

HET FIETSPAD ALS SPORTVELD

Een kwalitatief onderzoek naar de ervaringen van wielrenners over veiligheid op het fietspad en welke factoren zij als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving.



Universiteit Utrecht

Utrecht, 1 juli 2018

Auteur | Bas Vriens

Studentnummer | 5664799

Opleiding | Universiteit Utrecht

Faculteit Bestuur- & Organisationswetenschappen

Master Sportbeleid & Sportmanagement

Masterscriptie | “Het fietspad als sportveld”

Scriptiebegeleider | Niels Hermens MSc

Tweede beoordelaar | Dr. Noortje van Amsterdam

HET CREDO VAN DE CYCLIST

Dankzij de fiets kan hij die de liefde voor de natuur voelt zich begeven naar waar zijn fantasie hem voert, zich ophouden waar het hem belijft, en de weg hernemen naar zijn goesting. En altijd in de open lucht, ademhalen met volle teugen, zich inspannen maar niet uitputten, zijn gezondheid versterken tegelijk met zijn geesteskrachten, zijn activiteiten verdubbelen, norske voorbijgangers bemonkelen, verbroederen met vrolijke compagnons de route, zich oriënteren op de eigen goede luim, ver van terneerdrukkende administraties en onbeschofte bedienden, bloemen en fruit plukken, zijn lied laten weergalmen over de hagen, een kushandje en een glimlach werpen naar de mooie meisjes, zo doet de wielertoerist dat.

- Touring Club Jaarboek (1896, p. 227)

VOORWOORD

Afgelopen jaar fietste ik van Utrecht naar Nijverdal, van mijn nieuwe naar mijn oude woonplaats. Het was zomervakantie, na het eerste jaar van de master Sportbeleid & Sportmanagement goed afgerond te hebben. Ik had zin om een lang stuk te fietsen en na te denken over hoe ik mijn tweede jaar invulling zou gaan geven. Voor het tweede jaar moest er namelijk een onderwerp voor het afstuderen bedacht worden. Uiteindelijk kwam ik na 130 kilometer fietsen bij mijn ouderlijk huis aan. Een heerlijke tocht langs mooie omgevingen, met goed en minder goed asfalt, regen, zonneschijn en wind, heuveltjes op en af, al met al heel veel mooie en goede fietspaden om op te fietsen. In Apeldoorn fietste ik op een smal fietspad, waar ook voetgangers mochten lopen. Voor mij liepen twee jongens van een jaar of vijftien, zestien. Ik wilde erlangs, dus ik belde ruim op tijd, de jongens gingen niet aan de kant. Ik reed zo'n twintig kilometer per uur en de jongens kwamen nu wel dichtbij, ik belde nog eens, en ze maakten eindelijk ruimte. Dit kostte blijkbaar enige moeite. Toen ik hun inhaalde, kreeg ik de opmerking 'dopinggebruiker' naar mijn hoofd geslingerd. Op dat moment dacht ik, oké, hier gaat iets mis. Tijdens deze fietstocht werd het onderwerp voor mijn scriptie gevormd.

De zomer van 2017 werd zodoende het beginpunt van mijn scriptie. Na veel gepraat te hebben met verschillende mensen, binnen en buiten het fietsen, en het recreatief fietsen nauwlettend in de media in de gaten te hebben gehouden, ben ik uitgekomen bij het thema 'veiligheid op het fietspad vanuit het perspectief van de wielrenner'. Een thema wat dicht bij mijzelf staat, en waar ik zelf veel mee te maken heb, zowel privé als via mijn werk. Ik houd ervan om zo nu en dan een rondje op mijn racefiets te fietsen en via mijn werk ben ik aangesloten bij het Wielplatform Utrecht, een overkoepelend platform voor alle Utrechtse wielerverenigingen. Daarnaast houd ik het sportieve wielrennen nauwlettend in de gaten en was ik aanwezig bij het Grand Départ van de Tour de France in Utrecht en in Düsseldorf. Kortom, een wielervanaat. Het leek mij leuk, leerzaam en interessant om nog meer te focussen op het recreatieve wielrennen, en dan voornamelijk op wat het gedrag van mensen kan betekenen voor beleid omtrent fietsen.

Mijn afstudeerperiode was een leerzame, leuke maar soms ook frustrerende periode. Een proces met veel ups en downs. De ene keer denk je dat je lekker op weg bent, de andere keer denk je dat je aan het falen bent, als het even allemaal tegenzit. Gelukkig heb ik dit gevoel zelden gehad. Dankzij de gesprekken met mijn scriptiebegeleider Niels Hermens kwam ik uiteindelijk telkens weer op de goede weg en ik hield de motivatie om verder te gaan. Daarnaast waren de intervisiebijeenkomsten van Michel van Slobbe fijne ijkpunten, om tevens met je mede-klasgenoten te discussiëren over de gang van zaken. Ik wil alle docenten waarbij ik de afgelopen twee jaar colleges heb gevolgd dan ook bedanken voor hun enthousiasme en hun manier van kennisdeling. Mijn enthousiasme ben ik gedurende mijn scriptieperiode ook nooit verloren. Een jaar later, ligt hier mijn masterscriptie klaar.

“Succes is het vermogen keer op keer te falen, zonder daarbij je enthousiasme te verliezen” – Winston Churchill

Grote dank ben ik verschuldigd aan mijn respondenten. Het gezamenlijke stuk fietsen voorafgaand aan de interviews heeft mij naast veel informatie ook plezier gegeven. Het fietsen was een welkome afwisseling in de drukke scriptieperiode. De interviews waren een vervolg op de gesprekken die we tijdens het fietsen hebben gevoerd, en erg leuk om te houden. Daarnaast wil ik Jorik Reins bedanken. Van klasgenoot, naar kameraad, naar onderzoeksbuddy, naar schoonbroer. Naast de goede feedback hebben de vele dagen en avonden samen werken, thuis of in de universiteitsbibliotheek, mij ook plezier en kennis gebracht. Ook wil ik mijn zusje Marloes bedanken voor de nodige feedback en kritische ondersteuning aan mijn scriptie. Tot slot wil ik mijn ouders bedanken, die het mogelijk hebben gemaakt dat ik überhaupt heb kunnen studeren. Zij hebben mij altijd gesteund in welke keuzes ik heb gemaakt, waarvoor ik grote dank verschuldigd ben.

Bas Vriens | juli 2018

SAMENVATTING

Er is veel onrust, drukte en discussie op het fietspad. Doordat er veel verschillende typen fietspadgebruikers gebruik maken van een smal stukje weg, komen mensen vaak in interactie met elkaar. De wielrenner is zich de afgelopen jaren steeds meer gaan begeven op het fietspad, en zorgt met zijn snelheid voor irritaties en schrikmomenten bij overige fietspadgebruikers. De wielrenner wordt daarom vaak negatief bejegend. Afgelopen jaar zijn er veel dodelijke ongelukken met wielrenners gebeurd, waardoor de vraag is ontstaan welke ervaringen wielrenners hebben met veiligheid op het fietspad en welke factoren zij essentieel vinden voor een veilige fietsomgeving. Aangezien er vanuit wielrennersperspectief weinig onderzoek is gedaan naar deze factoren, wordt in dit onderzoek de volgende onderzoeksvraag beantwoord:

“Hoe ervaren wielrenners de veiligheid op het fietspad, en welke factoren ervaren zij als essentieel voor een veilige fietsomgeving?”

Door gebruik te maken van het theoretisch perspectief van De Certeau is er geprobeerd om ten eerste inzicht te krijgen in welke fysieke factoren bijdragen aan een veilige fietsomgeving. Hierbij is het concept ‘*place*’ gebruikt, die de fysieke elementen van een fietspad omschrijven. Ten tweede is er inzicht gekregen in de sociale processen die op het fietspad plaatsvinden met behulp van het concept ‘*space*’. Daarnaast is er gekeken welke sociale factoren bijdragen aan een veilige fietsomgeving. Deze concepten zijn aangevuld met de ervaringen van de wielrenners en met de belangrijkste thema’s uit de literatuur om tot een volwaardige analyse te komen. Binnen dit kwalitatief onderzoek zijn tien semigestructureerde ‘*bike-along*’ interviews afgenomen bij verenigingswielrenners uit Utrecht.

Uit de resultaten is gebleken dat sociale factoren belangrijk zijn voor een veilige fietsomgeving, maar ook fysieke factoren kunnen bijdragen aan een veilige fietsomgeving. De inrichting van het fietspad is met name van belang. Factoren als de breedte van het fietspad, het soort wegdek, de plaatsing van stoplichten en obstakels zijn belangrijke elementen bij de inrichting van het fietspad die kunnen bijdragen aan de veiligheid. Daarnaast werden type fietspaden als dijken en fietsstraten benoemd die, goed bedoeld aangelegd, toch ook voor onveilige situaties kunnen zorgen. Uit het onderzoek blijkt dat machthebbers een grote rol kunnen spelen bij het veilig inrichten van het fietspad. Zij kunnen gebruik maken van strategieën om veilig fietsbeleid te implementeren. Niet alleen fysieke factoren, maar ook sociale factoren zijn volgens wielrenners belangrijk voor het waarborgen van een veilige fietsomgeving. Bij deze factoren worden verschillende aspecten benoemd zoals type fietspadgebruikers, drukte, snelheidsverschillen, het fietsen in groepen, ongeschreven regels, bewustwording en verantwoordelijkheden. De wielrenners benoemen dat zij het fietspad als sportveld gebruiken. Dit heeft invloed op de ervaren veiligheid van iedere fietspadgebruiker.

Geconcludeerd kan worden dat de verenigingswielrenner het fietspad de afgelopen jaren als onveiliger is gaan beschouwen. Dit heeft met name te maken met de toegenomen drukte op het fietspad. Daarnaast heeft de inrichting van het fietspad een rol bij het garanderen van een veilige fietsomgeving. Overheden, provinciën, gemeenten en gespecialiseerde partijen moeten volgens de geïnterviewde wielrenners samenwerken om het fietspad zo veilig mogelijk in te richten. Wanneer dit vanuit de gewone fietser wordt bekeken, zal dit ook een positieve invloed op de veiligheidservaring van de wielrenner hebben. Tot slot kan geconcludeerd worden dat de sociale factor de belangrijkste is voor het garanderen van een veilige fietsomgeving. Op het fietspad moet meer bewustwording ontstaan bij overige fietspadgebruikers over het handelen van de wielrenner. De verenigingswielrenners hanteren naast de geschreven regels, vaak ongeschreven regels, zoals het roepen naar elkaar. Deze gedragingen wekken bij overige fietspadgebruikers vaak schrikmomenten op. Dit zorgt voor irritaties en ergernissen bij deze groep. Dit, terwijl de wielrenner zegt zich bewust te zijn van zijn eigen handelen en verantwoordelijkheden en probeert met iedere overige fietspadgebruiker rekening te houden.

Tot slot blijkt uit dit onderzoek dat het onmogelijk is om een fietspad te creëren die voor honderd procent veilig is. Door middel van het aanpassen van gedrag van zowel de wielrenner als overige fietspadgebruiker, bewustwording van elkaars handelen en acceptatie van elkaar op het fietspad kan de fietsomgeving als veiliger ervaren worden en kan de wielrenner het fietspad als sportveld veilig blijven gebruiken.

