

Fietsbeleving van studenten in de binnenstad van Utrecht: de Maartensbrug en de Viebrug

Figuur 1: de Maartensbrug (links) en de Viebrug (rechts)



Masterthesis Urban Geography
Auteur: Werner Pison (3878163)

Begeleider: Bas Spierings
Faculteit Geowetenschappen
Universiteit Utrecht

Datum: 13 juni 2017



Universiteit Utrecht

Fietsbeleving van studenten in de binnenstad van Utrecht: de Maartensbrug en de Viebrug

Masterthesis Urban Geography

Auteur: Werner Pison
Studentnummer: 3878163

Begeleider: Bas Spierings
Faculteit Geowetenschappen
Universiteit Utrecht

Datum: 13 juni 2017

Voorwoord

De scriptie die voor u ligt, heet *“Fietsbeleving van studenten in de binnenstad van Utrecht: de Maartensbrug en de Viebrug”*. Deze scriptie is gemaakt als afstudeeropdracht voor de master Urban Geography aan de Universiteit Utrecht. Het is voltooid in een tijdsboog van 1 januari 2015 tot 13 juni 2017. De scriptie had ik nooit afgekregen dankzij een aantal mensen. Ik wil daarom graag mijn scriptiebegeleider Bas Spierings bedanken voor al zijn advies en nuttige feedback. Daarnaast wil ik graag de studenten die geïnterviewd zijn bedanken voor hun openheid en bereidheid om mee te werken aan de interviews door hun fietsbeleving onder woorden te brengen. Tot slot wil ik mijn ouders en andere dierbaren bedanken voor de steun bij de voltooiing van deze scriptie.

Veel leesplezier gewenst,
Werner Pison

Utrecht, 13 juni 2017

Samenvatting

Deze scriptie gaat over fietsbeleving van studenten in de binnenstad van Utrecht. Utrecht probeert zich te profileren als fietsstad en is een stad met een relatief hoog aantal studenten. Huidige onderzoeken gaan vooral in op het zo efficiënt mogelijk maken van de binnenstad voor fietsers, maar gaan relatief weinig over de daadwerkelijke beleving van het fietsen in de binnenstad.

De hoofdvraag van deze scriptie luidt: **In hoeverre zijn fysieke en sociale factoren van invloed op de beleving van fietsen door studenten in de binnenstad van Utrecht?** Dit is onderzocht aan de hand van twee casestudygebieden: de Maartensbrug en de Viebrug. Verwacht is dat bij de Maartensbrug meer waarde wordt gehecht aan esthetische waarden als sfeer en groenvoorzieningen, omdat dit meer ligt in het winkelgebied van de binnenstad, terwijl bij de Viebrug aspecten als veiligheid, drukte en doorstroming centraal staan omdat over deze brug één van de belangrijkste verkeersaders van de stad loopt.

Het onderzoek is gesplitst in een analyse van negen beleidsdocumenten over de binnenstad van Utrecht. Verder hebben per casestudylocatie zesendertig observatiemomenten plaatsgevonden. Tot slot zijn zestien interviews afgenomen met studenten over hun fietsbeleving op de casestudylocaties.

De institutionele factoren vormen de context voor fysieke en sociale factoren die fietsbeleving stimuleren. De gemeente Utrecht heeft als plan om fietshoofdstad te worden en wil fietsen en de fietser centraal stellen. Zo zijn een aantal beleidsaanpassingen, met name omtrent parkeervoorzieningen en de kwaliteit van de wegen. Er zijn nu nog te weinig fietsenstallingsplekken wat leidt tot irritatie en een negatieve fietsbeleving, ondanks enkele beleidsaanpassingen. Verder zijn de verkeersregels duidelijk en goed. Daar wordt alleen in de praktijk nauwelijks aandacht aan besteed: studenten negeren de regels en verkeersborden massaal. Het gaat de studenten meer om de *go-with-the-flow* en de georganiseerde chaos dan om de regels.

Verder zijn van de fysieke factoren de gebouwde omgeving, de dichtheid, groenvoorziening, winkelvoorzieningen en het straatmeubilair de factoren die fietsbeleving voornamelijk positief beïnvloeden. Deze laatste drie factoren zijn echter niet voor iedereen van invloed en worden ook vaak genoemd als een passieve invloed: hoewel ze een positieve invloed hebben op de fietsbeleving, is deze invloed passief. Men is er al gewend aan geraakt, maar mochten de factoren aangepast worden of verdwijnen dan zal wel de fietsbeleving waarschijnlijk veranderen.

De belangrijkste invloeden komen vooral van sociale factoren. Van de sociale factoren hebben namelijk vooral interactie met de verschillende weggebruikers en de drukte een sterke, vaak negatieve rol op de fietsbeleving bij zowel de Viebrug als de Maartensbrug. Aan die drukte is ook verkeersveiligheid gekoppeld: de verkeerssituatie wordt als onveiliger beschouwd in een druk gebied. Sfeer, de mate van drukte en doorstroming spelen de grootste rol als het gaat om de fietsbeleving. Zo zondert men zich eerder af voor geluiden, geuren, maar ook fysieke factoren en overige sfeerbepalende elementen in de ruimte wanneer het druk is.

Tot slot blijken persoonlijke karaktereigenschappen cruciaal in hoeverre men waarde hecht aan fysieke en/of sociale factoren: de karaktereigenschappen en het fietsdoel van de fietsers zijn een sterkere invloed dan de status als student.

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Samenvatting	5
Inleiding	9
1 Theoretisch kader	12
1.1 <i>Institutionele factoren: fietsbeleid</i>	12
1.1.1 Experience economy	12
1.1.2 Duurzaamheid en veranderende mobiliteitskeuzes.....	12
1.1.3 Verkeersregels.....	13
1.2 <i>Beleving</i>	14
1.2.1 Herinnering, routines en mental maps.....	14
1.2.2 Embodiment: vier zintuigelijke waarneming.....	15
1.2.3 Verschil tussen loopbeleving en fietsbeleving: kinesthetisch gevoel.....	16
1.3 <i>Fysieke factoren</i>	17
1.3.1 Bebouwde omgeving.....	17
1.3.2 Winkelvoorziening.....	17
1.3.3 Dichtheid.....	18
1.3.4 Kwaliteit van de wegen.....	18
1.3.5 Straatmeubilair & obstakels.....	18
1.3.6 Groenvoorziening.....	19
1.3.7 Parkeervoorziening.....	20
1.3.8 Weer.....	20
1.4 <i>Sociale factoren</i>	21
1.4.1 De 24-uursstad en sfeer.....	21
1.4.2 Interactie met weggebruikers.....	21
1.4.3 Veiligheid.....	22
1.4.4 Drukte en verschil in dagdelen.....	23
1.5 <i>Persoonlijke factoren</i>	24
1.5.1 Persoonlijke keuzes: fietsdoel en fietsgebruik.....	24
1.5.2 Fietsidentiteit.....	25
1.5.3 Demografische kenmerken: studenten.....	26
1.5.4 Kanttekeningen.....	27
1.6 <i>Conceptueel model</i>	28
1.6.1 Uitleg over het conceptueel model.....	29
1.6.2 Kanttekening.....	29
2 Casestudies in de binnenstad van Utrecht: de Viebrug en de Maartensbrug	30
2.1 <i>Utrecht en de binnenstad</i>	30
2.2 <i>Beleid, promotie en doelstellingen</i>	31
2.2.1 Utrecht de fiets hoofdstad.....	31
2.2.2 Positie van de fietser.....	31
2.2.3 Positie van de student.....	32
2.3 <i>Casestudies: Viebrug en Maartensbrug</i>	33
2.3.1 Locatie 1: de Viebrug.....	34
2.3.2 Locatie 2: De Maartensbrug.....	35

3	Methodologie	36
3.1	<i>Het belang van kwalitatief onderzoek</i>	36
3.2	<i>Beleidsanalyse</i>	36
3.2.1	Doel van de beleidsanalyse	36
3.2.2	Beleidsdocumenten.....	36
3.2.3	Codering	37
3.3	<i>Observaties</i>	37
3.3.1	Keuze voor observaties	37
3.3.2	Eenmalige en dynamische observatie	37
3.3.3	Operationalisering.....	38
3.3.4	Tijdsinterval	38
3.4	<i>Interviews</i>	39
3.4.1	Keuze voor semigestructureerde interviews.....	39
3.4.2	Opbouw van het interview	39
3.4.3	Afname van de interviews	40
4	Resultaten	42
4.1	<i>Algemeen: overzichtskaart en verkeersstromen</i>	42
4.1.1	Overzichtskaart.....	42
4.1.2	Verkeersstromen	42
4.2	<i>Fysieke factoren</i>	45
4.2.1	Bebouwde omgeving: de Planeet vs. de sfeervolle gracht.....	45
4.2.2	Winkelvoorzieningen.....	46
4.2.3	Dichtheid	49
4.2.4	Kwaliteit van de wegen	49
4.2.5	Straatmeubilair.....	53
4.2.6	Groenvoorziening	55
4.2.7	Parkeervoorzieningen.....	57
4.2.8	Weer	59
4.3	<i>Sociale factoren</i>	61
4.3.1	Beleving van de medeweggebruikers.....	61
4.3.2	Interactie met de medeweggebruikers	63
4.3.3	Drukke en doorstroming.....	65
4.3.4	Dagdelen.....	67
4.3.5	Veiligheid	68
4.3.6	Verkeersborden & verkeerregels	69
4.4	<i>Zintuigelijke waarnemingen</i>	71
4.4.1	Geluid	71
4.4.2	Geur	71
4.4.3	Kinesthetisch gevoel.....	72
4.5	<i>De gemeente: fietshoofdstad?</i>	73
4.6	<i>Beleving van studenten</i>	74
	Conclusie	75
	Aanbevelingen en verbeterpunten	78
	Literatuurlijst	80

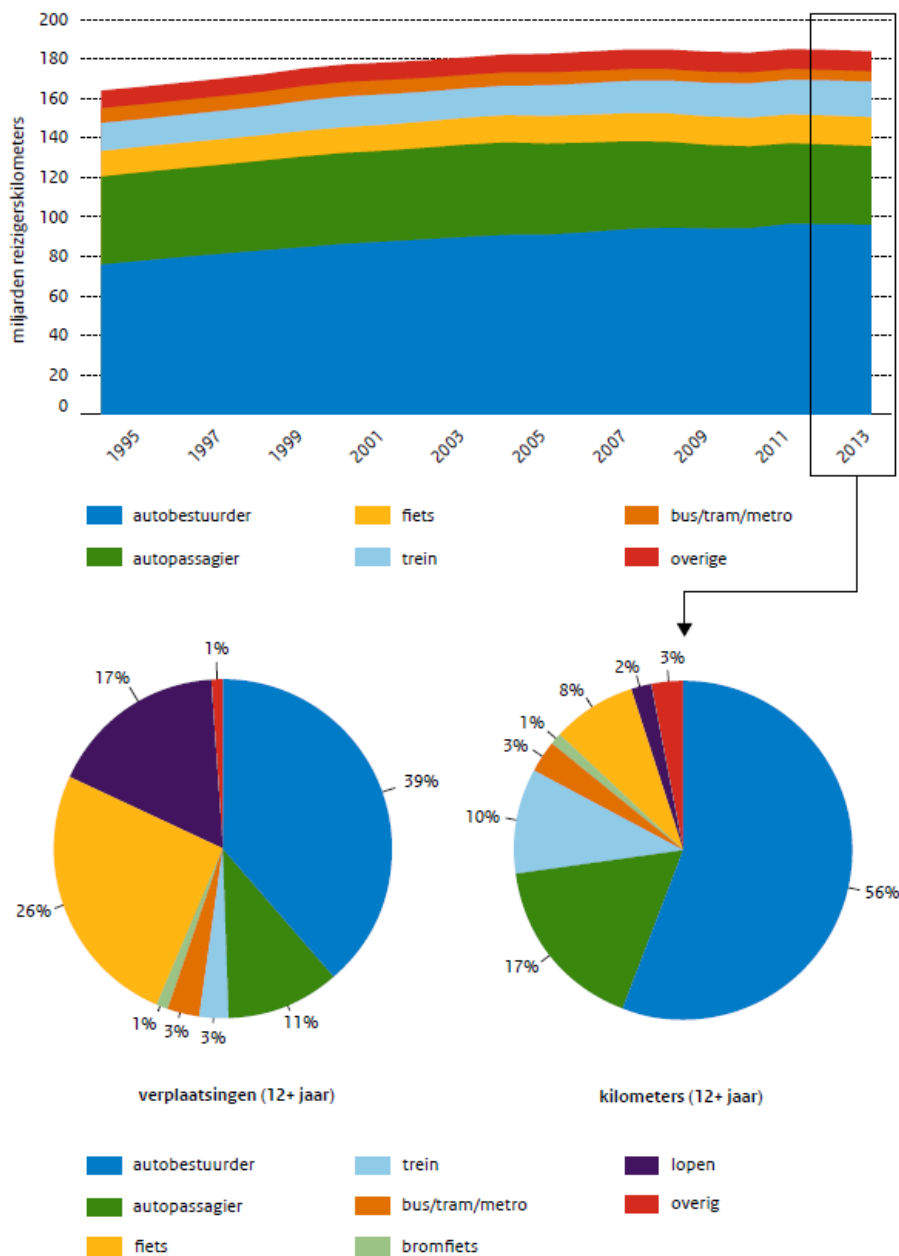
Bijlage I: overzichtskaarten en movement maps van de Maartensbrug en de Viebrug.....	85
Bijlage II: observatieschema.....	89
Bijlage III: interviewvragenlijst & codering.....	98
Bijlage IV: observaties.....	102
Bijlage V: interviews & mental maps.....	102

Inleiding

De populariteit van de fiets in de stad

In Nederland wordt veel gefietst: bijna een kwart van alle verplaatsingen gaat per fiets en bijna een tiende van afgelegde kilometers is per fiets. Het fietsgebruik is zelfs met zeven procent toegenomen de laatste jaren. Als verklarende factor wordt gegeven dat er een toename is van jongvolwassenen en studenten in stedelijke gebieden die relatief veel fietsen (KiM, 2014, pp. 8-11). In figuur 2 is te zien dat Nederland wereldwijd koploper is met relatief aandeel aan fietsgebruik.

Figuur 2: ontwikkeling van personenvervoer naar vervoersbewijzen tussen 1994 en 2013.



Bron: KiM, 2014, p. 8

Figuur 3: aandeel in percentages per transportmiddel per land.

Country	Bicycle	Walking	Public transport	Car	Other
Netherlands	30	18	5	45	2
Denmark	20	21	14	42	3
Germany	12	22	16	49	1
Switzerland	10	29	20	38	1
Sweden	10	39	11	36	4
Austria	9	31	13	39	8
England/Wales	8	12	14	62	4
France	5	30	12	47	6
Italy	5	28	16	42	9
Canada	1	10	14	74	1
United States	1	9	3	84	3

Source: John Pucher, *Transportation Quarterly*, 98-1: <http://www.ibike.org/library/statistics.htm>.

Één van de steden waarin veel gefietst wordt, is Utrecht. De stad Utrecht is door the New Economy (2015) uitgeroepen tot een gezonde stad waarin mensen veel interactie met elkaar hebben en zeer mobiel zijn. Eén van de belangrijkste aspecten die bijdraagt aan de mobiliteit is volgens the New Economy het fietsbeleid van Utrecht met als toppunt de grootste parkeervoorziening voor fietsers van de hele wereld. Daarnaast heeft Utrecht één van de drukste fietsroutes van het land. De Vredenburgroute die door de binnenstad gaat, wordt gemiddeld door 25.000 fietsers per dag gebruikt (Gemeente Utrecht, 2015, p. 14). De gemeente Utrecht profileert zich als fietsvriendelijke stad en heeft als doel om van Utrecht de fietshoofdstad van Nederland te maken. Het binnenhalen van de start van de Tour de France in 2015 was daar een goede impuls voor, ook economisch gezien. De gemeente Utrecht ziet fietsen als een duurzame oplossing om ook in de toekomst de mobiliteit in de stad te waarborgen (Gemeente Utrecht, 2015).

Duurzaamheid en Utrecht

Steden over de hele wereld proberen duurzame oplossingen te bedenken om de mobiliteit te verbeteren. Het is niet specifiek iets voor Utrecht om de bereikbaarheid van de stad garant te stellen en in te spelen op duurzaamheid door ook naar andere vervoersmiddelen zoals de fiets te kijken. De laatste jaren wordt binnen wetenschappelijke kringen steeds meer gesproken over hoe steden duurzaam gemaakt kunnen worden. Het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen in de stad is daar een voorbeeld van. Beleidsmakers proberen fietsgedrag te sturen met beleidsaanpassingen om oplossingen te vinden voor transportproblematiek in steden (Cupples & Ridley, 2008). Duurzaamheid is ook één van de aspecten waarin steden met elkaar kunnen concurreren: een duurzame stad is efficiënt, heeft een gezonde schone economie en heeft vanwege zijn groene karakter een positief imago. Steeds meer aandacht komt hierdoor op de fiets als vervoersmiddel te liggen naast de auto. In Nederland is echter al een lange traditie van fietsgebruik in zowel steden als andere regio's in het land.

Wetenschappelijke relevantie

De traditionele denkwijze over mobiliteit en transport gaat vooral over het vervoer van punt A naar B. Menselijke verplaatsing is een product van rationele besluiten gebaseerd op push- en pull-factoren zoals afstand en tijd (Spinney, 2009, p. 820). De focus ligt bij huidig onderzoek vooral op kwantitatief onderzoek naar hoe, waarom, waar en wanneer mensen zich voortbewegen. Het gaat dan vaak ook om aanpassingen van de fysieke ruimte, investeringen in veiligheid of gezondheidsredenen, allemaal om zo het fietsgebruik te optimaliseren (Chataway e.a, 2013; Pattison & Whitzman, 2013). Zo zijn gezondheidsredenen waarom mensen willen fietsen of met welke aanleiding beleidsmakers de fiets willen promoten in de stad.

Echter, er zijn meer factoren die van invloed kunnen zijn op het wel of niet gebruik maken van de fiets. Er zit namelijk ook een beleving verbonden aan het fietsen: áls mensen gaan fietsen, welke beleving geven zij aan fietsen in de binnenstad (Spinney, 2009, p. 820)? Binnen de sociale wetenschappen wordt gepleit voor meer onderzoek naar het gevoel en de mening van participanten van het onderzoek. Sheller & Urry (2006) spreken van de *new paradigm mobilities*: het gaat niet alleen over hoe men van A naar B komt, maar ook over de representatie en de beleving van de reis. Evan &

Jones (2011) pleiten voor een meer kwalitatieve benadering in de wetenschap die aansluit op de verklaring van gevoelens en emoties over transportgebruik in (binnen)steden. In huidig wetenschappelijk onderzoek wordt voor beleving van binnensteden vooral gekeken naar de beleving van wandelaars. Fietsers en wandelaars hebben veel correlatie als het gaat om de waardering van de omgeving en het transport (Pikora e.a., 2003; Pooley e.a., 2010; Timms & Tight, 2010). Echter, voetgangers en fietsers hebben ook verschillen en daarom is er naast onderzoek van beleving van wandelaars ook meer onderzoek naar beleving van fietsers gewenst. Specifiek onderzoek naar beleving van de fietsers is namelijk schaars en gaat vooral over gebieden buiten de binnenstad zoals woon-werkverkeer. Dit onderzoek biedt een verbreding van de wetenschappelijke kennis over fietsbeleving in binnensteden.

Maatschappelijk relevantie

Het huidige beleid speelt in op Utrecht als fietshoofdstad waarbij er aannames gemaakt zijn over hoe men het fietsen beleeft, maar door relatief weinig wetenschappelijke onderbouwing is het de vraag of deze veronderstellingen, en daarmee de basis van het beleid, volledig is. Volgens Rao (2010) kan het bestuderen van fietsers een beeld creëren van hoe de stad in het geheel wordt ervaren: de keuzes die fietsers maken samen met de beleving van de binnenstad geven meer inzicht aan wat van belang is in de stad. Door de beleving van fietsers beter in kaart te brengen, kan er ook beter ingespeeld worden op de wensen van de consument. Fietsers zijn immers ook consumenten: zodra zij van de fiets afstappen, zijn zij een potentiële consument en gebruikers van binnenstedelijke voorzieningen. Zo kunnen meer potentiële consumenten gebonden worden aan de binnenstad. Zodoende is het maatschappelijk belang van dit onderzoek om te laten zien welke factoren die de fietsbeleving beïnvloeden zodat de gemeente, winkeliers en andere belanghebbenden in de binnenstad hierop een passend plan kunnen maken.

Doel- en vraagstelling

Met dit onderzoek wordt een bijdrage geleverd aan de huidige kennis over de beleving van fietsen in de binnenstad. In deze inleiding is gesproken over de toename van fietsers, met name bij jongeren en studenten, de potentie van Utrecht als fietsstad en het gebrek van de beleving als invalshoek bij wetenschappelijk onderzoek naar fietsen in binnensteden. Dit leidt tot de hoofdvraag van dit onderzoek:

In hoeverre zijn fysieke en sociale factoren van invloed op de beleving van fietsen door studenten in de binnenstad van Utrecht?

De deelvragen die daarbij horen, zijn:

- Welke fysieke factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?
- Welke sociale factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?
- Welke institutionele factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?
- Welke persoonlijke factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?

Dit onderzoek bestaat allereerst uit een theoretisch kader waarin de belangrijkste theorieën omtrent beleving van binnensteden besproken zijn, zowel fysieke, sociale, institutionele als persoonlijke factoren. Hoofdstuk twee bestaat uit de omschrijving van en motivatie voor de twee casestudiegebieden. In het methodologiehoofdstuk is uitgelegd waarom er gekozen is om met een beleidsanalyse, observaties en interviews de beleving van fietsen in de binnenstad van Utrecht door studenten te onderzoeken. De uitkomsten van het onderzoek staan in het resultatenhoofdstuk vier. In de conclusie zijn de hoofd- en deelvragen beantwoord en tot slot zijn beleidsaanbevelingen gemaakt en onderzoeksmogelijkheden voorgesteld.

1 Theoretisch kader

In het theoretisch kader staan de bevindingen de belangrijkste theorieën omtrent fietsgedrag- en beleving. De deelvragen van dit onderzoek zijn hierop gebaseerd en ook het verdere verloop van het theoretisch kader zal zo ingedeeld zijn. Allereerst is een algemeen beeld geschetst over fietsbeleid, de fietsbeleving en hoe dit vorm gegeven wordt met zintuigelijke waarnemingen. Vervolgens zijn de twee belangrijkste categorieën factoren – fysieke en sociale factoren – besproken die van invloed zijn op het fietsgedrag en de fietsbeleving en die o.a. deze zintuigelijke waarnemingen prikkelen. Tot slot zijn de persoonlijke factoren behandeld waaruit naar voren komt dat studenten in binnensteden uniek gedrag en een unieke beleving hebben.

1.1 Institutionele factoren: fietsbeleid

1.1.1 Experience economy

Institutionele factoren zijn factoren die van invloed zijn op de beleving die voort zijn gekomen uit beleidsafspraken en andere beslissingen van de overheid. Pine & Gilmore (1999) spreken van een *experience economy*. Vroeger ging het om het product, nu gaat het steeds meer om hoe je het product aanbiedt. Het product is in deze context een aantrekkelijke fiets- en winkelstad met veel verschillende (winkel)voorzieningen. De beleidspersonen en de winkeliers in binnensteden spelen hierop in door het zo aantrekkelijk mogelijk voor consumenten te maken om te consumeren. Dit is ook relevant voor dit onderzoek, aangezien fietsers ook consumenten zijn. Zo gaan fietsers bijvoorbeeld naar de binnenstad om daar te consumeren. Bovendien kunnen fietsers de sfeer van de binnenstad versterken of verstoren. Zo zal men eerder geneigd zijn om de locatie positief te waarderen. Beleidsmakers maken dus niet alleen fietsbeleid uit economisch belang, maar het zorgt ook voor een beter imago van de stad. Binnensteden proberen te allen tijde het imago te verbeteren en te optimaliseren. Russo & van der Berg (2010, p. 669) stellen dat binnensteden bij uitstek de plek zijn waar externe factoren de plaats bepalen: beleidsmakers proberen de plek te optimaliseren om een zo'n fijn mogelijke *sfeer* te creëren voor de gebruikers van de binnenstad.

1.1.2 Duurzaamheid en veranderende mobiliteitskeuzes

Fietsers dragen bij aan de ervaring en de sfeer van de binnenstad. Bovendien zijn fietsers ook een groot gedeelte van de gebruikersgroep van de binnenstad. Beleidsmakers die die doelgroep willen aanspreken, kunnen niet om dit vervoersmiddel heen. Deze beleidsmakers zoeken naar een duurzamere transportoplossing voor de stad met een al aanwezig maatschappelijk draagvlak. De fiets is de oplossing die én duurzaam én aantrekkelijk is (PBL, 2014, pp. 14-15).

De laatste jaren is de fiets centraler komen te staan, mede dankzij de opkomst van duurzaamheid als belangrijke factor in beleidskeuzes (Gemeente Utrecht, 2014; Gemeente Utrecht, 2015). Zo zijn nu meer fietspaden en parkeerplekken voor fietsers, ook in de binnenstad. Fietsers zijn minder afhankelijk van het op de auto gemaakte wegennetwerk. Zij kiezen hun eigen paden boven de door beleid uitgezette paden zoals bij auto's meestal werkt (Rao, 2010, p. 51). Timms & Tight (2010, p. 489) benadrukken dat beleidsmakers open moeten staan voor dit soort veranderingen, hervormingen en actieve aanpakken. Verder moeten beleidsmakers proberen de operationaliseerbaarheid van plannen, samen met de technologie die nodig is achter die plannen, mogelijk maken. De overheid kan hierbij zowel uitvoerder, kadersteller, aanjager als openlijk supporter van het fietsen zijn (PBL, 2014, p. 27). Door een andere beleidsaanpak kunnen fietsers alsnog in bepaalde banen geleid worden. Indien men echt een fietsersvriendelijke binnenstad wil maken, zal men ook de fietser meer moeten integreren in het stedelijk transportbeleid. Hierbij hoort ook de beleving van het fietsen in de stad.

1.1.3 Verkeersregels

Volgens Pelzer (2012, pp. 14-15) hebben institutionele factoren invloed op de routekeuze, de omgang met verkeersregels en de mate van interactie met andere weggebruikers. Het individu probeert zo een plek te vinden in de binnenstad met alle geschreven als ongeschreven regels. De interactie met verkeersregels is afhankelijk van institutionele factoren zoals wetgeving en concrete uitwerking in de fysieke ruimte daarvan zoals verkeersborden. Ze geven structuur en regels voor en tegen de fietsers (Pelzer, 2012, p. 18). De handhaving van deze symbolische factoren is sterk afhankelijk van de fietscultuur: hecht men waarde aan deze symbolen of worden ze genegeerd? Dit hoeft niet per se iets slechts te zijn. Er kan ook een georganiseerde natuurlijke chaos ontstaan waarbij de officiële symbolen en verkeersregels genegeerd worden, maar wel het systeem in stand gehouden wordt en men veilig de straat over kan (Pelzer, 2012, p. 17).

1.2 Beleving

Timms & Tight (2010, pp. 488) stellen dat een fietsroute meer is dan een functionele verplaatsing waarbij het doel is veilig aan te komen op een andere plek. Het gaat ook over de beleving die de fietser meekrijgt van de reis zelf. In deze paragraaf zijn drie uitingen van fietsbeleving besproken:

- Herinneringen en mental maps (1.2.1)
- Zintuigelijke waarneming (1.2.2)
- Het onderscheid tussen fietsbeleving en overige beleving (1.2.3)

1.2.1 Herinnering, routines en mental maps

Persoonlijke herinneringen dragen bij aan de beleving van de ruimte. Bij verandering in de ruimte zal de gebruiker van de ruimte geneigd zijn terug te vallen op hoe het eerder was en vanuit daar oordelen of iets verbeterd of verslechterd is (Degen & Rose, 2012, p. 3279). Dit hangt ook samen met de bebouwde omgeving: oude gebouwen dragen bij aan het opwekken van herinneringen van 'hoe het vroeger was'. Degen & Rose stellen dat de huidige fysieke materiële wereld ook los van deze beleving kan staan:

"Buildings, streets and squares may be seen, heard and smelt through memories of what was once there but are no longer—smells, roller-skating, fields, buildings, glamour—so that the sensory experiencing of built environments is not entirely a consequence of the present materiality of those buildings." (Degen & Rose, 2012, p. 3280)

Daarnaast zijn herinneringen ook van invloed op de beleving omdat het zorgt voor vergelijkingsmateriaal: bewust of onbewust vergelijkt de gebruiker van de ruimte de omgeving met eerdere vergelijkbare ruimtes (Degen & Rose, 2012, p. 3281). Afhankelijk van de impressie van de andere ruimte positief of negatief is, kan de beleving van de huidige ruimte positief of negatief uitpakken. Als bijvoorbeeld de binnenstad van Utrecht vergeleken wordt met Amsterdam, is dat heel anders dan wanneer deze vergeleken wordt met een klein dorp. Herinneringen zorgen tevens voor vooroordelen. De binnenstad kan verkeerd worden ingeschat, maar soms ook juist beter onthouden omdat er logica in is aangebracht (Degen & Rose, 2012, p. 3283).

Herinneringen van de plek zijn van belang voor *mental maps*. De herinneringen en de beleving van de omgeving worden concreet weergegeven in deze mental maps (Holloway & Hubbard, 2001, p. 48). Dit zijn schematische, vaak op papier uitgewerkte beelden van de ruimte. Deze zijn gemaakt door gebruikers van de ruimte om weer te geven hoe zij de ruimte zien en wat hun plek is in die ruimte (Brennan-Horley, 2010, p. 253; Holloway & Hubbard, 2001, p. 48). Als iemand bijvoorbeeld de weg vraagt of men vraagt hoe de ruimte eruit ziet, zal men vaak antwoorden met mentale beelden die zijn blijven hangen in het geheugen.

Lynch, aangehaald door Holloway & Hubbard (2001, pp. 49-50) stelde vijf categorieën op waaruit een mental map kan bestaan:

- *Paths* (straten, wandelpaden, fietspaden, et cetera)
- *Edges* (grenzen: muren, rivieren, wegafzettingen, et cetera)
- *District* (plekken die een memorabel karakter hebben)
- *Nodes* (strategische ontmoetingsplaatsen: pleinen, hoek van de straat, kruisingen, et cetera)
- *Landmarks* (fysieke unieke objecten: musea, monumenten, historische gebouwen, et cetera)

Hierbij moet vermeld worden dat sommige punten in elkaar overlopen en dat dit per individu verschilt (Holloway & Hubbard, 2001, pp. 49-50). Deze punten zijn dus sterk bepalend voor de beleving van de ruimte. De mental maps helpen om de dynamische sociale factor in de stad weer te geven (Brennan-Horley, 2010, p. 257).

Deze mentale beelden vormen de basis voor een fietsroute en een fietsroutine. In onderzoek naar tijdruimte-geografie wordt onderzocht in hoeverre bepaalde routines aangebracht kunnen worden in verplaatsing in een ruimte over een bepaald tijdsbestek. Routines zijn sterk van invloed op hoe een route wordt uitgekozen (Hoogendoorn & Bovy, 2004). Teveel routine kan daarnaast averechts werken: volgens Degen & Rose (2012) zorgen routines ervoor dat men op automatische piloot door het gebied heengaat zonder echt op de omgeving te letten, waardoor de beleving eenzijdiger wordt en vooral gericht is op het komen van punt A naar punt B.

Verder is onderzoek naar routine voor dit onderzoek relevant omdat door routine in de binnenstad wellicht plekken bewust of onbewust worden opgezocht of vermeden (Foltête & Piombini, 2010). Daarnaast wordt met mental maps globaal duidelijk hoe men zintuigelijke waarnemingen registreert en aan welke waarnemingen waarde wordt gehecht en aan welke niet. Herinneringen, routines en mental maps zijn aspecten die per individu verschillen. Geen enkele mental map is hetzelfde en ook routines kunnen sterk afwijken. Dit heeft dus ook te maken met persoonlijke beleving die lastig te generaliseren valt. Deze persoonlijke factoren zijn weergegeven in paragraaf 0.

1.2.2 Embodiment: vier zintuigelijke waarneming

Degen & Rose (2012, p. 3293) stellen dat de stedelijke leefomgeving vooral wordt ervaren door gevoel. Volgens Taylor (2003) is de zintuigelijke beleving van ons transportgebruik een essentieel onderdeel om te begrijpen hoe onze beleving van de stad is opgebouwd. Wunderlich (2008) & Knox & Marston (2007) spreken van een *sense of place*: met zintuigen wordt waarde aan een plek gegeven. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen de gevoelsmatige ruimte en de fysieke ruimte: ze hebben raakvlakken met elkaar, maar worden wel op een verschillende manier beïnvloedt en onderzocht. De beleving van de ruimte is gebaseerd op meerdere zintuigen. Wunderlich (2008, p. 128) stelt bijvoorbeeld dat wandelen een actieve manier is om de stedelijke omgeving te beleven, maar dat deze beleving daarnaast altijd is beïnvloed door externe zintuigelijke waarneming, alias *embodiment*. De zintuigelijke waarnemingen versterken elkaar of zwakken elkaar af. Gezamenlijk bepalen zij de beleving van een plaats. Het combineren van zintuigelijke waarnemingen tot één beleving van de plaats wordt ook wel *multisensual* of *sense scape* genoemd (Bissell, 2008, p. 44; Middleton, 2010, p. 577; Wunderlich, 2008, p. 128).

Pine & Gillmore (1999a, p. 104) stellen dat deze zintuigen de gewenste beleving stimuleren of blokkeren. De producenten, of beleidsmakers en andere belanghebbenden in geval van stedelijke ruimtelijke ordening, proberen de zintuigen te stimuleren die de beleving van de plaats verbeteren en de zintuigelijke waarneming die de beleving verslechtert te verdoezelen (Pine & Gillmore, 1999, p. 98). Hoewel iedere onderzoeker een ander onderscheid aanhoudt, zijn er vier relevante zintuigen die steeds terugkomen bij de beleving van de stad (Wunderlich, 2008; Middleton, 2010):

1. Zicht

- De eerste manier van kijken is om zo snel mogelijk van punt A naar punt B te komen zonder al teveel bijzaken te registreren (Degen e.a., 2008, p. 1909). Volgens Gehl (2011, p. 163) kan op deze praktische manier van kijken het overzicht in het verkeer beter bewaard worden. Deze manier van kijken is voor dit onderzoek vooral relevant als de participant vooral door de binnenstad fietst zonder te consumeren en nauwelijks op de omgeving let.
 - Verder zijn consumenten gefocust op consumptiemogelijkheden in de binnenstad en zijn dus ook gevoeliger voor externe factoren die hun beleving beïnvloeden. Zo proberen winkeliers hun klanten te lokken met aantrekkelijke etalages, een goed onderhouden pand, et cetera (Degen e.a., 2008, p. 1909). Deze manier van kijken is voor dit onderzoek vooral relevant als de participant naar de binnenstad komt om te consumeren.
2. Waitt & Duffy (2011) stellen dat geluid bijdraagt aan de reactie tussen het individu en zijn omgeving, en daarmee ook de beleving van die omgeving. Tevens is deze beleving voor iedereen verschillend: wat de één als een prettig geluid ervaart kan de ander juist verschrikkelijk vinden. Aangezien binnensteden relatief druk en vol zijn, is hier ook meer geluid te vinden dan in buitenwijken. Verwacht is dat dit zintuig dus een grote rol speelt.

3. Geur is het derde zintuig waarmee de omgeving waargenomen kan worden. Geuren wekken herinneringen, emoties en/of andere associaties op die zowel positief als negatief kunnen bijdragen aan de beleving van de ruimte. In een binnenstad worden bijvoorbeeld zijstraten soms als negatief ervaren door de onaangename geur die er rondhangt. Meestal is geur niet een doorslaggevende factor, maar versterkt het al een bestaand beeld: als bijvoorbeeld de zijstraat én smal is én stinkt, dan wekt dat een negatieve associatie op.
4. Wunderlich (2008, p. 129) stelt dat tast ook een onderdeel is van de zintuigelijke waarneming. Door fysieke aanraking kan men een bepaald voorwerp in de ruimte een waarde geven, zoals het voelen van spullen in een winkel. Hoewel zo iets niet zo snel voorkomt in een onderzoek naar fietsbeleving in de binnenstad, is tast ook relevant voor dit onderzoek omdat het hier gaat om fietsers en die fysiek iets vasthouden te allen tijde, namelijk de fiets. Hierbij moet gedacht worden aan het materiaal van de fiets, maar ook aan contact met het wegdekoppervlakte bijvoorbeeld en hoe dit fysieke gevoel ervaren wordt. Men is veel bewuster van de bewegingen en de tast met de fiets en de weg (Rao, 2010, p. 48).

1.2.3 Verschil tussen loopbeleving en fietsbeleving: kinesthetisch gevoel

De beleving van de binnenstad is uitvoerig behandeld in onderzoeken naar wandelgedrag in de binnenstad (Degen e.a., 2008; Evans & Jones, 2011; Kemperman e.a., 2009), maar bij onderzoek naar fietsers is er tot nu toe minder aandacht voor. Aangezien eerder al geconcludeerd is dat fietsers en wandelaars tot dezelfde groep kunnen horen met betrekking tot embodiment en dus een aanzienlijke overlap hebben, zouden deze bevindingen gebruikt kunnen worden om de ervaringen van fietsers te verklaren. Ook over het gebruik van de fiets als recreatief middel versus puur transportmiddel is al onderzoek gedaan. Onderzoek naar specifiek gedrag of ervaring van fietsers, dus geen wandelaars, in combinatie met het ruimtelijke aspect waar geografie om bekend staat, is echter relatief schaars.

Hierdoor is gekozen voor een vijfde zintuig, het kinesthetisch gevoel. Met het kinesthetisch gevoel wordt het gevoel bedoeld dat je lichaam met behulp van beweging oproept. Het is een combinatie van de ervaringen van de omgeving als van je lichaam (Taylor, 2003, p. 1616). Het is een dynamische variant van de overige zintuigelijke waarnemingen. Sommige onderzoekers stellen dat de *embodiment* op de fiets anders is dan lopend, vooral door de kinetische factor (Stefansdottir (2014; Van Duppen & Spierings, 2013; Spinney, 2009). Omdat de fiets een sneller vervoersmiddel is, zal de embodiment ook anders zijn: de fietser zal selectiever zijn in het opnemen van zintuigelijke waarnemingen dan de wandelaar. De fietser zit tussen de automobilist en de wandelaar in met betrekking tot ervaring van de stedelijke leefomgeving (Rao, 2010, pp. 49-55). Dit transportmiddelverschil uit zich in een andere perspectieven en daarmee een andere transportbeleving. Uit het onderzoek van Pooley e.a. (2010, pp. 453-455) blijkt dat fietsers net als voetgangers de kwaliteit van de infrastructuur en de invloed van auto's op hun ruimtemogelijkheden belangrijk vinden. Daarnaast is de afstand en de tijd van belang als het gaat om de ervaringen van de fietser en fietsgedrag. Korte afstanden worden sneller op de fiets gedaan. Bovendien beleeft de fietser de reis anders bij korte afstanden als bij langere afstanden. Zo stellen fietsers zich meer dan automobilisten open voor details in het stedelijk gebied, hebben meer connectie met de omgeving en worden zich zo meer bewust van de waardering en ervaringen die een stedelijke omgeving kan bieden (Jones, 2012; Rao, 2010, p. 49).

In deze paragraaf is besproken met welke middelen vorm wordt gegeven aan fietsbeleving. De volgende twee paragrafen gaan over de twee hoofdfactoren die deze fietsbeleving veroorzaken. Deze is afhankelijk van twee factoren: fysieke aantrekkelijkheid (fysieke factoren) en sociale activiteiten die plaatsvinden op de route (sociale factoren).

1.3 Fysieke factoren

1.3.1 Bebouwde omgeving

Volgens Stefansdottir (2014, pp. 1-2) is het nuttig om de beleving over de *built environment* te onderzoeken om te verklaren waarom bepaalde routes wel en niet gekozen worden in de stad om te fietsen. Van deze bebouwde omgeving wordt vooral waarde gehecht aan historische gebouwen. De binnenstad heeft relatief veel historische gebouwen. Een voordeel van historische gebouwen voor beleidsmakers is dat gebruikers van de ruimte bereid te investeren in de allure van de ruimte en dat potentiële consumenten relatief langer blijven in een ruimte die een positieve sfeer heeft. Een oud uitzienende binnenstad levert een positieve bijdrage aan de beleving van de binnenstad, mits het onderhoud op orde is. Niet alleen het historische aspect van de gebouwen is van belang. Zo komt bij het onderzoek van Foltête & Poimbini (2007, p. 231) naar voren dat er vooral waarde wordt gehecht aan kleine unieke ondernemingen, kleine huizen en pleinen en minder aan grote winkelketens, grote huizen en grote monumenten. Het gaat dus ook om het imago wat gecreëerd door de architectuur en invulling van de gebouwen. Men hecht waarde aan de schoonheid, de allure en de authenticiteit van deze gebouwen (Ashworth & Turnbridge, 2000, p. 9).

