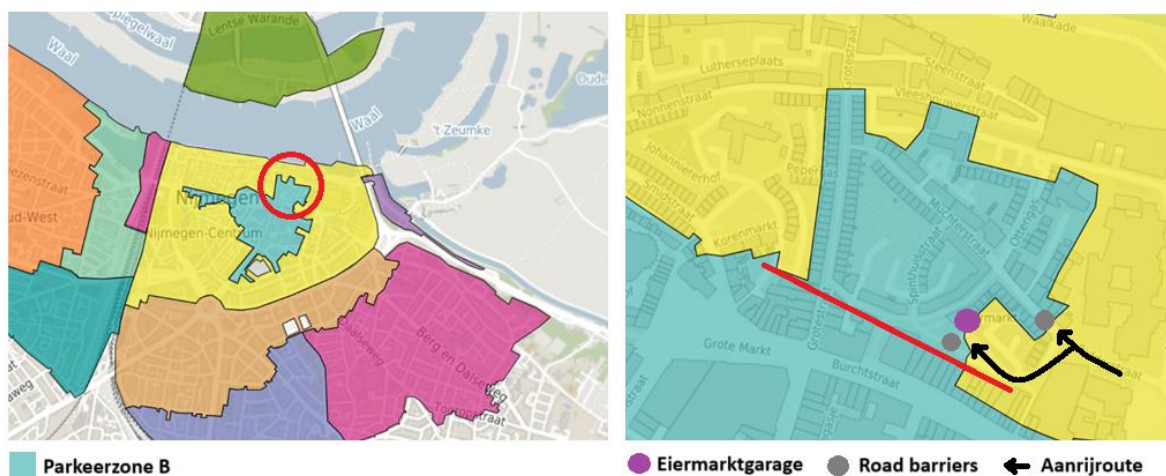
In de context van dit onderzoek verwijst gedrag naar het accepteren van autoluwe maatregelen en de intentie de mate waarin bewoners bereid zijn deze te accepteren en ondersteunen. Dit wordt beïnvloedt door de componenten attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole. De houding ten opzichte van deze maatregelen zal verschillen tussen bewoners. Voor zowel bewoners die hier negatief, neutraal of positief tegenover staan kan worden onderzocht hoe deze houding tot stand komt op basis van de drie componenten.

3. De casus: Autovrij beleid in de benedenstad van Nijmegen

De casus die is gekozen voor dit onderzoek is een specifiek gedeelte van de binnenstad van Nijmegen. Deze locatie is gekozen vanwege de aangekondigde plannen van de gemeente om dit gebied autovrij te maken. Op het moment van schrijven is dit gebied nog autoluw maar zijn de autovrije plannen van de gemeente goedgekeurd door de gemeenteraad en gecommuniceerd naar de bewoners. Als reactie hierop hebben de bewoners een protestgroep opgericht. Na herhaaldelijk protest is de maatregel uitgesteld met 5 jaar (Gemeente Nijmegen, 2024d). De stadspartij Nijmegen heeft op 19 februari 2025 een motie ingediend tot een verlenging van 5 tot 7 jaar (stadpartij Nijmegen, 2025). Deze is aangenomen maar nog niet officieel verwerkt op de site van de gemeente Nijmegen. In plaats van een realisatie van eind 2025 is het beleidsplan nu om het gebied stapsgewijs autovrij te maken tot een volledige realisatie in 2032. In dit hoofdstuk wordt de casus verder uiteengezet. Allereerst een overzicht van het gebied (3.1), gevolgd door een uitleg van de maatregelen van de gemeente (3.2). Hierop volgend een beknopte weergave van de eerste reacties van bewoners (3.3), en tot slot een toelichting waarom deze casus geschikt is voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag (3.4).

3.1 Een specifiek gedeelte van de benedenstad van Nijmegen

Nijmegen kent verschillende parkeerzones (Gemeente Nijmegen, z.d.). In figuur 2 is aan de linkerkant een overzicht te zien van zones in het centrum van Nijmegen en enkele wijken die daar omheen liggen. In verschillende parkeerzones gelden andere regels en tarieven. Op basis van de agenda versnelling mobiliteitstransitie en de 'koers voor de Binnenstad' (Gemeente Nijmegen, 2024a) verscheen op 3 september 2024 het uitvoeringsplan van de verblijfsvriendelijke binnenstad (fase 1) (Gemeente Nijmegen, 2024c). Hiermee heeft de gemeenteraad vastgesteld dat de blauwe zone links te zien in figuur 2 stapsgewijs autovrij wordt gemaakt. Op 17 december 2024 zijn hier enkele aanpassingen op gemaakt (Gemeente Nijmegen, 2024d). Huidige vergunninghouders kunnen tot 31-12-2032 blijven parkeren op straat. Er worden geen nieuwe vergunningen uitgegeven (Gemeente Nijmegen, 2024d). Bewoners van dit gebied kunnen uitwijken naar onder andere de eiermarktgarage, te zien op de rechter kaart in figuur 2.



Figuur 2. Parkeerzones in Nijmegen (Gemeente Nijmegen, z.d.)

Het blauwe gebied ten noorden van de rode streep op de rechter kaart in figuur 2 vormt de casus van dit onderzoek. Hoewel de aangekondigde maatregelen voor het gehele blauwe gebied gelijk zijn is dit afgebakende gebied geselecteerd. Dit gebied heeft, anders dan de rest van het gebied dat onder parkeerzone B valt, nauwelijks winkels, horeca en bedrijvigheid. Het betreft nagenoeg uitsluitend een woongebied.

Als vooronderzoek is een observatie uitgevoerd om de omvang van de casus exact af te bakenen. Er zijn 225 adressen geïdentificeerd binnen de casus van dit onderzoek. Deze adressen vallen binnen de grenzen van het blauwe gebied ten noorden de rode streep op de rechter afbeelding in figuur 2. Een overzicht hiervan is terug te vinden in tabel 1.

Straatnaam	Nummers	Aantal adressen	Bijzonderheden
Groene Balkon	2,4,6 & 61 t/m 72	15	Niet volledig duidelijk welk adres tot welke straat behoort. Dubbeltellingen zijn voorkomen.
Grotestraat	16 t/m 72 (even) 19 t/m 77 (oneven)	59 (-30)	De oneven nummers staan op de kaart in dezelfde vergunningenzone, echter heeft vooronderzoek uitgewezen dat deze mensen de auto achter het huis, en dus in een andere zone kunnen parkeren.
Klokkenberg	1 t/m 25 (oneven)	13	
Muchterstraat	2 t/m 38 (even) 1 t/m 59 (oneven)	49	3 adressen vallen onder Stichting Studenten Huisvesting Nijmegen (SSHN)
Ottengas	15, 29, 31	3	
Platenmakersstraat	5 t/m 21 (oneven)	9	
Ridderstraat	1 t/m 16	16	
Sint Anthoniusplaats	1 t/m 21	21	2 adressen versplinterd in respectievelijk 7 en 12 woonruimtes.
Snijderstraat	2 t/m 30 (even) 3 t/m 29 (oneven)	29	
Spinhuisstraat	2 t/m 22 (even)	11	
Totaal		225 (195)	

Tabel 1. Overzicht adressen casus

3.2 Maatregelen gemeente Nijmegen

Op het moment dat dit onderzoek is uitgevoerd is zijn de protesten nog altijd bezig. De gemeente heeft, naar aanleiding van de protesten, inmiddels uitstel gegeven van de maatregelen. Van afstel is nog geen sprake maar kan ook niet worden uitgesloten. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen van de gemeente voor zover bekend in mei 2025. Het is mogelijk dat er op korte termijn al veranderingen zijn.

Om de Nijmeegse binnenstad verblijfsvriendelijker te maken is de ‘Agenda versnelling mobiliteitstransitie’ vastgesteld in juni 2023 (Gemeente Nijmegen, 2024c). Hierin staan maatregelen met betrekking tot mobiliteit in de gemeente Nijmegen. Belangrijke bepalingen zijn onder andere om maatregelen te nemen om mobiliteit meer ruimte-efficiënt te maken (Gemeente Nijmegen, 2023), ‘stappen te zetten om het stadscentrum versneld verblijfsvriendelijk te maken door in te zetten op een autoluwe binnenstad’ (Gemeente Nijmegen, 2023) en ‘alternatieve maatregelen te treffen om de stad bereikbaar te houden middels deelmobiliteit en openbaar vervoer’ (Gemeente Nijmegen, 2023).

In de ‘koers van de binnenstad’ (gemeente Nijmegen, 2024a) is tevens de ambitie uitgesproken om de binnenstad verblijfsvriendelijker te maken en het gefaseerd verplaatsen van parkeren op straat naar parkeergarages in Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2024c).

Afgebakend op de casus die in dit onderzoek centraal staat gaat het concreet om een aantal veranderingen voor bewoners na invoering van de beoogde maatregelen van de gemeente. Hieronder de belangrijkste veranderingen voor bewoners door de maatregelen.

- Waar bewoners met een parkeervergunning voorheen op straat konden parkeren zal dit na invoering niet meer mogelijk zijn. De parkeervergunningen zullen niet worden afgenomen maar worden verplaatst naar de parkeergarages (Gemeente Nijmegen, 2024b). Bewoners dienen dus uit te wijken naar een van de parkeergarages in de stad. Parkeergarage de eiermarkt is voor hen de meest nabij gelegen optie. Dit is weergegeven op de kaart in figuur 2.
- Bewoners kunnen na invoering van de maatregelen tussen 6 uur s’ochtends en 12 uur s’ middags bij hun woning komen met de auto. Tussen deze venstertijden zijn de *road barriers* open (Gemeente Nijmegen, 2024b). Bewoners krijgen 1 uur per week de tijd om buiten die tijden om te laden en te lossen.
- Bewoners met een parkeervergunning betalen 48 euro per jaar aan parkeerkosten (Gemeente Nijmegen, 2024a). De kosten voor het parkeren in de parkeergarages worden 35 euro per maand (Gemeente Nijmegen, 2024c). Wel geeft de gemeente kortingen in de transitieperiode om zo stapsgewijs naar het nieuwe tarief toe te groeien (Gemeente Nijmegen, 2024c).
- Bewoners met een gehandicaptenkaart krijgen een uitzonderingspositie en tevens blijft de mogelijkheid bestaan om een gehandicaptenkaart aan te vragen (Gemeente Nijmegen, 2024c).

3.3 Reacties van bewoners

Een deel van de bewoners van parkeerzone B ten noorden van de rode streep in de kaart rechts in figuur 2 zijn in protest gekomen naar aanleiding van de bovenstaande veranderingen. Voor deze bewoners is de acceptatie van de maatregelen laag. Dit blijkt bovendien uit protestmarsen en druk bezochte informatieavonden waar de emoties hoog oplopen (Reith, 2024). De bewoners vinden dat ze ten onrechte bij de grotere blauwe zone behoren en zijn het niet eens met de autoluwe maatregelen. Als reactie zijn enkele bewoners de actiegroep; ‘bewonerscomité benedenstad’ begonnen. Deze groep heeft een website en organiseert vergaderingen. Tevens worden bewonersavonden georganiseerd en legt deze groep contact met plaatselijke politici en wethouders. Een voorbeeld is een rondleiding door de buurt waar bewoners met wethouders door de buurt zijn gelopen om hen duidelijk te maken welke invloed de maatregelen voor hen heeft (Reith, 2024). Op 5 februari 2025 heeft de actiegroep in de raadzaal in het stadhuis van Nijmegen een inspraakmoment gehad (Gemeente Nijmegen, 2025).

3.4 Keuze casus

De keuze voor de binnenstad is als casus zowel maatschappelijk als wetenschappelijk relevant. De beleidsbepalingen van de gemeente Nijmegen, die andere steden in Nederland uitspreken, heeft in deze casus een grote impact. Een gedeelte van de bewoners van de buurt heeft zich middels het bewonerscomité duidelijk tegen de plannen uitgesproken. Bewoners zonder auto, of die hier anders tegenover staan komen niet duidelijk naar de voorgrond. De vraag is hoe de acceptatie onder de bewoners in de gehele casus kan worden vergroot door te achterhalen wat de bewoners nodig hebben om (deels) mee te gaan in de plannen van de gemeente. De casus sluit aan bij de TPB. Dit dient als kader om de bereidheid om deze maatregelen te accepteren onderzoeken. Door deze theorie toe te passen op actuele beleidscontext wordt een bijdrage geleverd om inzicht te krijgen in hoe beleidsmakers intentie en gedrag positief kunnen beïnvloeden.

4. Methodologie

Dit kwalitatieve onderzoek poogt in diepte uitspraken te kunnen doen over de belevingen en wensen van bewoners. De casestudy is in het voorgaande hoofdstuk toegelicht. In dit hoofdstuk zal de verdere methodologie worden toegelicht. Allereerst zal de onderzoeksopzet worden besproken (4.1). Vervolgens de dataverzameling (4.2), respondentenselectie (4.3), interviewopzet (4.4) en data-analyse (4.5). Ter afsluiting de ethische overwegingen (4.6) die in acht zijn genomen en de beperkingen van dit onderzoek (4.7).