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
SAMENVATTING	4
INHOUDSOPGAVE	5
HOOFDSTUK 1 INLEIDING	6
1.1 AANLEIDING	6
1.2 DOELSTELLING	7
1.3 ONDERZOEKSVRAAG.....	7
1.4 MAATSCHAPPELIJKE RELEVANTIE	7
1.5 WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE	8
1.6 LEESWIJZER	8
HOOFDSTUK 2 THEORETISCH KADER	9
2.1 PLACE.....	9
2.2 SPACE.....	9
2.3 STRATEGIES EN TACTICS	10
HOOFDSTUK 3 LITERATUURSTUDIE	12
3.1 PLACE.....	12
3.2 SPACE.....	14
3.3 OPENBARE RUIMTE	15
3.3.1 <i>Gebruik van de openbare ruimte</i>	16
3.3.2 <i>Veiligheid in de openbare ruimte</i>	16
HOOFDSTUK 4 METHODEN	18
4.1 ONDERZOEKSPERSPECTIEF	18
4.2 DATAVERZAMELING	18
4.3 RESPONDENTEN	18
4.4 DATA ANALYSE.....	19
4.5 BETROUWBAARHEID EN VALIDITEIT	19
4.5.1 <i>Betrouwbaarheid</i>	19
4.5.2 <i>Validiteit</i>	20
HOOFDSTUK 5 RESULTATEN EN ANALYSE	21
5.1 HET FIETSPAD ALS PLACE	21
5.1.1 <i>Strategieën op het fietspad</i>	25
5.1.2 <i>Samenvatting</i>	25
5.2 HET FIETSPAD ALS SPACE	26
5.2.1 <i>Tactieken op het fietspad</i>	29
5.2.2 <i>Samenvatting</i>	31
HOOFDSTUK 6 CONCLUSIE EN DISCUSSIE	32
6.1 CONCLUSIE	32
6.2 DISCUSSIE.....	33
6.2.1 <i>Het fietspad als place</i>	33
6.2.2 <i>Het fietspad als space</i>	34
6.2.3 <i>Sterktes en zwaktes van het onderzoek</i>	36
6.2.4 <i>Implicaties vervolgonderzoek</i>	37
HOOFDSTUK 7 AANBEVELINGEN	38
REFERENTIELIJST	39
BIJLAGEN	42
BIJLAGE 1 TOPICLIJST INTERVIEWS	42
BIJLAGE 2 GEGEVENS RESPONDENTEN	44
BIJLAGE 3 CODEBOOM.....	45

HOOFDSTUK 1 | INLEIDING

1.1 | AANLEIDING

“*Hey dopinggebruiker!*”, hoorde ik, toen ik langs twee jongens van vijftien, zestien jaar fietste. Ik deed niets fout, fietste niet hard, belde keurig, reed aan de linkerkant om in te halen. Het enige wat ik waarschijnlijk fout deed: ik zat op mijn racefiets. Waarom reageren mensen op deze manier op de recreatieve wielrenner?

Het aantal wielrenners dat op de Spoedeisende Hulp is beland tussen 2010 en 2014 is meer dan verdubbeld van 2000 naar 5100 (EenVandaag, 2016). Het is daarom belangrijk om meer inzicht te krijgen in de oorzaak van deze verdubbeling. Volgens Ormel & Schepers (2009) spelen gedragsfactoren en factoren die te maken hebben met de infrastructuur een grote rol bij veiligheid op het fietspad in het algemeen. Gedragsfactoren lijken echter nog niet genoeg meegenomen te worden in het beleid van overheden en organisaties. Er zijn momenteel 849.000 Nederlanders van achttien jaar en ouder die tenminste twaalf keer per jaar op de wielrenfiets of mountainbike stappen om te sporten (NTFU, 2016). Nederland is een echt fietsland, er wordt veel gefietst en blijven dit ook tot op steeds latere leeftijd doen (VeiligheidNL, 2017). Dit onderzoek heeft als thema: “*Veiligheid op het fietspad vanuit het perspectief van de wielrenner*”. Het onderwerp is gekozen naar aanleiding van mijn eigen ervaringen als wielrenner en door de vele ongevallen van wielrenners in de zomer van 2017.

Er is veel onrust en discussie over de drukte op het fietspad en hoe daar mee om te gaan (de Groot-Mesken, Vissers, & Duivenvoorden, 2015). Niet alleen recreatieve wielrenners, maar ook automobilisten, ‘gewone’ fietsers, e-bikes, wandelaars, brommers, skateboarders en mensen die hun hond uitlaten maken gebruik van het fietspad. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties wanneer men geen rekening houdt met elkaar. Een voorbeeld is een automobilist die plotseling de weg opdraait, waar de wielrenner vervolgens tegenaan knalt omdat deze handeling niet was voorzien. Vaak wordt de recreatieve wielrenner negatief bejegend, omdat deze met haar snelheid schrikmomenten opwekt bij de overige fietspadgebruikers. Uit onderzoek van VeiligheidNL (2016) blijkt dat de helft van de ongevallen gewijd worden aan eigen gedrag van de fietser. VeiligheidNL (2016) benoemt dat ruim een derde van de ongevallen kwam door het gedrag van een andere verkeersdeelnemer en een derde geeft de toestand van de weg als oorzaak voor een ongeval. Veilig Verkeer Nederland (2017) onderkent het probleem: “*Naast het feit dat onze fietspaden veilig moeten zijn, gaat het er natuurlijk ook om dat we elkaar de ruimte op onze fietspaden moeten gunnen. Een ‘gedragsdingetje’ waarop nog veel te winnen is*”. De Fietsersbond (2017) geeft aandacht aan de afgenomen risico’s bij het fietsen: “*Het fietsen is per afgelegde kilometer veiliger geworden*”. Toch vinden er jaarlijks nog veel ongelukken met fietsers plaats en gaan mensen niet altijd even vriendelijk met elkaar om.

Volgens het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM, 2005) hangen fysieke en sociale kenmerken van veiligheid nauw met elkaar samen. Er wordt gesteld dat in een verkeers- en sociaal veilige omgeving mensen meer geneigd zijn te gaan bewegen. Een veilige omgeving nodigt uit om te gaan fietsen. Fysieke veiligheid hangt nauw samen met de verkeersveiligheid en gaat tevens over de inrichting en infrastructuur van het fietspad. RIVM (2005) geeft de volgende definitie van sociale veiligheid: “*Sociale veiligheid in algemene zin is het geheel van preventieve maatregelen om te bereiken dat burgers in de sociale omgeving zich maximaal kunnen ontplooiën en ontwikkelen zonder bedreiging van de fysieke integriteit*”. Gevoelens van onveiligheid ontstaan onder andere door conflicten tussen groepen en door een gevoel van onbehagen, die ook plaatsvinden op het fietspad. Verkeersveiligheid draagt bij aan het verbeteren van de sociale veiligheid (RIVM, 2005).

Bij de veiligheid op het fietspad zijn veel organisaties betrokken die streven naar veiligheid en orde. Deze organisaties, overheden en gemeenten hebben behoefte aan orde en veiligheid op het fietspad, maar kunnen dit vaak niet handhaven. Elke partij streeft andere belangen na. De Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) is begin 2018 gestart met de campagne “fietspadcode” met als doel een veilige fietsomgeving te bewerkstelligen. Bij deze campagne wordt samengewerkt met de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU), de NTFU, de Fietsersbond, de ANWB, VeiligheidNL en het Landelijk Fietsplatform die samen de ‘Alliantie Samen Fietsen’ vormen. De KNWU is de overkoepelende sportbond van en voor de wielersport in Nederland. De NTFU behartigt de belangen van de sportieve fietsers. De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers in het algemeen. De ANWB houdt zich bezig met de mobiliteit van alle weggebruikers. VeiligheidNL zet zich in om het aantal ongevallen in Nederland te verlagen en het Landelijk Fietsplatform is een onafhankelijk coördinatiepunt en samenwerkingsverband voor het recreatieve fietsen. Deze alliantie stelt dat het volgens de publieke opinie druk en gevaarlijk is op het fietspad. Jaarlijks laait in het voorjaar de discussie weer op over hoe we alle problemen met en tussen mensen die voor hun plezier op de fiets zitten het hoofd moeten bieden. De verschillende gebruikersgroepen ergeren zich aan anderen en wijzen met een beschuldigende vinger naar elkaar. Dit maakt de onderlinge sfeer op

het fietspad er niet beter op (Alliantie Samen Fietsen, 2017). Voor de genoemde organisaties kan het belangrijk zijn om meer inzicht te krijgen in de ervaren veiligheid van de wielrenner en welke factoren de wielrenner als essentieel beschouwt voor een veilige fietsomgeving, om vervolgens tot een functioneel beleid te komen omtrent dit thema.

1.2 | DOELSTELLING

In dit onderzoek gaat het om de ervaringen van wielrenners over veiligheid, omdat zij vaak een kwetsbare groep in het verkeer vormen (Fietsberaad, 2011). Er wordt inzicht verkregen in welke factoren wielrenners belangrijk vinden voor een veilige fietsomgeving. Uiteindelijk is het interessant om aanbevelingen te doen aan organisaties die invloed hebben op het fietsbeleid en een rol hebben bij het waarborgen van veiligheid op het fietspad.

1.3 | ONDERZOEKSVRAAG

Om bovenstaande doelstelling te realiseren is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

“Hoe ervaren wielrenners de veiligheid op het fietspad, en welke factoren ervaren zij als essentieel voor een veilige fietsomgeving”

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden, zijn de volgende deelvragen opgesteld. Middels een literatuurstudie wordt er geprobeerd onderstaande deelvragen te beantwoorden:

1. Welke wetenschappelijke inzichten zijn er over de ervaringen van fietsers op het fietspad?
2. Welke wetenschappelijke inzichten zijn er over factoren die bijdragen aan een (on)veilige fietsomgeving?
3. Welke wetenschappelijke inzichten zijn er over het gebruik van en de veiligheid in een openbare ruimte?

Door middel van interviews wordt er geprobeerd onderstaande deelvragen te beantwoorden:

4. Hoe ervaren wielrenners de veiligheid op het fietspad?
5. Welke fysieke factoren beschouwen wielrenners als essentieel voor een veilige fietsomgeving?
6. Welke sociale factoren beschouwen wielrenners als essentieel voor een veilige fietsomgeving?
7. Wat betekenen de bevindingen voor het inrichten van beleid om een veilige fietsomgeving te garanderen?

Deelvraag 7 wordt apart beantwoord in het hoofdstuk met aanbevelingen en wordt niet meegenomen in de resultaten.

1.4 | MAATSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

Nederland is een fietsland bij uitstek: vlak terrein, mild klimaat, hoge kwaliteit van fietsinfrastructuur, veel fietsparkeermogelijkheden en kleine fietsafstanden in dorpen en steden. Echter, zoals in de aanleiding is geschetst, is er momenteel veel onrust en discussie over de drukte en gevaar op het fietspad. Dit onderzoek geeft inzicht in hoe wielrenners deze onrust en veiligheid ervaren. Er is gekozen voor de benadering vanuit het perspectief van de wielrenner, omdat deze vaak fietsen in grotere groepen en met hun snelheid en minimale bescherming een kwetsbare groep vormen op het fietspad. Overige fietspadgebruikers kunnen de veiligheid op het fietspad anders ervaren en andere factoren benoemen die van belang zijn voor een veilige fietsomgeving, maar worden vanwege de omvang van dit onderzoek niet meegenomen. In dit onderzoek ligt de focus op de ervaring van de wielrenners.