De waarde van de gebouwen is dus niet altijd alleen functioneel, maar dit heeft vooral te maken met de sfeer, de status en de *sensescape* die ermee gecreëerd wordt (Ashworth & Turnbridge, 2000, p. 108). De link met fietsen is niet specifiek gelegd in deze onderzoeken, maar de bebouwing is wel van invloed op de beleving in algemene zin. Hoe de bebouwde omgeving en stedelijk design worden beoordeeld, is namelijk relatief veel bestudeerd (Bissel, 2008; Degen e.a. 2008; Titze e.a., 2008; Thwaites e.a., 2005; Wunderlich, 2008), vooral indien fietsers en wandelaars als één uniforme groep worden beschouwd in het onderzoek (Pikora e.a., 2003).

1.3.2 Winkelvoorziening

Een specifieke vorm van bebouwde omgeving zijn winkels, horeca en uitgaansgelegenheden. De aanwezigheid van voorzieningen heeft van oudsher al invloed op de beleving: waar veel voorzieningen zijn, is ook meer te doen. Beleidsmakers spelen daar ook op in en proberen de binnenstad te profileren op een plek waar veel voorzieningen zijn. Interactie is hierbij cruciaal. Adams e.a. (2007, pp. 206-207) stellen dat een stad pas echt gaat leven als er interactie is tussen de gebruikers van de stad. Een ruime diversiteit aan voorzieningen - zoals bioscopen, winkelgelegenheden, theaters, kunstgalerijen, horeca, et cetera – draagt bij aan de positieve beleving van de binnenstad (Adams e.a., 2007, p. 213). Binnensteden zijn bij uitstek de plaats waar veel voorzieningen in verschillende vormen zoals financiële voorzieningen, sociale voorzieningen, winkelvoorzieningen, et cetera (Porter, 1995, p. 58). Porter stelt dat in Amerikaanse steden in de binnensteden vooral deze voorzieningen soms ondervertegenwoordigd zijn, maar in Nederland is er juist sprake van clustervorming van voorzieningen in de binnenstad. Sinds de jaren '70 is het ruimtelijk beleid zodanig dat locaties voor voorzieningen en type winkels geankerd zijn in de wet, vooral in kernen zoals binnensteden (Spierings, 2006, p. 607). Dit heeft als doel om binnensteden te beschermen tegen economische bedreigingen (Spierings, 2006, p. 604). Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan grote Outlet-winkels buiten de binnenstad zoals in Amerika vaak worden gebouwd. Voor specifieke voorzieningen moet de consument dus specifiek naar de binnenstad toe.

De locaties van deze voorzieningen kunnen ook een verklarende factor zijn voor de routes, het transportgedrag en de transportbeleving in de binnenstad. Dit hangt onder andere af van het type winkelvoorziening dat aanwezig is. Indien deze niet aansluit op het doel waarmee de fietser door de binnenstad gaat, zal de fietser zich hier ook minder snel begeven en/of een negatieve beleving krijgen over dit gebied. Sommige fietsers zullen juist naar deze plekken toe gaan, terwijl andere deze plekken juist vermijden of alternatieve routes vinden.

1.3.3 Dichtheid

Lage functiemenging, lage dichtheid en verafgelegen locaties zorgen voor meer gebruik van de auto ten opzichte van de fiets (Van Acker, 2010, p. 11-13). Niet-binnenstedelijke omgevingen zijn dus meer geschikt voor de auto. Binnensteden trekken dus volgens deze theorie juist andere vervoersmiddelen aan, zoals de fiets. Van Acker (2010, p. 11-13) stelt echter dat dit slechts deels waar is, aangezien sociale factoren ook een grote rol spelen, maar dat de rol van de fysieke omgeving niet onderschat mag worden. Een directere manier van invloed is de dichtheid. Met dichtheid wordt in dit onderzoek bedoeld hoe dicht alles op elkaar gebouwd en gezet is en hoe dit wordt beleefd. Binnensteden hebben een hogere dichtheid, waardoor er weinig ruimte is voor brede wegen en de auto daardoor lastiger te gebruiken is. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om de fiets te nemen. Dit kan door beleid bevorderd worden door deze dichtheid te vergroten, maar daar staat echter tegenover dat te hoge dichtheid de fietsbeleving kan belemmeren omdat de verkeersveiligheid hiermee achteruit gaat (Acker, 2010, p. 12).

1.3.4 Kwaliteit van de wegen

De kwaliteit van de wegen is zowel gelinkt aan het zintuig tast als aan dichtheid, het gevoel van veiligheid en bereikbaarheid. De voorkeur voor een type wegdek is sterk afhankelijk van wat de fietser belangrijk vindt: de ene vindt comfort belangrijker en kiest voor asphalt, terwijl een ander sfeer belangrijk vindt en kasseien mooier vindt. Zowel comfort (zintuig tast) als sfeer (zintuig zicht) zijn van invloed op de beleving van fietsers. Een ideaalbeeld is een gladde weg zonder oneffenheden die ook sfeervol is.

Of dit echt invloed heeft op de beleving van fietsen in de binnenstad is discutabel en hangt ook af aan welke transportgebruiker je het vraagt. Zo stellen Foltête & Poimbini (2007, p. 231) dat voetpaden naast het hoofdpad geen significante invloed hebben op de beleving van de binnenstad, maar uit onderzoek van Chataway e.a. (2013, pp. 41-42) komt naar voren dat aparte fietspaden van de hoofdweg het gevoel van veiligheid significant vergroten. Zulke gescheiden paden bestaan alleen dankzij obstakels als drempels of stoepranden en overige manieren om duidelijk te maken waar welke transportgebruiker mag zijn (Chataway e.a., 2013, pp. 41-42). Hierbij kan ook worden teruggekoppeld aan de dichtheid: in binnensteden is de dichtheid hoger waardoor niet altijd ruimte is voor gescheiden paden en duidelijke wegmarkeringen. Hierdoor is men genoodzaakt creatief om te gaan met de beschikbare ruimte.

1.3.5 Straatmeubilair & obstakels

Kamphuis e.a. (2008) roepen met hun onderzoek op meer aandacht te geven aan de 'bikability' van gebieden: hoe toegankelijk is het gebied voor de fiets? De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad heeft niet alleen te maken met de dichtheid en de kwaliteit van de wegen. Indien men het effect van de sociaal-economische status van de fietsers zo min mogelijk wil inperken, en zo de fiets als vervoersmiddel zo laagdrempelig mogelijk maken, moeten alle andere factoren die van invloed zijn om voor de fiets als vervoersmiddel te kiezen verbeteren. Zo ook de toegankelijkheid van het gebied waarin gefietst wordt. Hierdoor worden obstakels weggehaald en is de drempel om te gaan fietsen minder hoog: de bikability verhoogt. Hierbij moet gedacht worden aan de vermindering van obstakels.

Fysieke obstakels, zoals opstapjes of slechte verbindingen tussen wegen in het verkeersnetwerk, kunnen de keuze om wel of niet voor de fiets als transportmiddel te kiezen kan beïnvloeden (Titze, 2008, p. 256). Gehl (2011, p. 137) stelt dat bij wandelen de routes zeer bepalend zijn: men kiest het liefste voor een korte route met afsnijdmanieren en het vermijden van grote obstakels en drukke plaatsen zoals druk verkeer en wegblokkades. Gehl's onderzoek gaat echter over wandelaars en niet over fietsers. Het is alsnog relevant voor dit onderzoek om te zien of dat ook voor fietsers geldt.

Objecten die louter bedoeld zijn met een specifieke verkeersfunctie, zoals fietspaaltjes die fietsers of automobilisten dwingen een bepaalde kant op te gaan, worden eerder negatief beoordeeld voor de beleving van de ruimte.

Het begrip *obstacles* bestaat echter uit meer dan alleen drempels, stoepranden en paaltjes door de gebruikers van de ruimte. Obstacles hoeven echter niet per se negatief te zijn. Ze stelt Gehl (2011) dat bankjes een positieve invloed hebben op wandelbeleving. Zij vormen weliswaar een obstakel in de ruimte, maar het positieve effect van dit object weegt op tegen de negatieve kant. Vaak zijn dit objecten die mede bedoeld zijn om de sfeer te bevorderen, zoals bankjes. Het woord obstacles heeft een negatieve lading, maar er zijn ook uitstekende en/of ruimte innemende objecten die een positieve lading hebben. Meestal worden deze objecten met een positieve lading gerekend tot *straatmeubilair*. Versieringen, ornamenten en overige sfeerbepalende dingen beïnvloeden de beleving van de binnenstad. Zo zijn straatmeubilair en uithangborden zijn belangrijke motiverende factoren om voor de bezoeker van de binnenstad een bepaalde route in de binnenstad te kiezen (Zacharias, 2001).

De definitie blijft echter vaag: ieder object in de ruimte kan obstakel of straatmeubilair genoemd worden. Het heeft dus overlap met andere fysieke factoren zoals de built environment (gevels), groenvoorziening (plantenbakken), fietsenstallingen (parkeervoorzieningen), et cetera. Bovendien gaan deze onderzoeken vooral over algemene beleving of wandelbeleving en dus niet over fietsbeleving. Met dit onderzoek kan echter meer inzicht gegeven worden in hoeverre straatmeubilair ook voor fietsers de beleving beïnvloedt. In dit onderzoek is gekozen om, naast de eerder genoemde bankjes, ook paaltjes, verkeersborden, straatlantaarns en uithangborden als invloed van straatmeubilair op fietsbeleving te onderzoeken. Dit straatmeubilair heeft immers als functie, naast de sfeer bevorderende functie, om verkeerszaken zoals veiligheid en verkeersregels te reguleren.

1.3.6 Groenvoorziening

Vrijwel alle onderzoeken wijzen erop dat groenvoorziening de beleving van de binnenstad verbeteren. Zo stelt Stefansdottir (2014, p. 2) dat groene omgevingen, vooral door de aanwezigheid van planten en andere vegetatie, een positieve indruk achterlaten. Dat kan overigens ook breder genomen worden door te kijken naar lege ruimte en gevoel van rust in het algemeen: groenvoorzieningen, de nabijheid van overige voorzieningen, de aanwezigheid van voetpaden en weinig verkeer leveren een positieve bijdrage aan de beleving van de fietser (Pikora e.a., 2003, p. 1694). Groenvoorzieningen worden dus, naast bepaling van sfeer, ook ingezet om rust en eenheid uit te stralen. Volgens Tyrväinen e.a. (2007, p. 16) hoeft deze groenvoorziening niet per se geoperationaliseerd wordt in vorm van parken en het planten van bomen, aangezien de aanwezigheid van groen ook al van nature aanwezig is. Volgens Tyrväinen e.a. (2007, p. 16) gaat het om de waarde die bewoners van de stad hechten aan groene gebieden en daarmee de interpretatie van de stad kleuring geven. De waardering van de groenvoorziening is hierbij afhankelijk van de hoeveelheid groen als de kwaliteit van het groen. Uit het onderzoek van Foltête & Poimbini (2007, p. 231) blijkt dat vegetatie, vooral bomen, significante invloed heeft op de beleving van wandelaars in de stad. Echter, er is weinig onderzoek gedaan naar de fietser op dit gebied.

1.3.7 Parkeervoorziening

De fietsbeleving wordt voornamelijk beïnvloed door de aanwezigheid en de kwaliteit van parkeervoorzieningen. Fietsers hechten waarde aan voldoende plekken. Zeker in binnensteden is er echter snel sprake te weinig fietsplekken of zijn de stallingen overvol: uit onderzoek van Borgman (2010, p. 4) namens de Fietsersbond blijkt namelijk dat in drieënnegentig procent van de onderzochte binnenstedelijke gebieden in Nederland onvoldoende fietsparkeerplekken zijn. Volgens Meers e.a. (2012) komt dit onder andere door het aantal weesfietsen - fietsen die meer dan achtentwintig dagen niet zijn gebruikt - in binnensteden. Zij nemen twintig procent in beslag van de totaal aantal fietsen in de binnenstad.

De fietsbeleving wordt ook beïnvloed door de locatie van de stallingen. Sommige fietsers willen de fiets zo dicht mogelijk bij de eindbestemming parkeren, andere fietsers prefereren om de fiets verder weg te parkeren indien daar betere stallingen zijn en vervolgens te lopen naar de eindbestemming. Het overgrote deel van de fietsers wil de fiets namelijk het liefste in een fietsenrek plaatsen (Borgman, 2010, p. 2). Echter, hoe korter de afstand tussen de parkeerplek zelf en de uiteindelijke eindbestemming van de fietser, hoe positiever de beleving van de fietser omtrent de parkeervoorzieningen wordt. Fietsers willen graag gemakkelijk en snel hun fiets wegzetten om vervolgens naar de eindbestemming te gaan.

Daarnaast speelt veiligheid een rol bij de fietsparkeerbeleving: uit onderzoek van Borgman (2010, p. 2) namens de Fietsersbond blijkt dat op bij vijftenzeventig procent van de onderzochte plekken in steden in Nederland onvoldoende hoeveelheid fietsenrekken staan en/of geen mogelijkheid is de fiets aan iets vast te ketenen met een extra slot. Voor optimale veiligheid is de bewaakte fietsenstalling in het leven geroepen. De beleving van fietsers wordt positief beïnvloed door kwalitatief goede parkeerplekken, iets waar bewaakte fietsenstallingen zich graag naar willen profileren. Dit geldt echter niet voor iedereen: sommige fietsers vinden het de moeite niet waard vanwege de eerdergenoemde afstand naar de uiteindelijke bestemming, maar ook omdat het geld kost (Borgman, 2010, p. 2.)

1.3.8 Weer

Tot slot kan het weer invloed hebben op iemands humeur en daarmee beleving van de ruimte. Gehl (2011, p. 178) stelt echter dat het weer bij een goed stedelijk beleid weinig invloed heeft op de afgelegde route. Zo trachten beleidsmakers om de route door middel van heggen, schermen, strategische plaatsing van bankjes het verschil in de beleving van de stad bij goed weer en bij slecht weer zo min mogelijk te maken (Gehl, 2011, p. 178). Het onderzoek van Gehl gaat echter niet over fietsers maar over wandelaars.

In het onderzoek van Saneinejad e.a. (2011) is een verschil meetbaar in fietsers en wandelaars: vooral onder de vijftien graden Celsius is de invloed van het weer groot op het gebruik van de fiets, terwijl dat bij wandelaars pas echt geldt onder de vijf graden Celsius. Bovendien speelt wind een veel dominantere rol bij het gebruik van fietsers dan bij wandelaars. De aanwezigheid van regen heeft echter weinig invloed op het gebruik van de fiets volgens dit onderzoek. Saneinejad e.a. (2011, p. 137) stelt verder dat de invloed van het weer en de temperatuur afhankelijk is van de leeftijd van het individu. Jongeren zijn eerder negatief beïnvloed door lagere temperaturen dan ouderen.

Dit is relevant voor dit onderzoek omdat het weer eventueel gedrag en beleving kan verklaren en in een bredere context kan plaatsen. Bovendien is er een verschil in wandelaars en fietsers zichtbaar, die mede kan verklaard worden door de kinetische factor en het verschil in zintuigelijke waarneming tussen fietsers en wandelaars wanneer het bijvoorbeeld sneeuwt.

1.4 Sociale factoren

1.4.1 De 24-uursstad en sfeer

Met de sociale factoren die fietsbeleving beïnvloeden wordt vooral menselijk gedrag verstaan. Volgens Jane Jacobs, aangehaald door Adams (2007, pp. 211), leven we in *24-hour cities*. Kenmerkend voor deze steden, met name de binnensteden, is de hoge dichtheid, de compacte en goed verbonden centra, de diversiteit van de mensen die gebruik maken van de stad en de leefbaarheid van de stad (Adams, 2007, p. 212). Deze factoren zijn vooral fysieke factoren: de binnenstad is voor de inwoners niet alleen een plek om te wonen, maar het is ook hun winkelcentrum, hun groenvoorziening, et cetera. Een binnenstad functioneert echter pas echt wanneer sociale cohesie en interactie aanwezig is (Adams, 2007, pp. 211-213).

Het bestuderen van de fysieke omgeving is namelijk niet de enige manier om te kijken hoe een beleving ontstaat. Taylor (2010, pp. 1616-1619) maakt hierbij onderscheid tussen de *zintuigelijke perceptie* en *cognitieve perceptie*. Ook cognitieve factoren zijn dus van invloed op de ervaring van de fietsers in de binnenstad. Taylor (2010, p. 1619) stelt dat iemand iets kan voelen, maar daarnaast ook cognitief kan bedenken wat dat betekent. De beleving van fietsen is ook afhankelijk van de context en de *sfeer*. Plaatsen zoals binnensteden worden gewaardeerd door een soort algemene conclusie te trekken uit verschillende ervaringen bij elkaar of door de kijken naar de interactie tussen die ervaringen (Taylor, 2014, p. 1616). Dit kan ook betekenen dat er sprake is van tegenstrijdige belevingen van dezelfde plek: zo kan een plek er mooi uit zien maar een verschrikkelijke geur hebben. Dit is sterk cultureel afhankelijk: verhalen van andere gebruikers beïnvloeden het oordeel van het individu sterk. De beleving staat dus niet vast, maar is dynamisch en kan veranderen door continu veranderend menselijk gedrag in de ruimte. Deze paragraaf gaat over de beleving van dit menselijk gedrag.

1.4.2 Interactie met weggebruikers

In paragraaf 0 is gesproken over hoe dichtheid en het gebrek aan ruimte in binnensteden ervoor zorgt dat scheiding van weggedelen soms niet haalbaar is en men noodgedwongen van hetzelfde wegdeel gebruik moet maken. Dit vergt meer sociale interactie dan voorheen: er moet immers meer rekening gehouden worden met de medeweggebruiker. Er dienen regels en afspraken te zijn hoe voetgangers en fietsers bijvoorbeeld met elkaar omgaan.

Er heerst een fietscultuur in Nederland: men fiets dusdanig veel dat vrijwel iedereen weet hoe een gewoonte geworden is en het hoort bij de alledaagse routine (Pelzer, 2012). Omdat fietsen zo 'normaal' is, is verwacht dat er ook relatief veel begrip voor gedrag van de fietser. Het gedrag wat men als wandelaar van de fietser verwacht, wordt echter niet automatisch uitgevoerd als men daadwerkelijk zelf een fietser is en vice versa. Zo kunnen weggebruikers zich aan elkaar irriteren terwijl ze het zelf ook wel eens dit gedrag vertonen. Hierbij wordt het verschil tussen beleving van fietser en wandelaar weer zichtbaar: hoewel men in dezelfde ruimte dezelfde verkeerssituatie kan meemaken, kunnen toch twee verschillende belevingen ervaren worden als men gebruikt maakt van een ander transportmiddel waarbij andere verwachtingen in acht genomen worden.

Daarnaast is er ook tussen de mobiliteitssoorten onderscheid in beleving: zo worden auto's door fietsers anders beleefd in de ruimte dan voetgangers. Voor dit onderzoek is het dus relevant om onderscheid te maken met welk vervoersmiddel interactie plaatsvindt en hoe dit de beleving beïnvloedt.

1.4.3 Veiligheid

De interactie met andere weggebruikers is daarnaast sterk afhankelijk van de aanwezigheid van de fietsinfrastructuur en veiligheid. Veiligheid bestaat uit twee delen: de *fysieke veiligheid* en *het voelen van veiligheid*. Met fysieke veiligheid worden concrete maatregelen bedoeld die al in paragraaf 1.3 zijn benoemd, zoals kwalitatief goede wegen, vermindering van obstakels, et cetera. Het voelen van veiligheid heeft te maken met de eerdergenoemde cognitieve perceptie. Uit onderzoek blijkt dat door beleid niet alleen een gevoel van veiligheid wordt gecreëerd, maar dat deze ook resulteert in minder ongelukken en andere kenmerken van fysieke veiligheid (Chataway e.a., 2013, pp. 41-42).

Verkeersveiligheid

Onveilige situaties, obstakels en andere elementen die van invloed zijn op de verkeersveiligheid, maken de interactie tussen medeweggebruikers moeilijker. Men is sneller geïrriteerd wat de beleving van het fietsen beïnvloedt. Timms & Tight (2010, p. 488) stellen dat met fysieke aanpassingen, zoals verbetering van fietspaden, en betere integratie met andere transportmodes obstakels weggehaald kunnen worden zodat de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Uit onderzoek van Chataway e.a. (2013, pp. 41-42), waarbij twee steden zijn vergeleken waarvan één stad een opkomende fietsstad is en de ander een al erkende fietsstad, blijkt dat de stad waarbij het beleid al langer en specifiek gericht is op de fietser ook als veiliger worden ervaren.

De huidige trend is dat steden steeds meer inzetten op duurzame mobiliteitsmiddelen en de fiets gebruiken als doel om dat te bereiken. Koglin (2014, pp. 569-570) heeft onderzocht dat significant kan verschillen tussen steden hoeveel men fietst en hoe men fietst. Dit kan van grote invloed zijn op de veiligheid: hoe meer aandacht voor fietsbeleid is, hoe veiliger de omgeving gemaakt wordt, hoe beter men zich kan voortbewegen en hoe groter het bereik van de fietser wordt.

Gevoel van veiligheid

Los van de verkeersveiligheid, bestaat er ook veiligheid omtrent criminaliteit en angst. Deze heeft soms overlap met de verkeersveiligheid, zo zijn beide vormen van veiligheid afhankelijk van hoe druk het op deze locatie is, maar de beleving ervan kan wel verschillend zijn. In dit onderzoek zijn daarom beide vormen onderzocht. Volgens Koglin (2014, p. 576) heeft gevoel van veiligheid te maken met structurele, culturele, historische en politieke factoren: indien er van oudsher een fietscultuur is die is doorgevoerd in beleid, is de omgeving ook veiliger en voelt de fietser zich ook veiliger. Volgens dit gegeven zou Nederland, met een sterke fietsgeschiedenis en relatief veel aandacht voor de fietser, waarschijnlijk veel fietsers hebben die zich veilig voelen.

De beleving van de fietsen door de binnenstad kan tevens afhankelijk zijn van tijd. Zo is het gevoel van veiligheid afhankelijk van het tijdstip waarop men buiten is en hoe donker het is. Als het donker en uitgestorven is, ontstaat eerder een gevoel van onveiligheid dan op klaarlichte dag met veel mensen.

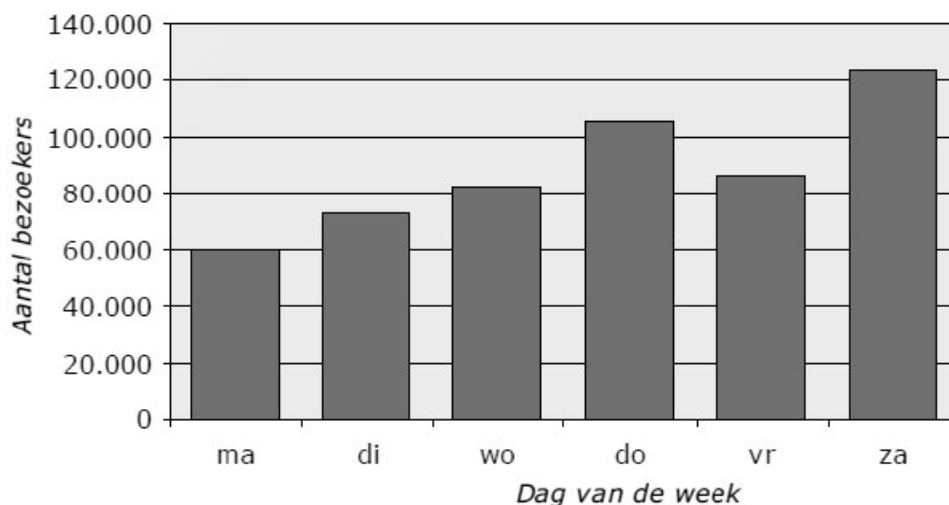
1.4.4 Drukke en verschil in dagdelen

Dit verschil in tijdstippen, aangekaart in paragraaf 1.4.2, heeft ook vooral te maken met de drukte. Zo leiden drukke gebieden tot onveilige situaties. Drukke heeft naast veiligheid ook te maken met persoonlijke factoren - in hoeverre is men stressbestendig – en de fysieke mogelijkheden zoals de dichtheid van het gebied. Tevens zijn op drukke momenten van de dag er meer medeweggebruikers aanwezig en zijn er meer prikkels die moeten worden geregistreerd. Dit is relevant voor dit onderzoek omdat fietsen hierdoor als ‘stressvol’ kan worden ervaren op bepaalde drukke delen van de dag terwijl het op andere delen van de dag relatief rustig is.

Deze tijdstippen zijn voor iedere locatie verschillend. In Utrecht is de binnenstad in de ochtend relatief rustig (Locatus, 2012, p. 13). Binnensteden hebben relatief veel te maken winkelend publiek wat vooral laat op de ochtend op gang komt, zijn piek in de middag heeft en in de namiddag afneemt. Tussen twee en drie uur is het in het winkelgebied het drukste terwijl de belangrijke verkeersaders door de binnenstad heen vooral druk zijn tijdens de ochtend- en avondspits (Locatus, 2012, p. 13). Ook in de binnenstad zelf is dus onderscheid tussen gebieden en wanneer deze het meeste gebruikt worden. In de avond ontstaat een piek van gebruikers door de opkomst van het nachtleven. Eigenlijk is er op ieder moment van de dag dus een vorm van fietsbeleving die verschilt van een ander dagdeel. Volgens de *24-hour city* van Jane Jacobs, aangehaald door Adams e.a. (2007), zijn er vierentwintig uur per dag voorzieningen en mensen in de stad die een *place* creëren, waarbij ieder moment een andere voorziening centraal staat. Dit maakt de stad niet statisch met de fysieke stenen omgeving, maar ook dynamisch met een sociale benadering die afhankelijk is van gebruikers van de ruimte (Adams e.a., 2007, pp. 203-204). Zo kan er bijvoorbeeld 's ochtends een markt zijn, 's middags domineren de winkels en 's avonds is vooral de horeca actief. De ruimte is hetzelfde, maar het gebruik en de beleving verandert. Zo gebruiken mensen in de spits de binnenstad vooral om zo snel mogelijk naar het werk te komen terwijl uitgaand publiek in de avond naar de binnenstad komt voor de ‘gezelligheid’. Verwacht is dat gedrag en beleving van fietsen dus verschilt op verschillende tijdsintervallen op de dag. Door deze diversiteit is het volgens Adams e.a. (2007) ook lastig te definiëren wat een binnenstad precies inhoudt omdat iedereen voor andere redenen naar de binnenstad komt.

Naast de dagdelen is er ook een verschil in drukte in dagen. Zo is de Utrechtse binnenstad, zoals te zien in figuur 4: aantal bezoekers van de Utrechtse binnenstad per dag in de week (2012) figuur 4, voornamelijk druk op donderdag en zaterdag. Een verklaring hiervoor kan zijn dat in het weekend meer mensen vrij zijn en winkelen en donderdag een dag is waarop veel mensen werken (Locatus, 2012, pp. 10-11).

Figuur 4: aantal bezoekers van de Utrechtse binnenstad per dag in de week (2012)



Bron: Locatus, 2012, p.10.

1.5 Persoonlijke factoren

Welke persoonlijke kenmerken van de fietser spelen een rol op het gedrag en de fietsbeleving? Het containerbegrip 'fietser' is opgesplitst door onderscheid te maken tussen verschillende soorten fietsers. Dit is handig om zo bij dataverzameling onderscheid te maken tussen soorten gebruikers (fietsers) en tussen de soorten fietsgebruik (routes en doel) en zo verschillen in gedrag en beleving te verklaren. Niet elke fietstocht en elke fietser is immers uniform. Het soort fietser en het type gebruik van de fiets kan ook de beleving van het fietsen en de omgeving beïnvloeden. Naast de fysieke ruimte en de omgeving spelen ook sociaal-economische motieven een rol spelen bij gezondheidsgedrag en fietsgedrag (Titze e.a., 2008, p. 263).

1.5.1 Persoonlijke keuzes: fietsdoel en fietsgebruik

Waarom fiets men eigenlijk naar de binnenstad? Het blijkt dat er de laatste jaren een sterke toename is van tripjes voor werk, onderwijs en vrije tijd, maar daar staat tegenover dat fietsgebruik om te winkelen afneemt (KiM, 2014, p. 15). Mogelijk spelen de economische crisis en de opkomst van virtueel winkelen een rol, maar hier is geen bewijs voor. Het kan ook liggen aan het feit dat winkels in gebieden liggen die niet als prettig worden ervaren op de fiets. Aangezien deze scriptie specifiek gaat over de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht, een plek waar veel winkels is, is dit relevant om mee te nemen. Tevens kan het een verklaring bieden waarom er voor bepaalde fietsroutes wordt gekozen en of er routine is in die fietsroutes.

Bij eerder onderzoek is er niet alleen gekeken of de fiets puur gebruikt wordt om van punt A naar punt B te komen, maar er is ook sprake van ander soort gebruik (Bogovic, 2001; Kamphuis e.a., 2008). Dit verschil is niet alleen terug te zien in het gebruik van de fiets en het gedrag op de fiets, maar ook hoe men het fietsen ervaart. Volgens Spinney is het maken van onderscheid in hoe men fietst essentieel om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen:

"Only by doing so can research hope to represent all cycling cultures rather than a narrowly defined and officially sanctioned vision of cycling which arguably neglects much of what makes cycling meaningful to a diversity of people"(Spinney, 2009, p. 829).

Drie categorieën van fietsgebruik zijn te onderscheiden: als primair transportmiddel, vanwege duurzaamheidsredenen en gezondheid en tot slot om een identiteit uit te dragen. In de praktijk kan sprake zijn van overlap tussen die categorieën: de ene sluit de ander niet uit.

Primair transportmiddel

Het van A naar B fietsen wordt ook wel primair fietsen genoemd. In Nederland wordt de fiets in steden vooral gebruikt om van A naar B te komen. Het is louter bedoeld als praktisch transportmiddel om snel ergens te komen. Hierbij is het soort gebruik vrij homogeen en wordt er nauwelijks waarde aan de omgeving gehecht tijdens de route bij het fietsen (Bogovic, 2001; Kamphuis e.a., 2008; Spinney, 2009, p. 829).

Gezondheid en recreatief gebruik

Fietsen kan ook gezien worden als een fysieke activiteit die de stedelijke gezondheid verbetert. Hierbij wordt fietsen gekoppeld aan *urban health*. Yang e.a. (2010, p. 8) stellen dat het ondernemen van fysieke activiteiten de kans op hartziekten, diabetes en voortijdige sterfte doet verminderen. Titze e.a. (2008, p. 252) stelt verder dat twee derde van de Europeanen niet voldoende beweegt. Deze onderzoeken, samen met andere onderzoeken, gaan vaak over fietsen in combinatie met gezondheid en beweging. Samengevat kan gesteld worden dat ieder onderzoek een specifiek onderdeel pakt van 'gezondheid' en koppelt dit aan fietsen. Met name Amerikaanse onderzoeken hameren hierop, waarschijnlijk omdat daar de fietscultuur minder aanwezig is terwijl er wel behoefte is aan gezonde alternatieven op de auto als transportmiddel. Fietsen hoeft dus niet puur als transportmiddel te zijn om van A naar B te komen zoals in Nederland de norm is, maar kan ook dienen als bijvoorbeeld een recreatieve sportieve activiteit en/of uit gezondheidsoverwegingen. Hierbij is al meer emotie betrokken: men fietst omdat men zich daarna gezonder of blijer voelt. Hierdoor is het ook wereldwijd

steeds meer gewenst om de fiets als transportmiddel meer centraal te stellen. Het doel hiervan is om de leefbaarheid van de stad te vergroten en om het transportsysteem van de stad duurzamer te maken (Stefansdottir, 2014; Timms & Tight, 2010). Daarnaast is de fiets ook duurzamer dan andere transportmiddelen omdat het minder ruimte in beslag neemt (Bogovic, 2001, p. 354).

TNO (2010), Kwaliteit van Leven, een tak van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek, vat dit samen door met tien argumenten te komen om te fietsen die vooral gaan over gezondheid: fietsen verhoogt je fitheid, het houdt je op gewicht, het geeft een lekker gevoel, het vermindert de kans op ziektes en bevordert de levensverwachting, fietsen is gemakkelijk, meer fietsen betekent meer schone lucht in je omgeving, fietsen is relatief stil qua geluid, fietsen verbetert de bereikbaarheid op de korte afstand, fietsen is voordelig en meer fietsen betekent minder uitstoot van broeikasgassen.

1.5.2 Fietsidentiteit

Volgens Heinen (2010, p. 14) verklaren 'harde abstracte factoren' zoals tijd en ruimte niet waarom mensen met dezelfde sociaaleconomische kenmerken en dezelfde situaties toch andere keuzes maken en daarmee een andere beleving van fietsen ervaren: ook normen en waarden en overige culturele invloeden beïnvloeden dus de fietsbeleving. Fietsen is ook een manier om een identiteit uit te stralen en heeft daarmee een culturele waarde. Pelzer (2012, p. 11-12) maakt hierbij onderscheid in een aantal categorieën: fietsen als levensstijl uiting, fietsen als tegencultuur en fietsen als gewoonte.

Fietsen als levensstijl uiting

Bij deze vorm van fietsidentiteit is de emotionele waarde het meest aanwezig. Mensen willen met de keuze voor de fiets als transportmiddel iets uitstralen (Steinbach e.a., 2011, pp. 1125-1126). Dit sluit het meeste aan bij het idee van Bourdieu, aangehaald door Pelzer (2012, p. 11), die stelt dat men met cultureel kapitaal een sociale positie kan bemachtigen en/of reflecteren. Dit heeft parallellen met andere culturen, zoals mensen die veel affiniteit hebben met een groene levensstijl en waarde hechten aan milieu. Zij kiezen bijvoorbeeld eerder voor een fiets omdat dat past binnen hun normen en waarden en hun levensstijl. De leefstijlbenadering is een factor die fietsgedrag en beleving kan begrijpen en verklaren. Dit accentueert men door de keuze voor de fiets zelf, maar ook door kleding en andere fietsattributen. Hierdoor ontstaat een subcultuur: een reactie op de mainstream cultuur (Rao, 2010, p. 95). Deze subcultuur heeft fietsen als gemeenschappelijk kenmerk. Fietswinkels spelen hierop in door niet alleen fietsen, maar ook andere producten te verkopen. Dit is vooral van toepassing op mensen die fietsen als recreatieve sportieve activiteit zien, maar ook de 'normale' fietser kan iets uitstralen aan de wereld om zich heen (Rao, 2010, p. 95). Dit onderzoek gaat echter wel in op een onderzoek in Londen waar fietsen toch iets 'speciaals' is. Ook in Noord-Amerika wordt de fiets veel gebruikt om een identiteit uit te stralen. De fiets wordt zowel gezien als vervoersmiddel als een *esthetisch object* (Rao, 2010, pp. 95-96).

Fietsen als tegencultuur

Deze categorie kan gezien worden als een stap verder van de categorie *Fietsen als levensstijl uiting*. Er is meer aversie tegen de gevestigde orde en het is politieker van aard (Pelzer, 2012, p. 12). Er is sprake van een uiting van *counter-culture* (Rao, 2010, p. 94): de automobilist vormt de basis van de huidige transportcultuur en van de gevestigde orde. Fietsen kan ingezet worden om deze cultuur te doorbreken en een nieuw hoofdstuk van duurzaam transportbeleid te beginnen. Vooral beleidsmakers proberen deze identiteit te benadrukken met de zoektocht naar een duurzame stad.

Fietsen als gewoonte

In Nederland is fietsen vooral een alledaagse routine geworden die helemaal ingeburgerd is als norm. Bordieu, aangehaald door Pelzer (2012, p. 12) spreekt van de *habitus*. Dit zijn praktijken die zo standaard zijn geworden dat ze als vanzelfsprekend en natuurlijk voelen (Kuipers, aangehaald door Pelzer, 2012, p. 12). Dit kan verklaard worden aan de hand van beleidsgeschiedenis: Nederland heeft altijd al een sterke focus op de fietser gehad. Zo werd na de Tweede Wereldoorlog de dienstfiets geïntroduceerd om arbeiders te verplaatsen, waar bijvoorbeeld de Verenigde Staten de auto stimuleerde als vervoersmiddel voor de arbeiders. Het verbeterde de mobiliteit van de arbeidsklasse (Lesisz, 2004, pp. 17-18). Hiermee werd het transportmiddel dat iedereen kon aanschaffen en gebruiken, waarbij bijvoorbeeld de auto nog een luxevoertuig was. Dit betekent wellicht dat het fietsen in Nederland minder als een identiteitsuiting wordt gezien, maar in de eerste plaats het meest voor de hand liggende vervoersmiddel (Radosław Lesisz, 2004, pp. 36-38).

Bovendien kwam het gebruik van de auto in Nederland relatief laat op: waar in de Verenigde Staten al in de jaren '20 de auto populair was, was dat in Nederland pas in de jaren 50 van de vorige eeuw (Radosław Lesisz, 2004, pp. 30-31). De fiets was dus al zodanig de norm in Nederland dat deze, ondanks de opkomst van de auto, een dominant rol bleef hebben.

1.5.3 Demografische kenmerken: studenten

De persoonlijke factoren zijn naast levensstijl- en identiteitsgebonden ook leeftijdsgebonden. In dit onderzoek is er specifiek gekozen voor studenten als doelgroep en Utrecht als casestudygebied. 'Student zijn' kan gedefinieerd worden vanuit een leeftijdscategorie of als een vorm van identiteit. Volgens Hopkins (2010) vertonen studenten ander gedrag dan andere bevolkingsgroepen: ze kiezen meer hun eigen routes en gaan in tegen de bestaande regels en orde door bijvoorbeeld vaker hun fiets illegaal te parkeren. Daarnaast zijn jongeren en studenten in Utrecht specifiek relatief vaker betrokken bij onveilige verkeerssituaties en ongevallen dan andere leeftijdscategorieën (Gemeente Utrecht, 2015; Provincie Utrecht; 2014b, p. 35). Bovendien vormen de studenten al een significant aandeel van de fietsers in de binnenstad, aangezien Utrecht een studentenstad is.

Uit eerder onderzoek blijkt dat geslacht, etniciteit, klasse en andere demografische en/of sociale kenmerken invloed hebben op fietsgedrag (Kamphuis e.a., 2008; Steinbach e.a., 2011, Titze e.a., 2008). Heinen e.a. (2010, p. 69) hebben verschillende onderzoeken naast elkaar gelegd om te zien welke sociaaleconomische factoren van invloed zijn op fietsgedrag. De meest relevante voor dit onderzoek zijn toegelicht:

- Hoe ouder men wordt, hoe minder men fietst. Deze trend is echter wel verouderd, aangezien sinds de komst van de e-bike ook steeds meer ouderen weer fietsen. Hier kan wel gesteld worden dat er verschillend gedrag kan plaatsvinden per bevolkingsgroep (Heinen e.a., 2010, p. 69). Zo zullen bijvoorbeeld studenten eerder bewust risicovol gedrag vertonen in het verkeer dan ouderen. Ouderen zullen voorzichtiger rijden en meer waarde hechten aan een veilige omgeving. Desalniettemin is, mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets, de oudere steeds zekerder en gaat dus ook zekerder rijgedrag vertonen.
- De werkstatus van iemand speelt ook een rol: alleenstaanden met kinderen, studenten, en parttimers zonder kinderen fietsen het meeste. Mensen met een hoge status en een jonge familie fietsen relatief minder. Wellicht kan gesteld worden dat, hoe individueler men is, hoe meer er gebruik gemaakt wordt van de fiets. Volgens deze theorie maken studenten dus ook meer gebruik van de fiets dan bijvoorbeeld mensen met jonge kinderen.

Hopkins stelt daarnaast dat jonge mensen een geheel eigen identiteit creëren in de stad. Zeker in studentensteden komt deze identiteit terug. Dit is ook weer afhankelijk van het tijdstip. 's Avonds wanneer het uitgaansleven op gang komt, domineert deze bevolkingsgroep in de binnenstad. Ook overdag zijn ze aanwezig. Dit is ook terug te zien in de fysieke omgeving en beleidskeuzes: veel voorzieningen zijn ingericht met studenten als doelgroep (Hopkins, 2010). Meer over deze doelgroep en de locatie is te vinden in hoofdstuk twee waarin de casestudylocaties besproken zijn.