4.1 Onderzoeksopzet

Om uitspraken te kunnen doen over de ervaringen en belevingen van respondenten is het onderzoek kwalitatief van aard. In dit onderzoek is gekozen voor een casestudy (Nederlands: gevalsstudie). Bij een casestudy wordt een fenomeen in de eigen context bestudeerd. Daarbij worden verschillende soorten empirisch bewijsmateriaal gebruikt (Vennix, 2011). Bij een casestudy zijn de grenzen van het systeem vaag en wordt op zoek gegaan naar verklaringen binnen beperkte onderzoekseenheden (Vennix, 2011). Een casestudy is geschikt wanneer fenomenen in eigen context onderzocht dienen te worden (Yin, 2014). Zeker wanneer de onderzoeker weinig tot geen controle heeft over het fenomeen en wanneer het fenomeen niet te scheiden is van sociale of contextuele kwesties (Yin, 2014). Een casestudy geeft de mogelijkheid om een fenomeen in diepte te bestuderen en een breder begrip van een complex fenomeen te verkrijgen (Yin, 2014). Het aanpassingsvermogen en flexibiliteit van deze onderzoeksmethode zijn krachtig (Yin, 2014).

Dit onderzoek stelt een exploratieve vraag die gericht is op het begrijpen van de intenties en acties van de mensen. Het onderzoek poogt een diepgaand inzicht te verkrijgen in een maatschappelijk en complex fenomeen. De casus van dit onderzoek heeft enkele unieke eigenschappen. Veel onderzoeken in de literatuurstudie zijn uitgevoerd in grote veelal West-Europese steden (Eliasson, 2014; Lanzendorf et al.) Bovendien is hier meestal sprake van experimenten en tests uitgevoerd om autoluwe maatregelen te toetsen. In de casus van dit onderzoek is er daarentegen sprake van autoluwe maatregelen teneinde tot een volledig autovrije maatregel te komen. De casus van dit onderzoek heeft betrekking op een buurt die een verstrekkende verandering te wachten staat. In dit onderzoek staan de bewoners van de desbetreffende straten waar de maatregelen direct voor gelden centraal. Een onderzoek naar een soortgelijke casus in Nederland is mij als onderzoeker niet bekend.

4.2 data-verzameling

om tot een complex en diep begrip van een fenomeen te komen kan kwalitatief onderzoek helpen (Creswell, 2018). Om hiertoe te komen is het nodig direct met betrokkenen te praten om zo de verhalen te horen die niet afhankelijk zijn van wat onderzoekers verwachten te vinden of van hetgeen we in de literatuur naar voren zien komen (Creswell, 2018). Een kwalitatieve benadering stelt ook in staat om het fenomeen in de eigen context te onderzoeken (Creswell, 2018). Om tot een goed en gedegen totaalbeeld te komen is gekozen om meerdere methoden van informatievergaring te kiezen. Yin (2014) onderscheidt zes manieren om in een case studie data te verzamelen. Hierbij is het wenselijk om minimaal drie manieren te bundelen voor gedegen triangulatie (Vennix, 2011). Meerdere strategieën van datacollectie zorgen voor verschillende

perspectieven die bijdragen aan zowel de diepte als geloofwaardigheid van het onderzoek (Yin, 2014).

Er is gekozen data te verzamelen middels de volgende methoden.

- Semigestructureerde diepte-interviews met bewoners om een diepgaand inzicht te krijgen in hoe de maatregelen voor hen leeft. Dit is uitgevoerd op basis van een interviewgide gestructureerd op basis van de hoofdcomponenten van de TPB. Een verdere toelichting volgt in paragraaf 4.4.
- Observaties. Deze zijn uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de opbouw van de buurt en het stratenpatroon. In het vooronderzoek zijn middels observatie alle betrokken adressen geïdentificeerd. Verder is gelet op de het aantal parkeerplekken, de locatie van road-barriers, reliëf, de locatie van de parkeergarage en tevens de aanwezigheid van protestposters op verscheidene ramen. Deze 'fysieke artefacten' vormen een nuttige en bruikbare bronnen van informatie Yin (2014).
- Informele gesprekken met bewoners. Hoewel de hoofddata afkomstig is uit de diepte-interviews zijn er ten behoeve van een vollediger totaalbeeld informele gesprekken van circa vijf tot tien minuten gevoerd met buurtbewoners. In totaal zijn dertig tot veertig verschillende gesprekken gevoerd met buurtbewoners. Deze gesprekken hebben meer breedte toegevoegd aan het begrip van de casus.
- Het bijwonen van een buurtavond waar bewoners samen komen om te praten over de toekomst van de buurt en ideeën uit te wisselen over het parkeerbeleid van de gemeente. Deze buurtavond heeft plaatsgevonden op 16 juni 2025 en werd door zeker zestig bewoners en betrokkenen bijgewoond. Deze is georganiseerd door het actievoerende buurtcomité. Hier komt uitsluitend het beeld van de tegenstanders van de maatregelen aan bod. Het bijwonen hiervan heeft hierdoor meerdere inzichten verschaft in hoe deze uitgesproken kritische bewoners onderling met elkaar communiceren en welke ideeën en argumenten met elkaar worden gedeeld.

4.3 respondentenselectie

Om tot een goed gewogen beeld van de buurt te komen zijn er gedurende de laatste week van april en de eerste week van mei observaties uitgevoerd. Op tien verschillende dagen op twee verschillende momenten van de dag is er een rondje door de buurt gelopen om een beeld van de huizen, omgeving en infrastructuur te krijgen. Hierbij zijn mensen woonachtig in de buurt aangesproken. Met ten minste dertig bewoners zijn informele gesprekken gevoerd. Via deze weg zijn tevens mensen benaderd voor een diepte-interview alsmede door direct contact via de website van de bewonersgroep. Er is in dit onderzoek sprake van een gerichte steekproef. Dit is gedaan om diversiteit onder respondenten te krijgen maar ook om enige nuances binnen de populatie te begrijpen teneinde tot een vollediger totaalbeeld te komen. Met de volgende achtergrondkenmerken is rekening gehouden. Geslacht, leeftijd, het aantal jaren dat men woonachtig is in de buurt, woonsituatie en autobezit. Er is gestreefd naar een variatie van iedere achtergrondkenmerk in de respondentenselectie. In totaal zijn er voor dit onderzoek acht respondenten geïnterviewd in zeven semigestructureerde diepte-interviews. Om anonimiteit te waarborgen is het niet mogelijk een overzicht te geven van de persoonskenmerken van de

respondenten met bijbehorende achtergrondkenmerken. Een bundeling hiervan zou in dat geval naar één enkele persoon kunnen wijzen. Een verdere toelichting volgt onder de ethische overwegingen (4.7).

4.4 interviewopzet

In dit onderzoek is gekozen om semigestructureerde interviews af te nemen. Semi-structurele interviews zorgen voor flexibiliteit binnen de duidelijke opbouw van de TPB. Dit laat ruimte voor onverwachte inzichten. De maatregelen zijn voor respondenten een mogelijk aangrijpend en gevoelig thema. Om tot een dieper begrip te komen is het wenselijk om als interviewer de mogelijkheid te hebben op enkele antwoorden door te vragen. In basis worden tijdens de interviews open vragen gesteld. In de opzet van het interview zijn echter vaste thema's verwerkt. Om dit gestructureerd te laten verlopen is een interviewgide opgesteld. Deze interviewgide is terug te vinden in bijlage I.

De interviewgide gaat in op de drie hoofdaspecten van de TPB. Attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole. Enkele inleidende vragen gaan hier aan vooraf in de eerste paar algemene vragen. De interviewgide sluit af met enkele vragen waarin wordt getoetst of alle belangrijke onderwerpen voor de respondent zijn besproken en waar nog extra wordt ingegaan op de intentie van de respondent. De respondenten konden de vragen tijdens het afnemen van het interview niet lezen en waren tevens niet op de hoogte gesteld van de thematische indeling van de interviewgide op basis van de TPB. De tussenkopjes in de interviewgide diende als overzicht voor de interviewer. Respondenten zijn vooraf wel ingelicht over het onderwerp en het doel van het onderzoek, de tijdspanne van het interview, de anonimiteit die gewaarborgd zal worden en de wens vanuit de interviewer om het gesprek op te nemen middels audio-opnameapparatuur. Zeven van de acht respondenten zijn in de eigen woning geïnterviewd, één respondent is op een neutrale locatie geïnterviewd.

4.5 data-analyse

Voor het gedegen uitvoeren van een analyse is de gegenereerde data handmatig getranscribeerd. De transcripten zijn letterlijk getranscribeerd om alle nuances mee te kunnen nemen. Transcripten zijn middels de software Atlas-ti gecodeerd. Hier zijn 756 quotations (citaten) uit voortgekomen. Deze betekenisvolle stukken transcript zijn gecodeerd. Hier zijn, na het samenvoegen (mergen) van overlappende codes, 276 unieke codes uit voort gekomen. Deze codes zijn vervolgens axiaal gecodeerd en verdeeld in 15 verschillende groepen (codegroups). Deze codegroepen zijn vervolgens onderverdeeld in de 3 thema's: attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole. Een overzicht van deze verdeling is te vinden in het codeboek in bijlage II.

In dit overzicht is per codegroep te zien hoeveel codes en quotations hier onder vallen. Ten behoeve van het overzicht zijn er kleuren aan de codes binnen ieder thema toegevoegd. Zoals gezegd zijn er in totaal 756 unieke citaten en 276 unieke codes. De totale som onderaan de streep is niet gelijk aan deze frequenties. Sommige citaten bevatten dermate veel informatie dat deze terugkomen in 2, of in enkele gevallen zelfs meer, codes. Hoewel er is gestreefd om een unieke code slechts in één codegroep te zetten zijn er 21 codes dermate betekenisvol voor meerdere codegroepen dat er voor 21 codes een uitzondering is gemaakt. Deze keuzes zorgen voor enkele

dubbeltellingen waardoor de frequenties in het codeboek niet overeen komen met het aantal unieke codes en citaten.

De drie codegroepen onder ‘overig’ in het codeboek in bijlage II behoeven een extra toelichting. De codegroep ‘zorgen en gevolgen maatregelen’ bevat 27 codes met 89 citaten. De codes en citaten in deze codegroep hebben dermate veel overlap met zowel thema 1 attitude (rood) als thema 3 gepercipieerde gedragscontrole (blauw) dat deze bij de analyse van beide thema’s verwerkt is. In de codegroep ‘algemene informatie buurt’ zitten codes en citaten die nuttig zijn voor het begrip maar niet ingaan op één van de drie hoofdthema’s. Tot slot zijn er 62 citaten met mogelijke oplossingen. In de resultaten wordt hier apart op ingegaan. Dit is terug te vinden in hoofdstuk 5.6.

4.6 Ethische overwegingen

Aangezien de kwestie hevig speelt in de omgeving (Reith, 2024) zijn tijdens het uitvoeren van dit onderzoek enkele ethische principes in acht genomen (Creswell, 2018). Ten eerste is vooraf duidelijk met de respondenten gecommuniceerd wat het doel is van het onderzoek en wat er met de gegenereerde gegevens gaat gebeuren. Tevens is vooraf toestemming gevraagd om gesprekken op te nemen met audio-opname-apparatuur. Hierbij is aangegeven dat de privacy en anonimiteit van de respondenten zal worden gewaarborgd. Aangezien er uit het vooronderzoek is gebleken dat er een duidelijke groep is die openlijk het standpunt inneemt tegen de autoluwe maatregelen, is het mogelijk dat mensen moeite hebben zich uit te spreken wanneer hier anders over wordt gedacht. Bewoners wonen immers bij elkaar in de buurt. Vanuit dit gegeven is er gekozen om respondenten die deelnemen aan een diepte-interview te anonimiseren. Data in het resultatenhoofdstuk is om deze reden geanonimiseerd zodat deze niet te herleiden is naar personen of adressen. Tevens is rekening gehouden met persoonlijke grenzen. Een respondent kon zelf aangeven wanneer deze geen antwoord wilde geven. Respondenten hebben verder de mogelijkheid gehad om te participeren op een neutrale locatie of via een online verbinding. Alvorens de data werd gegenereerd zijn alle bovenstaande verklaringen gecommuniceerd met iedere afzonderlijke respondent.