De overheid, gemeenten, politie en de verschillende belangenorganisaties hebben allen behoefte aan duidelijkheid en veiligheid op het fietspad om zo de sociale orde te bewaren. Overheden moedigen mensen aan om vaker de fiets te pakken, vanwege onder meer het grote gezondheidsvoordeel en de invloed van auto's op het milieu. Zo is in de stad Utrecht de ambitie om het fietsgebruik in 2030 voor woon-werkverkeer te verdubbelen (Gemeente Utrecht, 2015). Daarom is het belangrijk om te kijken hoe de fietsveiligheid verbeterd kan worden (Schepers, Twisk, Fishman, Fyhri, & Jensen, 2015). Schepers et al. (2015) benoemen zes factoren van beleid die zorgen voor een hoge mate van fietsveiligheid in Nederland. Een veilige infrastructuur, verkeer remmende maatregelen bij kruispunten, uitgebreide verkeerseducatie, fietstrainingen en motorrijbewijzen, verkeersmaatregelen ten behoeve van fietsers en lopers en bijzondere risicoaansprakelijkheid vinden zij van belang. Volgens de Rijksoverheid (z.d.) is het belangrijk dat fietsen gestimuleerd wordt in een fietsland als Nederland, hiervoor vinden zij een veilige fietsomgeving belangrijk. Ondanks dat dit onderzoek zich alleen richt op wielrenners, zijn de uitkomsten relevant

omdat hiermee advies gegeven kan worden om het fietsbeleid in te richten om een veilige fietsomgeving te waarborgen. Het beleid zal waarschijnlijk voor iedere fietser zijn meerwaarde hebben.

1.5 | WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

Uit de literatuur blijkt dat er nog weinig kwalitatief onderzoek is gedaan naar veiligheid op het fietspad vanuit het perspectief van wielrenners. Er is voornamelijk kwantitatief onderzoek uitgevoerd naar enkelvoudige fietsongevallen en ongevallen met gemotoriseerd verkeer met zowel gewone fietsers als sportieve fietsers. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft verschillende onderzoeken uitgevoerd over de veiligheid op fietspaden naar fietsveiligheid in het algemeen, vanuit het perspectief van de niet sportieve fietser, bijvoorbeeld de stadsfietser of de woon-werkverkeer fietser. Wat echter ontbreekt is het inzicht vanuit het perspectief van de wielrenner. Met dit onderzoek wordt geprobeerd om inzichten en ervaringen over veiligheid op het fietspad in kaart te brengen, specifiek vanuit het perspectief van de wielrenner. Dit onderzoek kan interessant zijn voor verschillende belangenorganisaties omdat wielrenners waarschijnlijk anders handelen dan andere fietspadgebruikers.

Vanuit wetenschappelijke theorie wordt geprobeerd om de sociale processen op het fietspad beter te begrijpen door gebruik te maken van de theoretische concepten *'place'* en *'space'* van Michel de Certeau (1984). Dit perspectief helpt bij het kijken naar het handelen van mensen in een ruimte, in dit geval het fietspad. Het fietspad wordt waarschijnlijk op een andere manier ervaren dan andere sociale openbare ruimten die zijn beschreven in de literatuur. De Certeau kijkt naar zowel de fysieke als sociale kenmerken en probeert hiermee een totaalbeeld van een ruimte te krijgen. In de literatuur is het sociale aspect van het fietspad (*'space'* en *'tactics'*) onderbelicht. Tevens is er geen wetenschappelijk onderzoek gedaan dat zich specifiek richt op wielrenners. Dit onderzoek kan bijdragen aan de beeldvorming van hoe de wielrenner handelt op het fietspad. Vanuit de concepten *'strategy'* en *'tactics'* van De Certeau wordt gekeken naar het gedrag en het handelen van de wielrenner. Daarnaast wordt gekeken naar hoe overheden, provinciën en gemeenten invloed hebben op de inrichting van het fietspad, en hoe wielrenners in deze ruimte een plek toe-eigenen. Door in dit onderzoek het fietspad als centrale context te gebruiken, kan er theorie worden toegevoegd aan het concept *'space'* van De Certeau, aangezien hij zich niet verdiept in het fietspad als sociale openbare ruimte. In dit onderzoek wordt geprobeerd een beeld te krijgen van hoe wielrenners betekenis geven aan het fietspad. Met dit onderzoek wordt geprobeerd nieuwe kennis te vergaren die kan bijdragen aan de theorieontwikkeling rondom een veilige fietsomgeving vanuit het perspectief van wielrenners.

1.6 | LEESWIJZER

Dit onderzoek is opgebouwd uit verschillende hoofdstukken. In hoofdstuk 1 is de aanleiding voor het onderzoek gepresenteerd en wordt de onderzoeksopzet beschreven, waarin het doel van het onderzoek en de centrale onderzoeksvraag worden benoemd. Daarnaast wordt de maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie voor dit onderzoek benoemd. Hoofdstuk 2 bevat het theoretisch kader van het onderzoek, opgebouwd uit de concepten *'place'*, *'space'*, *'strategy'* en *'tactics'* van De Certeau. Hoofdstuk 3 bespreekt de relevante literatuur, waarbij in wordt gegaan op wetenschappelijke inzichten over ervaringen van veiligheid op het fietspad en welke factoren hierbij een belangrijke rol spelen. Daarnaast is literatuur uiteengezet over het gebruik van en de veiligheid in een openbare ruimte. Hoofdstuk 4 beschrijft de methoden die bij dit onderzoek zijn toegepast. In hoofdstuk 5 worden de resultaten en analyse van dit onderzoek gepresenteerd. Hoofdstuk 6 bevat de conclusie en discussie van het onderzoek, waarin de gevonden resultaten kritisch worden bekeken aan de hand van het theoretisch kader en de literatuur. Het onderzoek wordt in hoofdstuk 7 afgesloten met praktische aanbevelingen voor vervolgonderzoek en implicaties omtrent fietsbeleid.

HOOFDSTUK 2 | THEORETISCH KADER

Om de sociale processen op het fietspad en ervaringen van wielrenners te analyseren en te begrijpen wordt gebruik gemaakt van het perspectief van Michel de Certeau (1984). De Certeau ziet plaatsen als sociale contexten waar interacties plaatsvinden. Zijn theorie is gebaseerd op hoe het individu manoeuvreert in een openbare ruimte (Frijhoff, z.d.). De Certeau is op zoek naar de onbewuste gedragingen van het individu in het alledaagse leven. De vanzelfsprekende routines van ons leven, zoals lopen, eten en praten, vormen handelingen van de manier waarop individuen vormgeven aan een cultuur.

Vanuit het perspectief van De Certeau (1984) kan het fietspad worden gezien als een sociale openbare ruimte waarin mensen met verschillende achtergronden, herkomst en motieven elkaar ontmoeten en handelen ten opzichte van elkaar. Om deze handelingen in een ruimte te beschrijven maakt De Certeau gebruik van de concepten '*place*', '*space*', '*strategies*' en '*tactics*'. De theorie van De Certeau is daarom geschikt om verdieping aan te brengen over de ervaringen van de wielrenner op het fietspad. In dit onderzoek wordt inzicht verkregen in hoe wielrenners veiligheid ervaren, welke factoren zij essentieel vinden voor de veiligheid en hoe zij hiernaar handelen. Het doel van De Certeau is om de alledaagse handeling naar de voorgrond te halen en bespreekbaar te maken.

2.1 | PLACE

Om een ruimte te definiëren en te achterhalen welke regels, normen en waarden er in deze ruimte gelden, gebruikt De Certeau de concepten '*place*' en '*space*'. '*Place*' is volgens de Certeau (1984, p. 117) een stabiele plek met specifieke kenmerken. Een plaats is volgens hem het product van hoe factoren ten opzichte van elkaar liggen. Een plaats sluit uit dat twee dingen zich op dezelfde locatie begeven. Deze factoren liggen naast elkaar, gesitueerd op haar eigen juiste en verschillende locatie. Een voorbeeld hiervan is het fietspad waar bepaalde kenmerken typerend zijn: liggend aan de zijkant van de weg, de kleur, de lijnen en een getekende fiets. Een plaats wordt gebruikt om te kijken naar hoe wielrenners het fietspad omschrijven en welke fysieke kenmerken de veiligheid op het fietspad waarborgen.

2.2 | SPACE

'*Space*' duidt De Certeau aan als een dynamisch veld van alledaagse praktijken, gekenmerkt door beweging en onstabieleit. Een ruimte ontstaat volgens De Certeau wanneer er richtingsveranderingen, snelheden en tijdsvariabelen zijn. Op een fietspad lijken deze elementen gecombineerd te worden. Mensen bewegen op het fietspad door, naast en langs elkaar heen met verschillende snelheden op verschillende momenten. Een '*space*' is samengesteld vanuit deze elementen. Een '*space*' wordt aangestuurd door de bewegingen die er gaande zijn. De Certeau zegt: "*space is a practiced place*" (1984, p. 117), een '*place*' wordt een '*space*' wanneer er iets met de '*place*' wordt gedaan, de '*space*' wordt sociaal geconstrueerd en is een plek van menselijk handelen. Een gebouw ('*place*') wordt door het te gebruiken om les te geven geconstrueerd tot een school ('*space*'). Eenzelfde constructie kan plaatsvinden bij een gevangenis ('*place*') waarin gevangenen zijn opgesloten, maar deze gevangenis kan ook dienstdoen als hotel of museum ('*space*'). Volgens Vinson (2012) zijn de acties die er plaats vinden niet per se bepaald door de constructie van deze plaatsen, maar zijn het ruimtes met het potentieel voor sociale interpretatie en gebruik. Een ruimte is volgens De Certeau het product van de interactie van het subject met de bestaande omgeving (Mandias, 2012). Dit perspectief is bruikbaar om de sociale relaties op het fietspad te beschrijven. De ruimte is dynamisch en heeft invloed op de ervaringen van mensen. Het fietspad is een sociale publieke ruimte waar verschillende gebruikers met elkaar omgaan, die zich allen met een ander doel op het fietspad kunnen begeven. Door het perspectief van De Certeau te gebruiken, kunnen deze processen beschreven worden. In het vervolg van deze scriptie worden de termen '*place*' en '*space*' vervangen door plaats en ruimte.

Naast De Certeau zijn er andere wetenschappers die schrijven over ruimte. Volgens Geldof is een ruimte een uitkomst van gelijktijdige, maar soms tegengestelde bewegingen. Geldof & Laermans (1997) veronderstellen dat ruimte gemaakt wordt door een plaats te benutten en deze actief naar de hand te zetten. Lefebvre (1991) beschouwt een ruimte als een sociaal product om beter inzicht te krijgen in de wijze waarop we een ruimte kennen, ervaren en vormgeven. De Certeau duidt een ruimte aan als een dynamisch veld, gekenmerkt door beweging en onstabieleit. Dit sluit aan bij de betekenissen die bovenstaande wetenschappers over ruimte benoemen: het bewegen in een ruimte door een persoon, die door eigen handelen een betekenis geeft aan deze ruimte.