1.5.4 Kanttekeningen

Taylor (2003, pp. 1614-1615) stelt dat de zintuiglijke waarneming van respondenten in een onderzoek sterk afhankelijk is van hun verwachtingen en aanpassingsmogelijkheden. Zo zullen mensen die vaak in drukke omgeving komen een betere aanpassingsvaardigheid hebben, waardoor zij ook makkelijker veranderingen in de omgeving kunnen accepteren. Dit is volgens Taylor afhankelijk van persoonlijke kenmerken als leeftijd en afkomst en van welke sociale groep je deel uitmaakt. Houding, sociale normen en gewoontes bepalen de keuze van het individu om te gaan fietsen en hoe men fietst (Heinen e.a., 2010, pp. 72-73). Er zijn wel een aantal kanttekeningen te plaatsen bij deze sociaaleconomische en/of demografische kenmerken:

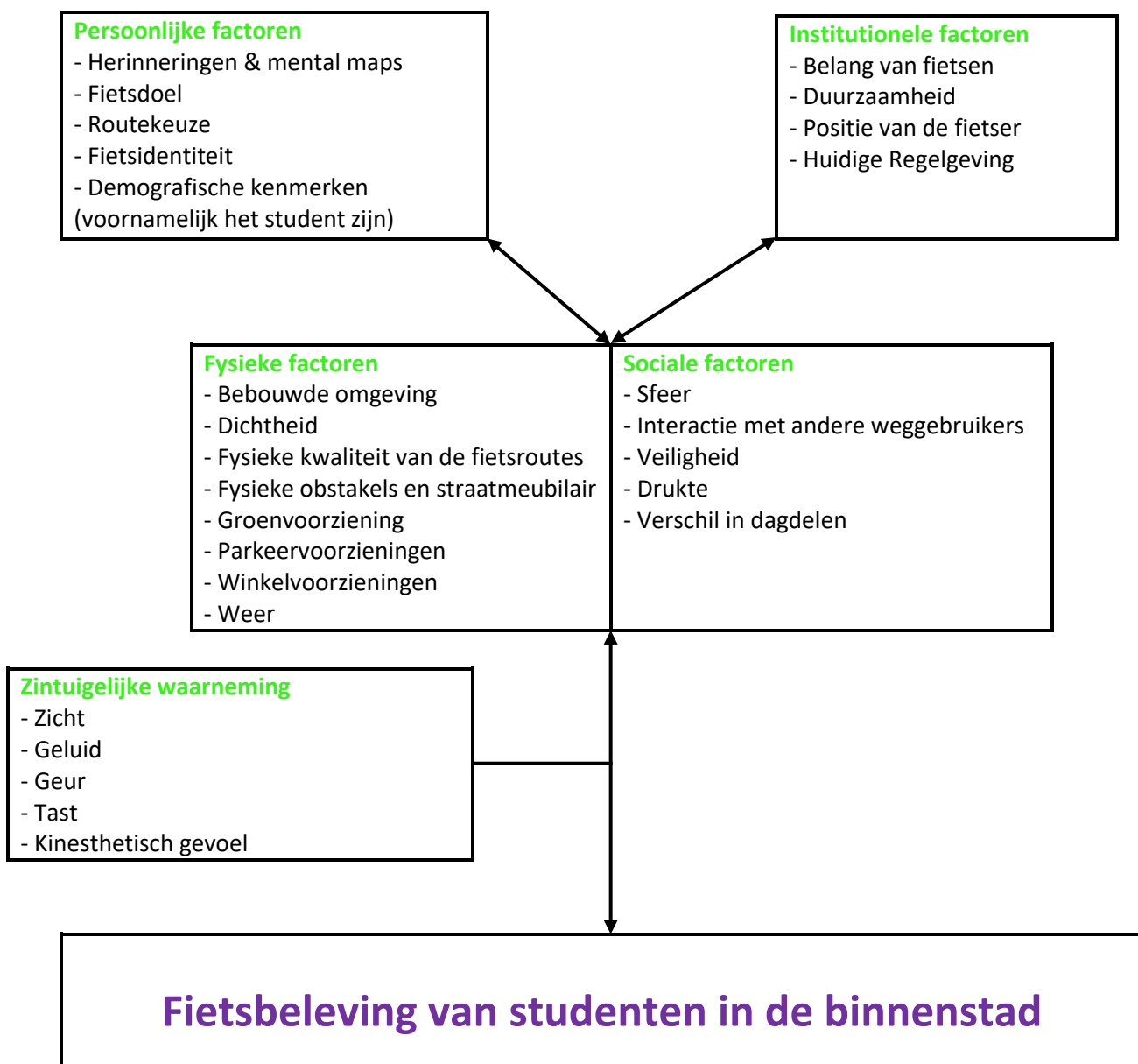
- Volgens Steinbach e.a. (2011) zijn de culturele achtergrond of demografische kenmerken een belangrijke verklaring voor de oververtegenwoordiging van bepaalde groepen fietsers. Zo is in Londen bijvoorbeeld de welvarende hoger opgeleide man vaak degene die de fiets neemt. In Nederland is echter het fietsen zo geïntegreerd in de dominante cultuur dat vrijwel iedere bevolkingsgroep gebruik maakt van dit vervoersmiddel, ongeacht demografische en/of sociaaleconomische kenmerken.
- Het probleem bij dit soort onderzoeken is dat gekeken wordt naar sociaaleconomische verschillen, maar de causaliteit en richting van deze verklaringen ontbreekt of is onvolledig (Heinen, 2010, p. 71). Ze zijn vaak niet de hoofdaanleiding voor bepaald gedrag en de vraag is maar of, ondanks de aanwezigheid van een statistisch verband, er altijd een causaal verband is.
- Bovendien is ook niet iedere groep zo even homogeen. Zo bleek uit het onderzoek aangehaald door van Acker (2010, p. 12) dat hoger opgeleiden helemaal niet zo homogeen blijken dan gedacht. Het is dus beter deze kenmerken met een korrel zout te nemen en deze als aanvullende verklaring te gebruiken.

Het is dus de vraag of dé student bestaat. In dit onderzoek komen verschillende studenten aan het woord om deze studentenidentiteit te ontcrachten dan wel te omarmen. Een uitwerking daarvan is weergegeven in paragraaf 4.6.

1.6 Conceptueel model

In vrijwel iedere paragraaf van dit hoofdstuk zijn factoren besproken die invloed hebben op de fietsbeleving, waarbij steeds andere onderzoeken aan bod kwamen. Iedere onderzoeker heeft zo een eigen indeling voor de factoren die de beleving van fietsen bevorderen of belemmeren. Een ultieme indeling bestaat niet. Er kan wel gesteld worden dat met de fietsbeleving een brug geslagen wordt tussen de sociologische en transportgerichte benadering van fietsen (Pelzer, 2012, p. 19). Het is dus zowel een combinatie van fysieke als sociale aspecten die de fietsbeleving beïnvloeden. Hierbij spelen zowel zintuigelijke waarnemingen als cognitieve waarnemingen een rol. De fysieke factoren zoals bebouwde omgeving en de sociale factoren zoals drukte worden door de meeste studies erkend als mogelijke verklaringen voor fietsgedrag en ervaringen, hetzij in andere bewoordingen of andere indelingen. Dit vormt de basis van een conceptueel model:

Figuur 5: Conceptueel Model



1.6.1 Uitleg over het conceptueel model

De hoofdvraag van dit onderzoek is: **“In hoeverre zijn fysieke en sociale factoren van invloed op de beleving van fietsen door studenten in de binnenstad van Utrecht?”**.

De fysieke en sociale factoren vormen de basis van de fietsbeleving in het conceptueel model. Zij zijn naast elkaar geplaatst omdat dit onderzoek uitgaat van een gelijkwaardig verband tussen fysieke en sociale factoren. De zintuigelijke waarneming is de lens waardoor de fysieke en sociale factoren worden vertaald naar een beleving. Dankzij de zintuigen wordt de beleving van fysieke en sociale factoren concreet vormgegeven. De institutionele en persoonlijke factoren vormen de context voor de fysieke en sociale factoren. Door beleidskeuzes en door een persoonlijke keuzes en waarderingen wordt de beleving van fysieke en sociale factoren beïnvloed. Bij de individuele factoren is dit een wisselwerking: regelgeving zorgt voor een wettelijk kader en voor doelstellingen omtrent fysieke en sociale elementen in een binnenstad, maar tegelijkertijd zorgen fysieke en sociale problemen en wensen er ook voor dat er op institutioneel niveau aanpassingen gedaan worden. Ook bij persoonlijke factoren is een wisselwerking: zo hebben persoonlijke keuzes invloed op de beleving van fysieke en sociale factoren, maar deze fysieke en sociale factoren vormen ook e basis vormen voor persoonlijke factoren zoals herinneringen en fietsroutes.

1.6.2 Kanttekening

Om de nadruk te leggen op fysieke en sociale factoren en om de leesbaarheid van het conceptueel model te vergroten, is gekozen voor deze simplistische weergave van het model. Het gaat immers om de belangrijkste verbanden waarbij fysieke en sociale factoren de kern van de fietsbeleving vormen en zaken als institutionele factoren en persoonlijke factoren vooral als ondersteunende en verklarende context dienen voor deze fysieke en sociale factoren. De weergave in het conceptueel model is dus niet optimaal. Zo kunnen de richtingen van de pijlen ter discussie gesteld worden en kunnen er nog meer verbanden getrokken worden tussen bijvoorbeeld de zintuigelijke waarneming en de persoonlijke en institutionele factoren of tussen de persoonlijke en institutionele factoren onderling.

Dit conceptueel model vormt de basis van methodologiehoofdstuk drie en de indeling van resultatenhoofdstuk vier. Het doel van de uitgebreide uitwerking van deze factoren is om een wetenschappelijke fundering te leggen voor wat er precies onderzocht is.

2 Casestudies in de binnenstad van Utrecht: de Viebrug en de Maartensbrug

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van Utrecht als fietsstad en het beleid voor fietsers in deze stad. Vervolgens zijn uit deze bevindingen twee casestudielocaties gekozen: de omgeving bij de Viebrug en de omgeving bij de Maartensbrug.

2.1 Utrecht en de binnenstad

Utrecht is één van de snelst groeiende regio's van het land en de gemeente Utrecht claimt de meest competitieve regio van Europa te zijn (Gemeente Utrecht, 2015, p. 7). Daarom investeert de gemeente in een gezonde, duurzame, bereikbare, leefbare en aantrekkelijke stad. Één van de doelen van de gemeente Utrecht is dat de stad voornamelijk gedomineerd moet worden met fietsers en voetgangers, veel openbare ruimte, goede leefbaarheid, weinig luchtvervuiling en minder verkeerslawaaï (Gemeente Utrecht, 2015, p. 7). Fietsen is dus één van de manieren om de mobiliteit van de stad te verduurzamen. De gemeente Utrecht probeert daarom het fietsgebruik in de stad te promoten. Zo heeft de gemeente het voor elkaar gekregen dat de Tour de France in Utrecht startte in 2015. Met het binnenhalen van de Tour de France heeft Utrecht zich laten profileren als *fietsstad* aan de wereld om de fietseconomie een extra boost te geven. De Tour de France is echter al twee jaar geleden. De gemeente houdt dus ook rekening met fietsers in de toekomstplannen van de binnenstad.

De gemeente Utrecht erkent bijvoorbeeld verschil in wijken binnen Utrecht. Zo stelt de gemeente dat fietsgedrag in bijvoorbeeld Leidsche Rijn een andere aanpak nodig is dan de binnenstad van Utrecht (Gemeente Utrecht, 2015, p. 8). Als specifieke problemen in de binnenstad worden de capaciteit, de doorstroming en daarmee de verkeerslichten, de brom- en snorfietsen en de kwaliteit van de infrastructuur genoemd (Bestuur Regio Utrecht, 2013, pp. 17-18). Omgang met de voetgangers en het winkelend publiek wordt niet genoemd, maar wel de potentie van de fietser als consument in de binnenstad. De binnenstad is de drukste plek om te fietsen in de binnenstad en is de plek met de meeste interactie. In Utrecht specifiek is ook de situatie dat op dit moment het stationsgebied wordt herstructureerd en daarmee ook verkeersaders door en langs de binnenstad. In het theoretisch kader is ook genoemd waarom binnensteden zo interessant zijn om te onderzoeken voor de beleving van fietsen: er is weinig onderzoek naar fietsbeleving in binnensteden gedaan, maar er is veel commerciële potentie aangezien fietsers tevens ook consumenten in de binnenstad zijn. Tevens hebben binnensteden unieke situaties zoals een hoge dichtheid, veel voorzieningen en extra veel prikkels vanwege de drukte.

2.2 Beleid, promotie en doelstellingen

2.2.1 Utrecht de fiets hoofdstad

De gemeente Utrecht wil een (wereld)fiets hoofdstad worden. Het doel hierbij is als volgt:

“Als gemeente vinden wij het belangrijk om onze fietsers – jong, oud, ervaren, beginner, toerist, werknemer, e-biker - maximaal te faciliteren: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen. En ook met slimme en innovatieve oplossingen die het fietsen nog leuker maken” (Gemeente Utrecht, 2015, pp. 2-3).

Hierbij zijn een uitgebreid fietsnetwerk, goede parkeervoorzieningen en veiligheid essentiële voorwaarden. Er moet een balans moet zijn tussen aantrekkelijkheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, waarbij de fiets als primair transportmiddel moet functioneren. De gemeente Utrecht (2015, p. 6) ziet de fiets als een manier om de groeiende stad leefbaar, bereikbaar en economisch sterk te houden: het is een aantrekkelijk en gezond vervoersmiddel, het is een interessant product voor ondernemers en voor toeristen. Daarnaast draagt goede bereikbaarheid bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en aan meer winkelbezoek in de binnenstad (Gemeente Utrecht, 2015, p. 40). De gemeente wil op de fiets inspelen in de breedste zin van het woord: niet alleen aandacht besteden aan kwalitatief goede fietspaden, veiligheid, et cetera, maar Utrecht wil ook een innovatieve, bereikbare en gezonde stad zijn. De fiets is daar een essentieel onderdeel van. Daarnaast is het voor zowel bedrijven als de gemeente goedkoper om te fietsen dan met de auto te gaan, aangezien de fietskosten en kosten voor fietsmaatregelen goedkoper zijn dan die voor de auto (Bestuur Regio Utrecht, 2013, pp. 15-16). Zo zijn in 2015 fietsprojecten opgestart die het imago van de fiets moesten verbeteren en mensen moest stimuleren om meer te gaan fietsen. Naast dit soort projecten die werken aan het imago van de fiets, worden ook initiatieven gesteund die onderzoek doen naar fietsgedrag en fietsbeleving (Gemeente Utrecht, 2015, p. 42-44).

De fietseconomie zelf in Utrecht is echter relatief klein: slechts 0,1 procent van de Utrechtse economie is gebaseerd op de fietssector. Echter, de fiets is wel een goed middel voor sociale projecten: jongeren die moeilijk aan een baan komen worden ingezet bij nieuwe fietsprojecten zoals bewaakte stallingen (Gemeente Utrecht, 2015, p. 42)

2.2.2 Positie van de fietser

De gemeente Utrecht doet aan beleidsvoering waarbij gemeente en bewoners van de stad samen om tafel gaan om tot besluitvorming te komen. Zo is op 26 januari 2015 een stadsgesprek geweest met bewoners om de problematiek aan te kaarten (Gemeente Utrecht, 2015, p. 10). Hieruit komen de volgende doelen: fietsers faciliteren, fietsen leuker maken, fietsgebruik voor specifieke doelgroepen bevorderen (kinderen en ouderen) & de fietseconomie stimuleren. Deze doelen worden niet uniform in ieder beleidsplan overgenomen. Zo stelt Bestuur Regio Utrecht (2014, p.26) en de provincie Utrecht (2014) dat de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel moet worden tot 15 kilometer en in de mobiliteitsvisie 2014-2028 van de Provincie Utrecht (2014, p. 24) staat dat in 2028 alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.

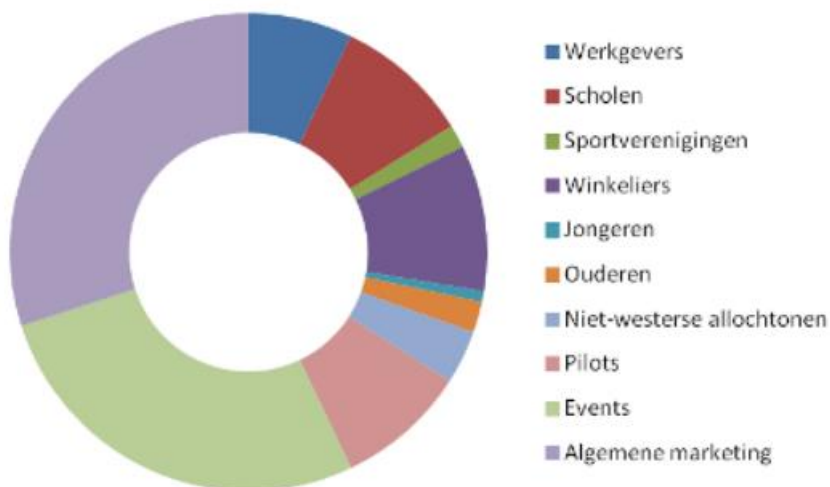
Hoewel de doelen wijzigen omdat het schaalniveau wijzigt van gemeente naar provincie of 'regio Utrecht', blijft de aanpak hetzelfde. Ook op deze schaalniveaus wordt ingespeeld op de doelgroep, kwaliteit en efficiëntie van de fietspaden, verkeersveiligheid, rol van de fiets in de Utrechtse economie versterken en de samenwerking aangaan met zowel bewoners, bedrijfsleven, scholen, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. Op alle schaalniveaus staat de positie van de fietser centraal met betrekking tot mobiliteit in Utrecht en is men bereid de dialoog aan te gaan met belanghebbenden.

De gemeente Utrecht ziet de fietser tevens als klant: de fiets is het meest voorkomende vervoersmiddel binnen Utrecht naar de binnenstad. Van alle Utrechtse bezoekers aan de binnenstad, gebruikt 36 procent de fiets om daar naartoe te komen. (Gemeente Utrecht 2015, p. 42). De fietser vormt daarmee een belangrijke doelgroep om meer consumenten naar de binnenstad te trekken.

2.2.3 Positie van de student

Als doelgroep is bij dit onderzoek specifiek gekozen voor studenten. In paragraaf 1.5.3 en 0 is deze doelgroep al deels uitgewerkt. De leeftijdsgroep van jongvolwassenen oververtegenwoordigd in Utrecht. Zij maken dus ook relatief meer gebruik van deze openbare ruimte en zullen dus ook zwaarder hun stempel drukken op de stad dan een gemiddelde stad. Daarnaast zijn veel voorzieningen in Utrecht gericht op deze jonge doelgroep, denk hierbij aan horeca, bioscopen, uitgaansgelegenheden, et cetera. Utrecht is immers een studentenstad. 'De markt' richt zich dus al op deze doelgroep en probeert alle factoren die een positieve beleving opwekken vooral bij te stellen zoals jongvolwassenen die graag zien. Tot slot zorgen jongeren en studenten relatief voor meer gevaarlijke situaties en ongevallen in het verkeer op de fiets en zijn ze roekelozier (Gemeente Utrecht, 2015; Provincie Utrecht; 2014b, p. 35).

Figuur 6: aandeel fietsmarketing per doelgroep



De gemeente Utrecht ziet studenten niet als aparte groep. Studenten worden samen met jongeren samengevoegd tot één geheel, voornamelijk als het gaat om verkeersveiligheid en fietsmarketing. Hoewel de gemeente Utrecht aangeeft meer aandacht te willen geven aan jongeren en ouderen als fietsdoelgroep, werken ze dat niet concreet uit. In figuur 6 is te zien wie de doelgroep is van de marketing vanuit de gemeente en de provincie (Bestuur regio Utrecht, 2013, p. 28). Hoewel er geen percentages bijgezet zijn, laat de cirkeldiagram wel zien dat jongeren een relatief klein

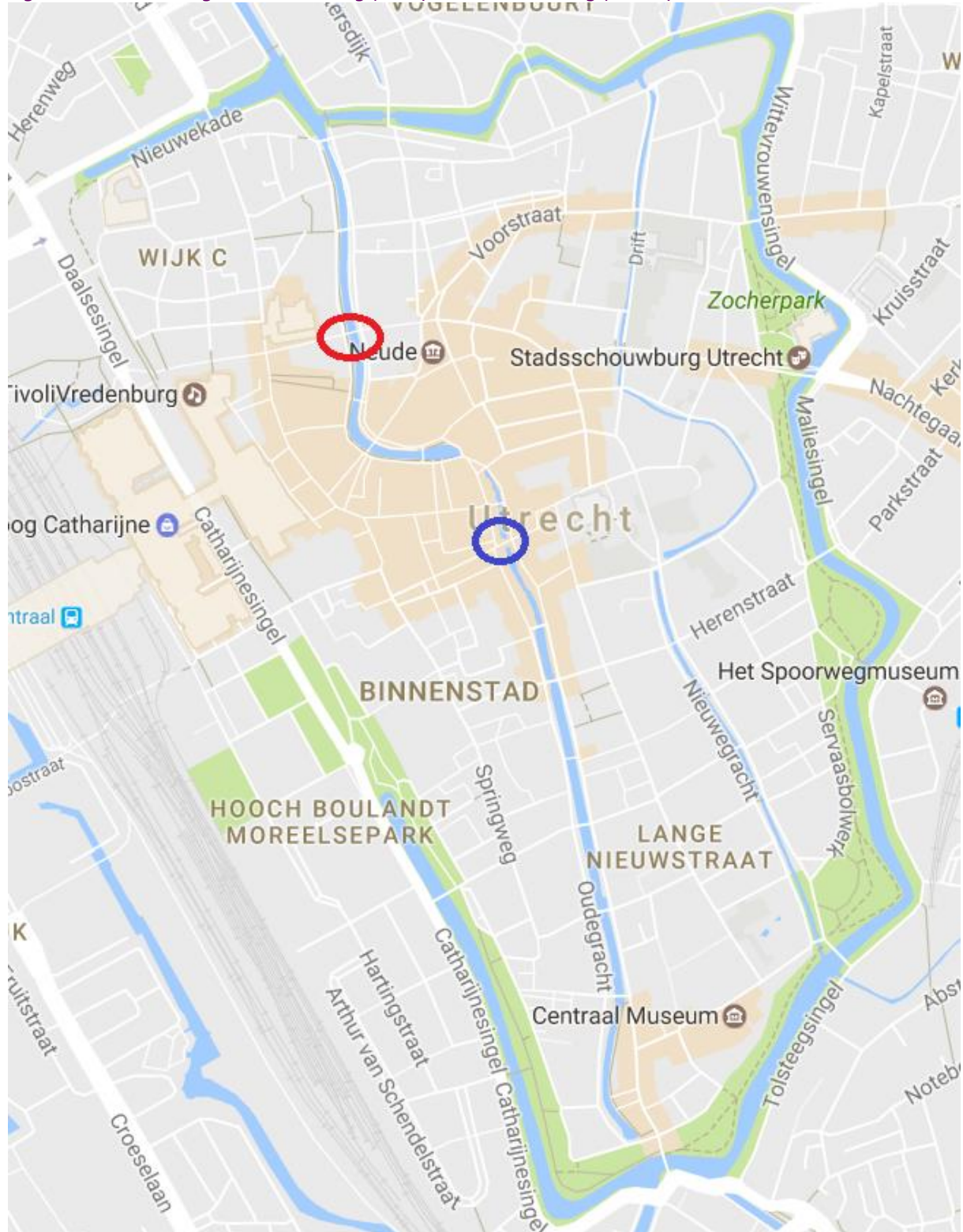
percentage is van de doelgroep van de marketingstrategieën. De meeste strategieën zijn bedoeld voor algemene groeperingen, evenementen en winkeliers. Deze groepen worden hier niet ingedeeld op leeftijd. Scholen worden als aparte categorie genoemd, maar hoe de concrete uitwerking van marketing naar jongeren werkt ontbreekt.

Naast verkeersveiligheid worden studenten nauwelijks specifiek door de gemeente benoemd. Het bestuur van regio Utrecht (2013, pp. 12-13) maakt weinig onderscheid tussen type fietsen en fietsers, al wordt er wel een uitzondering voor bakfietsen en elektrische fietsen. Bakfietsen zijn lastiger te stallen en hebben meer ruimte op de weg nodig. Dit vraagt daarom om extra ruimte, zowel op de weg als in de fietsenstallingen. Elektrische fietsen vragen om meer oplaadpunten in de fietsenstallingen en meer ruimte op de weg. De laatste categorie wordt echter wel gepromoot, aangezien dit vooral voor de doelgroep ouderen meer mobiliteit creëert. De gemeente Utrecht (2015) en het Bestuur Regio Utrecht (2013) focussen zich vooral op opkomende types fietsen. Hierbij moet vooral gedacht worden aan de ouderen met de elektrische fiets en de forens en de OV-fiets. De focus wordt dus niet gelegd op fietsende studenten.

2.3 Casestudies: Viebrug en Maartensbrug

Voor dit onderzoek is gekozen voor twee onderzoeksgebieden in de binnenstad van Utrecht: de omgeving bij de Viebrug en de omgeving bij de Maartensbrug.

Figuur 7: onderzoeksgebieden Viebrug (rood) en Maartensbrug (blauw) in de binnenstad van Utrecht



2.3.1 Locatie 1: de Viebrug

De Vredenburgroute, waar vier van de vijf hoofdfietsroutes van Utrecht samenkomen en weergegeven in figuur 8, is één van de drukste routes van Utrecht met gemiddeld vijftienduizend fietsers per dag (Gemeente Utrecht, 2015, p. 14). De route vormt onderdeel van een groter geheel: de stroom van fietsers tussen het station en de Uithof, langs de binnenstad, wordt als zeer druk ervaren (Bestuur Regio Utrecht, 2013, p. 14). De Vredenburgroute heeft ook andere namen. Bestuur Regio Utrecht noemt het in hun Mobiliteitsvisie Grootstedelijk Utrecht “*de binnenstadas*”. Dat is “*de belangrijkste fietsverbinding*” die langs Vredenburg, Neude en Janskerkhof gaat (Bestuur Regio Utrecht, 2014, p. 16). Aan deze as liggen veel winkels en overige voorzieningen die voorraad moeten worden. Dit belemmert het fietspad en overige paden. Daarnaast is, vanwege de historische bebouwing, de straat relatief nauw en zit men op de maximale mogelijkheid tot verbreding van de weg, waardoor er naar alternatieve manieren gezocht moet worden om de capaciteit te verbeteren of de fietsers om te leiden (Bestuur Regio Utrecht, 2014, p. 17).

Figuur 8: de vijf hoofdfietsroutes in Utrecht



De eerste locatie is daarom bewust gekozen op deze Vredenburgroute. De Viebrug bestaat uit een kruising van de Oude Gracht en de lange Viestraat en wordt gezien als één van de drukste kruispunten van de binnenstad Utrecht. Hoewel de meeste fietsers over de Lange Viestraat rijden en niet de Oude Gracht inrijden of uitrijden, zijn er toch enkele interacties zichtbaar. De Viebrug zelf bestaat uit verschillende wegdelen en paden, wat het tot een complex geheel maakt. De Oude Gracht bestaat uit klinkers en wordt vooral gebruikt voor voetgangers. Het noordelijke deel van de Oude Gracht wordt ook regelmatig gebruikt door fietsers. Auto's passeren nauwelijks in dit gebied. Het zijn vooral taxi's en bussen die over de Viebrug rijden. De Viebrug is dus uiteindelijk gekozen omdat er interactie is van zowel auto, als OV, als fietsers als wandelaars is. Verder zijn kenmerkend voor het gebied de gescheiden wegdelen voor ieder transportmiddel, aangegeven met verhogingen, andere kleur stenen en ander wegdektype. Tot slot is er veel straatmeubilair, zoals straatlantaarns en plantenbakken, aanwezig. Voor een gedetailleerde plattegrond, zie bijlage I.

Figuur 9: de Viebrug



2.3.2 Locatie 2: De Maartensbrug

Verder heeft de gemeente Utrecht *doorfiets-routes* gemaakt. Dit zijn fietspaden die bij voorkeur los van de drukke weg lopen (Gemeente Utrecht, 2015, pp. 15-17). Bij de keuze voor de routes is gekeken in hoeverre de route de overlast op een andere route opvangt. In de binnenstad is dit vooral de nieuwe fietsroute langs de Singel. Een deel van dit soort routes is rustig genoeg volgens de gemeente voor recreatieve ritten. Hiermee wil de gemeente haar inwoners aanmoedigen om meer in beweging te komen. Opmerkelijk is hierbij dat de rust en de aantrekkelijkheid van het gebied als vereisten worden gesteld. Als voorbeelden worden de routes buiten de binnenstad genoemd, maar geen enkele route in de binnenstad voldoet aan dit criterium (Gemeente Utrecht, 2015, p. 18). Hoewel de Oude Gracht door studenten gebruikt wordt om de binnenstad in te komen of uit te gaan, wordt dit niet bestempeld als één van de hoofdroutes door de gemeente of de provincie Utrecht. De tweede locatie is dus bewust een gebied op de Oude Gracht waar volgens het beleid geen belangrijke fietsader is, maar waar in de praktijk veel interactie en problematiek is.

De Maartensbrug is historisch gezien de eerste brug over de Oude Gracht en ligt vrijwel naast het Domplein. De noordzijde van de oude gracht bestaat uit de Vismarkt, waar de gemeente van wil onderzoeken of deze route wel open moet blijven voor fietsers na klachten van omwonenden en winkelpubliek (DUIC, 2017). In de huidige stand van zaken komen vanuit alle windrichtingen zowel fietsers als voetgangers, terwijl de capaciteit van het gebied daar niet op berekend is. Tevens speelt de built environment en de sfeer een grote rol bij deze locatie. Bovendien zijn hier winkelveorzieningen, zoals de coffeeshop en de souvenirshop op het kruispunt, die specifieke consumenten aantrekken. Tot slot bestaat het gebied, in tegenstelling tot de Viebrug, nauwelijks uit gescheiden wegdelen, waarbij fietsers en voetgangers noodgedwongen meer interactie met elkaar moeten hebben om de veiligheid te waarborgen.

Op deze locatie is van tevoren verwacht dat op deze locatie tijdens de observaties veel interactie zichtbaar is tussen de weggebruikers en dat in dit gebied veel waarde wordt gehecht aan de 'sfeer' en de winkelveorzieningen in het gebied. Voor een gedetailleerde plattegrond van het gebied, zie bijlage I.

Figuur 10: de Maartensbrug



3 Methodologie

Dit hoofdstuk begint met de omschrijving van de gekozen methodiek. Vervolgens wordt het conceptueel geoperationaliseerd met behulp van een beleidsanalyse, observaties en interviews. Met deze onderzoeksmethoden is gezocht naar een antwoord op de hoofdvraag: in hoeverre zijn fysieke en sociale factoren van invloed op de beleving van fietsen door studenten in de binnenstad van Utrecht?

3.1 Het belang van kwalitatief onderzoek

De dataverzameling bestaat uit verschillende onderdelen, allen kwalitatief van aard. Dit past ook bij een onderzoek over gevoelens, meningen en ervaringen van gebruikers van een ruimte. Met kwalitatief onderzoek wordt ervan uitgegaan dat mensen zin geven aan hun omgeving en op basis van die zingeving handelen. Het onderzoek probeert betekenis te geven aan de omgeving en het gedrag in de omgeving en geeft er een waarde aan. Het doel van kwalitatief onderzoek is de betekenissen en gedragingen van mensen te beschrijven en zo mogelijk te begrijpen en te verklaren (Boeije e.a., 2009, pp. 253-254). In dit onderzoek specifiek is het doel om te begrijpen en te verklaren waarom mensen bepaalde gedragingen verrichten in de binnenstad van Utrecht en welke beleving daarbij wordt opgewekt. Het onderzoek is opgesplitst in drie delen: een beleidsanalyse, observaties en interviews.

3.2 Beleidsanalyse

3.2.1 Doel van de beleidsanalyse

Een beleidsanalyse laat zien hoe het beleid vorm geeft aan fietsbeleving en wat de positie van de fietser bij de overheid is met betrekking tot het beleid maken voor de binnenstad. Een beleidsanalyse voor dit onderzoek is relevant om de institutionele factoren weer te geven die de context bevatten voor de fysieke en sociale factoren: beleidskeuzes kunnen immers een verklarende factor zijn voor fysieke prikkels, bepaalde gedragspatronen en de beleving daarvan. Beleving van het parkeren van fietsen in de binnenstad is bijvoorbeeld mede afhankelijk van het parkeerbeleid en de parkeerfaciliteiten die de overheid aanbiedt. Daarnaast biedt de beleidsanalyse een onderbouwing van de keuze voor de casestudies en van de codering van de observaties en de interviews.

3.2.2 Beleidsdocumenten

De gemeente Utrecht heeft een lijst opgesteld op haar website met actoren die samen met de gemeente iets proberen bij te dragen aan het fietsen in de stad Utrecht. Van deze actoren zijn hun belangrijkste en meest recente rapporten, nota's en/of samenvattingen gebruikt voor dit onderzoek. Hier gaat hierbij om deze beleidsdocumenten:

- *Actieplan Utrecht fietst 2015-2020* (2015), opgesteld door de gemeente Utrecht.
- *De fietskracht van Utrecht* (2010), opgesteld door fietsersbond afdeling Utrecht in samenwerking met de Natuur- en Milieufederatie Utrecht en Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd (SOESA).
- *Fietsregio Utrecht* (2013), opgesteld door Bestuur Regio Utrecht.
- *Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht* (2014), opgesteld door Bestuur Regio Utrecht.
- *MOBILITEITSPLAN 2015-2028* (2014a), opgesteld door de provincie Utrecht.
- *Mobiliteitsprogramma* (2014b), opgesteld door de provincie Utrecht.
- *Verkeerslichten voor fietsers in Utrecht* (2012), opgesteld door fietsersbond afdeling Utrecht.
- *Wijkwijzer 2014* (2014), opgesteld door de gemeente Utrecht.

3.2.3 Codering

De punten waarop gelet zijn, zijn gebaseerd op de eerdere theoretische uitkomsten, concreet weergegeven in het conceptueel model. Hierbij is vooral gekeken naar institutionele factoren, maar ook factoren zoals parkeervoorzieningen en kwaliteit van de wegen kunnen al geanalyseerd worden in een beleidsanalyse. De codering is aan de hand van het conceptueel model gedaan en het conceptueel model vormt ook het codeerschema. Het doel van coderen is om in één blik te zien wat is behandeld, hoe het is behandeld en waarmee de data is geanalyseerd (Hay, 2010, p. 28). Ieder stukje uit de beleidsdocumenten wat aansluit bij een code of bij de beantwoording van de hoofdvraag is behandeld. In de praktijk blijkt dat er ook overlap kan zijn. Net zoals bij de samenstelling van het conceptueel model is vastgesteld dat bepaalde factoren zich lastig laten indelen in één categorie.

De resultaten van de analyse zijn voor een deel verwerkt in hoofdstuk twee waarin de casestudies zijn omschreven. Het andere deel is zichtbaar in resultatenhoofdstuk vier waarbij de analyse met de observaties en de interviews is verwerkt tot één geheel. Er is voor gekozen om de beleidsanalyse en de institutionele factoren niet expliciet te behandelen, maar in plaats daarvan dient het als aanvullende informatie op fysieke en sociale factoren.

3.3 Observaties

3.3.1 Keuze voor observaties

Het gedrag van fietsers is door observaties geanalyseerd. Met deze observaties analyseert de onderzoeker het feitelijke gedrag linkt dit aan theoretische bevindingen. Waar fietst hij? Hoe fietst hij? Hoe gedraagt de fietser zich? Et cetera. Daarnaast wordt het casestudygebied geanalyseerd: hoe ziet het eruit en wat speelt er? Bij deze observaties is de onderzoeker niet een actieve deelnemer. Zo kan de onderzoeker van een afstand de situatie begrijpen en analyseren. Door als onderzoeker zo passief mogelijk te zijn in het onderzoek wordt het onderzoek niet, hetzij onbewust, gestuurd door de onderzoeker.

Hoewel observeren ook bestaat uit kwantitatieve elementen zoals tellen hoe vaak men voorbij komt over de locatie, is gekozen om vooral uit te gaan van een kwalitatieve aanpak. Het kwantitatieve aandeel is zo beperkt mogelijk gebleven en vormt vooral een basis voor een beschrijving van de huidige situatie. Het gaat vooral om het gedrag en de unieke situaties en gebeurtenissen die kwalitatieve aanpak van onderzoek vereisen. Er is gekozen voor observaties boven enquêtes, omdat zo ook gedrag wordt geanalyseerd dat men onbewust praktiseert. Bij enquêtes wordt voornamelijk naar bewust gedrag gevraagd en is meer gericht op grote aantallen, terwijl bij observaties ook specifieke gebeurtenissen en gedragingen in kaart gebracht kunnen worden.

3.3.2 Eenmalige en dynamische observatie

In deze observaties is onderscheid gemaakt tussen eenmalige en dynamische observaties. Met eenmalige observaties worden de observaties van elementen bedoeld die niet veranderen tijdens de observatieperiode gebied, zoals de aanwezigheid van groen, de parkeerfaciliteiten, aanwezigheid van verkeersborden, et cetera. Deze hoeven dan ook maar één keer geobserveerd te worden, tenzij blijkt dat er toch een verandering heeft plaatsgevonden. Dit observatieschema is voornamelijk gebaseerd op fysieke factoren. Het vormt tevens de basis voor de overzichtskaarten weergegeven in bijlage I.

De dynamische observaties gaan meer in op de zaken die iedere dag verschillen: gedrag, drukte, verkeerstromen, het weer, et cetera. De dynamische observaties zijn vooral veroorzaakt door menselijk gedrag: verkeerssituaties, gevaarlijke acties, onverwachte gebeurtenissen en overige interacties. Dit observatieschema is dus meer gebaseerd op sociale factoren. In deze observaties wordt het feitelijke gedrag en de interactie in het gebied beschreven. Deze observatie is iedere keer anders en moet dus iedere keer opnieuw afgenomen worden. Het bijbehorende observatieschema is weergegeven in bijlage II.

3.3.3 Operationalisering

Na het invullen van de observatieschema's worden de resultaten verwerkt in kaarten. Low (2000, pp. 39-42) maakt onderscheid tussen *movement maps* en *behavioral maps* in haar onderzoek.

Ook in dit onderzoek is gebruik gemaakt van *movement maps* en *behavioral maps*. Bij *movement maps* worden alle routes en bewegingspatronen weergegeven in een kaart. Het geeft in één oogopslag weer waar men vandaan komt en waar men heen gaat in het casestudygebied. Tijdens de observaties is daarom ook geobserveerd hoe de verkeerstromen in elkaar zitten en hoe men zich verplaatst in het gebied op de fiets. In paragraaf 4.1 zijn de belangrijkste uitkomsten hiervan weergegeven.

Bij *behavioral maps* is het gedrag van de gebruikers van de ruimte ingetekend op een kaart. Hierbij is per plek in het casestudygebied aangegeven welk gedrag er vertoont wordt en wanneer dat gebeurd is. In de praktijk bleek echter dat het de leesbaarheid van de kaart niet ten goede komt als al het gedrag in één kaart wordt weergegeven. Uiteindelijk is daarom gekozen om per gebeurtenis een kleine kaart bij te leveren met daarop de locatie van de gebeurtenis. Deze observaties zijn weergegeven in bijlage IV.

3.3.4 Tijdsinterval

Uit paragraaf 1.4.4 van het theoretisch kader blijkt dat er verschil is in fietsgedrag en fietsbeleving per dagdeel. Verwacht is dat in de ochtend er anders gebruik gemaakt wordt van de binnenstad dan bijvoorbeeld in de middag of de avond. Daarom is gekomen om de observatiedagen op acht tijdstippen te observeren, vier per locatie. Op de Viebrug is steeds geobserveerd wanneer het ochtendspits is (8:00-9:00), in de loop van de dag (12:00-13:00), in de avondspits (17:15-18:15) en 's avonds om te zien hoe het horecaleven langzamerhand de stad overneemt en hoe de ruimte wordt gebruikt als de winkels dicht zijn (20:45-21:45). Op de Maartensbrug is geobserveerd wanneer de winkels opengaan (9:15-10:15), in de loop van de dag (13:15-14:15), als het winkelend publiek op z'n retour is (16:00-17:00) en 's avonds als de winkels gesloten zijn en de studenten langs deze locatie rijden richting het nachtleven (22:00-23:00).

Er is gekozen om in het weekend op zaterdag te observeren. Uit figuur 4 in paragraaf 1.4.4 blijkt namelijk dat zaterdag de drukste dag van de week in de binnenstad van Utrecht is. Daarnaast wordt zo ook het weekend, waarin meer mensen vrij zijn, meegenomen in het onderzoek: op zaterdag zijn er meer mensen in de binnenstad om te winkelen en is er minder doorgaand werkverkeer ten aanzien van de werkdagen. Verwacht is dat er op deze dag anders gebruik wordt gemaakt van de ruimte dan op een werkdag. Naast de zaterdagen is ook op dinsdagen en donderdagen geobserveerd om ook de situatie te observeren op werkdagen. De donderdag is de drukste dag van de werkweek en de dinsdag gekozen als gemiddelde doordeweekse dag.