4.7 Beperkingen

Hoewel het onderzoek binnen de casus zelf een goede verklaringskracht zal hebben is de externe validiteit niet per definitie aan te nemen. Wegens de context specifieke data is de generaliseerbaarheid lager. Tevens zijn interviews objectief en zullen er een beperkt aantal diepte-interviews plaatsvinden omwille van de omvang van het onderzoek. Dit kan de betrouwbaarheid beïnvloeden. Het onderzoek draagt bij aan een beter begrip van het fenomeen ‘autoluw’ en de acceptatie hiervan evenals eerdere casestudies dit hebben gedaan. De lens van dit onderzoek verschilt met eerdere onderzoeken en bevindingen kunnen mogelijk in andere casussen worden meegewogen of onderzocht. Hoewel dit onderzoek zich op een enkele casus richt is de verwachting dat het model van de TPB van dit onderzoek binnen het onderzoeken van acceptatie van autoluwe maatregelen breder toepasbaar is. De resultaten zullen met name bruikbaar zijn voor de gemeente Nijmegen en casussen die hier mee vergeleken kunnen worden. Echter zal voor andere steden een soortgelijk onderzoek wenselijk zijn alvorens conclusies te trekken wegens de zware weging van de context-specificiteit. Mogelijk kunnen in de toekomst

meerdere soortgelijke onderzoeken op basis van de TPB in andere steden gebundeld worden wat de externe validiteit zal versterken. Een verdere uitwerking van beperkingen van dit onderzoek volgt in de discussie in hoofdstuk 7.

5. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen van het onderzoek uiteengezet. De grootste bron van data zijn de diepte interviews met acht respondenten. Voor overzicht en leesbaarheid wordt er alleen naar respondenten verwezen wanneer het een van de acht geïnterviewde bewoners betreft. Bewoners die tijdens informele gesprekken zijn gesproken worden niet aangeduid als respondenten maar als bewoners. Citaten uit de interviews zijn geanonimiseerd door de tekst heen verwerkt. De bevindingen uit andere bronnen van informatie, de observatie, informele interviews en de bevindingen van het bijwonen van de informatieavond komen niet in een apart hoofdstuk terug maar zijn door de verscheidende onderdelen van de resultaten heen verweven. Dit hoofdstuk is in zes onderdelen verdeeld. In de eerste paragraaf worden inleidende resultaten met betrekking tot eigenschappen van de buurt besproken. De drie paragrafen (5.2, 5.3, 5.4) die daar op volgen gaan ieder in op een van de deelvragen die elk ingaan op een component van de TPB. In paragraaf vijf worden verschillen tussen bewoners uiteengezet en in de laatste paragraaf een voorzichtige vooruitblik naar mogelijke oplossingen in de toekomst vanuit wensen van respondenten.

5.1 Buurtprofiel

Het overgrote deel van de bijna 200 adressen in de casus zijn sociale huurwoningen, dit wordt door alle respondenten bevestigd. 7 van de 8 geïnterviewde respondenten woont in een (sociale) huurwoning. Alle respondenten bevestigen dat het merendeel van de bewoners op leeftijd is en dat er veel mensen alleen of met zijn tweeën wonen. Voor respondenten zelf geldt dat alle respondenten alleen of met maximaal twee personen woonachtig is. Respondent F geeft hier een verklaring voor.

“Ja ja, want we zijn eigenlijk. Die huizen zijn hier opgeleverd tussen 85 en 87 ongeveer. Dat is eigenlijk de hele nieuwbouw. En toen zijn er ook allemaal nieuwe mensen komen wonen. Ja, waarvan veel jonge gezinnen. Ja, maar ja, dat is nou zo lang geleden (...) Ja en nu zijn we 30 jaar later, 40 jaar later en en nu, nu zijn de meeste mensen de, de ouderen die zijn overleden of niet meer hier en de, en degene die jonge groep. Die is mee naar boven en dat is nou de, de hoofdmoot hier”. (respondent F).

Hoewel respondent F een vergrijzing van de buurt aangeeft die breed wordt ondersteund door andere respondenten zijn er beginnende indicaties dat de buurt langzaam aan het veranderen is. Twee geïnterviewde respondenten wonen minder dan 3 jaar in de buurt en een respondent geeft aan dat lichte verandering zichtbaar is.

“Ja en nou ja, bijvoorbeeld, deze woningen. Daar zitten nu andere mensen dan in het begin. En dat is van de laatste tijd. Zodra er een woning vrij komt. (denkt). Zit een Syrisch gezin, en een Iraanse vrouw ehm, zitten” (respondent H).

Tijdens informele gesprekken zijn tevens meerdere mensen gesproken die minder dan 3 jaar woonachtig zijn in de buurt. Er zijn enkele studentenhuizen rond de Sint Anthoniusplaats. Na informele gesprekken bleek dat dit om studentenhuizen gaat waar bewoners alleen kunnen wonen wanneer deze student zijn.

De acht respondenten geven aan zeer tevreden te zijn met de leefbaarheid in de buurt. Op de vraag wat voor een cijfer ze de leefbaarheid zouden geven is het gemiddelde van de respondenten een 7.5. Er is slechts één respondent die de leefbaarheid een onvoldoende geeft met een score van 5.

5.2 Attitude ten opzichte van autoluwe maatregelen

De attitude of houding ten opzichte van gedrag verwijst naar de mate waarin een persoon het betreffende gedrag positief of negatief beoordeeld (Ajzen, 1991). Kenmerken die mensen aan gedrag koppelen zijn al positief of negatief gewaardeerd. Zo ontwikkelen mensen tegelijkertijd automatisch een houding ten opzichte van dat gedrag. Hierdoor ervaren mensen gedrag dat gewenste gevolgen heeft als gunstiger en ontstaat een ongunstige houding ten opzichte van gedragingen die worden geassocieerd met ongewenste gevolgen (Ajzen, 1991).

In de context van dit onderzoek betekent dit dat de gevolgen die bewoners zien en de ervaringen die bewoners hebben met betrekking tot de maatregelen van de gemeente van belang zijn voor de houding die ze hier tegenover autovrije veranderingen ontwikkelen. Bewoners beoordelen de maatregelen en kunnen voor- en nadelen zien. De afweging die bewoners maken is van belang voor de houding die bewoners hebben. In deze paragraaf worden de attitudes van de bewoners uiteengezet aan de hand van drie subcategorieën.

5.2.1 Persoonlijke gevolgen en ervaringen

Eerdere ervaringen en persoonlijke gevolgen die bewoners verwachten beïnvloeden de attitude. Hoewel iedere bewoner andere ervaringen en gevolgen heeft is er onder respondenten ook veel overlap te herkennen. Alle respondenten geven aan dat de drukte in de buurt in de afgelopen jaren en de daarbij behorende geluidsoverlast en afval is toegenomen. Bewoners spreken de wens uit tot een rustige woonomgeving. Tevens spreken alle autobezitters over de financiële gevolgen die de maatregelen voor hen heeft. Respondent E noemt het prijsverschil in het volgende citaat.

“Ja, want als ik een bewonersvergunning voor de deur zou hebben, dan is het geloof ik € 48 per jaar en nu betaal ik 42 per maand. Nou, dat vind ik wel een verschil. Dat is gewoon best wel pittig” (respondent E).

Geen van de respondenten geeft aan hier vergaande financiële zorgen door te krijgen. Echter wordt in informele gesprekken zeer duidelijk dat dit leeft in de buurt en niet uit is te sluiten dat dit voor andere bewoners wel geldt. Respondenten geven aan dat de gemiddelde leeftijd in de buurt hoog is. Dit maakt in combinatie met het reliëf in de buurt dat bewoners moeite hebben zich ter voet of per fiets te verplaatsen door de buurt. Dit is zeker het geval met het tillen van zware spullen van en naar de eigen woning zoals boodschappen. Respondent E geeft aan dat de garage onprettig is en dat de respondent zich hier onveilig voelt. Hoewel dit in andere gesprekken niet naar voren is gekomen zijn er tijdens de buurtavond meerdere bewoners die aangeven de garage als onprettig te ervaren.

Respondenten D en H geven aan dat de maatregelen zelf geen directe grote gevolgen voor hen heeft aangezien ze geen auto bezitten. Respondent A en E die wel een auto bezitten geven ook aan dat het voor hen geen directe verdere gevolgen heeft aangezien deze al in de parkeergarage parkeren. Wel geeft respondent E aan dat de hoop op verandering hiermee

afneemt. Respondent B die geen auto bezit en respondenten F en G geven aan dat de maatregelen grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en wijzen op de gevolgen die het isoleren van de wijk kan hebben.

“Want je wordt afgesloten, opgesloten eigenlijk hè. Naarmate je ouder wordt. Je kunt, je kunt geen kant meer op. Nou dan is er misschien familie of wat dan ook die jou helpt. Van kom maar lekker een kopje koffie, we halen je wel op mam. Ik noem maar wat. Maar als zij niet meer bij jou mogen komen, hoe moet dat dan” (respondent B).

Hier blijkt de zorg over en noodzaak voor de bereikbaarheid van de buurt vanuit de respondent. Veel bewoners, zowel autobezitters als niet autobezitters geven het verlies van bereikbaarheid als een gevolg dat zorgen met zich meebrengt.

5.2.2 Houding ten opzichte van het gemeentebestuur

In deze subparagraaf wordt de houding ten opzichte van het gemeentebestuur en tevens de bredere houding ten opzichte van de gemeente zelf uiteengezet. Uit vooronderzoek is al naar voren gekomen dat er onder bewoners protest bestaat. Een onderdeel hiervan zijn de posters die op meerdere ramen in de buurt hangen. Deze weerspiegelen gevoelens van frustratie, onbegrip en wantrouwen ten aanzien van het bestuur. Deze protestposters kunnen helaas niet worden opgenomen in deze scriptie aangezien bewoners creatieve bewerkingen van bekende afbeeldingen en kunstwerken hebben gemaakt. De meest voorkomende poster is een cartoon van een vrouw, die de huidige wethouder van mobiliteit symboliseert. Deze cartoon schopt tegen een auto. Daaromheen staat de tekst: “Stop met autootje treiteren!”. In de posters komt duidelijk de attitude en houding tegenover het gemeentebestuur naar voren waar tevens wethouders persoonlijk worden bekritiseerd. Het merendeel van de bewoners gaf dit tijdens de informele gesprekken ook aan en dit onbegrip kwam bij de meeste respondenten ook naar voren. Respondent C benadrukt dit en geeft aan waarom de maatregelen tot onbegrip leiden.

“Wij hoeven dat, de meeste hoeven dit niet. Het is al heel erg vriendelijk. Er rijden al geen auto’s nauwelijks. Het is al autoluwe dus. Ik bedoel hier kunnen kinderen gewoon op straat spelen. Maar, en volgens mij is dat er een soort van parkjes hier komen, maar daar hebben wij niks aan. Er komen mensen van buitenaf hier. En wij zelf hebben hier al gewoon, wij hebben ons groen al gemaakt” (respondent C).

Onder veel bewoners heerst er onbegrip voor de inhoud van de maatregelen van de gemeente. Hittestress en de noodzaak tot vergroening worden herhaaldelijk weerlegd als argument. Ook de afbakening van dit gebied wordt veel bekritiseerd. De casus hoort zoals eerder aangegeven bij de parkeerzone van de binnenstad. Respondenten geven aan dat dit niet terecht is aangezien het volgens hen om een woonwijk gaat. Tevens zorgt de afweging van de maatregelen tot onbegrip. De helft van de respondenten geeft expliciet aan dat ze niet begrijpen waar de afwegingen van de gemeente vandaan komen. Zoals respondent F in het volgende citaat.

“Maar, ik begrijp dan niet dat dat, dat dat dan begonnen moet worden bij een paar mensen die al in een autoluwe wijk wonen waar een meerderheid al helemaal geen auto van heeft. Dat zet helemaal geen zoden aan de dijk. Dat is alleen maar symboolpolitiek” (respondent F).

Uit dit citaat blijkt onbegrip voor de afweging van de maatregelen in een buurt waar volgens de respondent veel niet-autobezitters zijn. Tevens komt een duidelijke wantrouwende houding tegenover de gemeente en politiek naar voren. Respondent F is hier niet alleen in. Dit speelt ook voor respondenten C, E en G. Daarbij geven meerdere respondenten aan dat het gemeentelijke beleid in hun ogen een averechts effect heeft. Drukke bij de parkeergarage zorgt voor files met draaiende motoren, omrijden en wordt door respondent C, B, E, F en G als een verplaatsing van het probleem gezien. Respondent C beweert dat dit een averechts effect heeft.

“Als er, als ze gaan, CO2 willen verminderen moeten zij aantonen vind ik dat dat ook daadwerkelijk is. Want ik beweer het tegenovergestelde. Want juist als wij allemaal om moeten rijden en hier voor de garage staan te wachten, met een ronkende motor, heb je wel eens gezien hier zaterdag?” (respondent C).

Tijdens de buurtavond was er een zeer kritische en soms wantrouwende en cynische houding ten opzichte van de gemeente. Hier werden ook diepere tendensen besproken en de noodzaak om nu te ageren. Dit vanuit de angst dat er in de toekomst vergaande gevolgen zijn voor de buurt op mobiliteitsvlak, maar ook daarbuiten. Samenvattend is het beeld dat bewoners het beleid als overbodig en onrechtvaardig ervaren. De inhoudelijke keuzes van de gemeente worden door veel bewoners bekritiseerd en bewoners voelen onvoldoende betrokkenheid en erkenning vanuit de gemeente.