De Certeau (1984) bekijkt een ruimte vanuit het perspectief van het individu. De persoon zou zijn eigen regels kunnen maken op het fietspad. Naast de voorgeschreven regels door overheden kunnen er waarschijnlijk ook ongeschreven regels zijn die personen zelf maken. Het individu kan zorgen voor andere culturele en sociale processen op het fietspad. De Certeau maakt hierbij onderscheid in primaire en secundaire productie. Onder de

primaire productie valt de macht van de discipline, en de manier waarop de discipline een gereguleerde en genormaliseerde ruimte heeft geschapen waarin het individu zich beweegt (Mandias, 2012). Daarnaast benoemt De Certeau secundaire productie, die refereert aan ongedefinieerde, tactische bewegingen. Deze tactische bewegingen worden in paragraaf 2.3 besproken. Een voorbeeld van een tactische beweging zouden de ongeschreven regels op het fietspad kunnen zijn. Deze bewegingen vallen niet samen met de geconstrueerde ruimte waarin individuen zich bewegen. Het handelen en de gedragingen van wielrenners kunnen waarschijnlijk geplaatst worden onder de secundaire productie. Ruimte komt in deze secundaire productie tot stand en is zodoende het resultaat van de tactische bewegingen van het individu (Mandias, 2012). Regels die opgesteld zijn door bijvoorbeeld overheden vallen waarschijnlijk onder de primaire productie. De theorie van De Certeau is hierdoor geschikt om verdieping aan te brengen wanneer er gekeken wordt naar de wielrenner als individu. Handelingen en gedragingen kunnen uiteengezet worden om vervolgens te kijken hoe de wielrenner het fietspad als ruimte construeert en gebruikt.

Om meer inzicht te krijgen in een ruimte ('space') omschrijft Nio (2012) een trein als een specifieke sociale ruimte met eigen regels, codes en gewoonten. Als voorbeeld noemt hij een treinreis met ervaringen waarbinnen een grote verscheidenheid aan sociale en etnische klassen en leeftijdscategorieën met elkaar in interactie komen. Urry (in Nio, 2012) omschrijft de ruimte in een treinstel als: "*Large numbers of passengers that were complete strangers to one another were packed together in enclosed spaces. Very soon, they started developing new ways of maintaining social distance*". Mogelijkerwijs vindt op het fietspad eenzelfde proces plaats tussen de verschillende fietspadgebruikers. Sociale verschillen worden op diverse manieren ervaren, afhankelijk van de culturele context en de maatschappelijke ontwikkelingen. Tevens kunnen er verschillen worden ervaren als er conflicterende betekenissen plaatsvinden. Bijvoorbeeld confrontaties tussen mannen en vrouwen en tussen etnische meerderheden en minderheden. Op het fietspad kunnen er confrontaties plaatsvinden tussen wielrenners en andere fietspadgebruikers. Nio (2012) zegt ook dat er, ondanks dat mensen niet met elkaar praten, sprake is van subtiele communicatie. Mensen reageren door middel van non-verbale communicatie op elkaar. Hij spreekt van een micro-samenleving: tussen de passagiers in de trein ontstaat een spel van kijken en bekeken worden. Deze fysieke nabijheid van vreemden ervaart iedereen op andere manieren. Daarnaast zegt Nio (2012) dat mensen zich in de trein gedragen op een manier die ook van toepassing is op hun gedrag in een andere publieke ruimte. Het is een bepaalde vorm van hoffelijkheid in het sociale verkeer om te laten zien dat ze geen reden hebben om de bedoelingen van medereizigers te wantrouwen of bang te zijn. Op het fietspad gelden er waarschijnlijk ook normen, waarden en regels. Hoe fietspadgebruikers zich bewegen en gedragen in deze ruimte ten opzichte van de normen, waarden en regels, wordt nader onderzocht.

Deze alledaagse praktijken die in de openbare ruimte plaatsvinden zijn volgens De Certeau vluchtig en weerbarstig en voornamelijk tactisch van aard. Het alledaagse kan volgens hem nooit adequaat beschreven worden, hetgeen ook niet zijn doel is. De Certeau probeert juist zijn licht te laten schijnen op de creativiteit en ongrijpbaarheid van het handelen van mensen in de samenleving (Mandias, 2012). Om tot een beschrijving van deze praktijken te komen gebruikt De Certeau de concepten '*strategies*' en '*tactics*'. In het vervolg van deze scriptie worden de termen '*strategies*' en '*tactics*' vervangen door strategieën en tactieken.

2.3 | STRATEGIES EN TACTICS

Strategieën ('*strategies*') omschrijft De Certeau (1984) als een instrument van machthebbers, zoals de overheid, de gemeente of het bedrijfsleven. Strategieën zijn volgens hem een manier waarop macht een plek inneemt. Macht dwingt volgens hem erkenning af door een plaats in te nemen en deze als de plaats van macht zichtbaar te maken. Het publieke domein is volgens hem een plaats die eigenlijk onder permanent toezicht behoort te staan. De strategie gaat uit van een afbakening van het eigen terrein ten opzichte van de omgeving. Dit terrein vormt volgens De Certeau de basis waar vandaan relaties met de omgeving gegeneerd en gecontroleerd kunnen worden (Mandias, 2012). Strategieën kunnen ingezet worden door overheden, provinciën en gemeenten om het fietspad in te richten. Een voorbeeld hiervan is het instellen van voorrangregels bij rotondes en kruispunten.

Tactieken ('*tactics*') worden volgens De Certeau (1984) gehanteerd door individuen en kunnen niet rekenen op een eigen plek. De ruimte van de tactiek, is de ruimte van een ander (Mandias, 2012). Dat wil zeggen dat er geen afbakening van de omgeving is die autonomie aan het individu verleent. De wielrenner heeft geen autonomie, maar beweegt langs en naast andere weggebruikers. Volgens Mandias (2012) worden in een ruimte tactische bewegingen gehanteerd ten opzichte van andere gebruikers, die georganiseerd is door een hogere macht door middel van een strategie, bijvoorbeeld het opstellen van regels. Een tactiek omvat het handelen van de wielrenner, het gedrag dat hij gebruikt op het fietspad en de keuzes die hij maakt. Waarschijnlijk proberen wielrenners een

plaats in te nemen ten opzichte van andere fietspadgebruikers om zo hun sport te kunnen beoefenen. Dogger (2008) benoemt dat er een conflict kan ontstaan tussen de beoogde functie van de openbare ruimte, die waarschijnlijk is ingericht door overheden, provinciën of gemeenten, en het gebruik ervan door de uiteindelijke gebruiker. De verwachting is dat de wielrenner op het fietspad handelt naar eigen goeddunken, zonder echt rekening te houden met de overige gebruikers of voorgeschreven regels. Waarschijnlijk zorgen strategieën voor de sturing van de tactieken die mensen gebruiken

Alledaagse praktijken, zoals praten, lezen, schrijven en lopen, zorgen volgens De Certeau (1984) voor willekeurige bewegingen in een ruimte. De Certeau laat de tegenstelling tussen plaats en ruimte zien. De strategie behoort volgens hem bij de plaats: het recht van eigendom bepaalt de plaats. Elementen zijn naast elkaar gesitueerd, ieder op zijn eigen plaats, waar vervolgens een definitie uit voortkomt, zoals het uiterlijk van het fietspad. Tactiek hoort volgens hem bij ruimte en ontstaat als effect van de processen die de plaats situeren. Tactisch handelen is volgens Carlier (2008) niet berekenend, maar ligt waakzaam op de loer om kansen te grijpen wanneer deze zich aandienen. Ruimte is volgens De Certeau het product van de interactie van het subject met de bestaande omgeving, bijvoorbeeld wanneer een wielrenner zich op het fietspad begeeft en betekenis geeft aan dit fietspad. Ruimte gaat niet vooraf aan het subject, maar ontstaat wanneer de plaats en het individu een relatie met elkaar aan gaan (Mandias, 2012). Een straat die door de stadsplanning geometrisch is bepaald als plaats, kan door bijvoorbeeld fietsers getransformeerd worden tot een ruimte. Het fietspad kan dus vanuit het concept plaats gezien worden als een vaststaand iets, met uiterlijke kenmerken en regels die voor iedere fietspadgebruiker hetzelfde zijn. Begeven zij zich echter tegelijkertijd op ditzelfde fietspad, kan er door iedere fietspadgebruiker een andere betekenis aan dit fietspad worden gegeven en zodoende laten transformeren in een ruimte.

HOOFDSTUK 3 | LITERATUURSTUDIE

Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkelingen en inzichten vanuit de literatuur. Wetenschappelijke inzichten over ervaringen van fietsers omtrent veiligheid op het fietspad en de openbare ruimte in het algemeen (*'place'*) worden in kaart gebracht. In voorgaande onderzoeken benoemen fietsers verschillende factoren die zij als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving. Daarnaast is beschreven welke inzichten er zijn over de infrastructuur van het fietspad in relatie tot de verkeersveiligheid en hoe de sociale interacties en verantwoordelijkheden tussen fietspadgebruikers op het fietspad zijn (*'space'*). Tot slot is gekeken naar hoe mensen gebruik maken van de openbare ruimte en hoe zij de veiligheid in de openbare ruimte ervaren. Door middel van deze literatuurstudie is geprobeerd inzicht te krijgen in het probleem van (on)veiligheid op het fietspad als openbare ruimte.

Vanwege het gebrek aan literatuur over de ervaringen over veiligheid van wielrenners, zijn er onderzoeken gebruikt over hoe de gewone fietser de veiligheid op het fietspad ervaart. Van Cauwenberg, Clarys, De Bourdeaudhuij, Ghekiere, Geus, Owen en Deforche (2017) benoemen zeven omgevingsinvloeden die belangrijk zijn voor de fietservaring: verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur, wegontwerp en -onderhoud, verbindingen, omgeving, heuvels en het weer. Deze omgevingsfactoren zijn te vergelijken met het concept plaats (*'place'*) van De Certeau (1984). Schepers, Twisk, Fishman, Fyhri en Jensen (2015) benoemen factoren die gerelateerd zijn aan het gedrag van weggebruikers, infrastructuur en het ontwerp van het vervoersmiddel die voor onveiligheid kunnen zorgen. De factoren gedrag en verkeersveiligheid zijn te koppelen aan het concept ruimte (*'space'*) van De Certeau.

3.1 | PLACE

Van Cauwenberg et al. (2017) hebben bij hun onderzoek gebruik gemaakt van 'bike-along' interviews: meefietsen met de respondent en tegelijkertijd benoemen wat als veilig en onveilig wordt ervaren. Verkeersveiligheid is volgens Van Cauwenberg et al. (2017) een kritisch punt bij het garanderen van veiligheid. Ze benoemen verkeersveiligheid als een centraal mechanisme van de relaties tussen verschillende omgevingsfactoren en mobiliteit van fietsende ouderen. Oudere fietsers zijn volgens de onderzoekers vaker betrokken bij ongelukken, waardoor de bezorgdheid over verkeersveiligheid onder deze doelgroep groter is. Dit thema is volgens de onderzoekers belangrijker voor ouderen dan voor jongeren. Zo is volgens de onderzoekers reistijd voor jongeren bijvoorbeeld belangrijker dan de veiligheidsoverwegingen. Waarschijnlijk spelen er bij wielrenners andere factoren over de verkeersveiligheid een rol bij de ervaren veiligheid, aangezien zij zich waarschijnlijk met een ander doel op het fietspad begeven.