De observaties duurden van 30 juli 2016 tot 18 augustus 2016. Zo is in ieder casestudygebied drie weken lang drie keer per week geobserveerd op vier tijdstippen van de dag om een patroon te ontdekken in fietsgedrag en fietsbeleving.

3.4 Interviews

3.4.1 Keuze voor semigestructureerde interviews

Volgens Spinney (2009) is het noodzakelijk om de elementen van het gebruik en de beleving mee te nemen die anders vergeten worden. Tijdens de observaties is er namelijk vooral beschrijvend gekeken naar het gebied, maar het persoonlijke gevoel van een participant staat minder centraal. Met alleen observaties, literatuuronderzoek en een analyse van beleidsdocumenten komt men niet volledig achter de daadwerkelijke beleving van de fietser. Wat voelt hij/zij? Bij een kwantitatieve benadering kan bijvoorbeeld met enquêtes naar beleving gevraagd worden, maar met gesloten vragen wordt de beleving niet volledig genoeg toegelicht. Ook met open vragen bij enquêtes is de diepte ingaan over beleving lastig omdat doorvragen of vragen om toelichting lastig is. Echter, met behulp van kwalitatieve methoden zoals interviews kunnen namelijk participanten hun beleving bewoorden in eigen woorden én kan er doorgevraagd worden. Het derde punt van de dataverzameling van dit onderzoek is daarom het daadwerkelijk onderzoeken van ervaringen van de fietsers met behulp van interviews. Dit vormt daarmee het belangrijkste onderdeel van dit onderzoek.

Uit de inleiding en het theoretisch kader blijkt dat er vooral onderzoek gedaan is naar ervaringen van wandelaars in binnensteden. Met *walking-interviews* loopt de observant mee met de participant om zo gelijk in te spelen op de situatie. Er is echter geconstateerd dat gezamenlijk fietsen in de binnenstad terwijl een interview wordt afgenomen uit praktische overwegingen niet haalbaar is. Uiteindelijk is de participant geïnterviewd over één van de twee casestudiegebieden. Hierbij is ervan uitgegaan dat de participant weet waar de casestudylocaties liggen in de binnenstad om actief mee te denken over welk gedrag de participant vertoont en welke beleving een fietstocht langs deze plekken opwekt.

De participant is geïnterviewd aan de hand van een semigestructureerde vragenlijst. Bij gestructureerde interviews dreigen de openheid van het interview, ruimte voor improvisatie en nieuwe inzichten verloren te gaan, maar het is wel herhaalbaar en methodologisch sterk te onderbouwen. Een volledig ongestructureerd interview is daarentegen beter geschikt voor verkennende onderzoeken waarbij zo min mogelijk data verloren aan dingen waar van tevoren nog niet aan gedacht was, maar heeft het gevaar dat de herhaalbaarheid van het onderzoek in gevaar komt, een sowieso vaker gehoord kritiek bij kwalitatief onderzoek (Hay, 2010, p. 110). Om de nadelen van beide structuurvormen te compenseren, is er voor de middenweg gekozen van semigestructureerde interviews zodat er gebruik gemaakt kan worden van de structuur van een gestructureerd interview zonder dat de openheid van het interview verloren gaat (Hay, 2010, p. 110). De interviews zijn afgenomen op een naar de participant gewenste locatie.

3.4.2 Opbouw van het interview

Tijdens de interviews is allereerst gevraagd om een *mental map* te maken op papier. Hierbij is de opdracht de casestudygebieden te tekenen met de voor de participant belangrijke elementen die het gedrag en de beleving van de binnenstad op de fiets beïnvloeden. Dit laat schematisch zien hoe de participant de ruimte voor zich ziet, zoals ook al uitgelegd is in het theoretisch kader. In het theoretisch kader kwam naar voren dat volgens Brennan-Horley (2010, p. 257) mental maps nuttig voor interviews zijn omdat zo de dingen die gezegd worden geografisch gegrond worden. Tevens biedt het een basis en een houvast voor het interview en laat het zien welke elementen in de ruimte als herkenningspunten gezien worden door de participant. Het doel van de mental maps is niet om een perfecte gedetailleerde overzichtskaart te maken met alle inbreng van de participanten. Mental maps bij deze interviews zijn nuttig om zo duidelijk te krijgen welke punten herkenbaar zijn, welke punten herhalend terugkomen bij andere participanten en welke onderdelen weinig aandacht krijgen. Zo kan al globaal ingeschat worden waar de participant waarde aan hecht, welke onderdelen minder relevant zijn en hoe de participant zintuigelijke waarnemingen registreert en in hoeverre er waarde aan gegeven wordt (Holloway & Hubbard, 2001, p. 51). Het is bedoeld ter ondersteuning van de rest van het verhaal van de participant en als eerste impressies van de beleving van de casestudiegebieden. De

mental maps zijn weergegeven in bijlage V. In resultatenhoofdstuk vier zijn de uitkomsten van de mental maps geïntegreerd als verklarende en ondersteunende factor van het geheel.

Het interview bestaat verder uit dieper onderzoek naar deze fietsbeleving aan de hand van een vragenlijst. De hoofdfactoren zijn hierbij behandeld: persoonlijke factoren, fysieke factoren, sociale factoren en institutionele factoren. Dit is samengesteld aan de hand van de bevindingen uit het theoretisch kader, het conceptueel model, maar ook uit de uitkomsten van de observaties en de beleidsanalyse zijn hierin geïntegreerd. Zo worden er enkele vragen gesteld over beleid en gedrag in de ruimte wat naar voren kwam bij de beleidsanalyses en/of observaties. De codering hiervan kan wellicht dus afwijken van het conceptueel model, maar dit heeft er ook mee te maken dat theoretische bevindingen en praktijkvoorbeelden soms uit elkaar liggen waardoor ook een andere codering ontstaat met nieuwe inzichten. Tot slot zijn er na afloop, maar ook tijdens het interview, samenvattende vragen gesteld om zo te controleren of de geïnterviewde niet verkeerd wordt geïnterpreteerd en of er niet essentiële informatie achterblijft (Hay, 2010, p. 105). De interviewvragenlijst en de codering zijn weergegeven in bijlage III.

3.4.3 Afname van de interviews

Kwalitatief onderzoek laat zich niet kenmerken door aantallen: het gaat niet om de hoeveelheid participanten van een onderzoek, maar meer om of er bij het onderzoek een punt van verzadiging is bereikt zodat er genoeg informatie beschikbaar is om de hoofdvraag te beantwoorden (Hay, 2010, pp. 75-76). De interviews zijn daarom face-to-face afgenomen bij zestien studenten met variërende opleidingen en niveaus die regelmatig bij het desbetreffende casestudygebied fietsen of dat in het verleden gedaan hebben. Iedere participant is geïnterviewd over één van de twee locaties. Zij zijn benaderd door rond te vragen bij medestudenten of zij iemand kennen die mee wil doen aan onderzoek over fietsbeleving. Hierbij is gebruik gemaakt van de sneeuwbalmethode waarbij steeds via via nieuwe studenten zijn gevraagd om mee te doen als participant aan dit onderzoek.

Figuur 11: overzicht van de zestien participanten van de interviews

Naam	Geslacht	Leeftijd	Casestudygebied	Opleiding
1. Berend	Man	21	Viebrug	Geocommunicatie & Educatie, UU
2. Charissa	Vrouw	26	Viebrug	Koksopleiding, MBO Utrecht
3. Daan	Man	21	Maartensbrug	Taal- en Cultuurstudies, UU
4. Daniël	Man	26	Viebrug	Planologie, UU
5. Eva	Vrouw	26	Maartensbrug	Tussenjaar tussen bachelor en master
6. Fleur	Vrouw	25	Viebrug	Omgangskunde, HU
7. Florian	Man	21	Viebrug	Sociale Geografie en Planologie, UU
8. Jan	Man	18	Maartensbrug	Hotel- en Evenementenmanagement, HU
9. Jasmijn	Vrouw	24	Viebrug	Lerarenopleiding Wiskunde, HU
10. Jasper	Man	22	Viebrug	Toegepaste Psychologie, UvA
11. Karlijn	Vrouw	24	Maartensbrug	Urban Geography, UU
12. Lieke	Vrouw	20	Maartensbrug	Management & Toerisme, NHTV
13. Mariska	Vrouw	22	Maartensbrug	Omgangskunde, HU
14. Pjotr	Man	20	Viebrug	Horeca Ondernemer Manager, MBO Utrecht
15. Tessa	Vrouw	23	Viebrug	Bestuurskunde, UvA
16. Victor	Man	27	Maartensbrug	International Communication en Media, HU

Bij de zestien participanten bestaat een evenredige verdeling over het geslacht van de participant en de gekozen casestudy bij het interview. Andere zaken zoals motivatie om naar de binnenstad te fietsen, het tijdstip, de leeftijd en opleiding van de participant, de gemiddelde lengte van het verblijf in de binnenstad en andere factoren waarop men geselecteerd kan worden, zijn niet meegenomen bij de keuze voor een participant. Hiervoor is gekozen om zo aselekt en divers mogelijk aanbod te krijgen van verschillende situaties, zodat er verschillen waarneembaar zijn.

De interviews zijn afgenomen op een naar de participant gewenste locatie. De participanten zijn van tevoren ingelicht over de casestudielocaties zodat ze weten waarover gesproken gaat worden. Dit is van belang voor onder andere de mental map, aangezien deze alleen getekend kan worden als de participant weet waar het gebied uit bestaat. De interviews zijn opgenomen met een telefoon. Bij de interviews is van tevoren gevraagd aan de participant of het interview opgenomen mocht worden. Het doel hiervan is dat later het makkelijk terug te halen valt wat de participant heeft gezegd door deze interviews te transcriberen. Bovendien wordt de geïnterviewde zo niet afgeleid van een schrijvende interviewer. Opnames kunnen echter wel ervoor zorgen dat men zorgzamer is met wat men zegt (Hay, 2010, p. 119). Echter, gezien het thema van dit onderzoek kan gesteld worden dat het geen gevoelige informatie bevat en dus niet waarschijnlijk is dat dit gebeurd is. Tijdens het interview zijn er ook controlerende vragen gesteld om er zeker van te zijn dat de geïnterviewde niet verkeerd werd geïnterpreteerd (Hay, 2010, p. 105).

De codering is uitgevoerd met behulp van het coderingsprogramma NVivo. Bijlage III bestaat uit deze codering en bijlage V bestaat uit de getranscribeerde interviews en de mental maps. De interviews zijn getranscribeerd met behulp van het programma InqScribe. Hierbij is in enkele gevallen de zinsbouw verbeterd, maar er is geprobeerd om de oorspronkelijke bewoording van de participant zoveel mogelijk intact te laten.

De uitkomsten van de beleidsanalyses, observaties en interviews zijn weergegeven in het hoofdstuk vier. Hier is gekozen voor een integrale aanpak waarbij de uitkomsten niet gesorteerd zijn op onderzoekswijze maar op thema.

4 Resultaten

Dit hoofdstuk bestaat uit de resultaten van de beleidsanalyses, de observaties en de interviews. Allereerst zijn de verkeersstromen in kaart gebracht in de gebieden om aan te geven wat de huidige verkeerssituatie is. Vervolgens zijn de fysieke en sociale factoren besproken. Hierbij zijn de institutionele factoren en persoonlijke factoren geïntegreerd als contextomschrijving voor de fysieke en sociale factoren. Tot slot zijn enkele punten behandeld die een overkoepelend geheel vormen over de fietsbeleving van studenten.

4.1 Algemeen: overzichtskaat en verkeersstromen

4.1.1 Overzichtskaat

In bijlage I zijn de overzichtskarten weergegeven van de casestudylocaties. Deze zijn bedoeld om te laten zien welke details er bedoeld worden bij de onderzoeksresultaten en waar precies de gebieden uit zijn opgebouwd. In dit resultatenhoofdstuk worden de verschillende factoren die fietsbeleving beïnvloeden besproken en hierbij wordt vaak verwezen naar de overzichtskarten. De invulling van deze karten is aan de hand van de observaties gedaan. Het observatieschema hiervoor is weergegeven in bijlage II.

4.1.2 Verkeersstromen

Algemeen

Op beide casestudielocaties is er een duidelijke stroming van fietsers te zien die over een verkeersas gaat. Tijdens de observaties zijn onder andere fietsers geteld en daarvan is bijgehouden waar ze vandaan kwamen en waar ze heen gingen. Dit zijn bij de Maartensbrug 1974 fietsers en bij de Viebrug 9966 fietsers. Bij de Viebrug is een duidelijke stroom aan fietsers is over de Lange Viestraat, de west-oost-as van het gebied. Van alle fietsers die geteld zijn op deze locatie ging 73% over de Vredenburg-as. Op de Maartensbrug is er ook een duidelijke voorkeursstroming te zien: 53% van de getelde fietsers ging over de Oude Gracht, de noord-zuid-as in het gebied. Het verschil is hierbij dat er bij de Maartensbrug relatief meer fietsers uit de zijstraten komen dan bij de Viebrug.

Verder blijkt dat bepaalde routes niet gebruikelijk zijn om te fietsen. Zo komen er relatief weinig fietsers uit het noorden op de Viebrug (6%) en bij de Maartensbrug gaan fietsers vanuit oostelijke richting vanaf de Domtoren nauwelijks naar het noorden (2%) of zuiden (3%) en vice versa (2%). Een verklaring hiervoor kan zijn dat er verderop op de gracht logischere plekken zijn om al de gracht te verlaten om in het gebied rondom de domtoren te komen, waardoor dit kruispunt en deze smalle straat naar de Dom vermeden kan worden.

In figuur 12 is van alle getelde fietsers in percentages weergegeven waar ze vandaan komen en waar ze heen gaan per locatie, waarbij de meest opmerkelijke rood zijn gemarkeerd. Daarnaast zijn in bijlage I movement maps gemaakt waarbij de gegevens van figuur 12 visueel in een kaart zijn weergegeven: hoe dikker de pijl, hoe meer fietsers deze route afleggen.

Figuur 12: verplaatsing van fietsers over de casestudylocaties in percentages

Van/Naar		Viebrug	Maartensbrug
Noord	Noord		
	West	2%	4%
	Oost	3%	2%
	Zuid	1%	20%
Oost	Noord	3%	2%
	West	37%	8%
	Oost		
	Zuid	1%	3%
Zuid	Noord	3%	33%
	West	3%	6%
	Oost	2%	2%
	Zuid		
West	Noord	6%	5%
	West		
	Oost	36%	9%
	Zuid	3%	6%
Totaal		100%	100%

Hierbij geldt een kanttekening: bij de Viebrug kan er aan weerszijdes van de Oude Gracht gereden worden. Dit zorgt ervoor dat de kruising niet vier maar zes aanrijdroutes heeft. Aangezien officieel gezien niet gereden mag worden overdag op het zuidwestelijke deel van de Oude Gracht en aangezien de noordelijke delen van de Oude Gracht éénrichtingverkeer zijn, bleek tijdens de observaties en dat bepaalde routecombinaties nauwelijks genomen worden. Aangezien er sowieso relatief weinig gereden wordt op de Oude Gracht op deze locatie ten opzichte van de west-oost-as, is bij de verwerking en uitwerking van de tellingen besloten om de dubbele richtingen op de Oude Gracht te combineren alsof er één zuidelijke route is en één noordelijke route.

Verkeerstromen per dag

Qua absolute aantallen bleek er een opvallend verschil te zijn bij de casestudylocaties per dag. Op dinsdagen zijn er 672 fietsers bij de Maartensbrug en 3117 fietsers bij de Viebrug geteld. Op donderdagen zijn dit respectievelijk 681 en 3564 fietsers en op zaterdag respectievelijk 613 en 3285 fietsers. Uit het theoretisch kader in paragraaf 1.4.4 bleek echter dat zaterdag de drukste dagen zouden moeten zijn in de stad, gevolgd door donderdagen. Tijdens de observaties blijkt het andersom te zijn op beide locaties. Een verklaring hiervoor kan zijn dat deze observaties gedaan zijn in augustus in de vakantieperiode, waarbij onderscheid tussen werkdagen en weekenddagen minder groot wordt omdat er minder mensen werken en dus minder vaak op vaste dagen in de binnenstad komt. Daarnaast gaan de cijfers uit het theoretisch kader over de gehele stad en dit onderzoek gaat over twee specifieke delen van de binnenstad.

Hoewel er absoluut gezien wel een verschil is, blijken er geen grote verschillen zijn bij relatieve percentages: uit figuur 13 blijkt dat de percentages rond dezelfde percentages schommelen per dag. Fietsroutes zijn dus niet sterk beïnvloed door de dag.

Figuur 13: relatieve aandeel van de route van fietsers per dag Maartensbrug (links) en Viebrug (rechts)

Van/Naar		Dinsdag	Donderdag	Zaterdag	Totaal
Noord	Noord				
	West	5%	4%	3%	4%
	Oost	2%	1%	3%	2%
	Zuid	20%	21%	19%	20%
Oost	Noord	3%	2%	2%	2%
	West	8%	8%	8%	8%
	Oost				
	Zuid	5%	3%	2%	3%
Zuid	Noord	34%	34%	31%	33%
	West	5%	5%	8%	6%
	Oost	1%	3%	2%	2%
	Zuid				
West	Noord	5%	4%	6%	5%
	West				
	Oost	6%	10%	10%	9%
	Zuid	5%	5%	7%	6%
Totaal		100%	100%	100%	100%

Van/Naar		Dinsdag	Donderdag	Zaterdag	Totaal
Noord	Noord	0%	0%	0%	0%
	West	2%	3%	2%	2%
	Oost	3%	3%	3%	3%
	Zuid	2%	2%	2%	1%
Oost	Noord	3%	3%	3%	3%
	West	38%	35%	39%	37%
	Oost				
	Zuid	1%	2%	2%	1%
Zuid	Noord	3%	3%	3%	3%
	West	2%	3%	3%	3%
	Oost	2%	2%	2%	2%
	Zuid	0%	0%	0%	0%
West	Noord	3%	4%	3%	6%
	West				
	Oost	35%	38%	35%	36%
	Zuid	4%	3%	4%	3%
Totaal		100%	100%	100%	100%

Verkeerstromen per dagdeel

Qua absolute aantallen blijkt het op de Viebrug het drukste te zijn in de ochtenden en de namiddagen. Dit sluit aan bij het theoretisch kader en het casestudyhoofdstuk waarbij is uitgegaan dat in de spits deze locatie druk is vanwege de grote hoeveelheid woon-werkverkeer. Bij de Maartensbrug zijn de middagen en de namiddagen het drukste. Ook dit is verwacht in het theoretisch kader en het casestudyhoofdstuk waarbij is uitgegaan dat de locatie dan druk is omdat dan de winkels open zijn. Bij het kijken naar de relatieve cijfers, weergegeven in figuur 14, blijken er geen grote verschillen zijn: de percentages blijven rond dezelfde percentages schommelen per dag. Fietsroutes zijn dus niet sterk beïnvloed door de dag.

Bij het kijken naar de relatieve cijfers, weergegeven in figuur 14, blijken er geen grote verschillen de percentages blijven rond dezelfde percentages schommelen per dag. De aanrijdroutes blijven gemiddeld gezien hetzelfde over de gehele dag.

Figuur 14: relatieve aandeel van de route van fietsers per dagdeel Maartensbrug (links) en Viebrug (rechts)

Van/Naar	Ochtend	Middag	Namiddag	Avond	Totaal
Noord Noord					
West	3%	5%	5%	2%	4%
Oost	1%	1%	1%	5%	2%
Zuid	21%	19%	21%	19%	20%
Oost Noord	2%	2%	2%	3%	2%
West	8%	5%	9%	11%	8%
Oost					
Zuid	3%	4%	3%	3%	3%
Zuid Noord	36%	35%	28%	34%	33%
West	5%	10%	5%	4%	6%
Oost	1%	3%	2%	2%	2%
Zuid					
West Noord	5%	4%	8%	4%	5%
West					
Oost	8%	7%	10%	9%	9%
Zuid	7%	5%	7%	4%	6%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Van/Naar	Ochtend	Middag	Namiddag	Avond	Totaal
Noord Noord	0%	0%	0%	0%	0%
West	2%	2%	3%	3%	2%
Oost	2%	3%	3%	5%	3%
Zuid	2%	2%	2%	3%	2%
Oost Noord	2%	3%	3%	3%	3%
West	40%	36%	38%	34%	37%
Oost					
Zuid	1%	2%	1%	2%	1%
Zuid Noord	3%	3%	3%	5%	3%
West	1%	3%	3%	3%	3%
Oost	1%	3%	2%	3%	2%
Zuid	0%	0%	0%	0%	0%
West Noord	2%	4%	3%	3%	3%
West					
Oost	41%	34%	35%	34%	36%
Zuid	2%	5%	4%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Verkeerstromen en studenten

Tot slot zijn de tellingen gesorteerd op student of niet-student. Bij het tellen bleek dat het aandeel studenten bij de Maartensbrug gemiddeld 43% van de fietsers was. Bij de Viebrug is dit percentage 29%. Uit de observaties, weergegeven in bijlage IV, blijkt dat dit percentage vooral verschilt omdat er bij de Viebrug veel woon-werkverkeer is waar volwassenen oververtegenwoordigd zijn. Deze verhouding is ongeveer hetzelfde per dag: bij beide casestudylocaties is er geen groot verschil zichtbaar tussen dinsdagen, donderdagen en zaterdag.

Het verschil tussen studenten en niet-studenten is groter wanneer er gekeken wordt naar dagdelen. 's Ochtends zijn studenten relatief minder aanwezig ten opzichte van andere dagdelen (29%), in de middag en de namiddag betreffen die aandelen respectievelijk 43% en 42% en 's avonds zijn ze relatief het meest vertegenwoordigd (49% van de fietsers). Bij de Viebrug was tijdens de observaties in de ochtenden 21% student, in de middagen 33% student en in de namiddagen en avonden 36% student. Een verklaring hiervoor kan zijn dat studenten uitslapen in de ochtend, maar dit is speculatie. Bij de observaties bleek echter wel dat 's avonds veel studenten naar het uitgaansleven fietsten. De hoge percentages studenten in de avonden kunnen hierdoor komen aangezien zij de horeca oververtegenwoordigden in de avond en nacht.

4.2 Fysieke factoren

4.2.1 Bebouwde omgeving: de Planeet vs. de sfeervolle gracht

De bebouwde omgeving in Utrecht wordt omschreven door de participanten als typisch Utrechtse binnenstad. Hierbij wordt vooral de karakteristieke oude kant van de gebouwen benadrukt. Op de Viebrug is gesproken van een tweedeling in bouwstijl. De noord-zuid-as van de Oude Gracht bestaat uit monumentale panden en overige oude 'karakteristieke' gebouwen, terwijl de west-oost-as ook bebouwing staat uit de vorige eeuw. Met name de Planeet, een winkelcentrumcomplex uit de jaren '70 van de vorige eeuw, heeft kritiek te verduren. Daar tegenover staat het voormalig postkantoor. Hoewel deze niet zo oud is als de gebouwen op de Oude Gracht, wordt dit gebouw toch als fijner ervaren dan de Planeet. Er is in zekere mate afkeer tegen de bouwstijl van de jaren '70.

"Ik vind het postkantoor echt fantastisch, een heel mooi gebouw ook vanbinnen. Ik vind het wel jammer dat dat gebouw niet een logische bestemming krijgt verder. Ik vind juist dat dat een openbaar gebouw moet worden. Op dit moment heb ik dat gevoel niet echt, dus dat vind ik heel erg jammer. Ik vind vooral het gebouw wat hier ziet, de Planeet heet dat geloof ik, dat vind ik echt af-schuw-e-lijk. Het is zo industrieel. We zijn geen Berlijn hier. Dat vind ik echt heel jammer. Ik had juist liever gehad dat het een beetje oud architectonisch uitzag net zoals - hoe heet dat café wat daar zit - King Arthur. Dat en daarnaast is nog helemaal oud, net zoals het postkantoor. Dat vind ik meer bij Utrecht passen" (Charissa, 26, koksopleiding)

Enkele participanten stellen dat de beleving van de gebouwen op de fiets fundamenteel anders is wanneer er wordt gefietst op de Oude Gracht, de noord-zuid-as, dan op de Lange Viestraat, de west-oost-as. De bouwstijl van de Oude Gracht en de oostzijde van het kruispunt wordt positief ervaren, waar de bouwstijl van de Lange Viestraat aan de westzijde betwijfeld wordt. Het verschil is ook zichtbaar in figuur 15: de bebouwde omgeving bij de viebrug aan de westzijde (links), de oostzijde met het oude postkantoor (midden) en de bebouwde omgeving bij de maartensbrug (rechts). Dit uit zich ook in de fietsbeleving: *"Hier heb ik wel een chillere vibe dan als ik hier ben. Dit is gewoon gejaagd en snel en doorlopen, terwijl je hier denkt o wat mooi en gezellig. Je hoort er nog net geen muziekje bij."* (Charissa, 26, koksopleiding)

Bij de Maartensbrug is die tegenstelling minder aanwezig. Vanwege de homogene karakteristieke bebouwing wordt het gebied beschouwd als één geheel op een positieve wijze. De bebouwing zelf levert een positieve bijdrage aan de beleving van fietsen in de binnenstad, maar dit vormt vooral een basis voor wat de participanten 'sfeer' noemen. Dit bevestigt het inzicht uit het theoretisch kader waaruit blijkt dat de historische waarde van gebouwen vooral te maken heeft met de sfeer, de status van de gebouwen en de *sensescape* die ermee gecreëerd wordt: Men hecht waarde aan de schoonheid, de allure en de authenticiteit van deze gebouwen (Ashworth & Turnbridge, 2000, p. 108). Dit is ook zichtbaar in de *mental maps* die zijn gemaakt door de participanten. Deze kaarten zitten bij de interviewtranscripties in bijlage V. Opmerkelijk is hierbij dat de *Landmarks* - één van de vijf punten van de mental maps volgens Lynch (Holloway & Hubbard, 2001, pp. 49-50) - zoals het oude postkantoor op de Viebrug en de Domtoren vlakbij de Maartensbrug, vrijwel altijd zijn ingetekend. Verder tekenen alle participanten de Oude Gracht in en kunnen ze ook de gebouwen goed plaatsen.



Figuur 15: de bebouwde omgeving bij de Viebrug aan de westzijde (links), de oostzijde met het oude postkantoor (midden) en de bebouwde omgeving bij de Maartensbrug (rechts).

Tot slot is er ook een groep participanten is die aangeeft dat bebouwing nauwelijks invloed heeft op hun fietsbeleving. Zij zijn meer bezig met het verkeer en sociale factoren dan de omgeving en hoe het eruit ziet. Zij sluiten zich af voor de allure en de sfeer van de gebouwen, waardoor hun fietsbeleving voornamelijk is gebaseerd op menselijk gedrag in plaats van sfeer. Dit zijn voornamelijk mannelijke participanten. Het is niet één op één te zeggen dat er verschil is tussen man en vrouw, maar wel dat er een verschil is tussen mensen die véél en mensen die weinig waarde aan sfeer tijdens het fietsen door de binnenstad hechten. Daarnaast is er ook een verschil in locatie: de participanten die geïnterviewd werden bij de Maartensbrug hechten meer belang aan sfeer en bebouwing dan de participanten die geïnterviewd werden over de Viebrug. Dit heeft er ook mee te maken dat de Viebrug een belangrijke verkeersader bevat waarbij fietsers snel van A naar B willen komen. Dit vormt daar ook de basis voor de fietsbeleving, terwijl bij de Maartensbrug de focus ook ligt op sfeer en omgevingsfactoren. De bebouwde omgeving speelt dus bij de Maartensbrug een grotere rol.

4.2.2 Winkelvoorzieningen

De winkelvoorzieningen zijn zeer verschillend op de twee locaties. Bij de Viebrug worden er vooral specifieke voorzieningen gebruikt. De locatie heeft onder andere winkelcentrumcomplex de Planeet, een AH to Go, wat eetzaakjes, een sportzaak, een schoenzaak en een uitzendbureau. De kleine kebabzaakjes, het uitzendbureau, het postkantoor en de Intersport worden echter nauwelijks gebruikt door de participanten. De laatst genoemde twee winkelvoorzieningen worden wel ingetekend in de mental maps. Als de participanten vertellen over hun winkelervaringen, benoemen ze eerder winkels die verderop liggen dan de winkels die specifiek op deze locatie aanwezig zijn. Ook tijdens de observaties bleek dit verschil zichtbaar: de winkels zijn niet interessant genoeg om tijdens het fietsen af te stappen om een specifieke winkel in te gaan, op uitzondering van de Ah to Go, de Rembrandt Bioscoop en de pinautomaten van de ING. De Rembrandt bioscoop zit echter zo ver van het kruispunt af dat deze niet is ingetekend in de overzichtskaart in bijlage I.

De Planeet, het winkelcomplex uit jaren '70 met meerdere winkels zoals een Intertoys, wordt ook eensgezind bestempeld als lelijk en niet bijdragend aan een positieve fietsbeleving. Zo zegt Florian (21, Sociale Geografie en Planologie): *“Het past denk ik niet binnen de stijl van de andere gebouwen die daar staan. Die proberen een wat authentiekere stijl uit te stralen. Die zijn gewoon grote glazen puien. De roltrappen staan nog net niet buiten ... Dat heb ik niet met de héle omgeving, maar ik vind het wel jammer dat die gebouwen daar tussen staan. Het valt eerder op dat de rest lelijk is dan dat de rest mooi is.”* Volgens Tessa (23, Bestuurskunde) zou het verschil tussen de jaren 70 bouwstijl van de Planeet en de veel oudere bouwstijl van de Oude Gracht minder groot moeten worden: *“De Bijenkorf heeft het bijvoorbeeld heel slim gedaan. Dat is gewoon opgeknapt. Dat is een mooi gebouw geworden, maar de gebouwen aan de overkant bij de Intersport enzo dat is gewoon lelijk, plus de Planeet enzo is ook lelijk. Zorg ervoor dat die bebouwing gewoon aansluit bij de gracht en dat je een beetje een oude sfeer creëert. Wat ze in Amsterdam heel vaak doen en dat heeft Utrecht volgens mij op het Vredenburg. Die nieuwe bij de Zara enzo. Dat hebben ze ook gewoon wel mooi aantrekkelijk gemaakt. Eigenlijk zouden ze dat daar ook moeten doen. Dat je dat herstructureert en dat je er iets aantrekkelijks van maakt, want het is wel het eerste wat je ziet als je zo'n gracht op gaat.”*

Daniël (26, Planologie) heeft een andere kijk op de route: *“Als ik alleen maar langs snackbars fiets dan denk ik echt 'Moet iedereen alleen maar eten ofzo?'. Ze zien er allemaal hetzelfde uit. Het zijn allemaal van die, hoe zou ik het netjes noemen, Noord-Afrikaanse snackbars. Snackbar Youssef ofzo. Allemaal met van die lelijke, hoe zeg je dat, lelijke reclame op de gevels. Het ziet er gewoon niet uit. Dan vind ik de winkels er hier beter uitzien dan die snackbar.”* Juist de rest van zijn route is rommelig en lelijk, waardoor hij het hier er beter uit vindt zien. Daniël is niet de enige die zich stoort aan de snackbars en de lelijke reclame op de gevels. *“Naast die snackbar zitten van die tentjes met allemaal neonlicht en van die 'Argentijnse Steakhouse ideeën' die allemaal zo schreeuwerig fel aandacht roepen. Dat vind ik niet heel sfeervol. Dat*

vind ik ordinair. Dat zijn ook facetten van de stad. Daar hebben mensen ook behoefte aan. Ik niet anderen wel, dus dat mag er ook zijn, maar ik vind dat niet sfeervol." (Jasmijn, 24, Lerarenopleiding Wiskunde)
Alleen Jan vond de verlichting en de uithangborden van de winkels 's avonds juist positief om de weg te vinden.

Mix van winkels

Bij de Maartensbrug wordt er anders gedacht over de winkelvoorzieningen. Waar bij de Viebrug nog grotere ketens zitten zoals de Albert Heijn, Intertoys en McDonalds, zitten bij de Viebrug vooral unieke winkelvoorzieningen en unieke merken zonder grote winkelketens. Met name de vrouwelijke participanten ervaren deze route als een leuk stuk om te rijden vanwege de unieke winkels. Hierdoor worden zij geprikkeld en dit draagt bij aan een positieve invloed aan de fietsbeleving. Het zorgt ervoor dat het gebied dynamisch wordt en verrassend blijft, ook als je fietst. Zo zegt Karlijn (24, Urban Geography): *"Ik vind het op zich wel een leuke mix van dingen. Hier heb je een hipsterwinkeltje, hier heb je de coffeeshop en hier zat een pepernotenwinkel en een andere keer een ijsco. Dat vind ik wel leuk dat dat verschilt. Zo'n pop-up verandert het straatbeeld. Er valt wel wat te zien als ik er langs fiets. Dan kijk je 'wat zit er nu weer in'. ... Als er nou allemaal coffeeshops zitten, dan zou ik misschien een andere route kiezen. Dat maakt dus wel uit. Als het een poep chique straat is, fiets je daar anders doorheen dan dat het nu een mix is van hipster en coffeeshop ... Ik vind die mix wel leuk."*

Figuur 16: de 'hipster'-broodzaak Stach op de Maartensbrug (links) tegenover de planeet op de Viebrug (rechts).



Ook in de *mental maps*, weergegeven in bijlage V bij de interviewtranscripties, blijken winkelvoorzieningen vaak ingetekend te worden. Winkelvoorzieningen zijn hierin *Districts*: plekken met een memorabel karakter (Lynch, aangehaald door Holloway & Hubbard, 2001, pp. 49-50). Ze dienen als belangrijkste herkenningspunten voor de participanten. Ze omschrijven de ruimte ook vaak als eerste aan de hand van winkels. Bij de Viebrug worden vooral de voorzieningen op de vier hoekpunten van het kruispunt ingetekend, al hoewel uitzendbureau Randstad niet altijd herkend werd.

Bij de Maartensbrug zijn echter veel meer winkels ingetekend in de *mental maps*. De coffeeshop is vrijwel altijd ingetekend.

Daarnaast bleek tijdens de observaties dat de souvenirshop visueel gezien vrij veel doet aan uitstraling. In bijlage I is ook zichtbaar dat deze winkel veel uitgestald heeft staan aan spullen, uithangborden, et cetera). Geen enkele participant heeft deze winkel echter benoemd. Ook de juweliers- en antiekzaken naast deze winkel worden niet herkend. Bovendien wordt de straat richting de Dom wel getekend maar niet altijd ingetekend. Verder worden de winkels aan de overkant van de maartensbrug nauwelijks benoemd.

De coffeeshop Andersom is daarentegen door iedere participant benoemd. Voor sommigen is het ook een herkenningspunt op de route, met name door de geur van wiet die rond de winkelvoorziening hangt. Verwacht was dat de coffeeshop als negatief werd ervaren vanwege de geur en het publiek wat er komt, maar de coffeeshop wordt eerder om andere redenen als negatief beschouwd: het zorgt voor veel toeristen die het fietspad blokkeren.

Volgens Eva (26, tussenjaar) zorgt de mix van verschillende soorten winkels ook voor meer sociale interactie van verschillende doelgroepen in de binnenstad. De klant van de juweliers- en galeriezaken en de klanten van de coffeeshop lopen over hetzelfde kruispunt: *“Ik verbaas me altijd dat je hier van die blowende toeristen ziet en dat je twee winkels verderop van die opa's en oma's ziet. Dat vind ik wel apart, maar dat maakt het juist weer leuk ofzo. Omdat er zo'n mix is, is er wel een grappige leuke sfeer en zijn er niet alleen maar blowende mensen of alleen maar van die toeristen die nergens iets van snappen.”*

4.2.3 Dichtheid

Uit het theoretisch kader blijkt dat een hoge dichtheid zorgt voor minder ruimte voor de auto in de binnenstad, maar daarnaast beïnvloedt het ook de veiligheid en de breedte van de paden (Van Acker, 2010, p. 11-13). De casestudylocaties zijn zo efficiënt mogelijk ingedeeld, wat noodzakelijk is om de capaciteit in zo'n klein gebied aan te kunnen. Met name de Vismarkt, de noordelijke route vanaf het kruispunt en weergegeven in figuur 17, wordt als zeer smal en druk ervaren. Dit wekt irritatie op. Ook op de overzichtskaart in bijlage I is zichtbaar hoe smal deze straten zijn ten opzichte van de brug. Echter, de negatieve beleving heeft meer te maken met het gedrag van de mensen die daar de ruimte benutten dan hoe smal het is. De participanten stellen te begrijpen dat het niet anders kan vanwege de historische ontwikkeling en het feit dat er daardoor eenmaal geen extra ruimte is. Lieke (20, Management & Toerisme) stelt dat het weliswaar smal is, maar dat het erbij hoort. *“Ik zou het denk ik wel raar vinden als er opeens wel heel veel ruimte tussen zou gaan staan. Maar wat is veel? Ik weet het niet. Het past nu bij elkaar. Het klopt ofzo.”* Karlijn (24, Urban Geography) omschrijft dit als een haat-liefde verhouding: aan de ene kant passen de smalle straten bij gezelligheid en veel mensen op één locatie brengt sfeer, maar aan de andere kant levert het ook gevaarlijke verkeerssituaties op. De dichtheid wordt dus voor lief genomen, maar hoe ermee wordt omgegaan niet.

Figuur 17: de Vismarkt



Dat de breedte van de straat invloed heeft op de verkeerssituatie, is ook zichtbaar geworden tijdens de observaties: de meeste fietsers stappen of en af in deze straten en/of hebben hier de meeste interactie met andere weggebruikers, terwijl bij de rustigere delen van het kruispunt - de zuidelijke kant van het kruispunt en de brug zelf – daar minder sprake van is. Zeker op drukke momenten van de dag wordt er veel op- en afgestapt. Er is daarom besloten om dit niet meer als bijzonder gedrag te registreren in bijlage IV, maar het vormt de norm in dat gebied.

Ook bij de Viebrug zijn er een aantal participanten die de fietspaden als te smal voor zo'n belangrijke route ervaren. Het grote verschil tussen deze twee locaties is echter dat de Viebrug ook als een 'open' plek wordt ervaren. Zo stelt Jasmijn (24, Lerarenopleiding Wiskunde) dat zij de dichtheid positief beleeft vanwege de grootte van het kruispunt en de gracht die er onderdoor stroomt. Tussen de hoge bebouwing zit relatief veel ruimte. De brede gracht met straten aan beide zijdes zorgt ervoor dat het visueel groter oogt. Ondanks dat de ruimte als dicht en druk wordt ervaren, zorgt de zintuigelijke waarneming met zicht ervoor dat de plek toch als ruim wordt ervaren.

4.2.4 Kwaliteit van de wegen

Aan de kwaliteit van de wegen wordt door de gemeente Utrecht veel gewerkt. De gemeente Utrecht zet in op de hoofdfietsroutes van de gemeente door deze paden rood te asfalteren en zet verder in op de afronding van het hoofdnetwerk. In de binnenstad verbetert de gemeente de alternatieve routes in en om de binnenstad en worden deze routes meer gepromoot, dit om de huidige verkeersaders door de binnenstad te ontlasten (Gemeente Utrecht, 2015, p. 4). Verder is de gemeente bezig met een eisenlijst voor de hoofdfietsroutes om de veiligheid en kwaliteit van deze fietspaden te waarborgen (Gemeente Utrecht, 2015, p. 16). Ongeveer zeventig procent van de fietspaden wordt gezien als 'comfortabel' (Bestuur Regio Utrecht, 2013, p. 18). De uitwerking van dit begrip ontbreekt echter en het is ook onduidelijk waar die niet-comfortabele fietspaden liggen. Fietsersbond Utrecht

(2012) stelt echter dat de knelpunten vooral liggen bij het stationsgebied vanwege de verbouwing van Utrecht Centraal, maar daarnaast ook op de assen naar en van de binnenstad. Om de overige dertig procent ook comfortabel te maken, wil Utrecht inspelen op de doorstroming in het verkeer. Deze kan verbeterd worden door betere afstemming van de verkeerslichten, maar ook door bredere fietspaden en het aanpassen van krappe bochten en voorrangswegen (Bestuur Regio Utrecht, 2013, p. 18).