5.2.3 Persoonlijke voorkeuren

De geïnterviewde respondenten uiten verschillende preferenties met betrekking tot mobiliteit. Af en toe worden duidelijke persoonlijke voorkeuren uitgesproken. Respondent C en respondent E spreken een sterke preferentie uit voor een eigen auto en de behoefte aan autonomie zoals in het onderstaande citaat van respondent E.

“Ik vind het fijn om gewoon te kunnen beschikken over mijn eigen vervoersmiddel, zoals ik daar ja, als ik dat wil. En ja, dat is misschien een beetje. Control freak, maar ja (lacht)” (respondent E).

Niet-autobezitters zoals respondenten D en H geven milieuoverwegingen als belangrijke reden om zelf geen auto te bezitten.

“En ik vind het. Ook voor het klimaat. Ik vind dat gewoon helemaal niet nodig om een auto te hebben” (respondent H).

“Ik juich dat toe. Ik vind dat heel erg goed, want ja, voor de leefbaarheid van de buurt zou ik zeggen: hoe minder auto's, hoe beter. En meer speelgelegenheid voor kinderen, meer groen” (respondent D).

Opvallend is dat enkele niet-autobezitters de problemen erkennen en daarbij de noodzaak voor duurzamere oplossingen en een toenemende behoefte voor het aanpakken van de vervoersproblematiek. De volgende autobezitters uiten begrip op de vraag waarom de gemeente deze plannen uit wil voeren.

“Ik begrijp het wel. Ik vind het echt een hele grote luxe dat je midden in de stad kan wonen en voor je deur kan parkeren” (respondent A).

“Ik, ik snap best wel dat je in Nederland, dat er iets anders moet hè? En daar ben ik zelf ook voor dat het anders gaat. Dat het gewoon, omdat er andere oplossingen gevonden worden voor de vervoersproblematiek. Dat het op een andere manier gaat, want alles steeds vol. Steeds meer mensen die allemaal hun eigen auto hebben. Dat is ook niet de toekomst. Dat is ook niet meer houdbaar, met energie. Dus dat moet gewoon anders” (respondent F).

Respondent A is naar eigen zeggen neutraal tegenover de maatregelen en respondent F spreekt zich, buiten bovenstaand citaat om, duidelijk tegen de maatregelen uit maar ziet dus wel de noodzaak tot verandering. Respondent H geeft aan dat meer bewoners begrip hebben voor een toekomstige transitie en de eigen voorkeuren daar in meewegen.

“Ik weet ook wel van een aantal dat ze wel denken: Van ja, eigenlijk vind ik het ook onzin dat ik een eigen auto heb. Dus die zijn er op zich wel positief over. Of positief. Die hebben niet zoiets van. Nou ik, ik wil best mee in, in andere, (denkt na)” (respondent H).

Hoewel deze uitspraken blijken te geven van begrip geven de meeste respondenten aan dat ze het gedeeltelijk of helemaal niet eens zijn met de maatregelen.

5.2.4 Samenvattend. De attitude van bewoners ten opzichte van de maatregelen

Uit de resultaten blijkt een overwegend kritische houding van bewoners ten opzichte van de maatregelen. Deze houding ontstaat uit de negatieve gevolgen die bewoners zien in de maatregelen. Financiële gevolgen, gevolgen voor de dagelijkse logistiek en het verlies van vrijheid en bereikbaarheid vormen voor vele bewoners de basis van deze houding. Er is ook sprake van onbegrip en zelfs wantrouwen richting de gemeente en haar beleid. Op een diepere laag zijn er openingen zichtbaar die de noodzaak en wil naar een duurzame transitie lijken weer te geven. Echter geven de bewoners duidelijk aan dat de beleidsvoering van de gemeente hierin niet de juiste weg is geweest.

5.3 De invloed van de subjectieve norm

Binnen de TPB verwijst de subjectieve norm naar de mate waarin mensen druk voelen vanuit de omgeving om bepaald gedrag te vertonen. De mate van deze sociale druk bepaalt volgens de theorie deels het gedrag wat mensen zullen vertonen. Niet de eigen voorkeur, maar de verwachtingen van de omgeving zijn hier van belang. Binnen de context van dit onderzoek is de vraag in hoeverre subjectieve normen invloed hebben op het uiteindelijke gedrag en dus op de acceptatie van autoluwe maatregelen. In deze paragraaf wordt de mate waarin bewoners invloed voelen door burens en omgeving in hun eigen houding ten opzichte van de maatregelen weergegeven in drie subcategorieën.

5.3.1 Contact met de buurt

Bijna alle respondenten geven de leefbaarheid in de buurt een goed cijfer en geven aan met meerdere buurtbewoners goed overweg te kunnen. Respondenten B, C, D, F, G en H wonen allen al minimaal 10 jaar in de buurt. Een aantal van deze respondenten geven aan dat het contact in de buurt is veranderd.

“Maar op een gegeven moment verwaterde dat toen de kinderen ouder werden, is ook het contact in de buurt een beetje verwaterd, hè? Minder (...), maar dat is nu wel weer teruggekomen nu we met zijn allen weer tegen de gemeente moeten” (respondent F).

Interessant in dit citaat is dat deze respondent aangeeft dat het contact met de buurt sinds kort is versterkt, dit is ook merkbaar bij de goed bezochte buurtavond waar zeker zestig mensen bij aanwezig waren. Respondenten A en E wonen minder dan 3 jaar in de buurt en geven beiden aan goed maar beperkt contact te hebben met buurtgenoten. Ook respondent B en C bevestigen dit en geven de volgende antwoorden op de vraag hoe het contact met de buurt wordt ervaren.

“Ja die is heel goed alleen ik loop niet bij de burens de deur plat. Eigenlijk nooit. Alleen als we elkaar nodig hebben of zo” (respondent C).

“Ik heb zelf heel veel moeite gedaan. Wat je merkt is, het is heel anoniem in feite” (respondent B).

Respondent B spreekt een wens uit om het contact in de buurt te verbeteren. Er zijn tijdens alle informele gesprekken en interviews geen nare ervaringen gedeeld tussen buurtbewoners en er is geen voorbeeld van contact dat onder spanning staat of ruzie tussen buurtbewoners. Tenslotte geven respondenten B, C en E aan dat deze met name op de hoogte van de situatie zijn gebracht door het bewonerscomité en dat deze ook als voornaamste kanaal voor nieuwe ontwikkelingen dient.

5.3.2 Beeld van de houding van andere bewoners

Het algemene beeld onder de bewoners is dat de meerderheid van de omgeving tegen de maatregelen is. De schattingen van het percentage niet-autobezitters loopt onder respondenten echter erg uiteen. Dit gaat van een enkeling tot de helft, of zelfs meer dan de helft van de bewoners. Het beeld dat bewoners hebben van autobezitters is dat deze duidelijk tegen de maatregelen zijn. Het beeld dat bewoners van niet-autobezitters hebben is meer verdeeld.

Respondenten die zich uitspreken tegen de maatregelen en actief zijn binnen de bewonersgroep schetsen het beeld dat een grote meerderheid van de bewoners tegen de maatregelen is.

Nou ja, Wij hebben met heel veel bewoners contact en en. Er zijn maar heel weinig bewoners die, bijna geen bewoners, ik zeg, ik ken er maar één van de, van de 200 kennen wij er nou toch wel een 150 weet ik veel. En maar van eentje weet ik dat die daarvoor is. En van alle andere, ook mensen die geen auto hebben zijn er helemaal niet voor. Sterker nog er zitten er een paar die, die zul je misschien nog wel spreken, niet auto-bewoners [niet autobezitters] die heel fanatiek zijn. Tegen deze plannen” (respondent F).

In het bovenstaande citaat komt het beeld van respondent F dat vrijwel alle bewoners, ongeacht het bezit van een auto, tegen de maatregelen duidelijk naar voren. Dit beeld bestaat ook voor respondenten B, C, E en G. Respondenten die zelf aangeven gematigder of neutraler tegenover de maatregelen te staan, zowel autobezitters als niet autobezitters, erkennen dit algemene beeld. Wel zien deze bewoners, zoals terugkomt in het volgende citaat van respondent D, de verhoudingen iets minder extreem.

“Dus ik, ik schat wel in dat de meerderheid van de mensen tegen die gemeentepannen is. Zo schat ik het in. Ook als je, als ik kijk naar de, de opkomst bij die inspraakavond” (respondent D).

Er is vanuit de bewonersgroep een enquête opgesteld om een beeld te krijgen van het aantal autobezitters en de houding van alle bewoners ten opzichte van de maatregelen. Respondent G, die dit van dichtbij heeft gevolgd geeft het volgende resultaat.

“En er is een verschil tussen autobezitters en niet-autobezitters. Want ja die autobezitters die worden meteen duidelijk aangetast in hun vrijheden. niet autobezitters hebben daar minder problemen mee. Omdat ze meer ingesteld zijn zonder auto. Maar ja, ze, ze zien ook wel, dat ze niet altijd zonder auto kunnen. Dus en in de enquête degene die gereageerd hebben waren bijna allemaal Mensen die een auto bezaten”(respondent G).

Dit citaat geeft enige inkijk in het verschil tussen autobezitters en niet-autobezitters maar zegt niet per definitie iets over het beeld dat bewoners van elkaar hebben. Wel zegt dit iets over het beeld dat respondent G zelf heeft en geeft inzage in de impact van de maatregelen in de buurt. Concluderend kan er gesteld worden dat wanneer er naar het beeld van alle respondenten wordt gekeken er enkel nuanceverschillen bestaan. Alle respondenten, en tevens alle bewoners die zijn gesproken tijdens de informele gesprekken, geven aan het beeld hebben dat de meerderheid van de bewoners tegen de maatregelen is.

5.3.3 Sociale druk en voorzichtigheid

De mate waarin respondenten vrijheid voelen om zich open te stellen is verschillend.

Uitgesproken tegenstanders geven aan gemakkelijk en open met andere buurtbewoners hier over te kunnen praten. Deze geven ook aan dat dit volgens hen voor de hele buurt geldt, zoals in het volgende citaat.

“Dit is echt geen buurt die elkaar loopt te beschuldigen of boos worden als ze een andere mening hebben” (respondent C).

Hoewel dit grotendeels ook het beeld is tijdens de gesprekken met buurtbewoners en tijdens de buurtavond, zijn er tijdens de diepte interviews ook enkele andere geluiden naar voren gekomen. Respondenten die zichzelf neutraler opstellen tegenover de maatregelen geven aan af en toe uit te kijken met het uiten van de eigen mening.

“Ik betrap me er zelf op dat ik het onderwerp vermijd als ik met mensen praat die ik tegenkom of in een café ook wel eens zie. Ze weten natuurlijk dat ik geen affiche voor de ramen heb. Ze weten ook dat ik met die demonstratie niet heb meegelopen” (respondent D).

Respondent D geeft in dit citaat aan dat deze respondent een bepaalde sociale druk ervaart. Echter geeft deze ook aan dat dit niet belemmerend of vervelend is. Ook respondent A, die autobezitter is, geeft aan hier op te letten.

“Dus ik weet wel een beetje met wie ik op welke manier moet praten. Ja en wij, ik weet ook al wel een beetje dat mensen sceptisch zijn over ons omdat wij ... [Besprekt gesprek met buurtbewoner maar wegens anonimiteit wordt de inhoud hier weggelaten]... en ik zei: Nee hoor

nee nee nee. Wij zitten ook in discussie met de gemeente. Nou dat zei ik om te laten zien 'I'm on your side'. 'I'm not on your side' maar..." (respondent A).

Hier laat respondent A duidelijk zien dat deze bewust omgaat met het bespreken van de eigen mening met buurtbewoners. De respondent is bewust niet open over de eigen attitude richting een buurtbewoner. Ook respondent C geeft aan dat er een duidelijke tegenbeweging is en dat de respondent weinig ruimte voelt voor nuance.

"Nou ja, ik ik. Ik merk dat mensen alleen maar hun woede uiten. En dus ook toen met die schouw [refereert naar moment waarop wethouders een ronde door de wijk liepen met buurtbewoners]. Mensen waren alleen maar ontzettend boos en te keer aan het gaan. En als je dan een wat ander verhaal daarin wil, daar is helemaal geen ruimte voor" (respondent H).

Er zijn geen grote conflicten naar voren gekomen tijdens het onderzoek. Toch zijn er wel aanwijzingen dat bewoners geen volledige vrijheid voelen om de eigen mening te uiten in de buurt. Tegelijkertijd geven deze respondenten aan dat dit tot op heden nog niet als zeer belastend wordt ervaren.