Rotondes zorgen volgens Van Cauwenberg et al. (2017) voor complexe situaties onder fietsers. De een vindt het veilig, de ander onveilig. Het is volgens de onderzoekers vaak onduidelijk wie er voorrang heeft, en wie er voorrang neemt. Billot-Grasset, Amoros en Hours (2016) benoemen factoren die meespelen bij het veroorzaken van een ongeluk onder fietsers. Zij benoemen dat de slechte zichtbaarheid op rotondes van wielrenners voor gevaarlijke situaties kan zorgen. Motorvoertuigen houden volgens Billot-Grasset et al. (2016) niet of nauwelijks rekening met wielrenners bij het naderen van rotondes. De onderzoekers benoemen dat wielrenners aangemoedigd moeten worden om meer zichtbaar te zijn en om kruispunten en rotondes voorzichtiger en langzamer te benaderen, aangezien hier veel incidenten plaatsvinden (Billot-Grasset et al., 2016). Brömmelstoet (2014) benoemt dat de manier waarop kruispunten zijn ontworpen, zowel fysiek als via regelgeving, de mogelijkheden die de individuele fietsers heeft in hoge mate beperkt en bepaald. Het is interessant om vanuit het perspectief van de wielrenner te kijken naar hoe hij of zij deze mogelijkheden bij fysieke factoren benut.

Zijwegen waar automobilisten uit komen worden door oudere fietsers volgens Van Cauwenberg et al. (2017) als gevaarlijk ervaren, dit heeft volgens hen te maken met de onoverzichtelijkheid van de automobilist. Weijermars & Wijnen (2012) schrijven over andere maatregelen om de zichtbaarheid van fietsers te vergroten om zo de veiligheid te waarborgen: uitgebreide wet- en regelgeving omtrent fietsverlichting, een keurmerk voor fietsverlichting en een campagne fietsverlichting. Waarschijnlijk is fietsverlichting minder van toepassing voor de ervaren veiligheid van wielrenners, omdat zij niet vaak in het donker fietsen. Zichtbaarheid op rotondes en kruispunten kan wel van belang zijn voor de ervaren veiligheid onder wielrenners, omdat uit voorgaande onderzoeken blijkt dat er veel gevaarlijke situaties ontstaan met fietsers op rotondes en kruispunten.

Volgens Van Cauwenberg et al. (2017) zijn veilige kruispunten van belang voor een positieve ervaring omtrent de verkeersveiligheid. Zij zeggen dat kruispunten gereguleerd moeten worden door verkeerslichten of duidelijke markeringen. Verkeerslichten worden door de onderzoekers beschouwd als behulpzaam bij het reguleren van het verkeer. De onderzoekers benoemen echter ook situaties bij verkeerslichten waar een auto rechtsaf kan slaan, en de fietser rechtdoor kan. Hierbij kunnen volgens hen gevaarlijke situaties ontstaan. Schepers et al. (2015)

benoemen dat kruispunten waarbij fietspaden gescheiden zijn van de weg als veiliger worden ervaren dan wanneer de fietsstrook onderdeel uitmaakt van de weg. Zij stellen dat bij kruisingen waarbij twee tot vijf meter ruimte is tussen het fietspad en de rijbaan bijdragen aan een positieve ervaring omtrent de fietsveiligheid. Volgens Schepers et al. (2015) zijn de meest belangrijke risicofactoren die bijdragen aan een betere fietsverkeersveiligheid een lage fietssnelheid, fietspaden met eenrichtingsverkeer en maatregelen bij kruispunten zoals snelheid vertragende maatregelen. Zij stellen dat snelheid vertragende maatregelen, zoals drempels, een positieve impact op de fietsveiligheid heeft. Daarnaast maken Schepers et al. (2015) onderscheid in een eenrichtingsverkeer fietspad, die als veiliger worden ervaren, en een tweerichtingsverkeer fietspad waar vaker onveilige situaties ontstaan, voornamelijk bij rotondes. Waarschijnlijk benoemen wielrenners andere factoren die een veilige fietsomgeving waarborgen. De wielrenner fietst vaak om sneller te gaan en heeft waarschijnlijk geen behoefte aan een lage snelheid en snelheid verlagende maatregelen. Fietspaden met eenrichtingsverkeer zouden voor de wielrenner als veiliger beschouwd kunnen worden, omdat er dan waarschijnlijk geen tegenliggers zijn waar zij last van kunnen krijgen.

Oudere fietsers fietsen volgens Van Cauwenberg et al. (2017) het liefst op een fietspad of een afgescheiden pad van de weg. Schepers et al. (2017) benoemen dat het homogeniteitsprincipe suggereert dat fietsers van automobilisten gescheiden zouden moeten zijn op wegen boven de dertig kilometer per uur. De onderzoekers maken onderscheid tussen het fietspad, welke los ligt van de weg, en een fietsstrook, welke onderdeel uitmaakt van de weg. Het fietspad beschouwen zij als meest veilig. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen dat drukte of de conditie van het wegdek minder van belang zijn voor de ervaren veiligheid. De onderzoekers stellen dat fietsers een positieve ervaring over veiligheid hebben als een fietspad afgescheiden is van de weg door middel van een streep, ander wegdek of een andere kleur. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen de gelijkmatigheid van de weg als invloedrijk voor de ervaringen van veiligheid. Gat en klinkers worden volgens de onderzoekers als oncomfortabel en gevaarlijk beschouwd. Tevens wordt volgens de onderzoekers modder op de weg als onplezierig gezien. De onderzoekers beargumenteren dat overheden op deze situaties moeten inspelen om de veiligheid te garanderen. Waarschijnlijk is de conditie van het wegdek van belang voor de wielrenner, omdat de wielrenner met dunne banden over het wegdek fietst en zodoende meer kwetsbaar is voor gaten en hobbels in de weg.

Obstakels, zoals onoplettende voetgangers, borden, paaltjes en bushaltes worden als gevaarlijke factoren beschouwd. Andere aspecten die Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen, die negatieve gevolgen hebben op de fietservaring, zijn oneffenheid van de weg, geparkeerde auto's langs de weg en fietspaden die niet breed genoeg zijn. Door Van Cauwenberg et al. (2017) wordt de breedte van de weg en bochtige wegen als factor genoemd die mogelijk onveiligheid veroorzaken. Billot-Grasset et al. (2016) benoemen de factoren wegontwerp en fietsinfrastructuur als variabelen die de oorzaak zijn van veel incidenten. Voor wielrenners zouden obstakels ook een negatieve ervaring voor de veiligheid kunnen hebben.

Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen dat verschillende fietsers voor een alternatieve route kiezen om drukke straten, gevaarlijke kruispunten en steile wegen te vermijden. Zij stellen dat het ontwerpen van alternatieve routes het fietsen aantrekkelijker maakt, gezien het bredere pallet aan keuzes die de fietser dan heeft. Daarnaast benoemen de onderzoekers dat enkele fietsers meer plezier ervaren wanneer ze de omgeving als aantrekkelijk ervaren, mits de omgeving goed onderhouden is en het de fietsers niet hindert. Geluid, uitlaatgassen en afval op de weg maken het fietsen volgens Van Cauwenberg et al. (2017) juist minder aantrekkelijk. Voor wielrenners gelden waarschijnlijk dezelfde factoren. De verwachting is dat wielrenners graag doorfietsen, zonder veel drukke straten te passeren. Volgens onderzoek van Van Eck & Davids (2018) fietst het merendeel van de mensen om buiten in de natuur te zijn, waardoor zij waarschijnlijk de staat van de omgeving belangrijk vinden. Het is onduidelijk of deze factoren bij zullen dragen aan de ervaren veiligheid op het fietspad.

Billot-Grasset et al. (2016) benoemen dat externe factoren als slecht weer en 's avonds fietsen zorgen voor meer incidenten en een onplezierige fietservaring. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen dat het weer invloed heeft op het fietsen. Fietsers geven volgens de onderzoekers de voorkeur aan droog, zonnig weer en windstille condities. Tijdens de zomer wordt er volgens hen meer gefietst dan in de winter of bij regen, dan wordt sneller de auto gepakt of blijven mensen thuis. Daarnaast benoemen de onderzoekers dat fietsers steile hellingen en heuvels als onplezierig ervaren. De helling op is vaak te steil, en de helling af zorgt voor een te hoge snelheid (Van Cauwenberg et al., 2017). Aangezien er in de zomer meer gefietst wordt, zal het dan waarschijnlijk drukker zijn op het fietspad. In de zomer zouden wielrenners veiligheid anders kunnen ervaren dan in de winter.

Aanpassingen aan auto's en vrachtwagens zoals een zijspiegel voor de dode hoek en een onderrijbeveiliging aan de zijkant verbeteren de fietsveiligheid (Schoon et al., 2008, in Schepers et al., 2015). Aanpassingen die de afgelopen jaren aan de fiets zijn gedaan hebben volgens Schepers et al. (2015) een klein effect op de ongelukken die ontstaan met auto's. Fietsverlichting en reflectoren worden volgens Schepers et al. (2015) meer en meer gepromoot om te gaan gebruiken. Echter, slechts driekwart van alle fietsers gebruikt een licht op zijn fiets. De kans op ongelukken is dan ook nog steeds veel groter in het donker (Schepers et al., 2015). De verwachting is dat de aanpassingen aan de fiets, zoals verlichting, geen invloed hebben op de ervaren veiligheid onder wielrenners, omdat zij waarschijnlijk niet vaak in het donker fietsen.

3.2 | SPACE

Fietsen heeft volgens het onderzoek van Willis, Manaugh & El-Geneidy (2015) veel voordelen, zowel voor het milieu in het algemeen als voor de gezondheid. Onderzoek naar de factoren die deze voordelen kunnen vergroten is volgens de onderzoekers de laatste jaren gestegen. Er zijn volgens hen duidelijke verbanden aangetoond tussen de elementen van de omgeving en de toename van het fietsen. Daarnaast spelen volgens de onderzoekers sociale en psychologische factoren zoals verwachtingen, houdingen, gedragingen en sociale omgeving een belangrijke rol bij het gedrag in het verkeer. Zij benoemen dat de sociale factor een grote rol speelt bij het fietsen met betrekking tot woon-werkverkeer. Willis et al. (2015) benoemen de houdingen, gedragingen, sociale omgeving en verwachtingen omtrent de effectiviteit van mechanismen om gedrag te beïnvloeden. Deze mechanismen doelen volgens de onderzoekers op het ontwerp van de weg en de reden om wel of niet de fiets te pakken. In Nederland is de omgeving fietsvriendelijk, waaruit de onderzoekers concluderen dat er meer gefietst wordt. De onderzoekers merken op dat de omgeving niet per se invloed heeft op de verwachtingen omtrent veiligheid, gemak en snelheid van fietsers. Het creëren van een netwerk van fietspaden, toepassen van langzaam rijdend verkeer en fietsers voorrang geven op sommige kruispunten zouden volgens de onderzoekers wel kunnen leiden tot verandering in verwachting en gedrag van fietsers (Willis et al., 2015). De verwachting is dat wielrenners de omgeving als niet essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving. Waarschijnlijk vinden wielrenners het belangrijker om een goed netwerk van fietspaden te hebben en om voorrang te krijgen bij kruispunten. Het is te verwachten dat dit bijdraagt aan de ervaren veiligheid onder wielrenners.