Tijdens de interviews bleek dat juist deze hoofdfietsroutes zoals de Vredenburg-as goed worden beoordeeld omdat je daar gemakkelijk kan doorrijden over relatief goede wegen. Met name bij de Viebrug is men positief over de kwaliteit van de wegen. De aanrijdroutes over de Oude Gracht naar de Maartensbrug en de Viebrug bestaan echter uit oude stenen. De geïnterviewde participanten zeggen dat die stenen soms los zitten en daarnaast is de weg niet gelijk, waardoor de route met de fiets hobbelig ervaren wordt. Hierbij speelt ook de zintuigelijke waarneming tast een rol. Men voelt letterlijk het pad wat vertaald wordt naar een negatieve beleving. De participanten vinden echter dat dit erbij hoort. Ondanks dat de zintuigelijke beleving een negatief beeld geeft over de route, is de beleving die eraan gegeven wordt positief. De 'sfeer' geeft uiteindelijk de doorslaggevende factor waardoor men ook niet anders zou willen op deze route. Zo zegt Charissa (25, Omgangskunde) over de bestrating het volgende: *"Het is onmogelijk om daar overheen te lopen met hakken. Dat moet je ook niet doen. Daar breek je gewoon je enkels op. Het is mooi, maar onpraktisch. Die busbaan is natuurlijk veel praktischer, maar het geeft af en toe zo'n Berlijn-gevoel. Alles moet zo degelijk zijn en niet meer mooi. Ik vind juist dat Utrecht heel sierlijk kan zijn en sexy ... Ik heb liever lastiger lopen met mooie straten en een mooie omgeving. Als ze de gracht zouden asfalteren, dan zou ik echt huilen. Dat zou ik echt vreselijk vinden."*

Dit is ook zichtbaar bij de Maartensbrug. Hoewel de stenen als hobbelig en irritant worden ervaren, past het ook bij dat stukje Utrecht. Zo stelt Eva (26, tussenjaar) dat het gebied hobbelig is en dat *"haar fiets bijna uit elkaar valt"*, maar het stoort haar verder niet omdat het erbij hoort. Men stelt zich erop in en daarmee worden de negatieve associaties genegeerd. Jasmijn (24, Lerarenopleiding Wiskunde) stelt het nog scherper en zegt dat voor haar sfeer altijd boven comfort gaat.

Opmerkelijk is dat de stenen op de Oude Gracht door de participanten duidelijk voor de geest gehaald kunnen worden, maar het fietspad op de Viebrug daarentegen niet. Veel participanten denken dat het fietspad (rood) asfalt heeft, terwijl het eigenlijk strak geplaatste bakstenen zijn. De kwaliteit van het fietspad is echter zodanig goed, dat dit geassocieerd wordt met de kwaliteit van asfalt. Dit heeft te maken met de gladheid van de stenen. Het zintuigelijke zintuig tast heeft dus toch invloed: egale fietspaden worden toch geassocieerd met een betere doorstroming en daarmee een goede fietsbeleving. Pjotr stelt echter dat het ook een keerzijde heeft: de gladde stenen kunnen in de winter ook gladheid veroorzaken.

Scheiding van de paden

De scheiding van de paden wordt als zeer duidelijk ervaren bij de Viebrug. Ook in de mental maps wordt altijd de scheiding van paden bij de Viebrug ingetekend. Ook bij de observaties werd geconstateerd dat de Viebrug een duidelijke scheiding had. In bijlage I lijkt het op de overzichtskaart echter chaotisch. Hoewel het kleurverschil van de wegdelen minimaal is en de scheiding vaak gelijkvloers is, is uit zowel de observaties als de interviews gebleken dat ze scheiding vrijwel nooit verwarrend is. Er wordt echter wel misbruik van gemaakt. Zo rijden fietsers wel eens expres op het voetpad. Daniël (26, Planologie) doet dit zelf ook wel eens: *"Die stoeprand die gebruik ik wel eens om mensen in te halen, die rand tussen de weg en het fietspad. Ik erger me echt kapot aan die bakfietsmoeders daar die dan midden op het fietspad rijden en niet aan de kant gaan. Dan ga ik er maar langs over die strook en die kan best glad zijn. ... Hij moet er wel zijn zodat er onderscheid is tussen de weg en het fietspad, maar hij had wel meer een contrasterende kleur mogen hebben. Hij valt niet echt op als een ander oppervlak. Je merkt het eigenlijk pas als je er op rijdt dat hij gladder is. Dus als ze hem nou een andere kleur hadden gedaan dan het fietspad zelf, dan viel die meer op."*

In figuur 18 is een scheiding zichtbaar. Van links naar rechts: voetpad, paaltjes, fietspad, vluchtstrookje, busbaan/autoweg, vluchtstrookje, fietspad, voetpad.

Figuur 18: scheiding van de paden op de Viebrug



In het theoretisch kader in paragraaf 1.3.4 is een discussie geschetst of de scheiding van de paden wel of geen invloed heeft op de fietsbeleving. De meeste participanten zien het verschil in bestrating van de verschillende mobiliteitspaden (fietspad, de stoep, de busbaan) en ervaren dit positief. Ook tijdens het Stadsgesprek van de gemeente Utrecht (2015, p. 10) met haar bewoners kwam ter sprake dat er zoveel mogelijk scheiding van fietspaden en overige paden moet komen. Dit sluit aan bij de bevindingen van Chataway e.a. (2013, pp. 41-42) die stellen dat aparte fietspaden van de hoofdweg het gevoel van veiligheid significant vergroten. Ook de hoogteverschillen tussen de busbaan en het fietspad, waarbij de busbaan iets lager ligt dan het fietspad, wordt als positief ervaren. Zoals Jasper (22, Toegepaste Psychologie) zegt: *“het neemt wel een stukje veiligheid mee ... Het is niet dat je bang wordt of zo, maar als een auto met een noodvaart langs je komt rijden dan denk je wel 'oe'”* Met name de busbaan wordt door de participanten specifiek benoemd: de scheiding tussen de busbaan en het fietspad met een hoogteverschil zorgt ervoor dat de plek als veilig wordt ervaren. Hierdoor is de bus voorspelbaarder en kan men dus beter de verkeerssituatie inschatten. Daarentegen zijn het fietspad en het voetpad op gelijke hoogte, waardoor de fietsers en voetgangers elkaar in de weg kunnen zitten. Dit wordt als negatief ervaren door de participanten. De paaltjes vormen een natuurlijke barrière aan de ene kant van de brug, maar het is vooral aan de andere kant van de brug waar fietsers en voetgangers elkaar nog in de weg zitten. Dat blijkt ook bij de observaties waarbij voetgangers half op het fietspad lopen en vice versa. Daarnaast is geen duidelijke oversteeklocatie aanwezig door het ontbreken van een zebepad. *“Normaal heb je dingen zoals zebapaden en dingen die je hier ook op het Neude hebt. Gewoon heel duidelijk van 'dit is een oversteekpunt voor voetgangers', maar iedereen steekt hier op dit puntje over. Iedereen gaat gewoon alle kanten op. Dan zijn die paaltjes dus irritant, want die moet je ontwijken en je moet ook voetgangers gaan ontwijken.”* (Jasper, 22, Toegepaste Psychologie) Ook bij de observaties bleek dit een punt: regelmatig werden er voetgangers gespot die schuin overstaken en zorgden voor gevaarlijke verkeerssituaties. Bovendien stellen de participanten dat ze vermoeden dat voetgangers regelmatig niet doorhebben dat er ook fietsers mogen fietsen in het gebied waar ook voetgangers mogen lopen, met name op de Oude Gracht.

Bij de Maartensbrug is het onderscheid tussen de wegen veel minder duidelijk. Hoewel de Maartensbrug zelf wel een scheiding heeft van het voetpad met de weg, is op het kruispunt naast de brug zo weinig ruimte dat voetgangers in de praktijk daar over de weg lopen. *“Dat vind ik wel storend eigenlijk. Je kan er dan niet doorfietsen. Daarom ben je telkens aan het bellen met je fietsbel of kan je er niet langs. Als iedereen netjes zou rijden en hier op gaat lopen, dan is het wat duidelijker voor de fiets en de voetgangers waar ieder z'n plek is. Dan zit je elkaar minder in de weg.”* (Karlijn, 24, Urban Geography) Met name bij de Vismarkt is het onderscheid tussen fietspad en de stoep soms ver te zoeken, waardoor dit door elkaar heen loopt. Dit zorgt voor onveilige situaties en irritaties. *“Ik denk ook dat daar zoveel mensen rondlopen die heel bekend moeten zijn om te weten dat het donkere gedeelte het voetgangersgedeelte is. Niemand weet dat volgens mij. Hier heb je ook die brug. Dan ga je via de Dom naar de Mariaplaats. Dan denken mensen 'O ja wat leuk'. Die gaan dan hier *wijst midden van kruispunt aan* staan.”* (Lieke, 20, Management en Toerisme)

Deze *Paths* (Lynch, aangehaald door Holloway & Hubbard, 2001, pp. 49-50) worden ook niet altijd ingetekend in de mental maps: de participanten zijn allen in staat de paden goed in te tekenen bij de Viebrug, maar niet bij de Maartensbrug. Ook *Nodes* - strategische ontmoetingsplaatsen zoals pleinen, hoek van de straat, kruisingen, et cetera – worden nauwelijks ingetekend. Eigenlijk bestaat de kaart uit één grote node, maar de participant geeft er niet specifiek aandacht aan. Door het intekenen van de wegen is het duidelijk dat het een kruising is, maar de kruising zelf wordt niet gedetailleerd ingetekend. Pas tijdens het interview zelf wordt de beleving van het kruispunt duidelijk. Dit zijn voornamelijk sociale factoren die ook lastiger in te tekenen zijn in een kaart. Het ontbreken van deze elementen in de mental maps van de Maartensbrug bevestigt dat de scheiding van de wegen zeer onduidelijk is. Daan (21, Taal- en Cultuurstudies) denkt echter dat het meer te maken heeft met sociale druk dan dat men de situatie niet herkent: *“Ik vind het zelf niet per se verwarrend. Ik denk niet dat voetgangers het per se verwarrend vinden, maar meer dat ze niet zoveel meer van de situatie aantrekken omdat die situatie zo ontstaan is.”*

Hellingen en drempels

Bij beide locaties zitten er ook hellingen in de weg. Zo loopt de weg bij de Viebrug licht op vanaf de westkant en gaat dusdanig snel weer naar beneden na de brug dat bij de observaties bleek dat een groot gedeelte van de fietsers niet hoefde te trappen richting het Neude toe. De andere kant op bleek dat bij de observaties juist dat er extra hard getrapt moest worden. Door de participanten wordt dit echter niet tot nauwelijks genoemd. Zoals Jasmijn (24, Lerarenopleiding Wiskunde) zegt: *“die brug is niet echt een brug.”* Sommige participanten stellen dat de weg daalt richting het Neude, maar hier wordt geen positieve of negatieve beleving aangekoppeld. Ook de helling van de weg van de gracht naar de Viebrug toe wordt nauwelijks benoemd. En als deze zintuigelijke waarneming wel is benoemd, ontbreekt de koppeling met een beleving.

Hetzelfde geldt voor de helling bij de Maartensbrug. Met name de noord-zuid-as van de Oude Gracht gaat zodanig stijl omhoog dat bij de observaties bleek dat er flink bij getrapt moest worden en na het kruispunt gaat de weg weer stijl naar beneden. Het verschil is alleen dat bij dit punt wordt gesteld dat er extra vaart wordt gemaakt, terwijl dat juist de locatie is waar de weg smal wordt en voetgangers slechter opletten. Dit levert soms gevaarlijke situaties op, wat de beleving negatief beïnvloedt.

Figuur 19: de helling van de Vismarkt richting de Maartensbrug



Het extra hard trappen om de brug op te komen, wordt niet genoemd als een negatieve beleving. Dat hoort er, net zoals bijvoorbeeld de kwaliteit van de kasseien, er gewoon bij.

Het is vooral de combinatie van mensen en de helling die als negatief wordt ervaren: als men de helling op of af gaat en men moet stopen voor voetgangers, wordt dit ervaren als vervelend. Aan doorstroming wordt dus veel waarde gehecht, maar deze doorstroming wordt meer beïnvloed door het gedrag van weggebruikers dan door de helling.

Bij het intekenen van de mental maps worden de hellingen op de locaties ook vrijwel nooit ingetekend. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de aanwezigheid van de helling sowieso niet zo sterk ervaren wordt.

4.2.5 Straatmeubilair

Aanwezig straatmeubilair

In bijlage I is het straatmeubilair zichtbaar gemaakt per locatie. Opvallend is de hoeveelheid aan straatmeubilair in beide gebieden. Vooral straatlantaarns, uithangborden en obstakels zijn veel aanwezig. Bankjes zijn er echter in beide gebieden relatief minder aanwezig. Verder zijn er relatief veel paaltjes bij de Viebrug. Dit heeft ermee te maken dat bij de noordzijde ook auto's mogen rijden en niet het kruispunt op mogen. De paaltjes vormen daarmee een 'muur' om de auto's te sturen. Uit het theoretisch kader blijkt dat objecten die louter bedoeld zijn om verkeersgedrag te sturen eerder negatief beoordeeld worden voor de beleving van de ruimte en dat men probeert om dit soort routes te vermijden (Gehl, 2011, p. 137; Titze, 2008, p. 256). Deze bevindingen zijn wel gebaseerd op onderzoek naar wandelaars. In dit onderzoek ook te gelden voor de automobilisten want die komen nauwelijks op dat specifieke deel van het kruispunt, maar fietsers hebben er weinig hinder van.

Beleving van straatmeubilair

Uit het theoretisch kader blijkt dat bij wandelaars straatmeubilair zoals bankjes (Gehl, 2011), straatlantaarns, paaltjes en uithangborden (Zacharias, 2001) belangrijke motiverende factoren om voor de bezoeker van de binnenstad een bepaalde route in de binnenstad te kiezen. Dat onderzoek ging echter vooral over wandelaars. In dit onderzoek blijkt dat straatmeubilair nauwelijks invloed heeft op de fietsbeleving en dat het vrijwel niet uitmaakt hoe ernaar gekeken wordt per gebied. De participanten weten vaak niet waar de straatlantaarns, bankjes, paaltjes en uithangborden staan, noch kunnen ze ander straatmeubilair opnoemen. In de mental maps komen ze dus ook nauwelijks aan de orde. Dit verschil kan verklaard worden door de intentie waarmee naar dit gebied gekeken wordt. Volgens Lieke (20, Management & Toerisme) is er een verschil in wanneer men op de fiets en wanneer men lopend kijkt naar straatmeubilair: *"Als ik aan het winkelen ben en aan het lopen ben, dan vind ik het wel handig om een uithangbord te zien. 'O ja, dit is Betsy's kookwinkel'. Terwijl als ik aan het fietsen ben, ik daar gewoon langs moet en geen intentie heb om één van die winkels in te gaan, tja boeien dat uithangbord."* Straatmeubilair is dus vooral opvallend wanneer het daadwerkelijk nodig is. Als het is benoemd tijdens de interviews, wordt het vaak als goed beoordeeld. Wanneer er wordt doorgevraagd naar de fietsbeleving, blijkt dat het echter nauwelijks invloed heeft op de beleving. Vooral de bankjes en paaltjes hebben weinig invloed. Gehl's en Zacharias' theorieën zijn dus vooral toepasbaar voor voetgangers die een route kiezen en een doel hebben in de binnenstad, maar bij fietsers wordt er minder waarde gehecht aan straatmeubilair.

Er zijn enkele uitzonderingen daargelaten. Zo stelt Charissa (26, koksopleiding) over de paaltjes: *"Ze passen niet bij mijn beeld van de Oude Gracht en de binnenstad van Utrecht. Dat moet een beetje Laat Middeleeuws zijn. Dan staat er opeens zo'n rood met wit paaltje met 'hier mag je niet in!'."*

Verder vallen de uithangborden wel op. In paragraaf 4.2.2 is al duidelijk geworden dat winkeletalages de fietsbeleving negatief kunnen beïnvloeden omdat het afleidt en afdoet aan de sfeervolle omgeving. Over de uithangborden en/of reclameborden van de winkels zijn ook duidelijke meningen: zo noemt Charissa de reclame bij het botenverhuur bij de Viebrug *"klotewaterbootgezeik"* en vindt Jan de uithangborden bij de Maartensbrug te fel.

Dit hoeft echter niet altijd negatief te zijn. Eva (26, tussenjaar) benadert de uithangborden vanuit een positieve hoek: *“Dat valt me wel altijd op, want dan weet ik als ik een bepaalde winkel zie waar ik ben ten opzichte van het centrum. Dat gebruik ik meer als referentiepunt.”* Ook de uithangborden boven de weg vallen op: *“Wat me nu opvalt, is nu zo'n groot ding met 'welkom in het Vredenburgkwartier' erboven. Dat valt wel gelijk op. En ook al die kerstdingen boven de weg. ... Ik vind dat nu wel heel sfeervol in Utrecht overal van die dingen, ja. Vooral in het donker.”* (Daniël, 26, planologie)

Obstakels

Naast het bovengenoemde straatmeubilair zijn er ook andere objecten in de ruimte die wellicht een beleving opwekken. Aangezien dit voornamelijk een negatieve beleving is, worden deze obstakels genoemd. In bijlage I zijn ze ingetekend als 'tijdelijke obstakels' omdat ze er ook wel eens niet waren tijdens de observaties. Zo staan er op de Viebrug regelmatig afvalcontainers op het zuidelijke deel van de brug, staan er vlaggenmasten op de brug zelf die regelmatig worden verplaatst en aan de noordoostelijke zijde van de brug worden afvalzakken gedeponeerd die door de gemeente opgehaald worden. De participanten vinden dit storend: *“Het beïnvloedt niet zozeer mijn fietsbeleving, maar ik ga niet die plek vermijden omdat er afvalbakken staan. Ik heb wel zoiets van 'Moet die afvalcontainer nou midden in de stad'? Dan die niet mooi weggewerkt zijn? Het is niet dat ik fiets en langsrij en dan loop te schelden op die vuilnisbak.”* (Jan, 26, Planologie) *“Er staan altijd - nou niet altijd - maar er staan altijd van die containers waar producten inzitten. Die karren om bij te vullen staan daar op de straat, op de stoep volgens mij. Dat vind ik er wel heel armoedig uitzien.”* (Florian, 21, Sociale geografie en Planologie)

Op de Maartensbrug staat er een ijscokraam op de brug, maar deze locatie is volgens de participanten niet praktisch: *“Heel veel mensen staan op deze brug een foto te maken van de grachten omdat je hier stadhuis kan meekrijgen en van de Dom. Als jij hier dan ook nog een ijskraam gaat neerzetten... Die is gewoon groot. Het is niet een klein compact ding. Het is best wel ik denk twee en een halve meter breed ofzo. Dat zet je dan op dat voetpad. Waar denk je dat mensen op gaan zitten als ze een foto willen maken? Niet op het voetgangerspad. Ze gaan niet op die ijscowinkel staan. Dus wat doen ze? Ze gaan een beetje hier *wijst op de weg* staan”* (Lieke, 20, Management en Toerisme) Uit de observaties blijkt dat op drukke momenten er rijen staan voor de ijscokraam die het verkeer ophouden, zie ook figuur 20.

Figuur 20: de afvalbakken op de Viebrug (links), het “klotewaterbootgezeik” (midden) en de drukte rondom de ijscokraam op de Maartensbrug(rechts)



Tot slot is er, wanneer er gevaagd wordt naar obstakels, vaker gedrag van een medeweggebruiker genoemd bij de interviews dan een fysiek object. Fysieke statische objecten hebben dus minder invloed op de fietsbeleving dan dynamisch gedrag. *“Bijvoorbeeld de klinkers ofzo, of straatmeubilair, dat irriteert me niet en dat maakt me ook niet uit. Ik vind wel dat dat gewoon functioneel duidelijk is ingericht, maar mensen houden zich misschien niet aan de voetgangerszone of het voetpad dus dat kan misschien wat duidelijker.”* (Karlijn, 24, Urban Geography)

Concluderend kan gesteld worden dat straatmeubilair weinig invloed heeft op de fietsbeleving op enkele uitzonderingen na. Bij de *mental maps*, weergegeven in bijlage V, wordt het straatmeubilair nauwelijks ingetekend omdat dit niet belangrijk is voor de herkenning van de locatie volgens de participant. Pas tijdens het interview worden ze, hetzij soms op de verkeerde plek, ingetekend. Toch wordt er wel gesteld door enkele participanten dat het wel een bepaalde sfeer oproept. De straatmeubilair beïnvloedt weliswaar niet op een directe manier de fietsbeleving, maar als het weggehaald wordt of verandert dan denken de participanten daar wellicht heel anders over. Jan (18, Hotel- en Evenementenmanagement) omschrijft het als *“behoud het oude, bouw in het nieuwe”*: probeer de oude sfeervolle stijl van straatmeubilair te behouden, maar als het vervangen moet worden, zorg dan voor een uniforme vervanging. De uniformiteit van de straatmeubilair wordt als prettig ervaren, maar hoe meer op de achtergrond, hoe beter.

4.2.6 Groenvoorziening

In de beleidsdocumenten wordt gesproken over verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving (Provincie Utrecht, 2014, p. 24). Hier wordt vooral aandacht aanbesteed door marketing naar groen gas, elektrisch rijden, et cetera. Wanneer er gesproken wordt over groen, is dat in algemeen verband als een manier om de stad ‘duurzaam’ te maken, maar concrete details worden niet gegeven. De fiets wordt wel gepromoot als een groen en duurzaam transportmiddel, maar de link tussen groenvoorziening en fietsbeleving wordt niet gelegd. Toch blijkt uit de interviews dat groenvoorziening wel een link heeft met groenvoorziening. Over de groenvoorziening wordt op beide locaties ongeveer hetzelfde gedacht. Dit is ook niet heel opmerkelijk aangezien op beide locaties de groenvoorziening, zoals in de overzichtskaarten weergegeven in bijlage I, uit enkele bloemenbakken en bomen bestaat langs de gracht op de werf. Er is dus ook geen groot verschil zichtbaar tussen de casestudylocaties.

De groep participanten kan grofweg in tweeën gesplitst worden in mensen die de waarde hechten aan groen en mensen die weinig waarde hechten aan groen. De participanten die waarde hechten aan groen, zijn ook de participanten die waarde hechten aan sfeer. *“Het kan altijd meer. Ik houd wel van groen op straat. Als het aan mij ligt meer bloembakken enzo en meer plantenbakken. Daar moet wel ruimte voor zijn. Verder vind ik het mooi. Het voegt iets van sfeer toe denk ik aan het algemene straatbeeld. Het maakt het net iets minder strak en net iets meer organisch.”* (Berend, 21, Geocommunicatie en Educatie) Los van Berend zijn het vooral de vrouwelijke participanten en de participanten die waarde hechten aan de omgeving en de groenvoorzieningen. Dit is ook de groep participanten die waarde hecht aan duurzaamheid en zien hierin een belangrijke rol voor de fiets. Zij gebruiken ook de fiets voor meer dan alleen van A naar B. Zo pakt Daniël (26, Planologie) wel eens zijn mountainbike. Dit heeft ook invloed op zijn beleving: bij recreatieve momenten is er minder stress en staat men meer open voor omgevingsfactoren zoals de bebouwde omgeving en groenvoorziening. Volgens Berend (21, Geocommunicatie & Educatie) zou fietsen daarnaast meer gestimuleerd moeten worden: *“Het is gezond. Nou ja, het is goed gedrag wat je wil belonen. Voor de binnenstad zelf is het minder geluidsoverlast, minder stankoverlast, minder uitlaatgassen en dergelijke. Verder neemt het weinig ruimte in beslag. Kijk zo'n bus heeft een hele baan nodig en met zo'n fietspad heb je aan een klein strookje genoeg.”*

Uit de literatuur blijkt dat groenvoorziening een rekbaar begrip is wat zowel kwantitatief als kwalitatief benaderd kan worden. De definitie van groenvoorziening is ook bij de participanten rekbaar. Zo vindt Fleur (25, Omgangskunde) *“groen-groen”*, bijvoorbeeld een grasveld, pas echt een groenvoorziening. Voor haar tellen de enkele bomen op de gracht nauwelijks mee. Verder zegt zij dat natuurlijke elementen ervoor zorgen dat ze bewust is van de omgeving en haar fietsbeleving. Anderen vinden juist iedere vorm van groen meetellen en hechten bijvoorbeeld ook waarde aan een blauwe gracht. Zij rekenen dit ook tot groenvoorziening. *“Watervoorziening klinkt ook heel stom, maar het heeft misschien wel iets met groen te maken. Dat je het idee ervaart dat het niet alleen maar stenen zijn om je heen, maar ook groen of water of andere natuurlijke dingen. En daarom vind ik het juist heel erg mooi om hier dan langs te fietsen om die mix te zien. Dat vind ik dan een mooie route.”* (Karlijn, 24, Urban Geography) Hoewel dit niet letterlijk groen is en het niet bestaat uit bomen en planten, wordt het water geassocieerd met een positieve beleving van de ruimte en het fietsen. De groenvoorziening wordt hierbij geassocieerd met natuur en rust in een ‘versteende omgeving’. *“Omdat het mij het gevoel heeft, juist omdat er zoveel bussen in de binnenstad rijden, dat als je er daar groen tegenover zet dat je het*

gevoel hebt dat je in een gezonde stad leeft. ... Als je dan een mooie boom hebt of een mooie struik met bloemen ofzo, dan heft dat de herrie en de stank op.” (Charissa, 26, koksopleiding)

Opmerkelijk is hierbij dat voornamelijk de bomen aan de gracht en de gracht zelf worden genoemd, maar de plantenbakken aan de lantaarnpalen worden nauwelijks opgevallend. Deze beïnvloeden dus niet de fietsbeleving, maar hierbij wordt wel gezegd dat ze misschien wel gemist zouden worden als ze er niet waren net zoals bij het straatmeubilair.

Figuur 21: plantenbakken bij de Viebrug (links) en uitzicht op de noordzijde van de Oude Gracht op de Viebrug met bomen (rechts)



Bij de participanten die weinig waarde hechten groenvoorziening, wordt de groenvoorziening ook minder vaak opgemerkt en heeft het ook nauwelijks invloed op de fietsbeleving. Zij zien wel de bomen op de Oude Gracht als ernaar gevraagd wordt, maar tijdens het fietsen zijn zij daar niet mee bezig. De omgeving wordt wel als mooier ervaren met dan zonder de groenvoorziening, maar tijdens het fietsen beïnvloedt dit hun fietsbeleving niet. Ook de mind-set waarin gefietst wordt, kan ervoor zorgen dat groenvoorzieningen niet opvallen en daardoor nauwelijks bijdragen aan de fietsbeleving. De participanten die zeggen vooral te fietsen van A naar B en weinig letten op andere zaken, zeggen ook dat sowieso weinig zaken hun fietsbeleving beïnvloeden. *“Ik fiets altijd over die grote weg. Dan kijk je niet echt naar links en naar rechts naar de bomen op de gracht. ... Je kijkt wel even links en rechts, maar dan kijk ik naar het water en niet naar de bomen. Dan kijk ik naar beneden.” (Jasmijn, 24, Lerarenopleiding Wiskunde)* Bebouwing, groenvoorziening, straatmeubilair en andere fysieke factoren zijn meer bijzaken. Alleen de dingen die hun reistijd of de doorstroming van het verkeer verstoren of versterken, zoals goede wegen, obstakels of overstekende voetgangers, worden door hen als positief of negatief ervaren. De participanten die ook waarde hechten aan de reis zelf, de omgeving en de sfeer, zeggen dat veel meer factoren zoals bebouwing, winkelvoorzieningen en groenvoorzieningen een rol spelen in hun fietsbeleving, maar ook zij kunnen weinig straatmeubilair benoemen.

Tot slot zijn er participanten die groenvoorziening als een obstakel zien. Zij verkiezen de doorstroming boven groenvoorziening: *“Ik denk eigenlijk, als ik het zo even zie, dat het belemmerend zou zijn voor de doorgang voor de verkeer als je veel groen zou toevoegen. ... Het is niet een heel breed stuk tussen gracht en winkel. Dan zou er misschien wel wat in de weg staan.” (Victor, 27, International Communication & Media)*. Daan (21, Taal- en Cultuurstudies) sluit zich hierbij aan en stelt dat meer groen leidt tot meer verwarring: *“Het is vooral bij dit stuk dat het mij niet heel veel uitmaakt. Als ik bijvoorbeeld verderop langs de Oude Gracht ga, dan komen daar al wel meer bomen. Dan vind ik het wel mooi. ... Hier is het een stuk krappere verkeerssituatie. Als je hier nog meer ruimte beperkende dingen gaat neerzetten, dan wordt het gewoon veel te krap en dan ga je nog meer verwarring creëren.”*

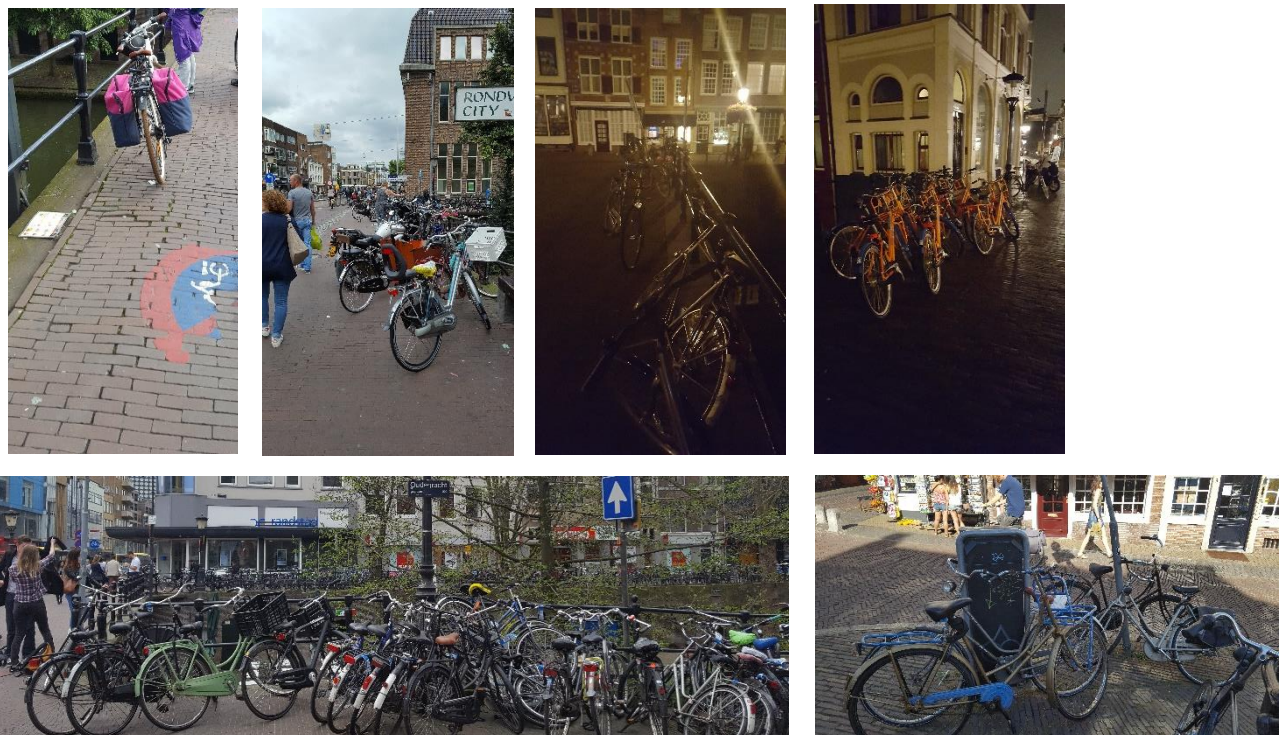
4.2.7 Parkeervoorzieningen

Omschrijving huidige situatie

Bij zowel de Maartensbrug als de Viebrug blijkt dat tijdens de observaties de fietsenstallingen overvol zitten. De Viebrug heeft enkele beleidsregels omtrent het parkeren van de fiets. Zo mogen er aan de noordkant van het kruispunt geen fietsen geplaatst worden. Verder mogen er op alle aanrijdroutes van de Viebrug geen fietsen tegen de winkelpanden geplaatst worden en er mogen ook geen fietsen buiten de officiële parkeerplekken staan. Alleen in de fietsenrekken, weergegeven in bijlage I, mogen fietsen geparkeerd worden. De participanten geven aan hun fietsen in of rondom deze rekken te plaatsen en anders bij het Neude of bij een bewaakte fietsenstalling hun fiets te parkeren. Bij de Maartensbrug mogen er geen fietsen geplaatst worden tegen de gebouwen aan en ook niet in de steeg naar de Dom. Verder zijn er fietsenhekken aanwezig en mogen er fietsen tegen de gracht geplaatst worden. De participanten geven aan de fietsen vooral tegen de gracht aan te zetten en anders hun fiets bij de Dom te parkeren.

In de praktijk bleek tijdens de observaties dat er ook fietsen geplaatst worden buiten de stallingen als het echt druk is en worden er ook fietsen geplaatst tegen het AH to Go filiaal op de zuidwestelijke hoek van de Viebrug. Op de Maartensbrug worden ook buiten de stallingen fietsen geplaatst, vooral op de brug zelf geplaatst worden op de relatief brede stoep, voor de deur bij de coffeeshop of tegen verkeersborden aan. Dit komt zo vaak voor tijdens de observaties, met name bij drukke dagdelen, dat besloten is dit niet meer te noteren omdat het eerder de norm is dan een uitzondering.

Figuur 22: fotocollage van foutief en/of onzorgvuldig geparkeerde fietsen



Beleving

Aan de participanten is gevraagd wat zij vonden van het feit dat Utrecht bezig is met zich te profileren tot fietshoofdstad. Hoewel dit een zeer subjectieve vraag is, leiden de antwoorden tot inzichten in waar de verbeterpunten of juist de sterkste pluspunten van de fietsbeleving zitten. Over het algemeen wordt gesteld dat Utrecht aardig op weg is, maar er nog niet is. Zo wordt er getwijfeld of er genoeg gedaan wordt aan de stalling van de hoeveelheid fietsen: *“Je kan het fietshoofdstad noemen met een positieve lading van 'Ja , we hebben veel fietsen en de Tour de France was hier. Supercool. Fietsen is gezond. Bla bla bla.' Of je kan ervan maken: 'Ja fietshoofdstad, maar kijk eens wat voor fietsenkerkhoffen we hier hebben liggen met al die wrakjes'. Het wordt er ook een teringzooitje van als je die fietsen ook niet goed weet op te bergen. Als ik naar het station toe fiets en ik zie die fietsen staan bij de Media Markt enzo, dan denk ik niet aan een mooie omgeving.”* (Charissa, 26, kokopleiding)

Daan (21, Taal- en Cultuurstudies) denkt echter dat er weinig aan gedaan kan worden en dat mensen maar moeten accepteren dat je iets verder moet lopen voor een parkeerplek: *“Ik vind het op zich wel logisch want het is gewoon een winkelgebied waar heel veel mensen langskomen. Zoals ik al zei is er weinig ruimte, dus als je daar ook nog fietsparkeergelegenheid moet neerzetten dan vermindert het nog meer de ruimte. Je kan in principe op loopafstand bij de Dom veel parkeergelegenheid vinden.”*

Op beide locaties worden de parkeervoorzieningen unaniem als negatief ervaren aangezien er weinig lege plekken zijn op deze locaties. In de mental maps zijn ook vrijwel nooit parkeerplekken ingetekend, mogelijk omdat men niet eens meer weet waar precies de officiële stallingen zijn en waar de illegaal geparkeerde fietsen beginnen. Dit wordt bevestigd met de observaties waar ook de stallingen overvol waren en er buiten de officiële plekken fietsen geplaatst werden. De participanten van het onderzoek storen zich ook aan hoe de fietsen geplaatst worden. Dit is echter ook afhankelijk van het gedrag van de participanten zelf. Zo ergert iemand die zelf nooit asociaal zijn fiets neerzet zich sneller aan fietsparkeergedrag van anderen. De participanten die er zich veel aan ergeren, zetten hun fiets ook vaker op een andere rustigere plek. Zij zijn ook bereid om iets verder te lopen naar hun eindbestemming als dat ervoor zorgt dat hun fiets op een goede plek staat. Ook is het deze groep die het meeste gebruik maakt van beleidsmaatregelen zoals bewaakte fietsenstallingen en pop-up stallingen. *“Nee, ik zoek echt wel een plekje uit want ook echt wel een klein plekje is. Als ik voor twee winkels kom en weer terug dan zet ik hem daar neer. Als ik echt drie uur weg ben, dan zet ik hem in een ondergrondse stalling. Naar mijn idee is hier niet echt een goede parkeergelegenheid voor de fiets. Echt totaal niet.”* (Karlijn, 24, Urban Geography) Mensen die zelf ook wel eens hun fiets snel onzorgvuldig neerzetten, kunnen het wel begrijpen: *“Ik zou hem nooit, nouja, niet letterlijk voor de winkel zo 'Hop. Plek. Klaar'. Dat niet. Maar gewoon op een bepaalde plek waar het zo dicht mogelijk mag. Bijvoorbeeld hier *Neude* voor de deur is gewoon een fietsplek. Dat is superchill. Gewoon 'Hey, fiets voor de deur neer'. Ik snap 'm wel. We doen het allemaal wel eens. Bij de Appie snap ik 'm ook wel heel goed. Oh, ik moet even naar binnen. Oké, dan zet ik hem 'hots'. Ik ben binnen vijf minuten terug. Als je heel snel even moet, dan heb je niet zoveel zin om eerst twee minuten naar een fietsenstalling te gaan en dan weer terug te gaan.”* (Jasper, 22, Toegepaste Psychologie) De meeste participanten kiezen voor deze middenweg: voor hele kleine bezoekjes plaatsen ze de fiets tegen de gracht aan voor de winkel maar voor langere tijd zoeken ze wel een officiële parkeerplek waar ze even verder voor moeten lopen.

Parkeerbeleid

Veertig procent van de inwoners in de binnenstad geeft aan niet tevreden te zijn met de fietsparkeerfaciliteiten van hun gebied (Gemeente Utrecht, 2014, p. 12). Met de huidige stand van zaken zijn de parkeerplekken in de kern van de binnenstad, en met name het winkelgebied, te schaars. Er zijn wel nieuwe voorzieningen gefaciliteerd, maar dat is volgens de gemeente nog niet genoeg. Dit sluit aan bij de bevindingen uit het theoretisch kader uit paragraaf 0 waarbij door Borgman (2010) gewaarschuwd wordt voor een ernstig tekort aan parkeervoorzieningen in binnensteden. Tevens wordt er nagedacht over het vastleggen van een minimumnorm aan parkeerplekken bij bedrijven en voorzieningen (Bestuur regio Utrecht, 2013, pp. 21-22). Deze plannen zijn echter in explorerende fase en zijn niet concreet gemaakt.

De gemeente Utrecht (2015, p. 5) wil blijven inzetten op de groeiende vraag naar parkeerfaciliteiten door extra parkeerstallingen te bouwen en bestaande uit te breiden. Daarnaast wordt de P-route, de route die langs vrije bewaakte fietsstallingsruimte gaat, meer gepromoot. De P-route laat de fietser duidelijk zien waar er parkeerplekken überhaupt zijn en of deze plekken nog leeg zijn. De participanten zijn echter niet allemaal positief over de bewaakte fietsenstallingen: *“Ik zet mijn fiets nu het liefste bij dat steegje bij Tivoli. Dan kan ik 'm gewoon neerpleuren en gewoon pakken. Gewoon snel zoals het hoort net zoals vroeger, terwijl er een fietsenstalling om de hoek is maar dan moet ik een kelder in, moet ik dat kutpasje gaan zoeken, als ik geen pasje heb kan ik mijn fiets daar niet eens neerzetten. Dat is toch belachelijk? Dan moet ik hem ook nog op een aangewezen plek neerzetten. Al die onderste rekken zijn altijd vol. Dan moet ik hem in een bovenste rek neerzetten. Dat kan ik niet. Ja, ik kan het wel maar dan ben ik een kwartier bezig.”* (Charissa, 26, koksopleiding)

Dit sluit aan bij een enquête van de gemeente waaruit blijkt dat de belangrijkste argumenten om een fiets ergens te parkeren zijn: de loopafstand tot de eindbestelling, veiligheid, de prijs, overdekt

of niet en overige extra service (Gemeente Utrecht, 2015, pp.33-34). Uit het stadsgesprek van de gemeente Utrecht (2015, p. 10) komt bovendien naar voren dat er veel waarde wordt gehecht aan de locatie van de parkeervoorzieningen: zo dicht mogelijk bij de eindbestemming.