5.3.4 Samenvattend. De invloed van de subjectieve norm

Uit de resultaten komt naar voren dat de buurt over de afgelopen 30 jaar is vergrijsd en dat daarmee het contact tussen buurtgenoten is afgenomen. Desalniettemin beoordelen respondenten de leefbaarheid goed tot zeer goed. Alle respondenten hebben het beeld dat de meerderheid van de bewoners duidelijk tegen de maatregelen is. Dit sluit aan bij het beeld dat tijdens de observaties en in informele gesprekken naar voren komt. Dit beeld beïnvloedt de houding in enige mate. Bewoners zijn zich bewust van hoe de maatregelen bij andere bewoners spelen en verenigen zich. Dit heeft mogelijk enig versterkend effect op de afwijzing van de maatregelen. Respondenten die gevoelsmatig buiten deze groep vallen en zichzelf gematigder beoordelen ten opzichte van het gemeentebestuur houden in contact enigszins rekening met deze discours. Dit heeft ook een kleine bijdrage aan dat tegengeluid minder wordt gehoord door andere bewoners.

5.4 Ervaren gedragscontrole van bewoners

Het derde thema gaat in op de vraag in hoeverre bewoners invloed voelen op de situatie. Volgens de TPB beïnvloedt de ervaren gedragscontrole het uiteindelijke gedrag. Wanneer mensen invloed ervaren, of het idee hebben zich aan te kunnen passen aan een nieuwe situatie hoe groter de waargenomen controle over het gedrag zou moeten zijn (Ajzen, 1991). In de context van dit onderzoek is de vraag in welke mate bewoners invloed of 'grip' op de situatie ervaren. Deze grip verklaard vervolgens deels de acceptatie van autoluwe maatregelen. De resultaten zijn ingedeeld in drie subcategorieën. Bereikbaarheid, communicatie en participatie.

5.4.1 Bereikbaarheid

De meeste respondenten wijzen op een afname van de bereikbaarheid van de buurt en alle respondenten uiten enige tot grote zorgen over de bereikbaarheid in de toekomst. Mobiliteit middels de eigen auto wordt lastiger, maar met name de afname van bereikbaarheid speelt bij bijna alle respondenten een grotere rol. Respondent F zegt hier het volgende over:

“Het gaat vooral om die bereikbaarheid en ook die bereikbaarheid is ook voor de mensen die geen auto hebben [gebonk hoorbaar van vuist die zacht op tafel slaat]. Ja, die mogen ook niet meer met een geleende auto of zo de wijk in, hè” (respondent F).

Niet-autobezitters geven zelf inderdaad ook aan dat de bereikbaarheid en de afname hiervan tot zorgen leidt. Hoewel deze respondenten geen auto gebruiken geven deze wel aan dat ze voor het verplaatsen van zware spullen en in het geval van eigen fysieke ongemakken afhankelijk zijn van anderen met een auto.

“En dan ben je afhankelijk van je kinderen of ze de boodschappen kunnen brengen of iets of als ik bijvoorbeeld een grote kast moet hebben. Ik noem maar iets. Dan ben je afhankelijk van jouw kinderen of ze hier kunnen zijn. En dat wordt steeds ingewikkelder en moeilijk gemaakt doordat zij hier niet mag parkeren” (respondent B).

Hier Laat respondent B, die geen auto bezit, duidelijk haar zorgen over de bereikbaarheid zien. Dit geldt ook voor bezorgdiensten. Respondent B, C, en F noemen problemen met bezorgdiensten die moeite hebben bij de deur te komen en spreken de zorg uit dat dit in de toekomst zal toenemen. Tevens geven bewoners aan dat de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer is afgenomen. De voorheen dichtstbijzijnde bushalte in de Burchtstraat is opgeheven. En wegens de toegenomen drukte ervaren enkele respondenten fietsen als minder gemakkelijk. Onder oudere respondenten spelen de zorgen voor de bereikbaarheid door een toename van fysieke ongemakken in de toekomst.

Alle respondenten bevestigen de aanwezigheid van deelauto's en fietsen in de buurt. Geen van de respondenten maakt daar momenteel regelmatig gebruik van. Respondent C, D, F en G spreken uit dat ze niet verwachten hier in de toekomst gebruik van te maken. Andere respondenten tonen meer bereidheid maar zien tegelijkertijd momenteel nog veel belemmerende factoren.

5.4.2 Communicatie met gemeente

Alle respondenten zijn het er over eens dat de gemeente ondermaats heeft gecommuniceerd over de maatregelen. De meerderheid van de respondenten geeft aan het nieuws in eerste instantie niet direct vanuit de gemeente, maar van andere buurtbewoners te hebben gehoord, zo ook respondent D.

“Eigenlijk hoorde ik het van een buurman, vorig jaar. Want de gemeente heeft wat dat betreft wel behoorlijk wat, wat steken laten vallen hoor. [...] Hoewel ik inhoudelijk een heel eind, kan meegaan met de gemeente plannen, vond ik dit heel slecht en begrijp ik ook wel de protesten die er geweest zijn. En er nog zijn” (respondent D).

Dit beeld komt ook naar voren tijdens de buurtavond. Tijdens deze buurtavond werden vanuit de actiegroep updates gegeven en hierbij waren vele bewoners met vragen en verbazing. Dit geeft aan dat deze bewoners op zijn minst nog altijd niet volledig op de hoogte waren van de maatregelen.

Over de inhoud van de maatregelen is eveneens onduidelijkheid. Alle respondenten geven aan dat deze zeker in het begin niet duidelijk waren, en de meeste respondenten geven aan

dat ze nog altijd geen goed beeld hebben wat hen te wachten staat. Zo is er geen duidelijkheid of bewoners gegarandeerd een plek krijgen in de parkeergarage en geven enkele respondenten aan geen weet te hebben wat er met de bezoekersvergunningen gaat gebeuren. Hier bestaan overigens nu ook al vraagtekens over zoals in het volgende citaat.

“Ja dus je mag met je bezoekersvergunning die eigenlijk niet in de zone ridderstraat zou gelden, dus die zone waar jij onderzoek naar doet, maar die geldt daar wel. Dit wisten wij niet en dat heeft niemand ons verteld, dus wat nu de situatie is. Is als ik bij de paal sta en ik zeg bezoek voor [eigen huisadres] mag ik doorrijden” (respondent A).

Deze respondent geeft aan alleen met een eigen bezoekersvergunning bij de eigen woning te kunnen komen en hier gebruik van maakt om spullen af te kunnen zetten. Meerdere bewoners geven aan hier gebruik van te maken. De gemeente heeft laten weten dat dit om een gedoogbeleid gaat maar respondenten geven aan geen idee te hebben hoe lang dit nog zal gelden of welke veranderingen hierin voor hen te wachten staan. Respondent E is minder dan 3 jaar geleden in de buurt komen wonen en zegt het volgende op de vraag of de respondent verbaasd was dat deze geen parkeervergunning zou krijgen.

“Ja absoluut, want dat stond ook in de advertentie van, van de, van de woning van. Vergunning [parkeervergunning] is aan te vragen bij de gemeente, dus daar ben ik ook gewoon vanuit gegaan. Anders had ik echt nog wel een keer over nagedacht of ik hier wel wilde wonen, want voor mij was die auto of is die auto gewoon ja onmisbaar nu en ja, als ik dat had geweten, dan had ik misschien op een andere woning gereageerd, dus dat is wel wat” (respondent E).

De respondent geeft ook aan dat er nu geen mogelijkheid is voor verhuizing aangezien er alleen destijds sprake was van urgentie. Hoewel dit een enkel voorbeeld is, is dit wel een aanwijzing dat de communicatie verstrekkingen gevolgen voor bewoners kan hebben. De meerderheid van de respondenten geeft aan een bepaalde mate van afstand tot de beleidsmakers te voelen. Een goed voorbeeld is het volgende citaat van respondent B.

“Dus ze [de gemeente] zijn niet transparant, ze zijn niet duidelijk, ze moeten gewoon veel meer informatie geven aan ons van jongens dit en dat gaat er gebeuren. Want dan zeggen ze vaak als reden ja moet je op internet zoeken. [...] De taal is zo ingewikkeld sowieso al. Ik kreeg laatst een keer een brief want er is een protest aangetekend over die bezoekersvergunning. Nou ik kan het niet eens lezen want ik weet niet wat er staat” (respondent B)

Dit citaat zegt iets over de ervaren communicatie vanuit de gemeente alsmede de afstand die deze respondent ervaart door de moeite met ambtelijke taal. Deze communicatieve afstand vormt tevens bij de buurtavond een van de punten die bij bewoners leidt tot veel frustratie.

5.4.3 Participatie

Dit zojuist besproken gevoel van afstand tot beleidsmakers komt tijdens de buurtavond ook als participatieve afstand herhaaldelijk naar voren. Bewoners geven aan dat beleidsmakers zich niet inleven in hun leefwereld en begrip hebben van de situatie. Dit gevoel komt tevens bij meerdere respondenten naar voren zoals bij respondent F in het volgende citaat.

“Ja en dan moet je maar net weten bij wie en waar hè? En dan moet je bij ook weer een beetje gemeenteambtenaren komen die ook weten hoe het in elkaar steekt, want dat weten ze vaak ook helemaal niet, hè?” (respondent F).

Deze respondent geeft vervolgens ook aan dat de persoonlijke maat wordt gemist en dat er geen ruimte voor inspraak wordt gevoeld. Dit gebrek aan participatie is iets dat alle respondenten benoemen. Respondent H zegt het volgende over contact dat deze heeft gepoogd te leggen met de gemeente.

“Ik heb zelf op een gegeven moment een email gestuurd naar aanleiding van die schouw en dat ik mijn verhaal niet heb kunnen doen. En toen zei die vrouw ook, [wethouder]. Die zei ook van ja, maar jullie kunnen ook mailen, daar luister ik naar, daar reageer ik op. (...) Ja, en toen heb ik een mail gestuurd. En, die daar heb ik nooit een antwoord op gekregen. Nou, dat vind ik dan niet netjes. Ik denk van nou, zeg dat dan ook niet” (respondent H).

Respondenten A, D, E en H geven vervolgens wel aan dat de participatie is toegenomen door de resultaten van het actiecomité die een uitstel van 7 jaar hebben bewerkstelligd. Ondanks deze erkenning geven respondenten wel aan dat deze invloed achteraf en met een negatief beladen sfeer is ontstaan door de ervaren noodzaak om gehoord te worden door het via de media en politieke partijen te spelen.

5.4.4 Samenvattend. De ervaren gedragscontrole

Op individueel niveau voelen sommige bewoners de mogelijkheid aanpassingen te doen. Met name de oudere respondenten geven aan dat er in combinatie met een toenemende leeftijd en fysieke ongemakken het maken van aanpassingen in mobiliteitskeuzes lastiger is. Hierdoor bestaat er een toenemende behoefte aan bereikbaarheid voor deze bewoners. Door het afnemen van de ervaren bereikbaarheid ervaren bewoners minder controle over de eigen situatie. Hoewel de ervaren communicatie enkele maanden na de eerste besluitvorming van de gemeente licht is toegenomen is deze voor een groot deel van de bewoners nog altijd ondermaats. Bewoners voelen zich niet gehoord en niet goed op de hoogte gesteld van de veranderingen. Eenzelfde beeld ontstaat met betrekking tot de participatie. Hoewel het gevoel gehoord te worden is toegenomen worden deze als indirect en buiten de normale inspraakroutes ervaren.

5.5 Verschillen tussen bewoners

In de vorige 3 paragrafen is er ingegaan op de attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole op basis van de TPB. Hier komen verschillen tussen bewoners terug. Hier volgt een verdere toelichting op deze verschillen.

Uit alle manieren van informatievergaring lijkt naar voren te komen dat een meerderheid van de bewoners tegen de maatregelen is. Er zijn echter ook meerdere bewoners die hier genuanceerder tegenover staan. Persoonlijke voorkeuren als duurzaamheidsoverwegingen zijn meer aanwezig bij de laatst genoemde groep. Geslacht is niet opgevallen als factor die de houding beïnvloedt. Verschil in leeftijd geeft wel een verschil in resultaten. Oudere mensen spreken zich gemiddeld gezien meer uit tegen de maatregelen. Jongere bewoners zijn minder uitgesproken tegen de maatregelen.

Het aantal jaren dat men woonachtig is alsmede de woonsituatie van bewoners lijkt invloed te hebben. Echter wordt deze grotendeels verklaard door de leeftijd. De groep bewoners in de buurt met een lange woonduur zijn ook de oudere bewoners aangezien respondenten aangeven dat het verloop in de buurt laag is. De bewoners van de enkele koopwoningen binnen de grenzen van de buurt hebben een lagere gemiddelde leeftijd. Een versterkende factor hierin is dat een aanzienlijk gedeelte binnen deze enkele koopwoningen gaat om huizen van de studenten huisvesting Nijmegen. Deze studerende bewoners zijn gemiddeld tientallen jaren jonger.