Druk verkeer wordt volgens Van Cauwenberg et al. (2017) door oudere fietsers als onplezierig en gevaarlijk ervaren. Drukke fietspaden worden volgens hen vermeden tijdens het spitsuur, en wordt gekozen voor een alternatief, zelfs wanneer deze langer is. Daarnaast ervaren oudere fietsers het volgens de onderzoekers als vervelend, wanneer voertuigen fietsers vanuit achter benaderen, omdat de fietser niet weet of het voertuig hen heeft opgemerkt. Daarnaast heeft volgens de onderzoekers de snelheid van het verkeer invloed op het fietsgedrag. Straten waar harder gereden wordt dan dertig kilometer per uur beschouwen de fietsers in dit onderzoek als onplezierig. Een bestemd fietspad of -strook kan volgens Van Cauwenberg et al. (2017) de negatieve ervaring voor deze groep fietsers weghalen. De verwachting is dat wielrenners liever in een minder drukke omgeving fietsen omdat zij zich daar kunnen focussen op zichzelf, zonder al te veel met andere fietspadgebruikers rekening te houden.

De kans op ongelukken wordt volgens Schepers et al. (2015) beïnvloed door het gedrag van andere weggebruikers. Zij benoemen hierbij verschillende factoren. De snelheidsverschillen op de fiets: er zijn volgens de onderzoekers verschillen in snelheid tussen de 'speed-happy' fietser die geen beschermende kleding en helm draagt en de snelheid van een elektrische fiets, die vaak hoger ligt. Lagere snelheden geven volgens de onderzoekers fietsers meer kans om te reageren op ontstane situaties, al wordt dit in de literatuur niet gekoppeld aan het effect op gedragsverandering. Nederlanders zijn volgens Schepers et al. (2015) over het algemeen ervaren fietsers, die op jonge leeftijd het fietsen eigen hebben gemaakt. Echter, wielrennen is een andere vorm van fietsen en vergt waarschijnlijk andere kwaliteiten. De mate van ervaring die een fietser bezit helpt een bestuurder van een motorvoertuig om te anticiperen op een fietser (Schepers et al., 2015). Volgens onderzoek van Maas (2011, in Schepers et al., 2015) zijn bestuurders van motorvoertuigen die vaker op de fiets zitten minder betrokken bij ongelukken. Daarnaast is de educatie en training die de fietser heeft gehad op bijvoorbeeld de basisschool van belang. Scholen kunnen hierop inspelen door fietsexamens te focussen op verkeersregels op het fietspad. Volgens Willis et al. (2015) is de opvoeding van ouders naar kinderen een belangrijke factor. Door bijvoorbeeld veilige routes naar school te fietsen kan het fietsgedrag van kinderen positief beïnvloed worden. De verwachting is dat bovenstaande maatregelen zorgen voor een veilige fietsomgeving voor alle fietspadgebruikers. Waarschijnlijk ervaren wielrenners ook meer veiligheid wanneer het fietsgedrag onder kinderen positief wordt beïnvloed.

Schepers et al. (2015) benoemen in hun onderzoek veiligheidsmaatregelen welke onveilig gedrag reduceren, zoals het dragen van een helm. Dit zou volgens hen een rol kunnen spelen in het promoten van fietsveiligheid voor de wielrenner. Billot-Grass et al. (2016) benoemen fietsgedrag als snelheid als onderscheidende variabele die zorgt voor veel incidenten. Het onderzoek van Paschalidis, Basbas, Politis en Prodromou (2016) laat vanuit het perspectief van de fietser zien hoe zij de sociale interactie tijdens een conflict met voetgangers of auto's ervaren. Uit het onderzoek blijkt dat fietsers het niet prefereren om interactie te hebben met andere gebruikers van de openbare ruimte. Volgens deze onderzoekers beschuldigen fietsers zichzelf zelden van een ontstaan conflict. Volgens hen vinden fietsers zich minder kwetsbaar dan voetgangers, maar kwetsbaarder dan voertuigen. Fietsers geven volgens de onderzoekers daarom de voorkeur om zich dicht bij voetgangers te begeven in plaats van auto's omdat ze zich door voetgangers minder bedreigd voelen. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen dat fietsers gefrustreerd raken wanneer er bij het inhalen van andere fietsers, en ook wielrenners, geen bel wordt gebruikt. De verwachting is dat wielrenners ook geen behoefte hebben aan interactie met overige fietspadgebruikers. Vanwege de prestatie die zij willen neerzetten en hun snelheid waarmee zij fietsen, is het mogelijk dat de interacties van korte duur zullen zijn. Waarschijnlijk ervaren de wielrenners dat zij conflicten uit de weg gaan, en zichzelf hier niet verantwoordelijk voor stellen. Maar is dat ook zo?

Het onderzoek van Brömmelstoet (2014) richt zich op het gedrag van de fietser. Fietsers zijn volgens hem via hun individuele gedrag in staat om een aangeboden structuur te veranderen, door bijvoorbeeld voorrangregels te negeren, door rood te rijden of over fysieke barrières heen te fietsen. Het is daarom interessant om te onderzoeken in hoeverre de wielrenner de aangeboden structuur veranderd door het aanpassen van zijn of haar eigen gedrag.

Brömmelstoet (2014) stelt dat fietsstrategieën om constante onderhandeling vragen in beweging met het andere verkeer. Fietsers gebruiken volgens hem tactieken om te manoeuvreren en te positioneren in het kader van veiligheid, door in ritme met de overige gebruikers mee te gaan. Volgens hem is hier meer concentratie voor nodig wat in chaotische situaties soms gepaard gaat met stress. Brömmelstoet (2014) noemt fietsen een complexe optelsom van simpele individuele beslisregels. Raford, Chiaradia en Gil (2005) stellen dat “*cyclist movement exhibits emergent properties characteristic of complex dynamic structures*”. Deze onderzoekers stellen dat de fietsomgeving niet vanuit de gedachte van dynamische structuren is ingericht, maar juist vanuit een rechtlijnige logica. Volgens de onderzoekers hebben fietsers behoefte aan eenduidige regels en inrichting waar de fietser zich vervolgens naar dient te schikken. Brömmelstoet (2014) stelt echter dat de fietser complexe patronen vertoont op het fietspad, waardoor het nuttig kan zijn om dit ook vanuit het perspectief van de wielrenner te analyseren. Er is volgens Brömmelstoet (2014) nog weinig inzicht in het gedrag van deze groep fietsers. Bij het onderzoek van Brömmelstoet (2014) bleek dat regels door fietsers worden overtreden op een relatief sociale manier. Er wordt veel op elkaar gelet en gezamenlijk naar een oplossing gezocht. Brömmelstoet (2014) spreekt van ‘*situational awareness*’: fietsers weten vaak hoe ze zich kunnen en moeten positioneren en navigeren, het is een vorm van ‘straatwijsheid’. Toch is er volgens de auteur veel irritatie en stress bij fietsers en zij lijken meer geneigd om de regels te breken wanneer het druk is. Het is interessant om te onderzoeken of wielrenners ook over een vorm van straatwijsheid beschikken, en hoe de straatwijsheid kan bijdragen aan de ervaren veiligheid.

3.3 | OPENBARE RUIMTE

Aangezien er relatief weinig onderzoek is uitgevoerd naar de ervaringen van fietsers op het fietspad, wordt in de volgende paragrafen literatuur uiteengezet over het gebruik van en veiligheid in de openbare ruimte.

De openbare ruimte kan volgens Van Melik & Van Gorp (2015) omschreven worden als een plek die vrij toegankelijk is voor iedereen. Er zijn volgens hen geen entreegelden, geen strenge regelgeving en geen openingstijden. Een plek waar ontmoetingen plaatsvinden. Deze ontmoetingen leiden volgens Arendt en Habermas (in Van Melik & Van Gorp, 2015) tot wederzijds begrip en gedeelde doelen en belangen. De interactie tussen de verschillende mensen leidt tot sociale binding en tolerantie. Ook vinden er onplezierige ontmoetingen plaats die volgens Watson (2006, in Van Melik & Van Gorp, 2015) leiden tot het beter leren inschatten van risico's en situaties. Op lange termijn zijn mensen volgens de onderzoeker minder angstig voor elkaar. Jacobs (1961, in Van Melik & Van Gorp, 2015) spreekt van de openbare ruimte als balletvoorstelling: een ontmoetingsplek vol interactie en sociale controle waarin iedere bezoeker een eigen rol heeft. Toch stellen Van Melik & Van Gorp (2015) dat geen enkele ruimte werkelijk openbaar is. In de openbare ruimte gelden volgens de onderzoekers altijd regels die door bepaalde gebruikers als beperkend worden ervaren, maar door anderen als een verademing. De onderzoekers stellen dat het onmogelijk is om een openbare ruimte te creëren waarin iedereen zich thuis en veilig voelt. De verwachting is dat wielrenners de openbare ruimte beschouwen als een ruimte waarin iedereen te allen tijde alert moeten zijn op eventuele risico's.

3.3.1 | GEBRUIK VAN DE OPENBARE RUIMTE

Binken, Zuidewijk, Burgers & van der Wilk (2012) hebben onderzoek gedaan naar het gebruik en beleving van pleinen en straten op zes locaties in Nederland. De onderzoekers spreken van een geplande openbare ruimte (*'place'*) en een geleefde openbare ruimte (*'space'*). Binken et al. (2012) kijken naar hoe gebruikers deze plekken ervaren, eigen maken of juist vermijden. De gebruikers van de openbare ruimte beoordelen een plaats in eerste instantie op grond van de aanwezigheid en het gedrag van de overige gebruikers. De geleefde ruimte is volgens Binken et al. (2012) het resultaat van relaties die gebruikers met elkaar aangaan. Volgens de onderzoekers kunnen bepaalde gedragingen in de openbare ruimte aanleiding geven om de inrichting of het beheer van de geplande ruimte aan te passen. Bij de inrichting van de ruimte moeten volgens de onderzoekers verschillende betrokken partijen, onder leiding van een onafhankelijke projectleider, in een vroeg stadium betrokken worden. Ontmoetingen in de openbare ruimte zijn volgens de onderzoekers vluchtig en kortstondig van aard en kunnen soms leiden tot gevoel van onveiligheid. Sommige groepen vermijden bepaalde plaatsen dan ook liever. Volgens Binken et al. (2012) heeft de fysieke inrichting van een openbare ruimte gevolgen van hoe deze ruimte wordt beleefd en gebruikt. De onderzoekers spreken over het stimuleren van de levendigheid en de ontmoetingsfunctie van deze pleinen. Daarnaast blijkt uit onderzoek van Karsten, Kuiper en Reubsaet (2001) dat het verschil in gebruik samenhangt met de kwaliteit van de plekken en de bereikbaarheid. Hoe beter de kwaliteit, waarbij voornamelijk ruimte een rol speelt, des te groter is de diversiteit van een groep kinderen die van pleinen gebruik maken. De onderzoekers benoemen dat wanneer er meer ruimte ontstaat, meer kinderen komen spelen en er minder verdringing plaatsvindt. Een goed ingerichte speelplek, bijvoorbeeld een plek met veel attractieve speelmogelijkheden, helpt bij het vergroten van de aantrekkingskracht. Hier vinden ook minder conflicten plaats. De verwachting is dat wanneer het fietspad van goede kwaliteit is er meer mensen gebruik zullen maken van het fietspad. Waarschijnlijk wordt het hierdoor drukker en ontstaan er meer onveilige situaties. Het is de vraag hoe wielrenners het fietspad zullen beleven en ervaren.