Verder blijkt dat zeventig procent van de fietsen in de rekken een hele dag niet worden verplaatst, waardoor dertig procent van de rekken beschikbaar is voor dagbezoekers van de binnenstad (Gemeente Utrecht, 2015, p. 34). Vooral op piekmomenten in de buurt van horecagelegenheden zijn plekken schaars. Één van de maatregelen die wordt getroffen is het weghalen van weesfietsen. Dit zijn fietsen die al heel lang ongebruikt op dezelfde plek blijven staan, eerder besproken in paragraaf 0. Vier keer per jaar wordt er een opruimactie georganiseerd waarbij alle weesfietsen worden verwijderd. Dit kan meer zijn bij bijzondere situaties zoals evenementen. Verder worden labels geplakt op fietsen die wel worden gebruikt maar hinderlijk of zelfs onveilig staan geparkeerd, dit om de fietser te attenderen op zijn/haar stallingsgedrag. Het weesfietsenbeleid wordt unaniem door de participanten ondersteund. Hoewel er gezegd wordt dat niet iedereen deze voorzieningen gebruiken, denken ze wel dat het verbetert. Ze twijfelen wel aan de uitwerking ervan. Zo is het nog de vraag of fietsen weghalen echt iets oplevert of efficiënt is: *“Laatst was zo’n pop-up fietsenstalling bij het Neude vol en toen stonden er bij beide stallingen busjes en daar waren ze fietsen aan het weghalen. Maar er stonden veertig mensen in de rij voor die ene stalling. Dan snap ik dat mensen hun fiets buiten gaan neerzetten. Maar ga dan niet buiten fietsen weghalen die fout geparkeerd staan als er een rij staat voor je fietsenstalling.”* (Daniël, 26, Planologie)

Tot slot wordt er specifiek in de binnenstad pop-up-parkings geplaatst: fietsenstallingen die alleen aanwezig zijn bij piekmomenten op de drukke locaties, zoals bij een evenement (Gemeente Utrecht, 2015, pp. 36-37). Zij moeten de grootste problemen wegnemen op de cruciale drukke dagen. De participanten zijn enthousiast, maar zien ook nadelen. Pop-upstallingen kunnen ook de fietsbeleving of de sfeer verstoren: *“Die pop-up stallingen zijn niet handig. Daar zitten terrassen bij en als je zo’n verlichte stalling hebt dan heb je zoiets van ‘Wow. Ik zit in een verlichte stalling te kijken’ als je precies de verkeerde kant op zit te kijken.”* (Jan, 18, Hotel- en Evenementenmanagement)

Concluderend kan gesteld worden dat de participanten de intentie van het fietsparkeerbeleid juist vinden, maar dat er in de praktijk verbetering mogelijk is.

4.2.8 Weer

Uit de observaties bleek geen groot verschil in fietsgedrag bij verschillende weersomstandigheden. Uit de interviews bleek echter een sterker verband: slecht weer levert een negatieve beleving op en zonnig weer een positieve beleving. Met name regen en wind worden als slecht ervaren en hebben invloed op zowel het gedrag als de beleving: *“Als het hier regent, dan is het hier de hel. Dan is iedereen chagrijnig. Het werkt al niet altijd, zeker omdat die stoplichten zo oranje knipperen ~ de participant denkt dat er stoplichten zijn ~, niet meewerken en iedereen z’n gang gaat. Als het regent is iedereen chagrijnig en egoïstisch en dan gaat iedereen al helemaal voor z’n eigen hachje. Dan houdt niemand rekening met elkaar en dan is iedereen al chagrijnig. Dat wordt er niet beter op. Terwijl als het lekker weer is, dan gun je elkaar voorrang en dan is het allemaal prima. Dan is er dus wel verschil.”* (Jasmijn, 24, Lerarenopleiding Wiskunde) Dit is ook afhankelijk van de locatie. De wind wordt vooral negatief beoordeeld op de Viebrug, aangezien deze plek als ‘tochtgat’ wordt ervaren. *“Als je wind tegen hebt, dan heb je het ook echt volle bak want het heeft heel veel ruimte om vanaf Tivoli zo te landen. Dan heb je wel flinke wind tegen. ... En dan is opeens dat stukje voor de Intersport waar je omhoog gaat superkut. En in de winter dat het best wel glad kan worden.”* (Jasper, 22, Toegepaste Psychologie)

De regen wordt vooral negatief ervaren door participanten die vaak op de Oude Gracht fietsen, en dat is vooral bij de Maartensbrug. De oude klinkers op de straat worden nat en dit wordt als glad en onveilig ervaren, waardoor de fietsbeleving negatief wordt beïnvloed. *“Als het regent, wil ik zo snel mogelijk thuis zijn en dan niet om mij heen kijken. Gewoon lekker doorracen.”* (Victor, 27, International Communication & Media) Dit sluit aan bij de bevindingen uit het theoretisch kader in paragraaf 1.3.8 waar gesproken is over de invloed van regen en koud weer op fietsbeleving.

Zonnig weer wordt als positief ervaren. Warm weer betekent echter niet automatisch een positieve beleving. Volgens Eva (26, tussenjaar) is het in de zomer ook drukker, met name in de zomervakantie.

Verder hangt de beleving van weer ook sterk samen met het seizoen, feestdagen en de sfeer die hierbij hoort: de zomer en zon worden geassocieerd met gezelligheid en vrije tijd die de fietsbeleving positief beïnvloeden, terwijl de regen en de winter worden geassocieerd met negatieve gevoelens. *“Het is ook grauw in de winter ofzo. Het is dat ze nu van die lampjes ophangen, maar in die tussenposes tussen herfst en lente is het grauw, saai, koud en kil. Dat is meestal ook twee maandjes. Daarna hangen ze van die lichtjes op en is het weer gezellig. In de zomer bruist het ook echt. Als de zon schijnt en je zit met een t-shirt op de fiets, ben ik soms wel geneigd om een extra rondje te fietsen omdat het zo gezellig is.”* (Charissa, 26, koksopleiding) Ook zijn er mensen die de koude wintermaanden juist als sfeervol ervaren ondanks de kou en de gladheid: *“Winter en zomer is vrijwel iedereen vrolijk op school. Lente en herfst regent het en is iedereen chagrijnig. Dat zijn de patronen die ik heb. Als het warm is en droog is het zo van 'Ja lekker. Ik ga erheen'. Maar als het regent dag in dag uit dag zus dag zo, dan word je helemaal chagrijnig... Regen: nee. Dat is een no go. Sneeuw daarentegen is lekker, vriendelijk. Het is een uitstraling. Het ligt eraan of het sneeuwt of dat het er ligt. Als de sneeuw bevroren is, ga ik ook liever lopen. Anders ga ik op mijn plaat.”* (Jan, 18, Hotel- en evenementenmanagement) Geconcludeerd is weer vooral van invloed op de persoonlijke interpretatie van de omgeving. Zo is bij slecht weer is de beleving meer gericht op veiligheid in plaats van sfeer en bij goed weer is er ook meer aandacht voor fysieke factoren zoals bebouwde omgeving en groenvoorziening.

4.3 Sociale factoren

4.3.1 Beleving van de medeweggebruikers

De interactie met medeweggebruikers heeft volgens de participanten grote invloed op de fietsbeleving. Waar omgevingsfactoren zoals de bebouwing en groenvoorziening nog kleine invloeden zijn, wordt het gedrag in de ruimte gezien als een grote invloed op de fietsbeleving. Dit is onderverdeeld in drie soorten weggebruikers: fietsers, voetgangers en overig.

Beleving van de voetgangers

Voetgangers worden over het algemeen als hinderlijk ervaren door de participanten ongeacht de locatie. Bij de Viebrug is de scheiding tussen de wegdelen echter duidelijker aangegeven op de Lange Viestraat, waardoor daar nauwelijks problemen zijn over waar je precies mag rijden en lopen. Toch zijn ook op de Viebrug irritatiemomenten met voetgangers, vooral als zij moeten oversteken. Volgens Daniël (26, Planologie) komt dit omdat er geen duidelijke oversteekplaats is met een zebrapad of andere aanduidingen. Ook uit de observaties bleek dat voetgangers op iedere willekeurige plaats oversteken, soms ook schuin over het kruispunt heen. In bijlage IV zijn tal van voorbeelden hiervan uitgelegd.

Hoewel de scheiding van de paden in theorie goed geregeld is bij de Maartensbrug, bleek tijdens de observaties dat het fietspad en het voetgangersgebied door elkaar heen lopen, vooral als het gebied drukker wordt op bepaalde dagdelen. Dit zorgt ervoor dat fietsers zich gaan irriteren aan de voetgangers. Bij zowel de Maartensbrug en de Viebrug stellen de participanten dat de voetgangers soms nauwelijks doorhebben dat fietsers ook in dat gebied mogen fietsen. *“Ik heb hier altijd wel een beetje stress, omdat hier veel mensen rondlopen die geen fietsers verwachten. Ze hebben geen zin in fietsers of ze boeit het niet dat er geen fietsen zijn, maar het is zo frustrerend om hier te fietsen. Je belt dertig keer en dan heb je zo'n chinees die denkt: 'Waarom ben je hier'. Die vindt het grappig en wil een foto van. Die blijft stilstaan waarvan je denkt: ik ben niet omdat ik wil dat je stil gaat staan. Ik bel omdat je aan de kant moet gaan. Daarom ben ik hier. Dat is wel een beetje frustrerend.”* (Lieke, 20, Management & Toerisme) Op beide locaties worden de toeristen als specifiek soort wandelaars als extra vervelend ervaren. Zij leveren vaak onbewust onveilige situaties op doordat ze gedesoriënteerd op de verkeerde locatie staan. Tijdens de observaties bleek ook dat toeristen en winkelend publiek lastig kunnen kiezen waar ze heen gaan waardoor ze stilstaan op het kruispunt of op de Maartensbrug om foto's te maken. Dit levert extra opstoppingen en irritaties op. De participanten stellen dat op dat moment zelf dit hun fietsbeleving negatief beïnvloedt. Hierbij is er echter, net zoals bij het slecht parkeren van fietsen, begrip voor de situatie omdat ze het zelf ook doen. *“Welke route neem ik nu? Waarschijnlijk herken jij dat ook. Als je op een kruispunt bent, pas dan ga je nadenken. Je gaat niet hier bij de Dom al discussiëren 'gaan we hier naar links of naar rechts?' Nee. Dat doe je op het kruispunt.”* (Lieke, 20, Management & Toerisme) Als voetganger overkomt het de participanten zelf ook op deze locaties dat ze fietsers in de weg zitten omdat ze niet weten waar ze heen willen. *“Nou, dit is volgens mij wel een plek waar je twee soorten mensen hebt. De mensen die er langs moeten omdat ze naar school, hun werk of hun studie ofzo moeten, zijn wel gehaast zeg maar. En je hebt de mensen die hier struinen zeg maar. Die banjeren rond naar winkels en zijn op zoek om zich te laten vermaken.”* (Jasmijn, 24, Lerarenopleiding Wiskunde) Verder stelt Jasmijn dat deze tweedeling van mensen vrijwel identiek is aan de voetganger (de struiner) versus de fietser (de gehaaste). Als voetganger is ze geïrriteerd vanwege het gehaaste van de fietser en als fietser is ze geïrriteerd door het niet oplettende gedrag van de voetganger.

Beleving van de medefietsers

Karlijn vindt medefietsers juist fijn. Ze maken de weg voor je vrij en ze laten aan voetgangers zien dat er ook nog fietsers zijn. Victor (27, International Communication & Media) sluit zich hierbij aan: *“Ik moet wel zeggen dat als iemand inderdaad voor mij zit en belt en dergelijke en er dus een baan doorheen maakt, dan maak ik er wel dankbaar gebruik van door er achteraan te gaan. Zo ben ik dan weer wel.”*

De participanten stellen dat het vooral botst tussen de voetganger en de fietser en niet tussen de fietsers onderling. Er ontstaat pas echte irritatie als de participant voetganger is. Bij de Viebrug is het echter wel zo dat te langzaam rijdende fietsers als vervelend wordt ervaren, maar men kan er dan wel langs.

Toch zijn er ook participanten die zich kunnen storen aan fietsers, hoewel dit nog steeds minder dan bij de voetgangers is. Met name de participanten die waarde hechten aan doorstroming en snel fietsen, irriteren zich naast aan de voetganger ook aan de fietser. Los van het gedrag van de fietser, is ook het type fiets van belang: *“Bakfietsen. Want die mensen hebben hun kinderen voorin de fiets zitten, wat ik sowieso niet snap. Je stuurt eerst een rijtje kinderen een gevaarlijke kruising op bijvoorbeeld, maar ze rijden dan ook altijd midden op het fietspad omdat ze iets raken aan de zijkant. Dan wil je er voorbij en dan gaat dat niet. Of dan gaan die kinderen met hun handen weer uit die bak hangen zodat je bijna die handen eraf rijdt. Daar stoor ik me dus aan.”* (Daniël, 26, Planologie)

Beleving van overige weggebruikers (bus, auto, taxi)

De interactie met overige weggebruikers is anders van aard. Met name bij de Viebrug wordt er goed rekening gehouden met de bus, de auto en de taxi door de gescheiden rijbanen. Bussen worden ervaren als voertuigen die gewoon doorrijden, maar wel consequent zijn in hun gedrag in tegenstelling tot voetgangers. Dit maakt dus hun fietsbeleving positief, aangezien hierdoor beter rekening gehouden kan worden met eventuele verkeerssituaties. Daar staat echter tegenover dat sommige participanten de bus niet vinden passen in de binnenstad. Het verpest daarmee de sfeer en dus ook de beleving, ondanks dat de bussen wel als noodzakelijk worden geacht: *“Je zou hier wel een veel bredere fietsstraat van kunnen maken met brede stoepen aan beide kanten waar je nu met die auto's rijdt en die bussen. Als ze daar nou één grote fietsstraat van zouden maken met bijvoorbeeld een groenstrook in het midden. Dan had het nog beter geweest. Dat is gewoon een misser van Utrecht en daar verander je niet heel veel aan. Je hebt ook geruchten dat ze ook ooit hier een tram willen. Er zijn ook voor ons mensen die spreken over het ondertunnelen van de binnenstad met een soort metro. Dat zie ik nog niet gebeuren. ... maar die bussen zijn ook nodig. De bussen heb je eigenlijk het minste last van. Die chauffeurs zijn best wel oplettend altijd. Het is meer dat soms taxi's hard rijden.”* (Daniël, 26, Planologie)

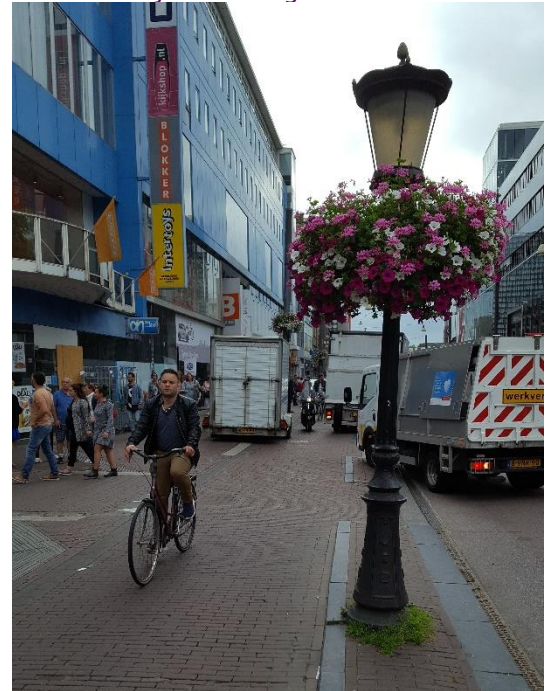
Verder is het volgens sommige participanten vreemd dat de bus voorrang heeft: *“De bussen en de taxi's hebben het meeste voorrang, maar dat vind ik raar. Je wil toch juist een voetgangers- en fietsersvriendelijke binnenstad? Hoezo krijgt die bus dan zoveel voorrang?”* (Charissa, 26, koksopleiding) Volgens Jasmijn (24, Lerarenopleiding Wiskunde) “rulen” de bussen daar, omdat de bus nauwelijks uitwijkt, de regels bepaalt en stoïcijns doorrijdt. Jasper (22, Toegepaste Psychologie) sluit zich hierbij aan: hoe wendbaarder iets is, hoe meer ze moeten opletten en hoe lager in de hiërarchie. Volgens zijn theorie zouden dus voetgangers het meeste moeten opletten, gevolgd door fietsers en daarna de overige mobiliteitsmanieren.

Bij de Maartensbrug komen de automobilisten en de taxi's relatief minder dan bij de Viebrug. Uit de observaties bleek dat de auto's nauwelijks voorbij kwamen en als ze voorbij kwamen is dat altijd in dezelfde richting: vanaf de Dom in het oosten naar Mariaplaats in het westen. In de meeste interviews kwamen deze gebruikersgroepen nauwelijks een bod en werd er vooral gesproken over de voetgangers en de fietsers als de gebruikers van de ruimte die de meeste invloed hebben op de fietsbeleving. Bij de Maartensbrug worden er ook in de ochtend de winkels bevoorrad door bestelbusjes en overdag rijden er ook wel eens auto's door het gebied die er net aan doorkunnen, maar dit wordt de participanten nauwelijks genoemd. Vaak wordt het als 'begrijpelijk' bestempeld. De participanten denken vaak dat er sowieso daar geen auto's zijn of ze geven aan dat de auto niet verwacht is op deze locatie:

"Ik weet wel dat als ik iedere keer zo'n auto zie, dat ik dan oprecht denk: 'What the fuck is hier aan de hand?'. Misschien is het wel duidelijker om aan te geven dat hier ook een auto mag komen, want je verwacht een auto niet. Ik weet dat ze er 's avonds nog best vaak komen. Overdag komen ze er bijna niet, want dan is het te druk. Je bent waarschijnlijk sneller als je een andere route neemt. De auto's rijden sowieso supersloom. Dat moet ook wel." (Lieke, 20, Management & Toerisme) Op de Maartensbrug is er dus nauwelijks sprake van invloed van de auto's op de fietsbeleving. Bussen mogen daar sowieso niet komen dus deze groep heeft geen invloed op de fietsbeleving op deze locatie.

De taxistandplaatsen op de Viebrug bij de Ah to Go en de Planeet worden echter wel als hinderlijk ervaren door de participanten. Dit is ook zichtbaar tijdens de observaties: in de ochtend staan op de taxistandplaatsen en bij de Intersport vrachtwagens goederen te lossen voor de winkelbevoorrading waarbij de vrachtwagens ook half op het fietspad staan. In figuur 23 is zichtbaar hoe het fietspad geblokkeerd kan worden door deze vrachtwagens. De participanten die in de ochtend wel eens op deze locatie komen ervaren dit als onprettig, maar zij begrijpen ook dat dit noodzakelijk is. *"Vooral als je fietst daar vind ik het gevaarlijk, want dan doen ze die laadkleppen naar beneden en dan staat er één zo'n stom pionnetje of soms bijna niets en dan kan je zo tegen zo'n vrachtwagen oprijden. Ik heb dat wel eens bijna fout zien gaan. ... Ik vind het jammer dat ze er staan op momenten dat het zo druk is in de stad. Het belemmert echt de doorgang daar. Dat staat altijd best wel vol. Dat is vooral meer gevaarlijk denk ik met die laadkleppen met scherpe randen en als ze wegrijden van die laadzone. 's Avonds staan er altijd taxi's voor die AH to Go zeg maar. Daar stoor ik me niet aan."* (Daniël, 26, Planologie)

Figuur 23: vrachtwagens die het fietspad blokkeren bij de Viebrug



De participanten geven aan dat ze het begrijpelijk vinden dat die busjes of vrachtauto's daar staan en dat ze de winkels moeten bevoorraden, maar uit de observaties bleek juist dat fietsers zich behoorlijk irriteerden aan deze weggebruikers. Met name bij de Maartensbrug, waar men niet zulke busjes verwacht en er ook amper ruimte voor die busjes is op de Vismarkt, raakt men sneller geïrriteerd.

4.3.2 Interactie met de medeweggebruikers

Uit de observaties blijkt dat er met medefietsers goed wordt omgegaan, omdat er minder spanningen zijn. Vaak rijden zij in dezelfde richting en verkeren ze in dezelfde verkeerssituatie, waardoor er minder conflicten ontstaan. Het contact is dus vooral met de voetgangers. Aangezien de bussen worden gezien als gevaartes die niet stoppen, wordt daar bijvoorbeeld ook niet de confrontatie mee aangegaan. De manier hoe contact wordt gemaakt met de medegebruiker van het gebied verschilt sterk per participant. Dit wordt ook bevestigd door de observaties. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen een passieve fietser en een actieve fietser.

De passieve fietser probeert de situatie uit de weg te gaan door te bellen, te remmen, uit te wijken of desnoods te stoppen. Fleur, Florian en Karlijn wijken bijvoorbeeld altijd uit, remmen af of staan helemaal stil. *"En verder vooral echt de mensen die aanwezig zijn, die bijvoorbeeld niet op dat voetpad lopen, die totaal niet opletten, die met anderen bezig zijn en je gaat laar letterlijk zigzaggend daar wel eens doorheen. Ik zie ook echt gevaarlijke situaties. En soms denk ik: 'ik stap maar af' want het voelt niet veilig en ik rijd mensen aan. Dan ga ik met mijn fiets aan de hand verder lopen... Ik kan wel kuchen maar het is vaak zó druk dat mensen dat niet horen. Ik pas mijn gedrag erop aan door dan bijvoorbeeld af te stappen of zigzaggend erdoorheen te gaan of er is vaak een fietser voor mij die de weg vrijmaakt of wel gaat bellen en daar fiets ik eigenlijk gewoon achteraan om daar gebruik van te maken."* (Karlijn, 24, Urban Geography) Dit laatst genoemde volg-gedrag was ook zichtbaar tijdens bij de observaties: als één fietser ruimte

maakt, volgen er meer. In andere gevallen ontstaat er twijfel bij zowel de fietser als overige weggebruikers: *“Hier heb je een groter stoepje en hier ook, dus het ook makkelijk voor wandelaars om rond te kijken met 'O my God. Waar ben ik?'. Je hebt hier altijd zo'n opstoppinkje met mag-ik-of-mag-ik-niet? Dat heeft iedereen denk ik: én de voetganger én de automobilist én de fietser.”* (Charissa, 26, koksopleiding) Bij de observaties bleek dit gedrag het meeste voor te komen. Als het écht heel druk wordt op bijvoorbeeld een zonnige zaterdag, dan zijn er ook meer fietsers die afstappen, lopend het kruispunt overgaan en later hun reis fietsend vervolgen. Dit wordt vaker gedaan op de Maartensbrug dan op de Viebrug. Uit de observaties blijkt dat dit de grootste groep fietsers is en uiteindelijk is besloten dit niet voor iedere situatie opnieuw te registreren aangezien het de norm is bij drukke momenten van de dag.

De actieve fietser probeert juist op hetzelfde tempo door te gaan, belt vaak, weigert te stoppen en gaat ook verbaal de confrontatie aan met de medegebruikers. Daniël, Eva en Tessa bellen bijvoorbeeld preventief zodat ze voetgangers alert maken dat ze eraan komt. Zij zijn ook assertiever in het verkeer: *“Ik ben wel een paar keer boos geweest. Ja, dat als je aan het fietsen bent en dat er opeens zo'n student oversteekt en je bijna zo'n botsing krijgt. Dan ben ik wel pissig. Ik heb wel een keer heel duidelijk gezegd - best wel vaak trouwens - dat ze even normaal moeten doen, meer van 'Joe kijk uit!'. Ja, daar houd ik van.”* (Tessa, 23, Bestuurskunde) Uit de observaties blijkt dat dit bij beide locaties voorkomt. In bijlage IV zijn voorbeelden hiervan uitgewerkt. Het overgrote deel houdt het echter vooral bij bellen en zegt hooguit 'kijk uit'.

Mariska gaat een stapje verder en vertoont ook wel eens bewust risicovol gedrag: *“Eh, ja ik merk wel dat als ik daar fiets en er lopen mensen dat ik dan zeg maar wat - 'asociale' wil ik niet zeggen - maar wel wat meer risico's neem door net langs iemand te fietsen die daarvan kan schrikken. Als je het niet weet en je hoort de fietser niet aankomen en er fiets opeens iemand superdicht langs je, dan ja. ... Ik bel wel maar als ze daar niet op reageren dan denk ik 'ik fiets gewoon door'. Ik denk dat ik, en misschien wel vele andere Utrechtse fietsers, wel vrij asociale fietsers zijn.”* (Mariska, 22, Omgangskunde)

Het gaat soms alsnog fout: *“Ik heb nooit echt ruzie hoor, maar ik heb wel eens een tijdje geleden gehad dat ik hier fietste deze kant op richting de Winkel van Sinkel en toen was er een toerist die in één keer midden op de weg stapte. Ja, die reed ik aan, maar ik had het wel een beetje zien aankomen, dus ik fietste al niet heel hard. Toen ging hij links en ik ging ook net links omdat ik hem wilde ontwijken. Toen reed ik hem aan en toen was ik geïrriteerd omdat ik dan iemand aanrijd terwijl dat niet echt mijn schuld is.”* (Eva, 26, tussenjaar)

Tijdens de observaties bleek met name bij de Maartensbrug de bel veel gebruik te worden, maar verder verbaal contact kwam nauwelijks voor. Verder blijkt dat het bij verkeersbotsingen vooral gaat over kleine incidenten en niet over verkeersongelukken, mede ook omdat de fietsers automatisch het al aan zien komen of sowieso in deze gebieden niet op volle kracht rijden. *“Een paar keer vol op je rem moeten trappen omdat er dan - en dat is voornamelijk op een zaterdag of zo als het heel druk is, voor de rest niet - dat je vol op je rem moet trappen omdat iemand oprecht niet zit op te letten. Het is nooit bewust. Het zijn altijd ongelukken. Het is nooit iemand die denkt 'het zal wel'. Het is altijd iemand die net die kant op kijkt, die kant, denkt 'oh ik kan' en jij er net aankomt en jou niet heeft gezien of zo. Het zijn altijd ongelukjes.”* (Jasper, 22, Toegepaste Psychologie)

Het onderscheid tussen actieve en passieve fietsers is niet zwart-wit: er zijn ook participanten die normaal proberen de voetgangers te omzeilen. Pas als het onterecht wordt, zoeken ze alsnog de confrontatie. *“Het is inderdaad meer rustiger fietsen, uitwijken en bellen. En op het moment dat iemand iets écht debiels doet, semi-verbaal scheldend erop aanspreken.”* (Jasper, 22, Toegepaste Psychologie) *“Soms denk ik ook wel eens van: nou ja, ik heb ook gewoon de tijd. Waarom haast ik mij eigenlijk zo? Dan stap ik van mijn fiets af en dan loop ik totdat ik dat kruispunt voorbij ben en dan stap ik daarna weer op mijn fiets. Als ik haast heb dan ga ik wel bellen en snel erlangs en geïrriteerd kijken.”* (Mariska, 22, Omgangskunde) De reactie op medeweggebruikers heeft dus voornamelijk te maken met de karaktereigenschappen van de persoon - in hoeverre is iemand assertief of bescheiden aangelegd - en minder met de locatie zelf.

4.3.3 Drukke en doorstroming

Drukke

Drukke heeft een grote rol op de fietsbeleving. Voor sommige participanten is drukke met afstand de belangrijkste factor die hun fietsbeleving beïnvloedt en vrijwel iedere participant benoemt het als een bepalende factor voor hun fietsbeleving. De vuistregel is: hoe drukker het wordt, hoe slechter de fietsbeleving. Voornamelijk de vrouwelijke participanten zien drukke als een zeer negatieve invloed op hun fietsbeleving. Bij de Maartensbrug is dichtheid ook een belangrijke factor om drukke aan te geven: vooral de noordelijke weg over de Vismarkt en de oostelijke weg naar de Dom zijn smal en worden daarom ook snel als druk ervaren. Ook het kruispunt zelf wordt als druk ervaren omdat veel mensen daar stoppen en op het allerlaatste moment pas een beslissing maken wat ze gaan doen, waardoor het hele kruispunt chaotisch en druk overkomt en net te klein voor het aantal weggebruikers.

Figuur 24: de Maartensbrug op een druk (links) en een rustig (rechts) moment



Niet iedereen ziet drukke per se als iets negatiefs. Daniël (26, Planologie) zegt dat drukke bij de stad hoort en dat hij zich er eigenlijk al op instelt. Men raakt gewend aan het drukke gebied door bijzaken af te sluiten en zich te focussen op de verkeerssituatie. Het afsluiten voor bepaalde prikkels vanwege de drukke zorgt er ook voor dat de fietsbeleving meer toegespitst wordt op verkeersveiligheid e.d. en minder op omgevingsfactoren zoals straatmeubilair en groenvoorziening. *“Ik denk dat gedrag en drukke van de locatie en dat het één grote weg is met weinig uitvalmogelijkheden in de omgeving om een andere route te kiezen wel belangrijk is in het geheel. Als je aan het fietsen zit, ben je meer bezig met de drukke op dat punt van jou bij de Planeet. Je krijgt dan heel weinig mee van de omgeving. Dat is misschien wel jammer.”* (Tessa, 23, Bestuurskunde) Verder heeft het ook te maken met je persoonlijke achtergrond: *“Ik kom uit Zeeland, dus ik kom uit het hele wijdsje. Ik vond het juist heerlijk dat hier wat te doen was. Dat refereer ik meteen aan 'O er is wat te doen'. Er is wat te beleven en er zijn allemaal winkels. Toen ik hier kwam wonen, vond ik de drukke wel heel prettig. Nu vind ik het af en toe ook wat minder prettig.”* (Fleur, 25, Omgangskunde)

Jasmijn (24, Lerarenopleiding Wiskunde) nuanceert het begrip drukke en maakt onderscheid in gezellige drukke en gehaaste drukke: *“In die gehaaste drukke in de spits zijn mensen gebrand om op tijd ergens te komen en dan moet alles voor hen uitwijken, terwijl van de markt komen mensen die lekker noten gehaald hebben en alle tijd hebben. ... Bij gezellige drukke ben ik hier echt met een glimlach vanbinnen. En bij die gehaaste drukke ben je in je eigen cocon alsof je aan het Mario Karten bent: de snelste route die zo fijn mogelijk is om voor jezelf te bepalen.”* Dit onderscheid is ook zichtbaar geworden per casestudygebied tijdens de observaties: bij de Maartensbrug ligt er meer nadruk op de gezellige drukke en bij de Viebrug meer op de spitsdrukke. Zo bleek tijdens de observaties dat de invloed van de spits veel groter is bij de Viebrug dan bij de Maartensbrug. Bij de Viebrug zijn de piekmomenten in de spitsuren, terwijl bij de Maartensbrug de middag juist het meest populaire dagdeel is, zoals ook te zien is in paragraaf 4.1. de gegevens in paragraaf 4.1 gaan echter vooral over fietsdrukke, maar de drukke in het gebied wordt ook bepaald door het aantal wandelaars. Tijdens het observeren bleek dat met name bij de Maartensbrug het op drukke momenten vooral druk werd door extra wandelaars en niet door het aantal fietsers. Omdat zij echter van dezelfde paden gebruik maken, wordt het voor de fietsers ook druk. Bij de Viebrug zijn juist de fietsers de bepalende factor die uitmaken hoe druk het is in het gebied.

Doorstroming

Tijdens het Stadsgesprek, waarbij de gemeente Utrecht om tafel ging met haar inwoners en andere belanghebbenden om te brainstormen over hoe Utrecht zo fietsvriendelijk gemaakt kan worden, kwam de doorstroom bij verkeerslichten en voorrang geven aan fietsers in de binnenstad als één van de kernpunten steeds terug (Gemeente Utrecht, pp. 22-23). Opmerkelijk is dat ook genoemd wordt dat de fietsroutes efficiënter en grootschaliger gemaakt mogen worden. Uit de beleidsanalyse bleek dat de gemeente Utrecht fietssnelwegen wil en haar belangrijke doorgaande routes heeft aangekaart en verbeterd, maar in de praktijk blijkt dit niet bij iedereen zo te voelen. De participanten hechten veel waarde aan een goede doorstroming van het gebied. Op de Viebrug is de ruimte duidelijk ingedeeld voor de doorstroming van de verkeersader die west-oost en oost-west loopt, wat ook al verwacht was uit de beleidsbevindingen weergegeven in hoofdstuk twee. De participanten van dit onderzoek hechten vooral op deze locatie aan doorstroming, met name de mannelijke participanten. Zij vinden de doorstroming op deze locatie ook zeer goed, hoewel drukke momenten de doorstroming wel in gevaar brengen. Ook is het opmerkelijk dat het fietsdoel sterk samenhangt met in hoeverre de doorstroming de beleving beïnvloedt. Participanten die vooral van A naar B willen, hechten minder belang aan omgevingsfactoren zoals groenvoorziening en bebouwing en meer aan sociale factoren zoals verkeersveiligheid en doorstroming. Ook storen zij zich minder aan de drukte omdat zij vaak 'met de stroom mee' rijden over de Lange Viestraat. Zij hechten meer waarde aan deze doorstroming. Mensen die uit de zijstraat komen, vinden het juist hinderlijk dat deze weg zo goed doorstroomt omdat je er nauwelijks tussenkomt: *"Het is alleen als ik de weg op wil echt vervelend. Mensen rijden hier hard en er lopen hier op de stoep ook best wel veel mensen, dus de kans is groot dat als ik van de Oude Gracht de brug op wil dat het hier stilstaat. Dat is een druk punt, maar als je eenmaal op de Oude Gracht zit gaat het wel snel, behalve af en toe een kruispunt waar je op moet letten of waar auto's kunnen komen. Over het algemeen vind ik het best doorgaan."* (Florian, 21, Sociale Geografie en Planologie)

Tijdens de observaties kwam naar voren dat fietsers vooral in lange slierten voorbij kwamen over de Viebrug, gevolgd door korte rustige momenten. Vermoedelijk zou dit kunnen komen door de stoplichten of andere verkeerssituaties elders op de route waardoor fietsers zich ophopen op één kluitje en zo als één sliert voorbij trekken over de brug. De mensen die uit de zijstraten kwamen, leken dit wel hinderlijk te vinden maar er werd niet tot nauwelijks anders gedrag vertoond dan als het iets stiller werd, hoogstens dat er vaker gestopt en afgestapt werd om te wachten op de fietssliert zoals Florian ook omschreef.

Op de Maartensbrug is de doorstroming minder aanwezig vanwege de drukte in combinatie met de dichtheid van het gebied: fietsers zijn eerder geneigd te remmen of af te stappen omdat ze worden geblokkeerd door voetgangers. In paragraaf 4.1. is al duidelijk gemaakt dat de noord-zuid-as van de Maartensbrug relatief veel minder dominant is dan de west-oost-as van de Viebrug en fietsers hebben daarnaast hier niet hun eigen fietspad. De focus ligt op deze locatie dus niet zozeer op de fietser maar op de wandelaar. Bij de Viebrug is die focus op doorstroming voor de fietsers er wel, maar volgens sommige participanten kan dit ook doorslaan. Karlijn (24, Urban Geography) pleit bijvoorbeeld voor een stopbord bij het kruispunt, ook als dat juist zorgt voor een vermindering van de doorstroming. Doorstroming is dus niet altijd goed: orde in de chaos scheppen en de verkeersveiligheid verbeteren is belangrijker op dit punt.

4.3.4 Dagdelen

Verskil in dagdelen

Uit het theoretisch kader kwam naar voren dat er sprake is van een *24-hour city* waarbij op ieder moment een andere voorziening centraal staat, maar ook met stressvolle en minder stressvolle dagdelen (Adams e.a., 2007). In de praktijk blijkt dit ook te kloppen: op beide locaties worden de zaterdagen als druk ervaren, met name tijdens de openingstijden van de winkels. Bij de Viebrug geldt dit ook voor de overige dagen, waar bij de Maartensbrug vooral de spitsuren als drukker en stressvoller worden ervaren. Ook tijdens de observaties kwam dit verschil duidelijk naar voren zoals weergegeven is in paragraaf 4.1. Op deze tijdstippen is de fietsbeleving daarom ook minder positief, enkele uitzonderingen daargelaten waarbij men zich er al op instelt:

“Als ik vanaf het Wilhelminapark of de Schouwburg aan kom fietsen, dan is het één gestroomlijnde bende. Alle fietsers fietsen ongeveer even hard. Dan kan je best wel doorfietsen. Ik denk dat ik soms wel dertig vijftig kilometer per uur kan fietsen daar, zelfs in de spits, omdat iedereen lekker naar huis wil. ... Als die er niet is vind ik het ook prima, maar ik kan hier of daar al merken dat het superdruk is. Dan ben ik er al op ingesteld. Het is niet zo dat ik hier opeens denk 'O my God wat is het druk'.” (Charissa, 26, koksopleiding)

Verder omschrijven de participanten het verschil in ochtend, middag en avond: 's Ochtends zijn er vooral winkelbevoorraders met vrachtauto's en zijn er mensen die in de spits naar hun werk of studie moeten, 's middags zijn er vooral winkeliers, in de namiddag is de middagspits en 's avonds laat zijn er vooral (dronken) studenten die uitgaan. Dit verschil in dagdelen is met name terug te zien op de Viebrug omdat daar het tijdens de spits relatief zeer druk is waardoor er echt piekmomenten ontstaan, terwijl het bij de Maartensbrug vrij rustig is in de spits. Tijdens de observaties bleek dit verschil grotendeels te kloppen, hoewel de dronken studenten met name bij de Maartensbrug niet zo zichtbaar waren. Een verklarende factor hiervoor zou kunnen zijn dat achteraf gezien de observatiemomenten te vroeg op de avond waren terwijl het nachtleven iets later op gang komt.

Tot slot is er een belangrijk verschil in dagdelen wat samenhangt met drukte: in de 'daluren' is men eerder geneigd te kijken naar omgevingsfactoren zoals groenvoorziening, de bebouwde omgeving of winkelatalages, terwijl op de drukke momenten er vooral wordt gelet op andere zaken. *“Hoe kom ik hier snel doorheen? Moet ik afstappen of niet? 's Avonds zijn die mensen er niet, dus dan heb ik andere dingen om naar te kijken. Misschien valt het dan wel opeens op omdat het contrast groter is, omdat het donker buiten is en die gevels geven licht. Als het donker is kijk ik meer naar die gevels dan wanneer het dag is en er mensen lopen allemaal.” (Florian, 21, Sociale Geografie en Planologie)*

Vermijden van dagdelen

De participanten die dagdelen vermijden, doen dat allemaal bewust tijdens de spitsuren bij de Viebrug. Deze dagdelen worden als te druk en onprettig ervaren. *“Nou, omdat je dan heel veel mensen hebt die heel veel haast hebben. Dat zijn voornamelijk ook medefietsers. Die hebben allemaal haast. Dat vind ik niet vervelend of eng of ik durf niet, maar dat is minder relax. Je hebt altijd iemand anders die zoveel haast heeft om je in te halen. ... Ik vermijd het niet, maar die is ook minder. Het is meer een soort rangorde van vier van minst naar meest relax. Dan heb je ochtend, nacht, zaterdagmiddag, middag.” (Jasper, 22, Toegepaste Psychologie)* Bij de Maartensbrug zijn dit vooral de winkelopeningstijden omdat het dan te druk is, terwijl deze locatie nauwelijks onderhevig is aan spitsdrukke. Bij beide locaties zijn er ook participanten die er nooit 's ochtends of 's nachts komen, maar dit is vooral omdat ze op dat moment niets op die locatie te zoeken hebben en niet omdat ze de locatie specifiek vermijden.

Het vermijden van dagdelen of locaties is ook bepaald door de instelling van de participant: waar participanten die waarde hechten aan sfeer en de omgeving nog bereid zijn een omweg te fietsen om bijvoorbeeld de drukte te vermijden, gaan de participanten die echt snel van A naar B willen dwars door de drukte heen en nemen geen omweg. De laatst genoemde groep zijn ook vaker voor dezelfde redenen in de binnenstad op deze locatie, vaak als doorgaande route tussen hun huis en hun studie of werk.

4.3.5 Veiligheid

Voor het gemak is veiligheid opgesplitst in gevoel van veiligheid (criminaliteit, angst) en verkeersveiligheid (gevaarlijke situaties, verkeersregels)

Gevoel van veiligheid

Uit paragraaf 1.4.4 blijkt komt naar voren dat donkere en late dagdelen zorgen voor een verhoogd gevoel van onveiligheid. In de praktijk blijft echter dat de fietsbeleving nauwelijks tot niet beïnvloed door een gevoel van onveiligheid. Over het algemeen voelen alle participanten zich namelijk veilig op deze locatie, ook 's avonds en 's nachts. Dit heeft mede te maken met de goede verlichting op de locatie. In het mobiliteitsprogramma van Utrecht (Provincie Utrecht, 2014b, p. 32) staat namelijk dat verlichting van fietspaden in de ochtend- en avondspits op de belangrijkste fietsroutes een vereiste is.

Hoewel de straatlantaarns dus nauwelijks opgevalen worden, wordt er wel positief gesproken over de verlichting. Dit valt samen met de eerder genoemde aspecten zoals groenvoorziening en straatmeubilair waarbij de meeste participanten geen duidelijke invloed zien op hun fietsbeleving. Deze factoren worden vaker gezien als achtergrondfactoren die was een rol gaan spelen voor fietsbeleving als het teveel afwijkt van wat men gewend is. Uit de observaties bleek dat straatverlichting echter niet altijd consequent doorgevoerd is. Zo bleek uit de observatie van 11 augustus 2016 dat de straatlantaarns van de Oude Gracht bij de Viebrug eerder aangingen dan de straatlantaarns op de Viebrug zelf. Ook was er bij de Maartensbrug een kapotte straatlantaarn waarbij het enkele dagen duurde voordat de lantaarn weer gemaakt was. De participanten klagen echter niet over de verlichting op deze locaties.