Tot slot geeft het verschil in autobezit opvallende resultaten. Autobezitters spreken zich veelal tegen de maatregelen uit. Ter nuance geeft de meerderheid van de respondenten aan enkele autobezitters te kennen die begrip hebben voor de autovrije maatregelen. Onder niet-autobezitters is gemiddeld geen duidelijk genuanceerde houding ten opzichte van de maatregelen te kennen. De niet-autobezitters zijn hier verdeeld over. Respondent D zegt hier het volgende over.

“Nou omdat ik zou denken die, die zijn, net als ik. Niet zo gehecht aan, aan een auto en en. Ja juichen dat misschien wel toe dat, dat er wat meer groen komt enzo. Anderzijds misschien uit solidariteit met hun medebewoners, dat ze meedoen met die met die protestacties of omdat ze veel bezoek krijgen van mensen met een met een auto. Dat weet ik niet precies, maar het verbaasde mij toch wel een beetje” (respondent D).

Hoewel solidariteit een kleine rol kan spelen is met name de angst voor het verliezen van bereikbaarheid de meest genoemde zorg onder niet-autobezitters.

5.6 Mogelijke oplossingen

Tijdens de diepte-interviews heeft een meerderheid van de respondenten mogelijke oplossingen naar voren laten komen. Twee respondenten zijn zeer duidelijk in wat de oplossing moet zijn. Het plan moet van tafel en er wordt geen mogelijkheid tot een middenweg gezien. Dit vormt ook de voornaamste tendens op de buurtavond. Andere respondenten zijn hier genuanceerder in. Een breed gedeelte wens is het behoud van rust in de buurt die tevens goed bereikbaar is. Hieronder volgen een aantal ideeën van respondenten uit de interviews.

Respondent B geeft aan dat de wijk gratis en vrij toegankelijk moet zijn voor bezoek en een zekerheid van een ruime bezoekersvergunning waarmee ook buiten venstertijden bereikbaarheid gewaarborgd blijft.

Respondent D noemt als tussenoplossing om enkel de straten autovrij te maken maar de pleintjes beschikbaar te houden voor autogebruikers die dit echt nodig hebben.

Respondent E geeft aan dat een gelijke prijs in vergelijking met parkeren aan de straat in combinatie met ruimere mogelijkheden om met de auto bij de eigen woning te komen een deel van de weerstand zou wegnemen.

Respondent F spreekt de wens uit om volledig af te zien van de venstertijden om in ieder geval altijd bij de woning te kunnen komen, om de auto vervolgens in de parkeerplaats te zetten. Een andere oplossing die deze respondent noemt is garageboxen op naam zodat zware materialen

daar veilig gestald kunnen worden indien gewenst. Tevens geeft dit altijd zekerheid van een parkeerplaats in de garage.

Respondent H ziet kansen in mensen prikkelen met projecten die tot andere vervoerskeuzes leiden in plaats van maatregelen die keuzes verbieden.

6. Conclusie

Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen welke factoren van invloed zijn op de acceptatie van autoluwe maatregelen, en in welke mate deze factoren een rol spelen. Dit is onderzocht aan de hand van het TPB-model. De drie hoofdcomponenten van de TPB, attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole zijn ieder een component die bijdragen aan de uiteindelijke hoofdvraag: Hoe kan de acceptatie van autoluwe maatregelen onder bewoners in de binnenstad van Nijmegen worden vergroot?

Het eerste component van de TPB bestaat uit de attitude die bewoners hebben ten opzichte van autoluwe maatregelen. Uit de resultaten komt een overwegend kritische houding ten opzichte van de maatregelen naar voren. Deze kritische attitude komt voort uit persoonlijke ervaringen, persoonlijke voorkeuren en de verwachte gevolgen die bewoners zien in de maatregelen. Sommige bewoners hebben in het verleden negatieve persoonlijke ervaringen met de gemeente die de attitude nu beïnvloedt. Echter geldt voor de meeste bewoners dat de slecht ervaren communicatie en het niet ervaren van participatiemogelijkheden het belangrijkste onderdeel is met betrekking tot de invloed van persoonlijke ervaringen op de attitude. hiernaast zijn ook de gevolgen die bewoners door de maatregelen verwachten van invloed op de attitude. Financiële gevolgen en verlies van keuzevrijheid en flexibiliteit worden hier genoemd. Een zeer belangrijke factor hierin is het ervaren van verlies van bereikbaarheid. Respondenten die dit meer ervaren hebben sneller de neiging zich duidelijk tegen de maatregelen te keren. Tot slot spelen persoonlijke voorkeuren een rol. Waar een gedeelte van de respondenten de noodzaak tot veranderingen niet ervaart komt hier de grote invloed van de attitude van bewoners die genuanceerder of zelfs positief tegenover de maatregelen staan wel vandaan. Met name duurzaamheidsoverwegingen worden voor deze bewoners stevig meegewogen.

Het tweede component van de TPB bestaat uit de invloed van subjectieve normen op de acceptatie van autoluwe maatregelen. Uit de resultaten komt naar voren dat er enige invloed is. Enerzijds heeft het verenigende effect van het buurtcomité een versterkend effect. Bewoners zoeken elkaar op, vinden steun bij elkaar en creëren een tegenbeweging. Dit heeft een enigszins versterkend effect op het afkeuren van de maatregelen. Anderzijds geven alle respondenten aan zich bewust te zijn van hetzelfde algemene discours. Dit discours houdt in grote lijnen in dat een ruime tot zeer grote meerderheid van de bewoners tegen de maatregelen is. Dit maakt dat bewoners geneigd zijn zich meer op de oppervlakte te houden in contact met buurtbewoners. Er geen aanwijzingen van ruzies of bewoners die niet met elkaar in gesprek kunnen of durven. Wel bestaat er voor sommige respondenten licht ontwijkend gedrag.

Het derde component van de TPB is de mate waarin bewoners controle ervaren over maatregelen en de gevolgen die deze voor hen kunnen hebben. Hier komen enkele duidelijke resultaten naar voren. Jongere buurtbewoners hebben een sterker gevoel invloed te hebben aangezien deze meerdere alternatieven te zien. Voor de oudere buurtbewoners geldt dat fysieke ongemakken met de leeftijd toenemen en dat deze mobiliteitsalternatieven bemoeilijken. Voor het verplaatsen van spullen van en naar de woning worden weinig alternatieven gezien. Zeker met het oog op de toekomst spreken veel bewoners hier zorgen over uit. Een sterke factor hierin is bereikbaarheid. Los van de persoonlijke auto hebben veel respondenten het gevoel vrijheid te verliezen en zich in

toenemende mate opgesloten te voelen in de wijk. Deze zorgen over bereikbaarheid gaan over hulpdiensten en bezorgservices, maar ook over familie of kennissen die als chauffeur kunnen fungeren, op bezoek kunnen komen of de boodschappen kunnen brengen. Dit gevoel wordt tevens versterkt door de afname van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Dit maakt dat bewoners het gevoel van invloed op de eigen situatie verliezen.

En ander onderdeel van gepercipieerde gedragscontrole is de communicatie en participatie die direct invloed hebben op het gevoel van controle en dus op het accepteren van autoluwe maatregelen. Alle respondenten geven aan dat de communicatie aanvankelijk erg ontoereikend is geweest. Dit gaf een duidelijke inbreuk op het gevoel van controle over de situatie. Dezelfde conclusie wordt getrokken met betrekking tot de participatie. Een meerderheid van de respondenten geeft aan bereid te zijn te participeren maar hier tijdens de ontwerpfase van de plannen geen ruimte te hebben ervaren. Ook dit geeft blijk van verminderde controle over de situatie.

Alle drie de componenten van de TPB blijken van invloed te zijn op de uiteindelijke acceptatie van maatregelen en bezitten ieder een bijdrage op de hoofdvraag hoe de acceptatie van autoluwe maatregelen kan worden vergroot. Er zijn op individueel niveau duidelijke verschillen. Sommige respondenten wegen persoonlijke voorkeuren of maatschappelijke noodzaak zwaar mee. Voor andere respondenten speelt het verlies van vrijheid en de angst voor het verlies van bereikbaarheid een sterke rol. Uit de resultaten blijkt dat veranderingen met betrekking tot de gepercipieerde gedragscontrole erg belangrijk zijn. De afwijzende attitude tot de acceptatie van autovrije maatregelen blijkt grotendeels een gevolg te zijn van de ervaren gepercipieerde gedragscontrole uit het verleden. De invloed van de subjectieve norm is hier ook deels meer een gevolg dan een oorzaak van.

De acceptatie van autoluwe maatregelen kan worden vergroot door het verbeteren van de communicatie en een vroegtijdige participatie met bewoners en rekening te houden met vervoersalternatieven. Er zijn enkele aanknopingspunten gevonden met betrekking tot deelmobiliteit als vervoersalternatief. Echter is een belangrijke kanttekening daarbij dat dit voor de vele oudere bewoners in de casus in toenemende mate een uitdagend alternatief is. Bereikbaarheid van het openbaar vervoer is binnen vervoersalternatieven een belangrijk aandachtspunt.

7. Discussie

In dit hoofdstuk zullen de resultaten verder worden geïnterpreteerd en vervolgens worden vergeleken met bestaande literatuur. Hierop volgt een beschouwing van de methode en beperkingen die dit met zich meebrengt.

Opvallend is dat factoren als communicatie en participatie meerdere componenten van de TPB beïnvloeden. Dit onderstreept het belang van een integrale benadering: het versterken van participatiemogelijkheden draagt niet alleen bij aan het gevoel van controle maar beïnvloedt ook de attitude van bewoners richting het beleid. De attitude van bewoners is deels voortkomend uit levensvoorkeuren of politieke voorkeuren. Bewoners verschillen op individueel niveau in opvattingen over vrijheid van mobiliteitskeuzes en het belang van de voordelen die autovrije maatregelen met zich meebrengen. Echter lijkt in deze casus met name de eerdere ervaringen de attitude te beïnvloeden. Hierin is communicatie en participatie van groot belang. De uiteindelijke intentie van bewoners om autovrije maatregelen te accepteren lijkt laag, maar dit ligt genuanceerder. Veel respondenten gaven aan op een grotere schaal, zowel landelijk als mondiaal, begrip te hebben voor de noodzaak van veranderingen in de leefomgeving. Echter is de attitude van deze bewoners in deze casus zeer beïnvloedt door de eerdere ontwikkelingen met betrekking tot de casus zelf.

Het bewonerscomité heeft een versterkend effect op de intentie om autoluwe maatregelen af te wijzen. Deze groep zoekt de media en buurtbewoners op en lijkt ook een versterkend effect op de afwijzing van de maatregelen te hebben en nuances van individuen op de luwte te houden. Echter lijkt niks er op dat deze bewoners zonder de inzet van dit comité zich niet duidelijk tegen de maatregelen hadden uitgesproken. Het lijkt wel een licht versterkend effect te hebben. Op de drukbezochte buurtavond waren geen respondenten en bewoners aanwezig die tijdens informele gesprekken zijn gesproken en zich genuanceerder uitspraken over de maatregelen. Het is voor te stellen dat er zo een beeld ontstaat dat iedereen tegen de maatregelen is. Hoewel alles er op wijst dat de meerderheid van de bewoners zich tegen de maatregelen keert zijn de bewoners die actief zijn binnen het buurtcomité en deze buurtavonden bijwonen geen volledige weergave van de populatie. Daarbij is er een deel van de populatie onzichtbaar. Van de circa 200 adressen die de casus behelst wonen veel mensen alleen of met zijn tweeën. Echter zijn er een aantal grote studentenhuizen waar tezamen tientallen studenten wonen. Informele gesprekken suggereren dat deze groep niet actief bezig is met de maatregelen maar dat dit grotendeels verklaard wordt door de neutrale tot positieve houding hierop. Zo vormen dit bewoners in de buurt die mogelijk onderbelicht blijven.

Ondanks dat respondenten aangeven dat het contact in de buurt in de afgelopen jaren is afgenomen lijkt het contact onder de oudere bewoners die al vele jaren in de buurt wonen de meest hechte groep te zijn. Zeker nu deze zich verenigen sinds de maatregelen van de gemeente bekend zijn geworden. De diversiteit van deze groep is laag. Bij de buurtavond kwam een diepere tendens naar boven. Bewoners spraken de zorg uit de eigen buurt te verliezen omdat deze ongeschikt wordt gemaakt voor gepensioneerde bewoners en toekomstige gezinnen voor sociale huur. Het overwegende karakter van sociale huurwoningen dreigt in het geding te komen en op de bewonersavond wordt de zorg uitgesproken dat de buurt in de toekomst zal veranderen in een

‘yuppenwijk’ waarmee het karakter van de wijk zal veranderen. Deze zorg lijkt ook een invloed op de attitude te hebben en de wantrouwende houding ten opzichte van de gemeente.