Soenen (2009) spreekt in haar onderzoek over het toe-eigenen van een ruimte in een tram. Hier staan volgens haar veel verschillende soorten mensen in verbinding met elkaar die zich op allerlei manieren met elkaar kunnen ontwikkelen. Ze zegt dat het vermijden van conflicten niet alleen een individuele aangelegenheid is. Ze heeft het over het innemen van een territorium door een grote groep luidruchtige scholieren. Overige passagiers hebben volgens haar niets te vrezen van deze groep, maar toch eigent deze groep de ruimte van de tram in sterke mate toe. Ze benoemt dat enkele passagiers proberen het contact met deze groep te vermijden, andere passagiers ergeren zich hoorbaar. Het onderzoek van Karsten et al. (2001) richt zich op hoe de jeugd gebruik maakt van de openbare ruimte. Zij benoemen dat machtsrelaties tussen verschillende groepen gebruikers een grote invloed heeft op de toegang tot het publieke domein. Het onderzoek bekijkt hoe deze machtsrelaties op speelplaatsen vorm krijgen. Op deze plaatsen heerst volgens de onderzoekers de macht van het getal. De grotere groepen eisen de macht op deze speelplaatsen op, en eigenen zich deze plek toe. Hieruit blijkt dat grote groepen sneller een plek kunnen toe-eigenen in de openbare ruimte maar dat dit niet ten koste hoeft te gaan van de manier hoe het individu de plek beleeft. Het is interessant om te kijken of er verschil zit in hoe groepen wielrenners en de individuele wielrenner het fietspad toe-eigenen en hoe zij omgaan met de interacties die plaatsvinden. Vinden er ook machtsrelaties plaats op het fietspad?

De aanwezigheid van een instappende vrouw in de tram straalt volgens Soenen (2009) een bepaalde macht uit. De sfeer verandert van een agressieve naar een aangename sfeer door haar manier van *small talk* met de verschillende aanwezigen in de tram. De vrouw is volgens Soenen (2009) geen onafhankelijke actor die bepaalt hoe anderen zich moeten gedragen, en wil dit gedrag ook niet reguleren. Blijkbaar heeft de opeenvolging van korte interacties gezorgd voor een collectieve impact waardoor het probleem van onderaf wordt opgelost. De lokale interacties krijgen volgens de onderzoeker een groot bereik wat zorgt voor een bepaalde mate van zelfregulering. Hieruit blijkt dat het gedrag van mensen niet per se van bovenaf hoeft worden geregeld, maar dat mensen ook zelf een heleboel kunnen doen om het gedrag van anderen te beïnvloeden. Op het fietspad kan zich eenzelfde situatie voordoen, waar mensen de interactie met elkaar kunnen aangaan om de veiligheid te waarborgen. Hierdoor is het waarschijnlijk niet wenselijk om meer regels op te stellen vanuit overheden, provincies en gemeenten.

3.3.2 | VEILIGHEID IN DE OPENBARE RUIMTE

Veiligheid is volgens Kaal, Maks, van Elfrinkhof & Krouwel (2009) een primaire behoefte voor het individu en de samenleving. Het is volgens hen een subjectief begrip dat wordt vormgegeven met normatieve elementen over de aard en grootsheid van bedreigingen. Op het fietspad zouden deze bedreigingen vormgegeven kunnen worden door bijvoorbeeld obstakels op de weg, de breedte van het fietspad of het gedrag van overige fietspadgebruikers. Veiligheidsbeleid zet zich volgens Van Stokkom (2009) momenteel in op cameratoezicht, handhaving van de

kleine norm door toezichthouders, lik-op-stukbeleid, uitbreiding van de gemeentelijke verordeningen en de invoering van gedragsregels. Hieruit blijkt dat veiligheid in de openbare ruimte een belangrijk thema is, waar veel aandacht voor is. Maar is dit op het fietspad ook het geval?

Veiligheid is volgens Schepers et al. (2015) belangrijk, want het aantal ongelukken is groot. Dit heeft onder andere te maken met het gedrag in het verkeer. Om deze veiligheid te waarborgen hebben de onderzoekers het over '*street hierarchy*'. De '*street hierarchy*' kan worden gewaarborgd mits het voldoet aan twee sleutelementen. Ten eerste spreken ze over homogeniteit: verschillen in snelheid, richting en aantallen moet niet te groot zijn. Een voorbeeld is het grote aantal verschillende weggebruikers op het fietspad die allen verschillende tactieken hanteren. Ten tweede spreken ze over functionaliteit: dit refereert aan een classificatie van wegen in een hiërarchisch wegennetwerk. Waarschijnlijk is de '*street hierarchy*' niet in evenwicht, omdat er veel verschillende fietspadgebruikers zijn. Dit zou kunnen leiden tot onveiligheid. De onderzoekers benoemen aanpassingen aan wegen om het aantrekkelijker of onaantrekkelijker te maken door middel van strategieën van machtssituaties. Een voorbeeld van een aanpassing (strategie) aan de '*street hierarchy*' is volgens de onderzoekers de introductie van een woonerf geweest. Snelheid van de auto's werd hier beperkt en ontmoedigd, waardoor kinderen vrijuit kunnen spelen. Overige aanpassingen aan de openbare ruimte die door de onderzoekers worden beschouwd als veilig voor de fietser zijn gescheiden kruispunten, fietsbruggen en -tunnels. Deze aanpassingen aan de openbare ruimte kunnen vergeleken worden met de strategieën van De Certeau. Uit de bevindingen van Schepers et al. (2015) blijkt dat strategieën kunnen bijdragen aan het waarborgen van de veiligheid. De verwachting is dat de wielrenner deze aanpassingen ook vindt bijdragen aan een veilige fietservaring.

Veiligheidsfactoren zijn volgens Boutellier, Boonstra en Ham (2009) onder te verdelen in fysieke en sociale elementen. Volgens deze onderzoekers is een openbare ruimte lastig te ontwerpen wanneer gefocust wordt op veiligheid. Fysieke kenmerken ('*place*'), zijn lastig te ontwerpen wanneer er gericht wordt op veiligheid. Daarnaast is volgens de onderzoekers de behoefte aan regulering in de politiek dominant geworden, wat volgens De Certeau wil zeggen dat strategieën die machthebbers hanteren voornamelijk gericht zijn op het opstellen van regels. Dit gaat volgens het onderzoek ten koste van spontaniteit en eigen verantwoordelijkheid. In het onderzoek van Boonstra en Hermens (2009) wordt het (sport)plein als sociale openbare ruimte benoemd. Deze pleinen worden door middel van maatregelen zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt om ongewenste bezoekers uit te sluiten. Het is echter de vraag in hoeverre deze maatregelen ook tot meer veiligheid leiden. Jacobs (1962, in Boutellier et al., 2009) suggereert dat publieke ruimte vooral wordt beheerd door een, bijna onbewust, netwerk van vrijwillige controles en standaarden door mensen zelf, en ook uitgevoerd door mensen zelf ('*tactics*'). Het nadeel van deze aanpak is dat ze volgens Boonstra & Hermens (2009) in eerste instantie wel zorgen voor meer veiligheid voor een bepaalde groep, maar tegelijkertijd zorgen voor een gevoel van uitsluiting en onveiligheid bij anderen. De nadruk op deze veiligheid zorgt volgens de onderzoekers echter voor een afbreuk aan de sociale functie van de pleinen: de pleinen worden onaantrekkelijk en gebruiksonvriendelijk, waardoor ook andere mensen dan de ongewenste bezoekers minder gebruik maken van de pleinen, die de pleinen minder sociaal maken. Door het gebruik van deze pleinen door verschillende gebruikersgroepen, verandert volgens De Certeau het plein van een *place* in een *space*, doordat verschillende groepen mensen hier een andere betekenis aan geven. Op het fietspad gelden er regels om de veiligheid te waarborgen. Naar verwachting geeft iedere fietspadgebruiker een andere betekenis aan deze regels. Interessant is om te kijken in hoeverre het wel of niet naleven van deze regels zorgen voor veiligheid op het fietspad en of de maatregelen op het fietspad zorgen voor uitsluiting van bepaalde gebruikersgroepen. Waarschijnlijk overtreden wielrenners vaker de regels dan overige fietspadgebruikers, en is het interessant om te kijken welke invloed dit heeft op de ervaren veiligheid.

Boutellier en Boonstra (2009) benoemen dat de ideale publieke ruimte, die op ieder moment voor iedereen toegankelijk is, een utopie is. De ideale publieke ruimte bestaat niet, er vinden altijd conflicten plaats over het gebruik van de ruimte. Volgens de onderzoekers is een zekere mate van acceptatie daarvan alleen maar goed.

HOOFDSTUK 4 | METHODEN

4.1 | ONDERZOEKSPERSPECTIEF

Dit afstudeeronderzoek is benaderd vanuit de interpretatieve invalshoek. Bij interpretatief onderzoek gaat het volgens Boeije (2014) om het “*begrijpen van de werkelijkheid vanuit de ogen van de mensen die we bestuderen*”. Vanuit het perspectief van de respondent wordt er inzicht verkregen in hoe zij de sociale processen op het fietspad ervaren. Doordat dit onderzoek vanuit de interpretatieve invalshoek is benaderd, kon er op een subjectieve manier een verklaring van de sociale processen worden gecreëerd, wat goed past bij het uitvoeren van beleidsonderzoek (Swanborn, 1990). Hierbij is uitgegaan van een sociale werkelijkheid, waarin vertrouwd is op de betekenissen die de respondenten geven en met elkaar uitwisselen in een bepaalde context, in dit onderzoek wielrenners op het fietspad. Omdat er minimale data is over het perspectief van de wielrenner, heeft dit onderzoek ook een exploratief karakter.

Aangezien er op dit moment over veiligheid op het fietspad voornamelijk kwantitatief onderzoek is uitgevoerd dat zich focust op de fysieke factoren, is dit onderzoek op een kwalitatieve manier uitgevoerd. Op deze manier kon worden doorgevraagd naar onderliggende betekenissen. Boeije (2008) ziet kwalitatief onderzoek als volgt:

“In kwalitatief onderzoek richt de vraagstelling zich op onderwerpen die te maken hebben met de wijze waarop mensen betekenis geven aan hun sociale omgeving en hoe ze zich op basis daarvan gedragen. Er worden onderzoeksmethoden gebruikt die het mogelijk maken om het onderwerp vanuit het perspectief van de onderzochte mensen te leren kennen met het doel om het te beschrijven en waar mogelijk te verklaren”.

In dit onderzoek zijn de ervaringen van wielrenners beschreven en is geprobeerd een verklaring te vinden voor het handelen van deze wielrenners en welke factoren zij essentieel vinden voor een veilige fietsomgeving.

4.2 | DATAVERZAMELING

Bij de uitvoering van dit onderzoek is er een cyclus van dataverzameling geweest. Er zijn tien semigestructureerde interviews afgenomen. Er is gekozen voor semigestructureerde interviews omdat op deze manier de structuur van het theoretisch kader gebruikt kon worden als afbakening van het onderwerp. Hierbij is er wel de flexibiliteit om de respondent vrijuit te laten spreken, om uit te wijden in hun eigen woorden, en om door te vragen naar onderliggende betekenissen. Dit heeft ervoor gezorgd dat er semigestructureerde data uit de interviews is verkregen. Er is gebruik gemaakt van een topiclijst waarbij voorbeeldvragen zijn bedacht (zie bijlage 1). Voorafgaand aan de interviews is er met acht respondenten een route op de racefiets afgelegd. Twee respondenten waren geblesseerd, waardoor zij niet konden fietsen. Bij de acht ‘*bike-along*’ interviews is er steeds een andere route gefietst, zodat er veel verschillende omgevingen aan bod zijn gekomen.