Verder wordt gesteld dat het gevoel van veiligheid goed is omdat er zoveel mensen overdag zijn en daardoor crimineel gedrag en angstige situaties minder vaak voorkomen: *“Als je het ook hebt over criminaliteit of zoiets: daar maak ik mij helemaal niet druk om. Het is een heel open gebied met veel getuigen als ik word neergestoken. Dat gebeurt dus niet.”* (Berend, 21, Geocommunicatie en Educatie)

Er zijn wel enkele kleine voorbeelden van een gevoel van onveiligheid maar ook deze participanten stellen dat over het algemeen de veiligheid prima is. Tijdens de observaties heeft er slechts één incident plaatsgevonden waarbij crimineel gedrag werd vertoond: op de Maartensbrug werd een voetganger 's avonds laat kwaad op de eigenaar van de souvenirwinkel en ramde daarom het glas uit de voordeur van de winkel. Een ander gevoel van onveiligheid ontstaat door fietsendiefstal, al hoewel dit niet ontdekt is tijdens de observaties. Sommige participanten geven echter wel aan dat ze de voorkeur hebben om hun fiets te stallen in de bewaakte stalling.

Fietsveiligheid

Hoewel de gemeente Utrecht (2015) nog inspeelt op veiligheid en de beïnvloeding daarvan door projecten en maatregelen die specifiek gericht zijn op de doelgroep van onveilige weggebruikers, met name jongeren en studenten (Gemeente Utrecht, 2015; Provincie Utrecht; 2014b, p. 35), stelt het Bestuur Regio Utrecht dat beïnvloeding van gedrag geen prioriteit is. Zij stellen wel dat er wat gedaan moet worden aan de verkeersveiligheid, met name voor ouderen, maar gedragsbeïnvloeding ter verbetering van de verkeersveiligheid is geen speerpunt meer (Bestuur Regio Utrecht, 2013, p. 22). De provincie Utrecht (2014, p. 24) heeft juist wel aandacht voor bewustwording van eigen onveilig gedrag, educatie en overige gedragsbeïnvloeding. Hiermee lijkt de suggestie gewekt te worden dat de bal ligt bij het individu en niet bij de overheid.

Hoewel het aantal verkeersongelukken afneemt, stijgt het aantal fietsers dat bij een ongeval betrokken is. De meeste van deze fietsers zijn tussen de 16 en 25 jaar oud (Gemeente Utrecht, 2015, p. 29). De gemeente heeft hier verder onderzoek naar gedaan: 38% van de respondenten vindt de reis per fiets (zeer) onveilig naar de binnenstad. Dit percentage ligt hoger dan in andere delen van Utrecht. Dit heeft onder andere te maken met werkwerkzaamheden, fietsers die door rood rijden, drukte, kruisingen met overig verkeer, inrichting van fietspaden, brommers en afstelling van de fietslichten. Als oplossingen worden betere handhaving en doorstroming, betere afstelling van fietslichten, bredere paden en verbanning van de scooters, brom- en snorfietsen naar de rijbaan genoemd (Gemeente Utrecht, 2015, p. 29).

Tijdens de observaties werd er geen duidelijk verschil tussen de studenten en overige weggebruikers geconstateerd, behalve dat de groep vijfenzestigplussers toch langzamer en veiliger fietsen. Tussen studenten en volwassenen is er echter nauwelijks verschil.

Uit het theoretisch kader in paragraaf 1.4.3 blijkt dat veiligheid te maken heeft met het beleid en de cultuur in de stad (Chataway e.a., 2013, pp. 41-42; Koglin, 2014, pp. 569-570). Over het algemeen voelen de participanten zich veilig op deze locatie, al hoewel ze de weggebruikers wel zien als degene die de plek onveilig kunnen maken. Het gaat dus vooral om cultuur en gedrag en het heeft dus niet zoveel te maken met beleidsuitingen: hoewel de scheiding van paden soms onduidelijk is, wordt dat niet gecategoriseerd als onveilig, omdat het op sommige locaties ook niet anders kan vanwege de dichtheid. Als er naar de participanten om fietsveiligheid gevraagd wordt, gaat het antwoord vooral over gedrag en alertheid die de fietsveiligheid vormen en niet de locatie en fysieke aspecten. *“Ik vind de plek ook veilig als ik een beetje moe ben en uitgetuned ben. Als ik me dan rondscharrel en ik voel me veilig, dan is de plek wel echt veilig. Hier moet ik wel alert zijn. Er zijn ook, omdat je hier de bushalte hebt, mensen die rennen naar de bushalte. Die heb je ook nog. Dat is ook chaos. Die rennen en steken opeens over omdat ze de bus willen halen. Het is gewoon constante chaos, dus je moet alert zijn. Ik voel me veilig omdat ik ben opgegroeid in Amsterdam. Ik voel me veilig in het verkeer want ik weet wel wat er kan gebeuren.”* (Jasmijn, 24, Lerarenopleiding Wiskunde)

Enkele participanten stellen dat dit ook komt door de hoeveelheid zijwegen, met name bij de Viebrug: *“Weet je wat het meer is? Het is gewoon gevaarlijk dat van die grachten er vier uitkomen op die weg. Er komen fietsers, er komen voetgangers en daar is vind ik heel weinig straatmeubilair voor om het verkeer te regelen zegmaar. Dat is niet alleen bij dat punt, maar ook bij Janskerkhof. Er zijn teveel uitvalswegen waardoor het gevaarlijk wordt voor de fietsers die rechtdoor gaan. ... Je moet constant opletten of er niets van links of van rechts komt. Er zijn ook heel veel mensen of studenten die er heel roekeloos fietsen.”* (Tessa, 23, Bestuurskunde)

Bij de observaties bleek dat er met name verkeersonveilige situaties ontstonden op de Viebrug omdat fietsers schuin oversteken, hun hand niet uitsteken of opeens remmen. Bij de Viebrug zijn het vooral de voetgangers op het kruispunt het voor de fietsers onveilig maken. Voor meer gedetailleerde omschrijvingen, zie bijlage IV.

4.3.6 Verkeersborden & verkeersregels

Uit het theoretisch kader blijkt dat verkeersregels structuur kunnen geven aan fietsers, maar er kan ook een georganiseerde chaos ontstaan waarbij de officiële symbolen en verkeersregels genegeerd worden (Pelzer, 2012, p. 17). Uit dit onderzoek blijkt bij zowel de observaties als de interviews het laatste het geval. Tijdens de observaties reden fietsers regelmatig op plekken waar niet gereden mocht worden, werden fietsen geplaatst op plekken waar dat niet mag, et cetera. Opmerkelijk is dat op de Viebrug relatief veel verkeersborden zijn terwijl fietsers daar het meeste zich niet aan de regels houden. De participanten weten nauwelijks waar de verkeersborden staan in de gebieden en wat er op staat. De borden worden ook niet ingetekend in de mental maps. Dit kan volgens de participanten meerdere oorzaken hebben: geen interesse in verkeersborden, denken dat het niet voor hen bestemd is en al zo vaak op deze locatie komen dat men er blind voor wordt. Er wordt waarde gehecht aan lakse houding ten opzichte van de regels omdat in de praktijk volgens de participanten werkt: *“Je mag best de verkeersregels wat meer met een korreltje zout nemen omdat er ook minder risico is op ongelukken tussen voetgangers en fietsers. Als je een voetganger aanrijdt, dan heb je vaak een schram en een blauwe plek en dan is het 'O sorry. Ik zag je niet. Gaat het?'. Dan fiets je door. Als je een aanrijding hebt met een auto of een bus is het toch een ander verhaal. Het maakt niet uit wie er dan fout zat. Je hebt toch meer schade aan je lichaam.”* (Charissa, 26, kokopleiding) Volgens Jan (18, Hotel- en Evenementenmanagement) doet iedereen toch wel in grote lijnen wat er op de borden staat wat ze dus onnodig maken. *“Als iedereen links op de rotonde gaat, linksom, ga jij dan rechtsom om een rotonde of ga jij dan ook linksom? Dat is even een heel simpel voorbeeld, maar zou jij dan ook rechtsom gaan of zou je dan linksom gaan? Nou dan!”* Of zoals Jasmijn het noemt: *go with the flow*, ook bijvoorbeeld bij een rood licht.

Figuur 25: verkeersborden met veel informatie op de Viebrug (links) en de Maartensbrug (rechts)



Volgens Lieke (20, Management & Toerisme) werken de verkeersborden niet: *“Je mag doordeweeks nooit tussen 9 en 5 fietsen in het centrum. Ga één dag in het centrum staan. Je kan de hele gemeente Utrecht subsidiëren met de boetes die je daar kan uitschrijven. ... Ik ga wel kijken wat voor 'n verkeersbord het is, maar dit is meestal zo'n verkeersbord waar nog een hele lap tekst onder staat. ... Dat lees ik allemaal niet. Dat is een heel lap tekst dat er staat. Je leest heel snel dingen als er bijvoorbeeld een rood bord staat met eronder 'uitzondering voor fietsers'. Dat is het enige wat er staat. Je hoeft eigenlijk alleen het laatste woord te lezen want de rest is 'uitgezonderd voor'. Ik ga toch geen heel bord lezen? ... Je wil toch dat ik oplet op mensen of niet?”* Hierdoor is het demotiverend om het hele bord uitvoerig te bestuderen. Bij de Viebrug wordt er wel waarde gehecht aan de borden die aangeven waar je wel en niet mag fietsen op de Oude Gracht, voor zowel zichzelf als om medeweggebruikers erop te attenderen dat fietsers ook in dit gebied mogen komen. Dit is ook het enige verkeersbord dat herkend wordt. Bij de Maartensbrug is er helemaal geen herkenning: een enkele participant weet dat er borden staan over de parkeerregels, maar dat is alles.

Verkeersregels

Los van de verkeersborden, blijkt uit de observaties dat de voorrangregels duidelijk zijn aangegeven op de Viebrug op het wegdek zelf. Het enige wat ontbreekt zijn zebrapaden of andere aanduidingen waar en hoe je de weg mag oversteken. Bij de Maartensbrug ontbreekt het sowieso aan verkeersaanduidingen op het wegdek op de kruising, wat deels de chaos kan verklaren van wie er voor mag gaan.

Verder is er voor de Planeet, het winkelcentrum op de Lange Viestraat, een lange parkeerstrook voor taxi's en vrachtauto's. Zij moeten echter wel vanaf de weg over het fietspad om bij deze parkeerstrook te komen. Uit de observaties blijkt dat dit soms gevaarlijke situaties oplevert. Zie paragraaf 4.3.1 voor een naderende uitleg. Zo zijn er nog meer regels en uitzonderingen bij de Viebrug:

- Fietsers mogen alleen buiten de winkeltijden fietsen op de westkant van het zuidelijke deel van de Oude Gracht. Tijdens de observaties bleek dat de meerderheid hier gehoor aan geeft, maar er zijn wel enkele uitzonderingen. Deze betreffen relatief vaak studenten en volwassenen, geen ouderen.
- Auto's vanuit het westen mogen op het wegdek rijden tot en met het oostelijk deel van het kruispunt. De auto mag niet verder rijden richting het Neude en mag ook niet het zuidelijk deel van de Oude Gracht op. De auto's moeten dus richting het noorden. Dit kan verklaren waarom er

relatief zo weinig auto's zijn in dit gebied. Dit gebied is meer een verkeersader voor bussen en fietsers dan voor auto's.

- Tot slot is het noordelijke deel van de Oude Gracht éénrichtingsverkeer voor automobilisten waarbij de westelijke oever van noord naar zuid gaat en de oostelijke oever van zuid naar noord. De automobilisten die dus vanaf de gracht komen, kunnen vanwege de paaltjes niet het kruispunt op. Zij mogen nu het voetgangerspad op aan de noordzijde van de brug en zijn dan verplicht weer linksaf te slaan de gracht op. Dit is ook de reden waarom er geen fietsen aan tegen het hek van de brug aan geparkeerd mogen worden: er is al amper ruimte om een auto er doorheen te laten gaan. Uit de observaties bleek dat voetgangers dit soms verwarrend vonden omdat ze geen auto's verwachten op 'hun' pad welke ook duidelijk een andere kleur steen heeft. Deze automobilisten zijn hier voornamelijk om even iemand af te zetten of omdat ze verkeerd gereden hebben.

Sluiting van de Vismarkt

Tot slot wordt er sceptisch gereageerd op de plannen en/of geruchten om de Vismarkt ontoegankelijk te maken voor fietsers en/of het verbieden van het fietsen plaatsen tegen de Oude Gracht. Volgens de participanten horen fietsen juist tegen de Oude Gracht: er zijn al zo weinig parkeerplekken, het versterkt de sfeer, het beïnvloedt de fietsbeleving daarmee positief en het versterkt het imago van Utrecht als fietsstad.

4.4 Zintuigelijke waarnemingen

De zintuigelijke waarnemingen zijn eigenlijk geïntegreerd in de overige factoren. Zo wordt de factoren zoals de bebouwde omgeving bekeken met zicht en het zintuig tast komt met name aan bod bij de omschrijving van de kwaliteit van de straten in paragraaf 4.2.4. De zintuigen geluid, geur en kinesthetisch gevoel zijn echter ook expliciet nagevraagd bij de participanten.

4.4.1 Geluid

Het geluid wordt nauwelijks benoemd als invloed hebbend op de fietsbeleving. Men hoort het wel, maar het heeft nauwelijks effect. Volgens Jasper (22, Toegepaste Psychologie) is het niet een specifiek ding, maar meer een klein element in een groter geheel wat sfeer veroorzaakt. Volgens Berend en Pjotr zorgt dit voor een levendig gevoel en daarmee dus een positieve beleving, maar de meeste participanten geven aan dat ze de omgevingsgeluiden wel horen maar dat dit heeft geen invloed op de beleving: het hoort er gewoon bij en wordt als standaard gezien in een binnenstad. Bij de observaties werden wel specifieke geluiden geregistreerd: kerkklokken van de St. Jakobikerkerk, sirenes van ambulances en politie, een zoemend geluid van schoonmaakauto's van de Gemeente Utrecht die 's avonds de straten komen schoonmaken, de Domtoren, straatmuzikanten en boten op de gracht. Deze werden echter nauwelijks genoemd door de participanten, terwijl tijdens de observaties bleek dat vooral sirenegeluiden en straatmuzikanten wel invloed hadden op het gedrag van de fietsers.

4.4.2 Geur

De invloed van geur op de fietsbeleving hangt sterk af van de locatie. Op de Viebrug wordt door enkele participanten de geur van de McDonalds en Broodje Mario benoemd. Dit zijn overigens ook de terugkerende geuren die tijdens het observeren werden geregistreerd op deze locatie. Hierbij heeft Broodje Mario een positieve invloed *"Je hebt hier natuurlijk Broodje Mario. Dat ruik je af en toe wel. Een beetje een pizzaluchtje. Dat vind ik juist tof, ook al is Mario wel Italiaans. Broodje Mario is wel een Utrechts begrip. Dat vind ik wel tof. Dat is ook wel nostalgisch. Natuurlijk loop ik daar niet altijd met evenveel plezier langs zo'n pizzalucht, maar het is wel makkelijker te tolereren dan die vieze bussen. Dat vind ik echt."* (Charissa, 26, koksopleiding). Charissa benoemde al de uitlaatgassen van de bussen, maar ook de uitlaatgassen van scooters beïnvloeden de beleving volgens Daniël. Fleur vindt ook de McDonalds-geur een negatieve invloed op de fietsbeleving. Deze geuren hebben geen grote invloed. Toch worden deze wel onbewust meegenomen in de beoordeling van de ruimte.

Bij de Maartensbrug is er niet gesproken over uitlaatgassen. Daar is een andere geur veel dominanter: 'de wietlucht' van de coffeeshop Andersom in dit gebied wordt door vrijwel alle participanten benoemd. Uit het theoretisch kader werd verwacht dat onprettige geuren een negatieve fietsbeleving opwekken, maar volgens de participanten is dat juist niet het geval. Hoewel zij niet de lucht prettig vinden, vinden ze de geur juist kenmerkend voor het gebied. Het dient als herkenningspunt en sferbepalend. Aangezien sfeer als een positieve invloed op de fietsbeleving wordt genoemd, is daarmee ook geur omgetoverd van *vervelende wietlucht* naar *herkenbare sfeurgeur*. *"Ik vind de geur wel vies, maar het heeft ook wel z'n charme van 'Oh ja, ik ben hier weer. Ik fiets hier weer'. Dat heeft ook wel weer wat. Het is gewoon als thuis."* (Karlijn, 24, Urban Geography)

Verder komt er ook in de ochtenden soms een boot van de gemeente voorbij waarbij mensen aan de werven hun afval kunnen deponeren. Tijdens de observaties bleek deze lucht vrij dominant te zijn, maar de participanten hebben deze geur niet benoemd. Dit zou deels verklaard kunnen worden door het feit dat de meeste participanten pas later op de dag in dit gebied komen.

4.4.3 Kinesthetisch gevoel

Tot slot heeft het kinesthetisch gevoel invloed op de fietsbeleving. Uit het theoretisch kader bleek dat voetgangers en fietsers de ruimte anders kunnen beleven door het kinesthetisch gevoel (Stefansdottir (2014; Van Duppen & Spierings, 2013; Spinney, 2009). De fietser gaat sneller, moet meer registreren in korte tijd en gaat dus prikkels negeren en/of andere waardes er aan hechten. *"Als fietser ga je gewoon sneller. Als fietser moet je veel meer vooruit denken. Dat heb je als loper veel minder. Als voetganger kan je gewoon wachten totdat je bij het kruispunt bent en dan kan je links rechts links kijken en oversteken, terwijl als fietser moet je al voordat je bij dat kruispunt bent kijken wat er aan gaat komen. Anders moet je stoppen en dat is irritant. Je bent veel selectiever. Dat is scannen en bekijken wat van belang is om naar te kijken."* (Jasmijn, 24, Lerarenopleiding Wiskunde) Er kan algemeen gesteld worden dat, in vergelijking met onderzoek naar wandelbeleving, fietsers de details van een locatie slechter registreren.

Echter, volgens Daniël (26, Planologie) registreert hij evenveel maar het wordt wel anders geïnterpreteerd, omdat hij als fietser met een ander doel is op de locatie dan als voetganger. Het voorbeeld van Mariska (22, Omgangskunde) laat zien hoe een andere mobiliteit zorgt voor een andere kijk op de ruimte en de beleving van die ruimte: *"Laatst toevallig liep ik daar met mijn familie op dat punt en toen zag ik sowieso al andere dingen dan dat ik op de fiets zag omdat ik liep en dus meer tijd had om om mij heen te kijken. ... En ik merkte ook dat ik zelf daar een beetje langzamer ging lopen. Ik was wat aan het vertellen aan mijn nicht over de Domtoren en toen werd ik ook geïrriteerd door fietsers. Toen dacht ik 'oh ja, nu ben ik zelf een voetganger'. Op één of andere reden doordat er blijkbaar daar zoveel is wat prikkels geeft aan de voetganger, ben je minder oplettend."* Zowel Eva (26, tussenjaar) en Fleur (25, Omgangskunde) sluit zich hierbij aan en denken dat fietsen vooral gaat over van A naar B met beleving van sfeerelementen en meer aandacht voor verkeersveiligheid. Als voetganger ben je meer bezig met de omgeving, de sfeer en de esthetische beleving. Volgens Lieke (20, Management & Toerisme) kan de fietser net zoveel registreren als de voetganger, maar dat is wel afhankelijk van de drukte op de locatie.

Concluderend kan gesteld worden dat met name het doel van de route, de drukte en de fietssnelheid invloed hebben op het kinesthetisch gevoel.

4.5 De gemeente: fiets hoofdstad?

Uit het theoretisch kader blijkt dat fietsen kan ingezet worden om het imago en de identiteit van de stad te versterken. Er wordt echter getwijfeld aan de betekenis van het begrip fietsstad omdat er in elke stad fietsen zijn en het daardoor niet uniek genoeg is: *“Ik moest een beetje lachen om de Tour de France, want ik begrijp waar je naar toe wil maar Tour de France zou Utrecht op de kaart moeten zetten. Ze komen daar alleen puur voor de Tour de France en het wordt nooit een heel groot punt, want het is zo slecht bereikbaar. Voor ons niet, wij zijn Nederlanders, maar probeer jij eens uit te leggen hoe om een treintje te pakken naar Utrecht Centraal. ... Hoe wil je mensen trekken dan? Leg dat mij uit. Ik denk niet dat dat lukt door te zeggen 'we hebben fietsen'. Ik zie ook in Amsterdam fietsen. Amsterdam heeft volgens mij meer fietsen dan heel Utrecht. Ik vind het een beetje triest.”* (Lieke, 20, Management & Toerisme) Daarnaast bestaat Utrecht uit veel studenten die sowieso al met de fiets gaan. Absoluut gezien is Utrecht dus wel een fietsstad, maar het beleid kan dan wel aangescherpt worden (Tessa, 23, Bestuurskunde).

Er zijn een opmerkelijk aantal participanten die de vergelijking met Amsterdam maken. Zo is volgens Florian (21, Sociale Geografie en Planologie) is Utrecht dé fiets hoofdstad omdat de stad kleinschaliger is met kleinere afstanden die goed te overbruggen zijn met de fiets. Jasper (22, Toegepaste Psychologie) stelt dat er in Amsterdam nog teveel met de auto gereden wordt, terwijl Jasmijn (24, Lerarenopleiding Wiskunde) zegt dat juist die kleinschaligheid ervoor zorgt dat er meer gelopen wordt en dat Amsterdam qua grootte geschikter is als fietsstad. Om die concurrentiepositie met andere steden te verbeteren, zou volgens Lieke (20, Management & Toerisme) duurzaamheid in groter verband meer gestimuleerd worden in Utrecht en niet alleen toegespitst moeten zijn op 'Utrecht de fietsstad': *“We zijn de vierde grootste stad. Amsterdam is de hoofdstad, Rotterdam is de moderne stad, Den Haag is het politieke centrum. Utrecht, ja, middeleeuws een beetje? Ja Nijmegen ook! Vertel verder weet je wel? Ik heb een paar filmpjes gezien. Utrecht schijnt de jongste populatie heeft van alle vier de steden. Waarom doen we daar niet iets mee? Dat is toch vet? Jongste stad. Promoot die shit. Ik denk dat we daar veel meer mee kunnen, want fietsen is iets wat mensen überhaupt associëren met Nederland. ... Ik denk dan: promoot Utrecht de duurzaamste stad. We hebben de brug op de Utrechtse heuvelrug. Super vet! Als ik Utrecht fietsstad zeg, dan zeggen mensen 'O in Amsterdam zijn niet genoeg fietsen dan?' ofzo. Wat is je punt”*

4.6 Beleving van studenten

De participanten zijn verdeeld over het verschil in gedrag tussen studenten en overige groepen: Fleur denkt dat studenten meer onbevange zijn, asocialer (Florian, Mariska, Pjotr), roekelozer met fietsen parkeren (Jasper), zijn slechter in verkeerssituaties inschatten (Karlijn, Tessa), meer gebruik van alternatieve routes bij drukke tijdstippen (Pjotr). Over het algemeen wordt er vooral een verschil geconstateerd tussen de studenten en de vijfenzestigplussers: ouderen fietsen volgens de participanten langzamer en veiliger. Daarnaast komen ouderen ook voor andere voorzieningen naar de binnenstad dan studenten en hebben daarmee ook een andere kijk op de binnenstad. Zo gebruikt een oudere minder vaak een coffeeshop en zal de geur van wiet ook minder snel als prettig ervaren.

Jan (18, Hotel- en Evenementenmanagement) ziet juist overeenkomsten: *“De volwassenen doen net zo hard mee als de studenten? Ook gewoon de regels negeren en doorrijden. Meestal is het een man van veertig vijftig om het zo maar even slecht te zeggen. Ik ben niet heel erg tegen leeftijdscategorieën of andere categorieën maar daar niet van. Die zie ik er net zo hard doorheen rijden dan dat ik er zelf doorheen rijd als student zijnde.”*

Tijdens de observaties kwam ook niet duidelijk naar voren of studenten zich anders gedroegen dan overige leeftijdsgroeperingen. Verder bleek uit de observaties dat het vooral studenten zijn die hun fiets neerzetten op de locaties, met name ook buiten de stallingen of tegen de gracht aan.

De participanten zijn verdeeld of het gedrag of de beleving van fietsen anders is onder studenten vergeleken met andere leeftijdsgroepen. Volgens Jan (18, Hotel- en Evenementenmanagement) stelt bijvoorbeeld zijn opa net zoals hem weinig waarde aan veiligheid en sfeer terwijl zijn leeftijdgenoten dat juist wel doen. *“Ik voel me ook niet student als ik op de fiets zit. Ik voel me gewoon volwassen.”* (Fleur, 25, Omgangskunde) Het is dus maar de vraag of er daadwerkelijk gesproken kan worden over een specifieke fietsidentiteit van studenten. Het heeft volgens een aantal participanten meer te maken met karaktereigenschappen, je persoonlijke achtergrond en het fietsdoel. *“Ik denk dat het best idioot is als je ook hier onderscheid gaat maken ja. Ik ben opgegroeid in een heel afgelegen gebied, dus ik vind een stad heel druk. Maar als iemand in Amsterdam in de Jordaan is opgegroeid ofzo, die denkt misschien 'ja prima'. Dat verschilt ook. Het verschilt meer wat je ervaringsbeleving is en de achtergrond die je hebt gehad. Misschien kan het veranderen na verloop van jaren, maar ik denk niet dat het meteen bepalend is of je een student bent ja of nee.”* (Lieke, 20, Management & Toerisme)

Jasper (22, Toegepaste Psychologie) denkt ook dat het te maken heeft met de instelling waarmee je in dit gebied komt: volgens hem kijken dagjestoeristen en ouderen meer naar esthetische waardes, mensen met kinderen letten op veiligheid en forenzen en zichzelf willen snel van A naar B willen.

Een eensgezinde mening daarover komt niet tot stand: zo denkt Karlijn (24, Urban Geography) dat niet ouderen maar juist studenten waarde hechten aan esthetische waardes. *“Ik denk dat naar mate mensen ouder worden en een gezin krijgen en een huis met kinderen krijgen vaak wegtrekken uit de binnenstad. Dus ik denk dat studenten meer die spannende aantrekkelijkheid van de binnenstad meer opzoeken en dat ouders met kinderen liever in een rustige omgeving fietsen.”* Ouderen zijn volgens haar meer bezig met veiligheid.

Geconcludeerd gaat het meer om hoe gevoelig men is voor omgevingsfactoren en sociale factoren en met welke doelstellingen en verwachtingen men naar deze gebieden komt. Het gaat dus niet zozeer over leeftijd of het student zijn.

Conclusie

Met dit onderzoek is gekeken naar de beleving van fietsen in de binnenstad door studenten aan de hand van vier deelvragen:

Welke fysieke factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?

De invloed van fysieke factoren is sterk afhankelijk van de persoonlijkheid van de gebruiker en de doelstelling van de fietstocht. Over het algemeen kan gesteld worden dat de bebouwde omgeving een positieve bijdrage leveren aan de fietsbeleving, mits deze past bij de 'sfeer'. Zo wordt in deze casestudy naar de Viebrug de jaren '70-bouwstijl van de Planeet niet positief beoordeeld. Dit bevestigt het inzicht uit het theoretisch kader waaruit blijkt dat de historische waarde van gebouwen vooral te maken heeft met de sfeer, de status van de gebouwen en de *sensescape* die ermee gecreëerd wordt: men hecht waarde aan de schoonheid, de allure en de authenticiteit van deze gebouwen (Ashworth & Turnbridge, 2000, p. 108). Ook de kwaliteit van de wegen en de dichtheid hebben een positieve invloed op de beleving, mede omdat het de doorstroming en het overzicht op de locatie verbetert. Dit sluit aan bij de bevindingen van Chataway e.a. (2013, pp. 41-42) die stellen dat aparte fietspaden van de hoofdweg het gevoel van veiligheid significant vergroten.

Uit het theoretisch kader blijkt dat bij wandelaars straatmeubilair zoals bankjes (Gehl, 2011), straatlantaarns, paaltjes en uithangborden (Zacharias, 2001) belangrijke motiverende factoren om voor de bezoeker van de binnenstad een bepaalde route in de binnenstad te kiezen. Dat onderzoek ging echter vooral over wandelaars. Uit de interviews van dit onderzoek over fietsers blijkt echter dat straatmeubilair nauwelijks invloed heeft op de fietsbeleving en dat het weinig uitmaakt hoe er naar gekeken wordt per gebied. Gehl's en Zacharias' theorieën zijn vooral toepasbaar voor voetgangers die een route kiezen en een doel hebben in de binnenstad, maar bij fietsers wordt er minder waarde gehecht aan straatmeubilair.

Uit het theoretisch kader blijft verder dat groenvoorzieningen, winkelvoorzieningen en straatmeubilair een positieve invloed hebben op de beleving van de ruimte (Adams e.a., 2007; Gehl, 2011; Pikora e.a., 2003; Tyrväinen e.a., 2007; Zacharias, 2001). Hierbij gaan de meeste onderzoeken naar wandelaars en niet naar fietsers. Uit dit onderzoek naar fietsbeleving blijkt dat deze fysieke factoren slechts bij enkele participanten de fietsbeleving beïnvloeden en dan is die beleving niet sterk. Over het algemeen vallen deze factoren onder dezelfde noemer: ze hebben nu vaak een neutrale invloed op de beleving en vormen meer achtergrondfactoren. In de mental maps zijn deze factoren ook minder vaak ingetekend dan bijvoorbeeld hoe de kruising er uit ziet. Deze factoren zouden voor fietsbeleving pas op de voorgrond treden wanneer de situatie in het gebied dusdanig zou veranderen dat het niet gemist kan worden met zintuigelijke waarneming. Men is er nu al gewend geraakt aan de huidige situatie en daardoor worden niet alle zintuigelijke prikkels vertaald naar een beleving.

Welke sociale factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?

Van de sociale factoren hebben vooral de interactie met de medeweggebruikers en de drukte een sterke invloed op de fietsbeleving. Het contact met medeweggebruikers wordt vaak als negatief ervaren. Dit verschilt wel sterk per vervoersmiddel: gedrag van bussen en automobilisten beïnvloedt de fietsbeleving niet sterk. Het zijn vooral voetgangers die niet goed uitkijken, al hoewel fietsers dat ook kunnen begrijpen omdat ze zelf als voetganger hetzelfde gedrag op deze locaties vertonen. Bovendien raakt men ook gewend aan de drukte en dus stellen de participanten zich er op in wanneer men naar de binnenstad komt. Dit sluit aan bij de bevindingen in het theoretisch kader waar Pelzer (2012) stelt dat fietsen in Nederland hoort bij de alledaagse routine en men relatief veel wederzijds begrip heeft.

In het theoretisch kader is de nadruk gelegd op de interactie tussen de weggebruikers, maar in de praktijk blijkt ook drukte een grote rol te spelen. De drukte heeft een voornamelijk een negatieve invloed op de fietsbeleving. Daarnaast neemt op drukkere momenten de kinesthetische factor de overhand en wordt de beleving meer bepaald door sociale factoren en zo snel mogelijk van A naar B te komen in een veilige omgeving dan sfeerbepalende fysieke factoren zoals groenvoorzieningen of winkelvoorzieningen. Er wordt dan zeer veel waarde gehecht aan een goede veilige doorstroming van het gebied.

De drukte blijkt sterk afhankelijk te zijn van het dagdeel en dagen: zo bleek tijdens de observaties dat bij de Viebrug de ochtend- en avondspits een drukke momenten, bij de Maartensbrug zijn de drukke momenten wanneer de winkels open zijn. Daarnaast geven de participanten aan dat zij het liefste deze dagdelen willen vermijden, net zoals drukke dagen zoals de zaterdagen.

Drukke zorgt dus vooral voor een negatieve fietsbeleving, maar daar staat tegenover dat veiligheid juist voor een positieve invloed op de fietsbeleving zorgt. De locaties worden over het algemeen als veilig beschouwd, al hoewel dit wel samenhangt met hoe druk het is: hoe minder druk, hoe beter.

Welke institutionele factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?

Beleidsmakers zouden open moeten staan voor verduurzaming van de mobiliteit van de stad door fietsen te omarmen als duurzaam transportmiddel waarbij ook gekeken wordt naar de beleving van fietsen (Timms & Tight, 2010, p. 489; PBL, 2014, p. 27). Uit de beleidsanalyse komt naar voren dat de gemeente Utrecht de fiets erkend als belangrijk transportmiddel in de stad. Over het algemeen is het beleid van Utrecht positief ontvangen door de participanten. Uit de observaties blijkt ook dat beleidskeuzes ook daadwerkelijk invloed hebben op de inrichting van de ruimte en de context bieden voor fysieke en sociale factoren, met name voor de omgevingskenmerken zoals dichtheid, kwaliteit van de wegen, et cetera, en voor het gebruik van de stad met bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Daar staat echter tegenover dat, ondanks de maatregelen, het parkeren van fietsen nog steeds als lastig en negatief voor de fietsbeleving wordt ervaren. Dit heeft zowel te maken met de hoeveelheid als de kwaliteit van het aanbod, alsmede het fietsgedrag en hoe mensen hun fietsen parkeren. Verder zijn de huidige verkeersregels en verkeersborden vaak onduidelijk voor de fietsers. Of dit ook echt een negatieve fietsbeleving veroorzaakt, is discutabel: er wordt ook waarde gehecht aan de vrijheid om zelf keuzes te maken op de fiets omdat die in de praktijk beter blijven te werken dan de officiële regels. Dit sluit aan bij de bevindingen uit het theoretisch kader waarbij ervan uitgegaan wordt dat verkeersregels vaak in de praktijk niet werken en er een gecontroleerde chaos ontstaat van ongeschreven regels (Pelzer, 2012, p. 17). In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat institutionele factoren een context vormen voor fysieke en sociale factoren. Tijdens de interviews bleek ook dat institutionele factoren niet sterk de fietsbeleving beïnvloeden. Fysieke en sociale factoren staan veel meer centraal voor deze beleving.

Welke persoonlijke factoren zijn van invloed op het gedrag en de beleving van fietsers in de binnenstad van Utrecht?

Bij dit onderzoek is gekozen voor studenten als doelgroep. In het theoretisch kader werd verwacht dat zij de binnenstad het meest optimaal benutten, het meeste daar aanwezig zijn en het meest roekeloos gedrag vertonen (Hopkins, 2010). In de praktijk blijkt dat het vooral de instelling en persoonlijke karaktereigenschappen de doorslag geven voor fietsgedrag en hoe sterk bepaalde factoren fietsbeleving beïnvloeden en niet de leeftijdscategorie. Student zijn is immers meer dan een leeftijdscategorie en dé student bestaat niet. Persoonlijke eigenschappen en waarden dragen daarom veel meer bij aan de beleving van fietsen in de binnenstad. In het conceptueel model is ervan uitgegaan dat persoonlijke factoren deels de context vormen zijn in de weging van fysieke en sociale factoren en dit bleek ook in de praktijk zo te kloppen. De persoonlijke factoren zijn sterk bepalend voor de fietsroute en de instelling waarmee men de binnenstad betreedt. Hierdoor kan ook de fietsbeleving anders ervaren worden. Met name participanten die vooral van A naar B willen en met en iedere keer op dezelfde momenten voorbij deze locaties komt voor zijn/haar werk of studie zijn gefocust op doorstroming en efficiëntie van het gebied. Bij de andere fietsers is de beleving meer gericht op sfeer, omgeving en esthetisch gevoel.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

In hoeverre zijn fysieke en sociale factoren van invloed op de beleving van fietsen door studenten in de binnenstad van Utrecht?

Deze fysieke en sociale factoren worden deels gestuurd door institutionele factoren: het huidige beleid zorgt nog niet voor een optimale doorstroming en voldoende parkeerplekken, maar er is wel vooruitgang zichtbaar en de kwaliteit van de wegen wordt positief beoordeeld. Fysieke factoren vertegenwoordigen vooral de positieve beleving van de binnenstad. Zij vormen de basis voor de 'sfeer' de 'karakteristieke binnenstad' en worden ook vooral als basis gebruikt door de participanten bij het tekenen van een overzichtskaart en daarmee hun beleving. De meeste fysieke factoren hebben echter geen sterke invloed op de fietsbeleving maar vormen meer achtergrondfactoren. Niet alle zintuigelijke waarnemingen worden namelijk ook vertaald naar een beleving, vooral niet als het druk en chaotisch is in de casestudygebieden. De theoretische bevindingen linken veel fysieke factoren aan beleving van de ruimte, maar deze onderzoeken gaan vooral over wandelaars. Uit dit onderzoek blijkt dat fietsers en voetgangers toch anders kijken naar de ruimte. Dit heeft vooral te maken met de kinesthetische factor waarbij fietsers minder registreren dan voetgangers omdat ze zich sneller voortbewegen. Hierdoor worden een aantal fysieke factoren achtergrondfactoren. Deze achtergrondfactoren gaan pas een rol gaan spelen voor de fietsbeleving als het bijvoorbeeld rustiger op straat is en tot die tijd worden ze niet bewust meegenomen in de fietsbeleving. Sociale factoren zijn daarentegen veel meer aanwezig bij de fietsbeleving: de drukte en de doorstroming worden gezien als de meest bepalende factoren voor de fietsbeleving. Verder zijn persoonlijke karaktereigenschappen cruciaal in hoeverre men waarde hecht aan fysieke en/of sociale factoren. Mensen die snel van A naar B willen, hechten bijvoorbeeld veel waarde aan doorstroming terwijl mensen die willen winkelen ook waarde hechten aan winkelvoorzieningen, geluiden, groenvoorziening, de bebouwde omgeving, et cetera. Het student zijn speelt geen grote rol in de fietsbeleving. Van de persoonlijke factoren gaat het vooral om de karaktereigenschappen en het fietsdoel die de fietsbeleving beïnvloeden, waarbij vaak sfeer en de mate van drukte en doorstroming de grootste rol spelen.

Aanbevelingen en verbeterpunten

Wetenschappelijke aanbevelingen

Uit dit onderzoek blijkt dat een onderscheid in leeftijdscategorieën lastig te maken is. Hoewel bijvoorbeeld gezegd kan worden dat bepaalde winkelvoorzieningen misschien door studenten vaker gebruikt worden dan ouderen, zegt dit vrij weinig over de beleving van het fietsen bij deze locaties. Het gedrag is deels te verklaren aan de hand van leeftijd, maar beleving heeft meer te maken met karakter en overige persoonlijke kenmerken dan de leeftijd. Zo zijn mensen die zichzelf 'gevoelsmensen' noemen ook eerder gevoelig voor bepaalde factoren die beleving veroorzaken. De participanten van dit onderzoek die vooral waarde hechten aan doorstroming en zo snel mogelijk van A naar B te komen, hebben minder factoren die beleving veroorzaken dan mensen die ook esthetische waarde hechten aan hun fietstocht. Verder wetenschappelijk onderzoek zou dus gericht kunnen zijn op het type mens en niet zozeer op de leeftijdscategorie. Dit hangt deels samen met het fietsdoel en de fietsidentiteit. Bij de operationalisering van verder onderzoek zou er dus meer gekeken kunnen worden naar het fietsdoel in plaats van leeftijd of cultuur.

Zaken zoals groenvoorzieningen, bebouwde omgeving of straatmeubilair worden niet altijd opgevallend en worden in dit onderzoek eerder gezien als bijzaak. Toch stellen de participanten dat het wellicht onderbewust wel meespeelt: als deze factoren zouden veranderen in de omgeving zou misschien ook de fietsbeleving veranderen. Dit is wel een als-dan-constructie. Verder wetenschappelijk onderzoek zou dus een rangorde kunnen maken met duidelijk aanwezige zijnde factoren en passieve achtergrondfactoren voor fietsbeleving.

Wetenschappelijk onderzoek zou verder de voetganger en de fietser als losse componenten moeten gaan zien. Onderzoek naar beleving van fietsers in de binnenstad zou daarom vooral moeten gaan om de hoofdfactoren waar men ook niet omheen kan bij snelheid. Dit zijn kwaliteit van de wegen, drukte, doorstroming, et cetera. Zo kan onderzoek worden gedaan naar de beleving van verschillende wegsoorten en kan de invloed van drukte verder onderzocht worden door meerdere vergelijkbare casestudiegebieden te vergelijken van drukke gebieden of juist de tegenstellingen te laten zien door extreem drukke gebieden en rustige gebieden te vergelijken.