Wanneer dit onderzoek in het licht van bestaande literatuur wordt gehouden zijn er overlappende bevindingen te identificeren. Zo bleek uit eerdere onderzoeken dat de verwachte acceptatie van autoluwe maatregelen laag is wanneer deze als ontwrichtend worden ervaren (Gössling, 2020). Met name de grote impact die bewoners uitspreken heeft ook hier een duidelijk effect op de weerstand. Lanzendorf et al. (2024) wees uit dat voordelen van maatregelen voor burgers tastbaar moeten zijn en dat er een goede afweging dient te zijn van push en pull maatregelen. Dit onderzoek sluit daar bij aan. Er lijken onvoldoende positieve effecten te worden ervaren en de verhouding push factoren speelt zwaarder dan pull factoren. In het verkennende literatuuronderzoek kwam tevens naar voren dat communicatie en participatie zeer belangrijk zijn voor een succesvolle implementatie en acceptatie van de maatregelen (Doheim et al., 2020; Dreijerink et al., 2009). De bevindingen van dit onderzoek sluiten hier volledig bij aan. Communicatie en participatie lijken ook hier van essentieel belang te zijn. Gössling (2020) stelt dat de symbolische waarde van de auto in onderzoek vaak wordt onderschat. In de resultaten van de attitude zijn enkele respondenten die de vrijheid die een auto biedt belangrijk voor hen is. Echter zijn er geen respondenten die aangeven een grotere symbolische waarde in de auto te ervaren zoals esthetiek of status. Hoewel dit een indicatie geeft over de populatie is niet met zekerheid vast te stellen dat dit voor de gehele populatie geldt. Uit Doheim et al. (2020) komt naar voren dat alternatief vervoer een voorwaarde is voor het mogelijk maken van autovrije maatregelen. Hoewel dit ook in de casus van dit onderzoek een voorwaarde lijkt, komt deze minder expliciet naar voren. Het alternatief vervoer is in Nederland mogelijk al dermate meer ontwikkeld dat de absolute noodzaak anders ligt in vergelijking met landen waar het openbaar vervoer nog minder ontwikkeld is. Ten slotte kwam in het literatuuronderzoek naar voren dat een houding ten opzichte van maatregelen over tijd ongemerkt kan veranderen voor inwoners (Eliasson, 2014). In dit onderzoek werden autoluwe maatregelen na enkele jaren positiever beoordeeld door inwoners waarbij het gedrag van inwoners onbewust was veranderd. Het is op het moment van schrijven nog onduidelijk hoe de ontwikkelingen zullen en zijn en in welke mate de maatregelen geïmplementeerd zullen worden. Een vervolgonderzoek in de toekomst kan zeer nuttig zijn om huidige bevindingen mee te vergelijken.

Tot slot volgen er nog enkele mogelijke beperkingen van dit onderzoek. Er is gepoogd een zo representatief mogelijk beeld te verkrijgen van de gehele populatie. Echter zijn acht respondenten en de dertig tot veertig informele gesprekken mogelijk onvoldoende om een volledig beeld van de populatie te krijgen. Daarbij is in dit onderzoek een onderwerp bestudeerd waar een gespannen situatie heerst. Sociale wenselijkheid van antwoorden, zeker in informele gesprekken in het openbaar kunnen invloed hebben gehad op de antwoorden die bewoners gaven. Hoewel dit onderzoek een goede interne validiteit behelst wegens de meerdere vormen van empirische data in een afgebakend veld, is de externe validiteit laag. Dit onderzoek is gedaan in een specifieke casus, en hoewel dit spanningsveld in de literatuur en praktijk groeit is de data van dit onderzoek zeer context gebonden. De uitkomsten zijn daarom slechts beperkt vergelijkbaar voor andere steden. Zeker buiten Nederland is de validiteit niet aan te nemen. In dit onderzoek is een analyse gemaakt op basis van de TPB. Hoewel dit een populaire en

veelgebruikte methode is hebben de componenten van de TPB ook limieten en geven geen sluitend totaalbeeld van de opvattingen, keuzes en het gedrag van bewoners. Tot slot is dit onderzoek opgezet en uitgevoerd en is de data door één enkele persoon geïnterpreteerd. Door de afwezigheid van intervisie bevatten de resultaten enige vorm van subjectiviteit (Vennix, 2011).

8. Aanbevelingen

In dit hoofdstuk zullen aanbevelingen voor zowel de praktijk als wetenschappelijk vervolgonderzoek besproken worden.

Bij het implementeren van autoluwe of autovrije maatregelen in de toekomst is het aan te raden alvorens tot besluitvorming over te gaan hierover te communiceren. Tevens is een degelijk en open participatieproces gewenst, zeker in de beginfase waar ideeën worden gecreëerd.

Aangezien autoluwe maatregelen in toenemende mate overwogen worden in vele steden in Nederland, en beleidsvisies hier op zijn ingesteld, is het bevorderlijk dat gemeenten, ondanks de context-afhankelijke aard van casussen, lering trekken uit uitgevoerde beleidsvoering van andere gemeenten. Op dit moment staan vergaande autovrije maatregelen nog in de kinderschoenen.

Aangezien dit onderzoek is uitgevoerd binnen een specifieke casus volgen hier enkele aanbevelingen voor de gemeente Nijmegen zelf.

- De meest prominente aanbeveling is het verbeteren van de communicatie en participatie. Niet alleen voor het verdere vervolg van deze casus, maar ook voor nieuwe (autoluwe) beleidsmaatregelen in de toekomst. Het is raadzaam om in de communicatie de complexiteit van ambtelijke taal te reduceren en bewoners vroegtijdig bij toekomstige plannen te betrekken om de kloof tussen ambtenaren en bewoners te verkleinen.
- Promoten van alternatief vervoer. Kortingen of acties met betrekking tot openbaar vervoer of deelmobiliteit en het verdichten van de kloof tussen met name oudere bewoners en nieuwe technologieën met betrekking tot OV-Chipkaart en Apps voor deelmobiliteit.
- waar mogelijk projecten promoten die vanuit bewoners ontstaan. In plaats van het nastreven van een blauwdruk waarin vooraf wordt bepaald waar groen moet komen, is het aan te raden ook vrijere vormen voortkomend uit bewoners te stimuleren. Veel bewoners in deze buurt hebben affiniteit met tuinieren. Hier liggen kansen om betrokkenheid en draagvlak te vergroten.
- Maatwerk leveren en het in acht nemen van de impact van maatregelen. Hoewel daadkracht en maatwerk af en toe een lastige afweging is voor de gemeente, is het raadzaam deze van tevoren in kaart te brengen om zo de verwachtingen van de bewoners beter te managen.
- Ironisch genoeg komt uit het onderzoek naar voren dat dit het sociale contact in de buurt de afgelopen maanden is verbeterd. Echter is dit ontstaan uit het samenkomen om actie te voeren tegen de gemeente. De uitdaging is nu om deze sociale cohesie middels positieve manieren te ondersteunen. Denk hierbij aan het creëren van ontmoetingsplekken of het ondersteunen van burgerinitiatieven.

Aanknopingspunten voor wetenschappelijk vervolgonderzoek.

- Casussen met vergelijkbare verstrekkende gevolgen van autovrije maatregelen zijn nog niet breed onderzocht in de aanwezige literatuur. Voor een verdere uitbreiding van de kennis rondom autovrije maatregelen is er baat bij meerdere nieuwe casestudies om in de toekomst de casestudies te kunnen vergelijken en de theorie verder te vormen.
- Om ontwikkelingen met betrekking tot autovrije maatregelen verder in kaart te brengen is een vervolgonderzoek binnen deze specifieke casus interessant. Wat zijn over enkele jaren de ontwikkelingen geweest en op welke manier is de buurt en de acceptatie van maatregelen veranderd. In zowel het geval dat de maatregelen blijven staan als dat deze van tafel gaan zal dit interessante inzichten opleveren. De resultaten kunnen dan gebundeld met dit onderzoek vergeleken worden en worden vergeleken met andere onderzoeken zoals in het onderzoek van Eliasson (2014) is gedaan.
- Dit onderzoek is grotendeels verkennend en verdiepend van aard. Een kwantitatief vervolgonderzoek binnen het kader van de TPB kan vollediger bepalen welke factoren correleren met de acceptatie van autoluwe maatregelen en mogelijk significante verschillen tussen groepen identificeren.

9. Persoonlijke reflectie

Ter afsluiting volgt in dit hoofdstuk een reflectie op deze bachelor scriptie. Hetgeen waar ik grote moeite mee heb gehad is het afbakenen van het onderzoek. Ik had verschillende ideeën in mijn hoofd die ik graag wilde herenigen in een scriptie. De keuzes maken in de eerste fase van de scriptie heb ik als lastig ervaren. Wel heb ik geleerd dat keuzes naarmate het onderzoek vorderen als het ware zichzelf gaan maken. Er ontstaan steeds logischere vervolgstappen waar ik me op voorhand niet volledig bewust van was. Waar ik eerst de gemeente ook een grote rol wilde laten spelen in dit onderzoek begon het onderzoek pas in een stroomversnelling te komen toen ik dit idee liet varen en besloot me te richten op de bewoners met de Theory of Planned Behaviour als kapstok. De hoeveelheid tijd die ik per week in mijn scriptie heb gestopt is niet altijd evenredig geweest. Hoewel ik wel alle onderdelen in rust heb kunnen schrijven heb ik de laatste weken van het onderzoek meer tijd moeten vrijmaken dan aanvankelijk in mijn planning was opgenomen. Dit is iets wat ik meeneem in een eventueel volgend onderzoek. Hoewel de kennis met het werken met het softwareprogramma Atlas.ti bijgespijkerd moest worden, vond ik het een erg leuk onderdeel van kwalitatief onderzoek doen. Het bouwen van een database heb ik als erg leuk ervaren en gaf tevens veel voldoening. Met de opgedane kennis zou ik nu de eerste stap, het open coderen, anders aanvliegen. In deze stap heb ik erg veel unieke codes gemaakt, iets wat later een tijdrovende taak werd bij het categoriseren. De database heeft ontzettend geholpen in het overzichtelijk maken van de resultaten en het vinden van passende citaten. Het contact leggen met bewoners, het bijwonen van de buurtavond en de diepte interviews afnemen met respondenten heb ik als erg leuk ervaren. De mensen die ik heb gesproken waren ondanks het gevoelige onderwerp zeer toegankelijk en meedenkend. Veel bewoners en belangstellenden hebben aangegeven het eindverslag graag te willen lezen. Mijn dank aan iedereen die ik in dit onderzoek heb gesproken. De actuele en gevoelige casus heeft er toe geleid dat de theorie, opgedaan in vele vakken tijdens de opleiding, is gaan leven. Het ervaren van deze brug tussen theorie en praktijk werkte bijzonder motiverend. Hoewel ik mij altijd neutraal heb opgesteld ben ik zelf geïnteresseerd geraakt in dit onderwerp wegens duurzaamheidsoverwegingen. Aanhankelijk was ik stellig. Hoe minder auto's, en hoe sneller we dat regelen, hoe beter! Mijn eigen standpunt is hierin genuanceerder geworden. Hoewel ik nog altijd denk dat de toekomst autoluw is, heb ik middels het contact tijdens dit onderzoek meer begrip gekregen voor persoonlijke situaties van bewoners en de impact die dit voor hen heeft. Met name de angst om geïsoleerd te raken raakte me. Mijn hoop is dat de gemeente nader tot de bewoners kan komen. Naar mijn inziens zullen de veranderingen over een langere periode stapsgewijs en goed doordacht moeten gebeuren. Tot slot heb ik wegens persoonlijke omstandigheden het schrijven van de scriptie erg lang opzijgeschoven. Desalniettemin ben ik erg trots dat ik hier toch overheen ben gekomen en voelt het als een grote persoonlijke overwinning om tot dit eindresultaat te komen.