Maatschappelijke aanbevelingen

De gemeente zou zich nog meer kunnen inzetten op doorstroming en de scheiding van de paden. Vrijwel alle participanten hechten waarde aan doorstroming en stellen dat dit hun beleving beïnvloedt. De participanten die een vrij homogeen beeld aan factoren hebben die hun fietsbeleving beïnvloeden, hechten veel waarde aan doorstroming en kwalitatief goede en duidelijke fietspaden. Hoewel de participanten zelf ook erkennen dat het nou eenmaal druk is en dat er wellicht weinig aan kan veranderen omdat 'het nou eenmaal past bij een binnenstad', kan de gemeente zich altijd blijven inzetten op de doorstroming en de capaciteit van met name de Vredenburgroute. Hierbij kan gedacht worden aan een betere afstelling van de verkeerslichten. Tijdens de observaties werd namelijk duidelijk dat fietsers in clusters aankwamen, wat duidt op een groen of rood licht verderop op de route. Bij betere doorstroming is er ook een constante stroom van fietsers zodat er minder piekmomenten van drukte op de locatie zijn.

De verkeersregels mogen volgens de participanten efficiënter. Ook uit de observaties bleek dat er nauwelijks gebruik gemaakt werd van de verkeersborden en de verkeersregels: mensen staken schuin over, fietsers en voetgangers waren op plekken waar ze niet mochten komen, mensen stelden hun fietsen ook op plekken waar het niet mag, et cetera. De participanten stellen dat de verkeersborden hun doel voorbij schieten omdat er teveel tekst op staat en men het gevoel krijgt dat de informatie niet voor hun bestemd is. Plannen om bijvoorbeeld de Vismarkt af te sluiten voor fietsers worden ook als onprettig ervaren. Volgens dit onderzoek is er eenmaal een systeem van ongeschreven wetten en regels. De beleidsmakers zouden hierop kunnen inspelen door minder te verbieden, simpelere verkeersborden te plaatsen en meer uniformiteit uit te stralen.

De participanten hechten ook waarde aan de diversiteit van het gebied, met name van de Maartensbrug. Het feit dat er een coffeeshop zit vlakbij een juwelierszaak laat de heterogeniteit van het gebied zien en dit beïnvloedt de fietsbeleving positief. De gemeente zou dus moeten proberen dit unieke straatbeeld in stand te houden door ervoor te zorgen dat er geen grote ketens in die straat komen en/of door unieke winkels te subsidiëren. Waar bij de Maartensbrug veel diversiteit te zien is, mis dit bij de Viebrug. De participanten stellen dat er een tweedeling is op deze locatie: de west-oost-as met lelijke jaren '70-bouwstijl en de noord-zuid-as met karakteristieke oude gebouwen. De participanten zien liever dat de noord-zuid-as van de Oude Gracht met die bouwstijl in tact wordt gehouden of uitgebreid naar de rest van het gebied. Zaken zoals de Planeet mogen volgens de participanten echt veranderen, aangezien deze hun fietsbeleving niet positief beïnvloeden en het straatbeeld verpesten. De gemeente heeft al besloten om het stationsgebied en Hoog Catharijne te vernieuwen, dus gewenst is dat ook verdere jaren '70-bouw aangepast wordt om de fietsbeleving en winkelbeleving te bevorderen.

Tot slot wordt het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht positief beoordeeld, maar het kan efficiënter. Volgens de participanten is het weesfietsenbeleid goed, maar de bewaakte fietsenstallingen en de pop-upstallingen kunnen efficiënter door beter aan te geven hoe het werkt, waar deze stallingen staan en te zorgen voor minder omslachtigheid met pasjes en ingewikkelde toegang. Tot slot moet de gemeente volgens de participant de fietser ook de ruimte geven om ook zelf te kiezen waar de fiets geparkeerd wordt. Laat aan de hekken van de Oude Gracht de geparkeerde fietsen staan aangezien toch niet alle fietsen in een de rekken passen. Wat is een fietshoofdstad zonder fietsen in het hartje van de binnenstad?

Literatuurlijst

- Acker, V. van (2010), Fietsstad of fietsende stedeling? *Agora* 26 (4), pp. 11-13.
- Adams, M., G. Moore, T. Cox, B. Croxford, M. Refaee, S. Sharples (2007), The 24-hour City: residents' sensorial experiences, *The senses and Society* 2 (2), pp. 201-2015
- Ashworth, G., & J. Tunbridge (2016), *a Geography of Heritage*. London: Routledge.
- Bestuur Regio Utrecht (2013), *Fietsregio Utrecht*.
- Bestuur Regio Utrecht (2014), *Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht*
- Bissell, D. (2010), Passenger Mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D* 28(2), pp. 270–289.
- Bogovic, I. (2001), Cycling as recreation and transportation necessity. *Promet-Traffic-Trafficio* 13(5), pp. 349-354.
- Borgman, F. (2010), *Borgman, Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken*. Fietsersbond.
- Brennan-Horley, C. (2010), Mental mapping the 'creative city'. *Journal of Maps* 6 (1), pp. 250-259.
- Chataway, E., S. Kaplan, T. Nielsen, C. Prato (2013), Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: A comparison between Brisbane and Copenhagen. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 23, pp. 32-43.
- Cupples, J. & Ridley, E. (2008), Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism. *Area* 40 (2), pp. 254–264.
- Degen, M., C. DeSilvey, G. Rose (2008), Experiencing visualiteit in designed urban environments: learning from Milton Keynes. *Environment and Planning A* 40(8), pp. 1901-1920.
- Degen, M.M., G. Rose (2012), The Sensory Experiencing of Urban Design: The Role of Walking and Perceptual Memory. *Urban Studies* 49 (15), pp. 3272-3287.
- DUIC, De Utrechtse Internet Courant (2016), *Fietsen op de Vismarkt straks verboden?* <https://www.duic.nl/algemeen/duic-krant-fietsen-op-de-vismarkt-straks-verboden/> Geraadpleegd op 20 mei 2017.
- Van Duppen, J. & B. Spierings (2013), Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht. *Journal of Transport Geography* 30, pp. 234-243.
- Evans, J. & P. Jones (2011), The walking interview: methodology, mobility and place. *Applied Geography* 31, pp. 849-858.
- Foltête, J.-C. & A. Poimbini (2007), Urban layout, landscape features and pedestrian usage. *Landscape and Urban Planning* 81 (3), pp. 225-234.
- Gehl, J. (2011), *Life Between Buildings: Using Public Space*. London: Island Press.
- Gemeente Utrecht (2014), *Wijkwijzer 2014*.
- Gemeente Utrecht (2015), *Actieplan Utrecht fietst 2015-2020*.
- Fietsersbond afdeling Utrecht (2010), *de fietskracht van Utrecht*.
- Fietsersbond afdeling Utrecht (2012), *verkeerslichten voor fietsers in Utrecht*.
- Heinen, E. (2010), Attitudes van de fietsforens. *Agora* 26 (4), pp. 14-16).
- Heinen, E., B. van Wee, K. Maat (2010), *Cummuting by Bicycle: An Overview of the Literature*. *Transport Reviews* 30 (1), pp. 59-96.
- Hay, I. (2010), *Qualitative research methods in human geography*. South Melbourne: Oxford University Press.
- Hoogendoorn, S.P., P.H.L. Bovy (2004), *Transportation Research Part B* 38, pp. 169-190.
- Hopkins, P. E. (2010), *Young People, Place and Identity*. London: Routledge.

- Kamphuis, C., K. Giskes, A. Kavanagh, L. Thornton, L. Thomas, F. Lenthe, J. Machenbach, G. Turrel (2008), Area variation in recreational cycling in Melbourne: a compositional or contextual effect? *J Epidemiol Community Health* 62, pp. 890-898.
- Kemperman, A.D.A.M., A.W.J. Borgers, H.J.P. Timmermans (2009), Tourist shopping behaviour in a historic downtown area. *Tourism Management* 30 (2), pp. 208-218
- KiM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014), Mobiliteitsbeeld 2014. Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Koglin, T. (2014), Vélomobility and the politics of transport planning. *GeoJournal* 80 (4), pp. 569-586.
- Lesisz, R. (2004), Honderd jaar fietsen in Nederland 1850-1950. Over het begin van de fietscultuur. Wroclaw.
- Locatus (2012), Winkelpassantentellingen Utrecht Centrum. Woerden: Locatus, databanken over het veranderende winkellandschap.
- Low, S. (2000), Culture in the modern city: the microgeographies of gender, class, and generation in the Costa Rican plaza. *Horizontes Antropológicos* 6(13), pp. 31-64.
- Meerts, A., D. Ettema, O. van Boggelen, (2012), Weesfietsen: Wie, waar, waarom? Fietsersberaad.
- Middleton, J. (2010), Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography* 11 (6), pp. 575-596.
- New Economy, the (2015), Utrecht: where people come to live happy, healthy lives. 22 September 2015.
- Pattison, W. & C. Whitzman (2013), City cycling at the crossroads. Can Australia learn from Northern Europe? State of Australian Cities Conference 2013.
- PBL, Planbureau voor de Leefomgeving (2014), De energieke samenleving en duurzame mobiliteit. Verkenning van opgaven en aangrijpingspunten voor beleid. Den Haag.
- Pelzer, P. (2012), Nieuwe perspectieven op fietscultuur: Een conceptuele en empirische verkenning van fietscultuur in Amsterdam en Portland. *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 48 (4), p. 7-23.
- Pikora, T., B. Giles-Corti, F. Bull, K. Jamrozik, R. Donovan (2003), Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science Medicine* 56 (8), pp. 1693-1703.
- Pooley, C., D. Horton, G. Scheldeman, R. Harrison (2010), Shaping the City for Walking and Cycling: A Case Study of Lancaster. *Built Environment* 36 (4), pp. 447-460.
- Provincie Utrecht (2014a), Mobiliteitsplan 2015-2028.
- Provincie Utrecht (2014b), Mobiliteitsprogramma.
- Spierings, B. (2006), The return in of regulation in the shopping landscape? Reflecting on the persistent power of city centre preservation within shifting retail planning ideologies. *Journal of Economic and Social Geography* 97 (5), pp. 602-609.
- Steinbach, R., J. Green, J. Datta, P. Edwards, Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science & Medicine* 72 (7), pp. 1123-1130.
- Timms, P., M. Tight (2010), Aesthetic Aspects of Walking and Cycling. *Built Environment* 36 (5), pp. 487-503.
- Titze, S., W. Stronegger, S. Janschitz, P. Oja (2008), Association of built-environment, social-environment and personal factors with bicycling as a mode of transportation among Austrian city dwellers. *Preventive Medicine* 47 (3), pp. 252-259.
- Tyrväinen, L., K. Mäkinen, J. Schipperijn (2007), Tools for mapping social values of urban woodlands and other green areas. *Landscape and Urban Planning* 79 (1), pp. 5-19.
- Yang, L, S. Sahlqvist, A. McMinn, S. Griffin, D. Ogilvie (2010), Interventions to promote cycling: systematic review

- Waitt, M., M. Duffy (2010), Listening and Tourism Studies. *Annals of Tourism Research* 37(2), pp. 457–477.
- Wunderlich, F. (2008), Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. *Journal of Urban Design* 13(1), pp. 125-139.
- Zacharias, J. (2001), Pedestrian behavior and perception in urban walking environments. *Journal of Planning Literature* 16(1), pp. 3-18.

Bijlages

**Fietsbeleving van studenten in de binnenstad
van Utrecht: de Maartensbrug en de Viebrug**

Bijlage I: overzichtskaarten en movement maps van de Maartensbrug en de Viebrug

Figuur 26: de Maartensbrug met noord richting het stadhuis, zuid naar Ledig Erf, west richting Mariaplaats en oost richting de Dom



Legenda

- Scheiding van de wegen d.m.v. een stoep (dikgedrukt) of een andere bestrating (gestippeld)
- Oude Gracht
- Verkeersborden
- Fietsenstallingen
- Bankjes en paaltjes
- Obstakels (Vuilnisbakken en uitstalling van winkelwaren en reclame)
- Tijdelijke obstakels (IJscokraam met bijbehorende bankjes en uithangborden)
- Bomen
- Plantenbakken (aan de lantaarnpalen)
- X Lantaarnpalen

Schaal 1:550

Figuur 27: de Viebrug met noord richting de Jacobikerk, zuid het winkelgebied, west richting het Centraal Station en oost richting het Neude

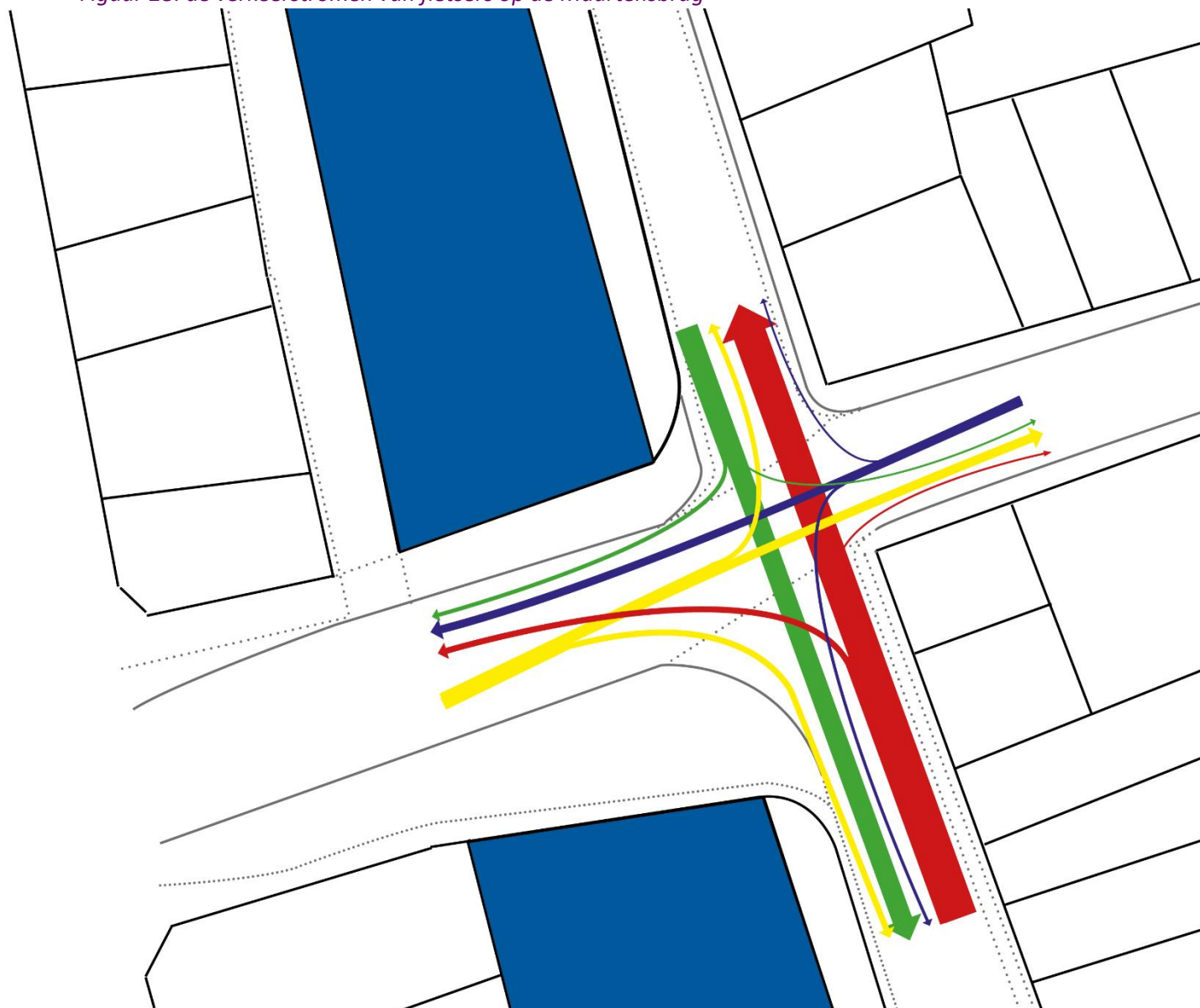


Legenda

- Scheiding van de wegen d.m.v. een stoep (dikgedrukt) of een andere bestrating (gestippeld)
- Oude Gracht
- Verkeersborden
- Fietsenstallingen
- Bankjes en paaltjes
- Obstakels (Vuilnisbakken, bushokje & uitstalling van winkelwaren en reclame)
- Tijdelijke obstakels (Vuilcontainers, straatafval en vlaggenmasten)
- Bomen
- Plantenbakken (aan de lantaarnpalen) en groenstroken
- X Lantaarnpalen
- B* Botenverhuur

Schaal 1:550

Figuur 28: de verkeerstromen van fietsers op de Maartensbrug

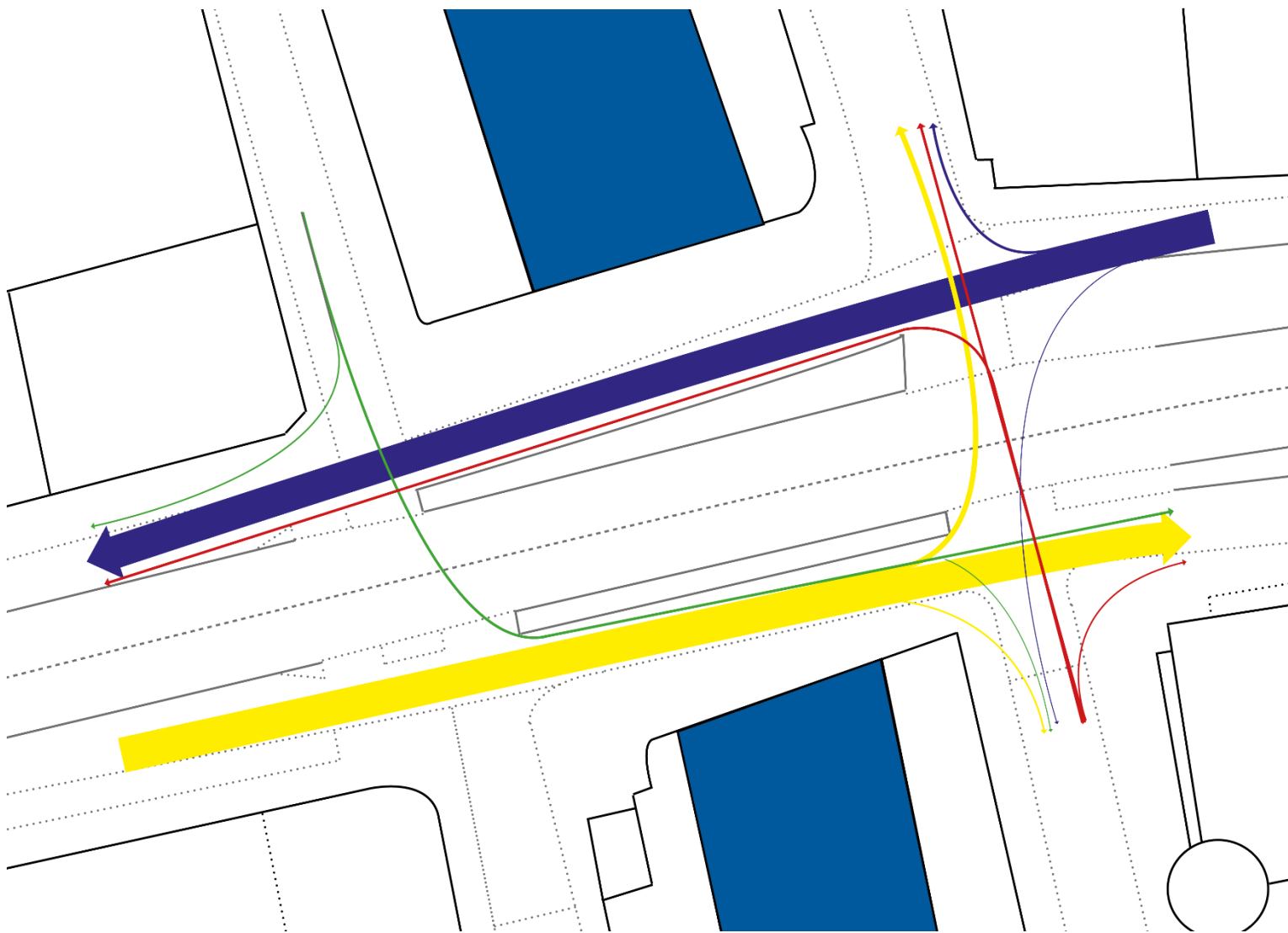


Legenda







- Scheiding van de wegen d.m.v. een stoep (dikgedrukt) of een andere bestrating (gestippeld)
- Oude Gracht
- Fietsverkeer vanuit noordelijke richting (Oude Gracht / Vismarkt)
- Fietsverkeer vanuit oostelijke richting (Dom)
- Fietsverkeer vanuit zuidelijke richting (Oude Gracht)
- Fietsverkeer vanuit westelijke richting (Mariaplaats)

Schaal 1:550

Figuur 29: de verkeersstromen van fietsers op de Viebrug



Legenda

-  Scheiding van de wegen d.m.v. een stoep (dikgedrukt) of een andere bestrating (gestippeld)
-  Oude Gracht
-  Fietsverkeer vanuit noordelijke richting (Oude Gracht / Jacobikerk)
-  Fietsverkeer vanuit oostelijke richting (Neude)
-  Fietsverkeer vanuit zuidelijke richting (Oude Gracht / winkelgebied)
-  Fietsverkeer vanuit westelijke richting (Vredenburg / Centraal Station)

Schaal 1:550

Bijlage II: observatieschema

Bijlage II bevat de observatieschema's voor zowel de eenmalige als de dynamische observaties. De eenmalige observatie hoeft maar één keer afgenomen tenzij er toch nog een wijziging is. Deze observatie is uiteindelijk gebruikt voor de omschrijving van het casestudygebied en de overzichtskaarten weergegeven in bijlage I. De dynamische observatie wordt per observatie opnieuw ingevuld en toont specifiek gedrag per dag en per locatie.

Enmalige observatie

Kruis aan in welk gebied deze observatie is afgenomen:

- Viebrug (op de Viebrug) Vismarkt (op de Maartensbrug)

Omschrijving van de breedte van ieder individueel pad (fietspad, autoweg, voetgangerspad, et cetera)

--	--	--

Omschrijving van de wegen (type weg, materiaal, kwaliteit)

--

Welke geluiden zijn aanwezig?

--

Welke geuren zijn aanwezig?

--

Aantal bomen en omschrijving daarvan:

--

Omschrijving van de overige groenvoorziening:

--

Aantal bankjes en omschrijving daarvan:

--

Aantal paaltjes en omschrijving daarvan:

--

Aantal straatlantaarns en omschrijving daarvan:

--

Aantal drempels en omschrijving daarvan:

--

Overig straatmeubilair, obstakels (aantal en de omschrijving ervan):

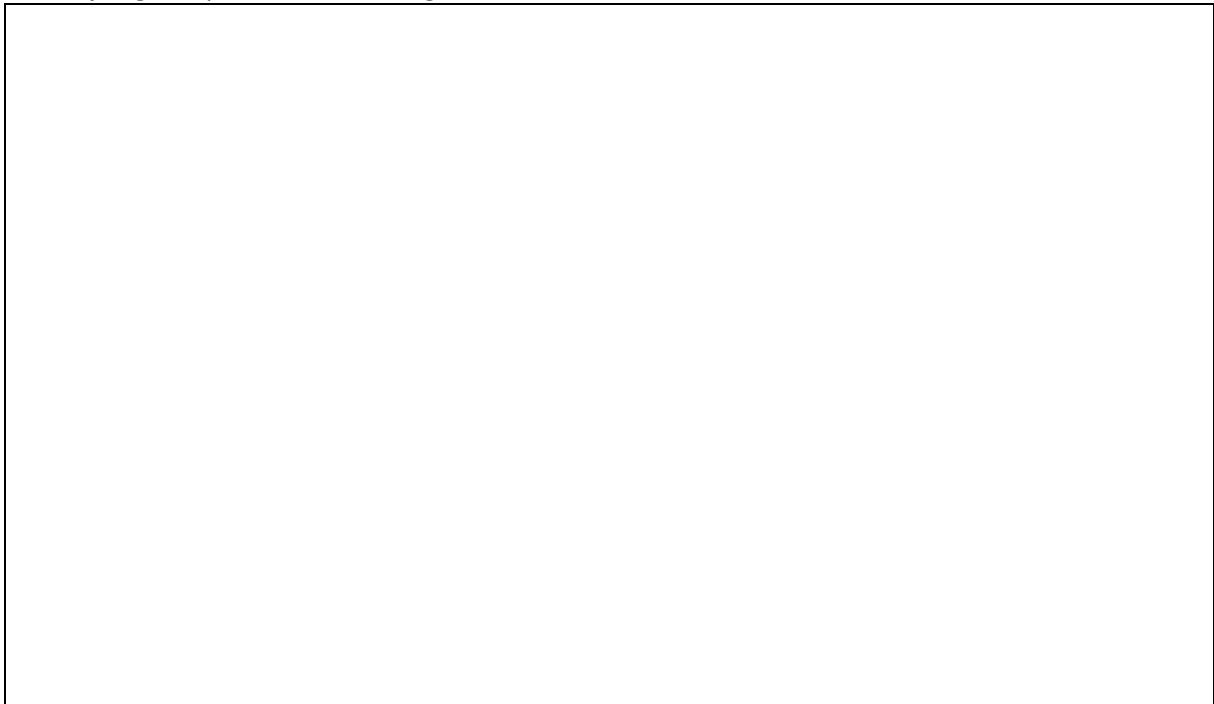
Welke verkeerssymbolen en andere aanduidingen van regelgeving zijn aanwezig?

Omschrijving bebouwde omgeving en de dichtheid van de gebouwen

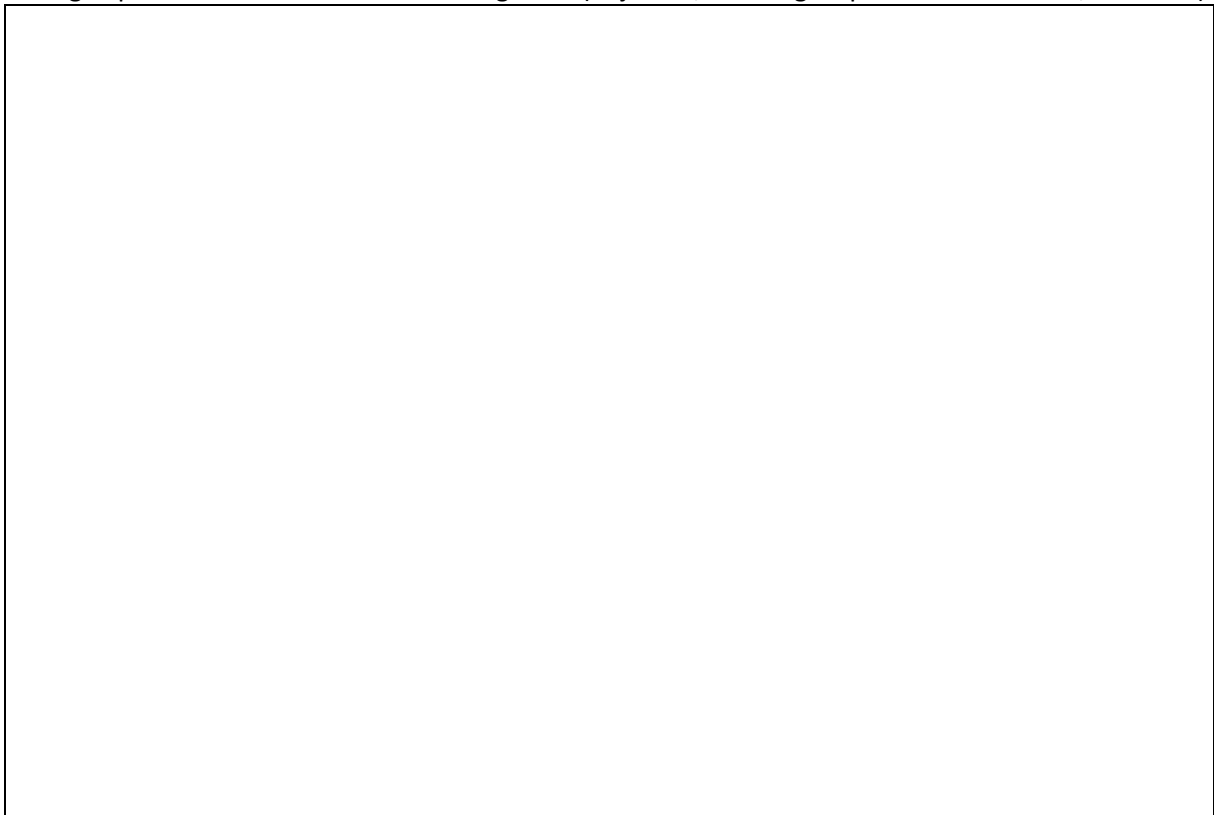
Welke winkelvoorzieningen zijn er in het gebied?

Aantal fietsenstallingen:

Beschrijving fietsparkeervoorziening:

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for a detailed description of bicycle parking facilities.

Overige opvallende statische zaken in het gebied (objecten, belevingsbepalende elementen, et cetera):

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for listing other notable static elements in the area.

Dynamische observatie

Kruis aan in welk gebied deze observatie is afgenomen:

- Viebrug (op de Viebrug) Vismarkt (op de Maartensbrug)

Kruis aan op welke dag deze observatie is afgenomen:

- Dinsdag Donderdag Zaterdag

Kruis aan in welk dagdeel deze observatie is afgenomen:

- 7:00 8:30 12:00 13:30
 16:30 18:00 20:30 21:30

Omschrijving van de voorbijgangers op de fiets:

Noteer voor tien minuten lang wie er voorbij komt vanuit een bepaalde windrichting.

Geslacht: M = man, V = vrouw

Leeftijdscategorie: K = kinderen, T = tiener/puber, S = student, V = volwassen, O = ouderen
W = west, N = noord, O = oost, Z = zuid. Aangezien er bij de Viebrug aan beide kanten van de brug gereden kan worden, is hier sprake van N1, N2, Z1 en Z2 waarbij de 1 staat voor de oostelijke oever en de 2 voor de westelijke oever van de Gracht.

Voorbeeld: MVWO is een volwassen man die vanuit het westen van het gebied naar het oosten gaat over de brug heen.

Tijdstip:				

Tijdstip:

--	--	--	--	--

Tijdstip:

--	--	--	--	--

Onveilige situaties (ongevallen, aanrijdingen, uitwijken, afremmen, et cetera) waarbij interactie plaatsvindt tussen weggebruikers:

Tijd:	Waar:	Wat:

Omschrijving van het weer:

--

Andere benoemingswaardige incidenten/gedragsvertoning of Overige opmerkingen:

Tijd:	Waar:	Wat:

Bijlage III: interviewvragenlijst & codering

Bijlage III bevat de vragenlijst voor de semigestructureerde interviews en de coderingsboom van de transcriptie van deze interviews

Interviewvragenlijst

Inleiding

Ik ben Werner Pison en voor mijn masteropleiding Stadsgeografie doe ik onderzoek naar beleving van fietsen in de binnenstad bij studenten. Daarom wil ik jou en andere studenten interviewen om te kijken welke dingen die beleving bij studenten opwekt. We gaan, zoals je al weet, het vooral hebben over één specifieke locatie: de Viebrug/Maartensbrug. Om dit interview achteraf goed uit te kunnen werken, zou ik graag toestemming krijgen om dit gesprek op te nemen. De verwerking zal volledig anoniem zijn en je krijgt een fictieve naam. Ga je hiermee akkoord?

Mental maps en persoonlijke kenmerken

Ik wil graag beginnen met een kaart te maken van de Viebrug/Maartensbrug. Deze kaart is bedoeld om het verhaal concreter te maken zodat we weten waar we het over hebben als we dingen bespreken.

- Zou je voor mij op dit lege blaadje een plattegrond kunnen tekenen van het gebied waarin je zoveel mogelijk detail aanbrengt? Alles is goed.
 - Waarom heb je dit specifiek getekend?
 - Met welk doel kom je op/langs deze locatie?
 - Hoe vaak kom je langs deze locatie per week/maand/jaar?
 - Waarom kies je ervoor om fietsend langs/op deze locaties te komen?
 - Leg je een standaard route af als je naar/langs deze locaties komt?
- Bedankt voor het tekenen van de kaart. Deze zaken gaan we nu verder bespreken.

Fysieke factoren

- Hoe beleef je de gebouwen en de architectuur op deze locatie?
- Wat vind je van de dichtheid van de bebouwing?
- Wat vind je van de bestrating op deze locatie?
- Wat vind je van de verhogingen op deze locatie? Drempels/hellingen?
- Hoe beleef je het straatmeubilair zoals straatlantaarns, bankjes, paaltjes en uithangborden op deze locaties?
 - Positief: straatmeubilair (allure/sfeer)
 - Negatief: obstakels
- Hoe beleef je de aanwezige groenvoorzieningen op deze locaties?
- Hoe beleef je de aanwezige parkeervoorzieningen op deze locaties?
 - Eigen ervaringen?
 - Beleid: weesfietsen, p-route, popupstallingen
- Hoe beleef je de aanwezige winkelvoorzieningen op deze locaties?
 - Welke gebruik je? Kan je hiervan voorbeelden noemen?
- Welke invloed heeft het weer op je beleving van fietsen op deze locaties?

Sociale factoren

- In hoeverre heeft de aanwezigheid van andere weggebruikers invloed op je beleving van fietsen op deze locatie?
 - Pas je hier je gedrag op aan?
 - Hoe reageer je dan precies? (Remmen, uitwijken, bellen, confronteren, aanrijden, et cetera)
 - Verschilt dit per type weggebruiker? (Auto, voetganger, bus, taxi, overig)?
 - Is dit gedrag en deze beleving verschillend als je zelf voetganger/automobilist bent i.p.v. fietser?

Sociale factoren: veiligheid, drukte en doorstroming

- Voel je je over het algemeen veilig op deze locatie?
 - Hoe beoordeel je dat?
- In hoeverre speelt de mate van drukte een rol in jouw fietsbeleving?
 - Zijn er bepaalde prikkels die hierbij een grote rol spelen? (Zicht, geluid, geur, tast)
- Vermijd je bepaalde dagdelen omdat je ze als onprettig ervaart?
 - Zo ja: waarom? Kan je hiervan voorbeelden noemen?
 - Zijn er andere redenen naast veiligheid om bepaalde dagdelen te vermijden?
- Wat vind je van de verlichting op deze locatie?
 - In hoeverre voel je je prettiger door de aanwezigheid van deze verlichting?
 - Kan je hiervan voorbeelden noemen?
- Wat vind je van de verkeersborden & doorstroming (stoplichten) op deze locatie?
 - Hoe hoeverre maakt dit jouw fietstocht comfortabeler en prettiger?
 - Kan je hiervan voorbeelden noemen?
- Gebruik je wel eens alternatieve routes?
 - Zo ja/nee, waarom?

Afsluiting

- In hoeverre vind jij het terecht dat de gemeente Utrecht een fietshoofdstad wil noemen?
- Het huidige fietsbeleid is gericht om relatief nieuwe doelgroepen en markten zoals ouderen (en de E-bike) en forenzen (en de OV-fiets) aan te trekken. Het is dus niet zozeer op de student (met zijn/haar stadsfiets) specifiek. Wat vind je hiervan?
- In hoeverre denk jij dat studenten zich anders gedragen in het verkeer dan overige gebruikersgroepen?
- In hoeverre denk jij dat studenten fietsen in de binnenstad anders beleven dan overige gebruikersgroepen?
- Zijn er nog factoren die invloed hebben op je beleving van fietsen in de binnenstad die we niet hebben besproken?
- Wil je nog iets toevoegen of heb je opmerkingen over dit interview?

Dit waren de vragen. Ik ga de opname uitwerken. Als je daar behoefte aan hebt, kan ik de transcriptie van dit interview naar je doorsturen zodat je het kan controleren. Hartelijk bedankt voor je medewerking!

Coderingsschema

Figuur 30: overzicht van de zestien participanten van de interviews

Naam code	Omschrijving	Aantal participanten	Referenties
Persoonlijke factoren		0	0
Herkenningspunten	Toelichting mental map, overig	16	27
Fietsdoel, fietsroute	Omschrijving van de standaard route en instelling van de participant in dit gebied	16	35
Fietsidentiteit	Waarom fietsen als mobiliteitsmodus voor de participant, fietsen als manier om persoonlijkheid uit te stralen	15	27
Gebruik van alternatieve routes	Drukte, overige redenen, omschrijving van de alternatieve routes	15	22
Student vs. de rest	Gedrag van de student versus overige gebruikersgroepen, beleving van de student versus overige gebruikersgroepen	15	34
Fysieke factoren		3	3
Bebouwde omgeving	De omschrijving van de bebouwde omgeving, de architectuur en de sfeer die het opwekt	16	28
Dichtheid	Het gevoel van hoe dicht alles op elkaar staat	16	23
Kwaliteit van de fietsroutes		1	1
<ul style="list-style-type: none"> • Kwaliteit van de wegen 	De gladheid, de kleur, het materiaal en het onderhoud van de wegen	16	28
<ul style="list-style-type: none"> • Scheiding van de wegen 	De manieren waarop de wegen gescheiden zijn en de mening daarover	13	22
<ul style="list-style-type: none"> • Verhogingen, hellingen en drempels 	Verhogingen, verlagingen, hellingen, drempels, kuilen, et cetera	16	20
Straatmeubilair		1	2
<ul style="list-style-type: none"> • Straatmeubilair 	Het gebruik, de aanwezigheid en de beleving van straatlantaarns, bankjes, paaltjes en uithangborden	16	30
<ul style="list-style-type: none"> • Obstakels 	Straatmeubilair dat wellicht als hinderlijk ervaren kan worden	15	25
Groenvoorzieningen	Bomen, bloempakken, planten, water	16	22
Parkeervoorzieningen		1	2
<ul style="list-style-type: none"> • Aanbod & beleving 	Aanbod parkeervoorzieningen, beleving parkeervoorzieningen	16	24
<ul style="list-style-type: none"> • Beleid (popup, P-route en weesfietsen) 	Mening omtrent pop-up stallingen, P-routes en weesfietsen	16	24
<ul style="list-style-type: none"> • Eigen ervaring parkeervoorzieningen 	Hoe de participant zijn/haar fiets parkeert, faciliteiten die gebruikt worden door de participant	16	30
Winkelvoorzieningen	Het gebruik en de aanwezigheid van winkels, voldoende aanbod, allure	16	35
Weer	Beleving van het weer, invloed van het weer op gedrag	15	26

Naam code	Omschrijving	Aantal participanten	Referenties
Sociale Factoren		1	1
Beleving van andere weggebruikers		8	9
<ul style="list-style-type: none"> • Beleving wandelaar 	Invloed van hun gedrag op de fietsbeleving	14	30
<ul style="list-style-type: none"> • Beleving fietser 	Invloed van hun gedrag op de fietsbeleving	14	21
<ul style="list-style-type: none"> • Beleving bus, taxi, auto 	Invloed van hun gedrag op de fietsbeleving	13	26
<ul style="list-style-type: none"> • Beleving overige gebruikersgroepen 	Invloed van hun gedrag op de fietsbeleving	11	18
<ul style="list-style-type: none"> • Andere beleving bij andere modus 	De mate van verandering van de beleving als de participant niet fietser is maar bijv. voetganger	16	19
Reactie op medeweggebruikers	Preventieve reacties (remmen, bellen, uitwijken), actieve reacties (verbaal, aanrijdingen)	16	22
Drukke en doorstroming	Mate van drukte, snelheid, doorstroming	16	62
Veiligheid		7	8
<ul style="list-style-type: none"> • Gevoel van veiligheid & criminaliteit 	Angst, criminaliteit, diefstal	14	23
<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid 	Onveilige verkeerssituaties	15	27
<ul style="list-style-type: none"> • Verlichting 	De mate waarin verlichting bijdraagt aan het gevoel van veiligheid	14	16
Vermijden van dagdelen	Vermijden van ochtend, middag, avond en/of nacht	15	24
Vershil in dagdelen	Vershil in gedrag en/of beleving van de fietsbeleving als het gaat om dagdelen	16	27
Institutionele factoren		0	0
Verkeersborden en overige verkeersregels	Beleving van verkeersborden, beleving van overige verkeersregels	15	23
Utrecht als fiets(hoofd)stad	Mening over de stempel 'fietshoofdstad' op Utrecht	16	19
Vismarkt	Mening over de plannen om de Vismarkt te sluiten voor fietsers	6	7
Zintuigelijke waarneming		7	8
Zicht	Beleving van zicht	11	21
Geluid	Beleving van geluiden	15	17
Geur	Beleving van geuren	15	24
Tast	Beleving van fysiek gevoel, beleving van de hobbeligheid van de weg	12	15
Kinesthetisch	Het verschil in beleving tussen fietsen en overige transportmiddelen, beleving door de snelheid op de fiets	15	25
Overig		2	2

Bijlage IV: observaties

Bijlage IV bestaat uit de uitkomsten van de dynamische observaties van zowel de Viebrug als de Maartensbrug inclusief de telling van de fietsers. De observaties zijn per casestudygebied op chronologische volgorde weergegeven. De bijlage is te vinden op de USB-stick.

Bijlage V: interviews & mental maps

Bijlage V bestaat uit de transcripties van de interviews, inclusief mental maps. Daarnaast is de audio van de interviews ook bijgeleverd. De bijlage is te vinden op de USB-stick.