Referentielijst

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: Can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), 734-753. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2024a). *Arbeidsdeelname; kerncijfers seizoensgecorrigeerd* [Dataset]. CBS StatLine. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/82472NED>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2024b). *Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland?* CBS. Geraadpleegd op 4 februari 2025, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/personenautos>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (z.d.). *Dashboard bevolking: Groei en krimp*. Geraadpleegd op 30 januari 2025, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/groei-en-krimp>
- Chen, C.-F., & Chao, W.-H. (2011). Habitual or reasoned? Using the theory of planned behavior, technology acceptance model, and habit to examine switching intentions toward public transit. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(2), 128–137. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.006>
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry & research design: Choosing among five approaches* (4e ed.). SAGE Publications.
- Doheim, R., Farag, A., & Badawi, S. (2020). Success Measures for Transforming Into CarFree Cities: Recommendations for Implementation. In R. M. Doheim, A. A. Farag, & S. Badawi (Eds.), *Humanizing Cities Through Car-Free City Development and Transformation* (pp. 232-268). Lancashire: University of Central Lancashire.
- Dreijerink, L., Kruize, H., & Van Kamp, I. (2009, maart 3). *Burgerparticipatie in beleidsvorming: Resultaten van een verkennende literatuurreview* (Rapport No. 830950003). Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). <https://www.rivm.nl/publicaties/burgerparticipatie-in-beleidsvorming-resultaten-van-verkennende-literatuurreview>
- Eliasson, J. 2014. “The Role of Attitude Structures, Direct Experience and Reframing for the Success of Congestion Pricing.” *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 67: 81–95. *JOURNAL OF URBAN DESIGN* 447
- Gemeente Den Haag. (z.d.). *Thuis in een groene metropool aan zee*. Geraadpleegd op 3 februari 2025, van https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/15070616/1?connection_type=16&connection_id=1010240

- Gemeente Nijmegen. (z.d.). *Parkeervergunning bewoners*. Gemeente Nijmegen.
https://www.nijmegen.nl/diensten/parkeren-verkeer-en-vervoer/parkeervergunning-bewoners/?waarde=MOB_VERGUNNINGSGEBIEDEN.4
- Gemeente Nijmegen. (2023, 26 april). *Agenda versnelling mobiliteitstransitie* (Raadsvoorstel, opgesteld door A. Besselink).
[https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/36fe7b9c-8c05-4bd1-b05d-4f3796695ebc**::contentReference\[oaicite:4\]{index=4}](https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/36fe7b9c-8c05-4bd1-b05d-4f3796695ebc**::contentReference[oaicite:4]{index=4})
- Gemeente Nijmegen. (2024a). *Koers voor de Binnenstad: Gebiedsvisie binnenstad 2035*. Nijmegen: Gemeente Nijmegen.
- Gemeente Nijmegen. (2024b, november 19). *Verlag informatieavond verblijfsvriendelijke binnenstad* [PDF-bestand]. https://www.nijmegen.nl/fileadmin/bestanden/diensten/parkeren/verlag_informatieavond_Verblijfsvriendelijke_Binnenstad_19-11-2024.pdf
- Gemeente Nijmegen. (2024c, 3 september). *Brief aan de raad: Uitvoeringsplan Verblijfsvriendelijke Binnenstad (fase 1) – Deelproject Parkeervrij* (Ons kenmerk: D240627821) [PDF-bestand]. Gemeente Nijmegen.
<https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/f5a36082-aa21-42f5-a179-c46441da3a4f>
- Gemeente Nijmegen. (2024d, 17 december). *Aanpassing plannen verblijfsvriendelijke binnenstad* (Ons kenmerk: D241071961) [PDF-bestand]. Gemeente Nijmegen.
- Gemeente Nijmegen. (2025, 5 februari). *Raadzaal (gespreksrondes)*.
<https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/5fcb5cad-5df2-495c-a90f-3d7750b6a047>
- Gemeente Rotterdam. (2024). *Omgevingsvisie Rotterdam*. Geraadpleegd op 3 februari 2025, van <https://www.omgevingsweb.nl/wp-content/uploads/po-assets/614657.pdf>
- Gemeente Utrecht. (2021). *Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad*. Geraadpleegd op 3 februari 2025, van <https://bouwstenen.nl/sites/default/files/Utrecht%20dichtbij%20de%20tien%20minutenstad.pdf>
- Glazener, A., Wylie, J., van Waas, W., et al. (2022). The impacts of car-free days and events on the environment and human health. *Current Environmental Health Reports*, 9, 165–182.
<https://doi.org/10.1007/s40572-022-00342-y>
- Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars – and how this could be done. *Journal of Urban Design*, 25(4), 443–448. <https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1727318>
- Gössling, S., A. Choi, K. Dekker, and D. Metzler. (2019). “The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union.” *Ecological Economics* 158: 65–74.
- Gössling, S. (2017). *The psychology of the car: Automobile admiration, attachment, and addiction*. Elsevier. ISBN 978-0-12-811008-9.

- Haustein, S., Kroesen, M., & Mulalic, I. (2020). Cycling culture and socialisation: modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands. *Transportation*(47), 1689-1709
- Heusinkveld, B. G., van Hove, L. W. A., Jacobs, C. M. J., Steeneveld, G. J., Elbers, J. A., Moors, E. J., & Holtslag, A. A. M. (2010). Use of a mobile platform for assessing urban heat stress in Rotterdam. In A. Matzarakis, H. Mayer, & F.-M. Chmielewski (Eds.), *Proceedings of the 7th Conference on Biometeorology* (Vol. 20, pp. 433-438). <https://edepot.wur.nl/136841>
- Jensen, O. (2013). *Staging Mobilities*. London: Routledge.
- Jorritsma, P., Arendsen, K., & Faber, R. (2023). *Autoluw beleid gemeenten: Doelen, effecten en rollen*. Achtergrondrapport. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Kuss, P., & Nicholas, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 942–953. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>
- Lanzendorf, M., Baumgartner, A., & Klinner, N. (2024). Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. *Transportation*, 51, 2073–2101. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10398-w>
- Marcheschi, E., Vogel, N., Larsson, A., Perander, S., & Koglin, T. (2022). Residents' acceptance towards car-free street experiments: Focus on perceived quality of life and neighborhood attachment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16, 100585. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100585>
- Nederveen, A. A. J., Sarkar, S., Molenkamp, L., & Van de Heijden, R. E. C. M. (1999). *Importance of public involvement: A look at car-free city policy in the Netherlands*. **Transportation Research Record**, 1685, 62-68. <https://doi.org/10.3141/1685-17>
- Nello-Deakin, S. (2019). Is There Such a Thing as a 'Fair' Distribution of Road Space?. *Journal of Urban Design*, 24(5), 698–714.
- Nieuwbouw Waalfront. (z.d.). *Wonen in Handelskade*. Nieuwbouw Waalfront. <https://www.nieuwbouw-waalfront.nl/handelskade>
- Nieuwenhuijsen, M. J., & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251–262. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032>
- NOS. (2025, 3 maart). *Start bouw autovrije wijk Utrecht, 'parkeerplekken nemen veel ruimte in'*. NOS.nl. <https://nos.nl/U2558039>
- NRC. (2022, 10 februari). *Autovrij! Iedereen blij. Of toch niet?* Geraadpleegd op 3 februari 2025, van <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/02/10/autovrij-iedereen-blij-of-toch-niet-a4087135>
- Ostermeijer, F. J. (2021). *Economic analyses of cars in the city: Implications for policy and automated vehicles* (Ongepubliceerd doctoraal proefschrift). Vrije Universiteit Amsterdam.

Tinbergen Institute. <https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/126767545/F%20J%20%20Ostermeijer%20-%20thesis.pdf>

Planbureau voor de Leefomgeving. (2017). *Demografie en de invloed op autobezit en parkeren* [Rapport]. PBL. https://www.pbl.nl/uploads/default/downloads/PBL2017_Demografie-en-de-invloed-op-autobezit-en-parkeren_2917.pdf

Reith, M. (2024, 26 november). *Autoluwe zone in Nijmeegse binnenstad: dit is de reden dat parkeerplaatsen verdwijnen, ondanks protesten*. De Gelderlander. Geraadpleegd op 3 februari 2025, van <https://www.gelderlander.nl/nijmegen/autoluwe-zone-in-nijmeegse-binnenstad-dit-is-de-rede-dat-parkeerplaatsen-verdwijnen-ondanks-protesten~afba61fd/>

Rubio, I. (2024, 25 april). *Protestmars tegen herinrichting Hobbemapplein: autoluwe en groene plannen stuiten op verzet*. Algemeen Dagblad.

Stadspartij Nijmegen. (2025, 19 februari). *Motie: Vriendelijk koersen naar verblijfsvriendelijk winkelen, ontmoeten en wonen (Agendapunt 7.4 Verblijfsvriendelijke binnenstad)*. Gemeenteraad Nijmegen. <https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/2fb6e4e9-86d8-45f9-8790-eeae6112aa2a>

Stevens, J. (2024, 8 mei). *Nieuw plan voor Overvecht maakt bewoners furieus: 'Automobilisten zitten als ratten in de val'*. Algemeen Dagblad. Geraadpleegd op 2 februari 2025, van <https://www.ad.nl/utrecht/nieuw-plan-voor-overvecht-maakt-bewoners-furieus-automobilisten-zitten-als-ratten-in-de-val~a2a0eaa3/>

Van de Coevering, P., Planbureau voor de Leefomgeving, & Nederlands Architectuurinstituut. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden: Oplossingen voor de toekomst*. NAI. ISBN 9789056626709.

Vennix, J. A. M. (2011). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek* (5e ed.). Pearson Custom Publishing.

Verkade, T., & Te Brömmelstroet, M. (2020). *Het recht van de snelste: Hoe ons verkeer steeds asocialer werd*. De Correspondent. ISBN 9789083000718.

Yin, R. K. (2014). *Case study research: Design and method* (5th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.

Bijlage I interviewguide

Allereerst wil ik u bedanken dat u mee wilt doen aan dit onderzoek. Het interview dat zal worden afgenomen maakt deel uit van mijn onderzoek dat ik verricht voor het afsluiten van mijn studie GPM (Geografie, Planologie & Milieu). Dit onderzoek gaat over autoluwe maatregelen en de houding ten opzichte van deze maatregelen door bewoners. De casus die centraal staat is Zone B achter de Road-Barriers in de benedenstad van Nijmegen. Graag vermeld ik dat ik niet in opdracht van de gemeente werk en neutraal sta tegenover de kwestie die momenteel binnen uw wijk speelt. De informatie voortkomend uit dit interview zal anoniem worden verwerkt en zal in geen geval naar u te herleiden zijn. Het interview zal ongeveer 45 minuten duren. Gaat u akkoord met het opnemen van dit interview? U mag open en eerlijk antwoord geven maar bent nergens toe verplicht. Wanneer u een vraag niet wil beantwoorden kunt u dat aangeven.

Algemeen

Hoeveel jaar bent u woonachtig in deze wijk?
Wat is uw woonsituatie? (Alleen, gezin, huur of koop)
Welke vervoersmiddelen gebruikt u? (eventueel doorvragen op frequentie)
Waarom kiest u voor deze vervoersmiddelen?
Hoe ervaart u de leefbaarheid van deze buurt?
Hoe zou u deze scoren op een schaal van 1 tot 10?

Attitude

Wat was uw eerste reactie toen u hoorde van de plannen van de gemeente?
Welke gevolgen hebben de maatregelen voor u? (positieve en negatieve nagaan)
Zitten hier ook positieve/negatieve gevolgen bij? Welke?
Wat denkt u dat de gemeente wil bereiken met deze plannen?
Hoe verhouden de voor- en nadelen zich voor u? Op welke manier weegt u deze tegen elkaar af?
Wat vindt u van autoluwe maatregelen in andere steden of buurten?

Subjectieve Norm

In totaal hebben circa 200 adressen directe gevolgen door de plannen van de gemeente. Hoe denkt u dat andere bewoners over deze maatregelen denken?
Heeft u hier gesprekken over gehad met burens, familie of vrienden? Wat kwam daarin naar voren?
Zijn er niet-autobezitters in de omgeving? Hoe kijken deze mensen hier tegenaan volgens u?
Heeft u het gevoel dat u uw mening hierover makkelijk kunt uiten in de buurt?
Zou u het lastig vinden als uw mening anders is dan die van anderen?
Weet u of er bewoners zijn die anders ten opzichte van de maatregelen staan? (Spreekt deze bewoners zich uit?)

Gepercipieerde gedragscontrole

Welke manieren van vervoer heeft u tot uw beschikking (die u evt. niet gebruikt?) (doorvragen op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit)

In hoeverre zou u deze in de toekomst meer willen gebruiken?

Wat zou er voor u moeten gebeuren om dit aantrekkelijker te maken?

Heeft u het gevoel invloed te hebben op het besluitvormingsproces?

Hoe ervaart u de communicatie vanuit de gemeente? (doorvragen hoe, welke documenten)

Heeft u zorgen over eventuele financiële gevolgen van de maatregelen?

Afsluiting

Bent u bereid om mee te denken over een goede invulling van de maatregel?

Indien de plannen worden uitgevoerd zoals deze nu staan, wat zou dat voor u betekenen?

Is er nog iets dat u kwijt zou willen wat nog niet besproken is?

Bijlage II codeboek

		Aantal codes	Aantal Quotations
Thema 1. Attitude	Emotie en ervaringen	20	59
	Houding t.o.v. gemeente	37	81
	Onbegrip	15	45
	Standpunten	12	13
	Toename drukte	10	29
		94	227
Thema 2. Subjectieve norm	Leefbaarheid	16	53
	Steun buurtbewoners	15	41
	Contact buurtbewoners	20	34
		51	128
Thema 3. Gepercipieerde gedragscontrole	Bereikbaarheid	17	81
	Onduidelijkheid over regels	7	26
	Mobiliteit en mobiliteitskeuzes	37	103
	Participatie en communicatie	26	80
		87	290
Overig	Zorgen en gevolgen maatregelen	27	89
	Algemene informatie buurt	22	97
	Mogelijke oplossingen	16	62
	Totaal codes	297	893