De fietstocht heeft gezorgd voor een vertrouwelijke situatie waarin de respondent open en eerlijk was. Tijdens het fietsen kwam de respondent helemaal tot leven, en benoemde veel ervaringen, zelfs zonder er naar te vragen. De fietstocht is opgenomen met een GoPro camera die bevestigd was aan het stuur van de onderzoeker. De opnames van de omgeving dienen als verduidelijking van hetgeen er benoemd is tijdens de interviews. Afbeeldingen en video’s van de fietstocht worden in dit onderzoek gebruikt ter verduidelijking van de resultaten. In eerste instantie zou het interview tijdens de fietstocht ook gebruikt worden als data, maar omdat het interviewen tijdens het fietsen lastig was en de geluidskwaliteit van de GoPro door de wind erg slecht was, is de fietstocht gebruikt als input voor het interview. De onderzoeker heeft tijdens de fietstocht diverse ervaringen van de respondent gehoord, waar in het interview dieper op doorgevraagd is. Door middel van de interviews is getracht om de betekenissen te achterhalen die wielrenners geven aan hun handelingen tijdens het wielrennen. Tijdens de interviews zijn drie kernthema’s aan bod gekomen: het fietspad, veiligheid en beleid. De ervaring van de wielrenners werd bij deze drie thema’s bevraagd, en de onderzoeker liet de respondent hier vrij in om zijn of haar ervaringen te delen. Dit gebeurde in het ene interview meer dan in het andere interview omdat diverse personen meer ervaringen konden benoemen dan de andere.

4.3 | RESPONDENTEN

De respondenten van dit onderzoek zijn geselecteerd op basis van de contacten van de onderzoeker met het Wielersplatform Utrecht. In totaal zijn er vijftien wielrenners benaderd om deel te nemen aan het onderzoek. Twee wielrenners hebben niet op het verzoek gereageerd en drie wielrenners hadden geen tijd voor deelname. Er zijn zeven mannen en drie vrouwen geïnterviewd in de leeftijd van 24 tot en met 56 jaar. De respondenten fietsen

allemaal al geruime tijd, in ieder geval langer dan negen jaar (zie bijlage 2). Via een datumprikker konden de respondenten zich inschrijven op de *'bike-along'* interviews. Vervolgens werd persoonlijk contact met de respondent gezocht om af te stemmen waar er gefietst zou worden. Het interview is direct na de fietstocht afgenomen en de lengtes van de interviews liepen uiteen van 37 minuten tot en met 74 minuten.

Het benaderen van respondenten is gedaan via het netwerk van de onderzoeker. Hij heeft via het Wielplatform Utrecht nauwe contacten met de Utrechtse wielerverenigingen en kon zodoende gemakkelijk aan respondenten komen. De onderzoeker heeft met enkele wielrenners vaker contact, maar kent de wielrenners niet heel persoonlijk. Er zijn wielrenners geïnterviewd met verschillende ervaringen, doelen, fietsgewoonten en achtergronden (zie bijlage 2). Wat alle respondenten gemeen hadden, is dat zij aangesloten zijn bij een wielervereniging. Deze selectie zorgt ervoor dat de uitspraken alleen van toepassing zijn op de verenigingswielrenner. In dit onderzoek is de term respondent weggelaten, in plaats daarvan is de term wielrenner(s) gebruikt.

4.4 | DATA ANALYSE

De interviews zijn opgenomen met een smartphone en vervolgens letterlijk getranscribeerd. Hierdoor is er een beeld geschetst van hoe de tien wielrenners de veiligheid van de fietsomgeving ervaren. Het eerste interview is getranscribeerd en besproken met de scriptiebegeleider. Vervolgens zijn de overige negen interviews afgenomen met deze aanvullende kennis. Er is dieper doorgevraagd op wat voorheen een vanzelfsprekendheid voor de onderzoeker bleek te zijn. Door middel van het bevragen van de wielrenners tijdens de fietstocht is de onderzoeker gegevens te weten gekomen over de respondent (zie bijlage 2). Het gesprek dat gevoerd is met de wielrenner tijdens de fietstocht is kort samengevat in de transcripten van de interviews. Direct na het fietsen is genoteerd wat er is opgevallen. Zo is de kans dat er wat vergeten wordt geminimaliseerd. Dit heeft geholpen bij het analyseren van de data omdat er zo inzicht is verkregen in het handelen van de wielrenner.

De transcripten zijn gelezen en relevante fragmenten hebben in eerste instantie een code gekregen aan de hand van de concepten *'place'* en *'space'*. Dit is gedaan om de analyse zo gestructureerd mogelijk uit te voeren. Tijdens het coderen zijn er meer thema's naar voren gekomen die relevant bleken. De thema's factoren, gedrag, veiligheid en verantwoordelijkheid zijn als code gebruikt om relevante fragmenten samen te pakken. Vervolgens zijn er onder deze thema's subcodes bedacht om het geheel meer te ordenen. Verschillende codes zijn dubbel gecodeerd, een voorbeeld hiervan is dat een fragment zowel de code *'place'* als obstakel kreeg. Alle gecodeerde thema's zijn uiteindelijk weer ondergebracht bij de concepten plaats en ruimte omdat deze concepten als rode draad voor dit onderzoek gelden. De codeboom is terug te vinden in bijlage 3. Bij het coderen is het programma NVivo gebruikt.

In een volgende fase is gevonden data getoetst aan de theoretische concepten van De Certeau en vergeleken met de literatuur. Er is op een inductieve manier begrip van de werkelijkheid gecreëerd, aangezien er relatief weinig literatuur is gevonden over veiligheid op het fietspad. Vanuit de concepten *'place'* en *'space'* van De Certeau is in dit onderzoek gekeken naar hoe de wielrenner de veiligheid op het fietspad ervaart, welke betekenis hij of zij aan het fietspad geeft en hoe de wielrenner de gedragingen en het handelen van andere typen weggebruikers ervaart. Er is gekeken naar welke factoren de wielrenner als essentieel ervaart voor een veilige fietsomgeving.

4.5 | BETROUWBAARHEID EN VALIDITEIT

4.5.1 | BETROUWBAARHEID

De rol van de onderzoeker neemt binnen kwalitatief onderzoek een grote plaats in (Edwards & Skinner, 2009). De onderzoeker is zich, na het bespreken van het eerste interview, bewust geweest van zijn eigen kennis omtrent het onderwerp. Er was sprake van een bepaalde mate van intersubjectiviteit doordat de onderzoeker zelf ook een wielrenner is. Hierdoor bestond de kans dat bepaalde aspecten als normaal beschouwd zouden worden. Door het bespreken van het eerste interview met de scriptiebegeleider is er bewustwording over de eigen kennis van de onderzoeker ontstaan en is er geprobeerd om een zo neutraal mogelijke blik te hanteren om de betrouwbaarheid te garanderen. De betrouwbaarheid is gewaarborgd door bij ieder interview dezelfde topiclijst te gebruiken en onder vrijwel dezelfde onderzoeksomstandigheden de interviews af te nemen (Baarda, de Goede, & Teunissen, 2001). Aan de hand van dezelfde semigestructureerde topiclijst zijn de interviews afgenomen en de vragen op dezelfde manier aan de respondent voorgelegd. Regelmatig weken de vragen af van de vooraf bedachte structuur, maar is de onderzoeker later in de interviews teruggekomen op de onderwerpen die nog niet behandeld waren. De interviews zijn opgenomen en getranscribeerd met behulp van dataregistratie en -analyse tools, wat een positief effect op de betrouwbaarheid heeft (Baarda et al., 2001). Alle wielrenners wilden graag meewerken aan het onderzoek, wat een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van betrouwbare data. De onderzoeker heeft niet het gevoel dat er sociaal wenselijke antwoorden zijn gegeven, omdat alle respondenten geïnteresseerd in het

onderwerp waren, en als doel het verbeteren van de veiligheid voor de wielrenner hebben. Door het opnemen van de fietstocht en gebruik te maken van afbeeldingen en video's ter verduidelijking van de uitspraken, vergroot dit de betrouwbaarheid. Het onderzoek was context gebonden en het doel van het onderzoek was niet het generaliseren van uitspraken, maar gericht op het begrijpen en interpreteren van processen die plaatsvinden op het fietspad. Hiermee zijn relevante betekenissen achterhaalt die specifiek voor de context van het fietspad gelden (de Lange, Schuman, & Montesano Montessori, 2016). Het onderzoek geeft een beeld van de ervaringen en het handelen van de tien verenigingswielrenners, maar wil niet zeggen dat dit voor elke verenigingswielrenner geldt.

4.5.2 | VALIDITEIT

De validiteit verwijst naar de mate waarin de methoden en technieken van een onderzoek ervoor zorgen het beoogde resultaat te behalen (Lucassen & Olde Hartman, 2006). Om de validiteit van dit onderzoek te waarborgen is er regelmatig met de scriptiebegeleider gereflecteerd op de bevindingen. Met de doelstelling in het achterhoofd zijn de interviews afgenomen. De respondenten hebben vanwege de tijd geen gelegenheid gekregen om te reageren op de uitspraken die zij tijdens het interview hebben gedaan. Dit kan een vertekend beeld geven (Lucassen & Olde Hartman, 2006).

Door de fietstocht is de onderzoekssituatie telkens anders geweest, omdat er verschillende routes zijn gefietst. De interviews zijn gehouden op een vertrouwde locatie, gekozen door de wielrenner. Opgemerkt kan worden dat bij de twee interviews waarbij niet met de respondent is gefietst, het begin van het interview stroever verliep. Waarschijnlijk kwam dit doordat de fietstocht voor een meer vertrouwde omgeving zorgde. Daarnaast konden tijdens de twee interviews geen situaties aangehaald worden die tijdens een fietstocht zijn ontstaan en moest de onderzoeker de interpretatie baseren op de ervaringen van de respondent. Alle respondenten hebben aangegeven niet anoniem te hoeven blijven. Hierdoor hebben de uitspraken van de respondenten meer zeggingskracht.

HOOFDSTUK 5 | RESULTATEN EN ANALYSE

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken aan de hand van de verkregen data uit de interviews. Het hoofdstuk is opgebouwd volgens de concepten 'place' en 'space', 'strategy' en 'tactics' van De Certeau uit het theoretisch kader. Ten eerste wordt er gekeken naar het concept 'place', dat betrekking heeft op de fysieke kenmerken van het fietspad. Als voorbeelden van deze kenmerken worden de breedte en kleur van het fietspad, het wegdek en obstakels benoemd. Door middel van het concept 'strategy' wordt er beschreven hoe het fietspad volgens de wielrenners is ontworpen vanuit strategieën die overheden en gemeenten hanteren. Plaatsing van borden op het fietspad, ontwerp van het fietspad en inrichting van het fietspad zijn belangrijke factoren die de wielrenners benoemen als strategieën die instituties inzetten om de veiligheid op het fietspad te waarborgen.

Ten tweede wordt er gekeken naar het concept 'space', dat betrekking heeft op de sociale kenmerken van het fietspad en de sociale processen die hierop plaatsvinden. Bij deze kenmerken worden factoren als drukte, ruimte, snelheidsverschillen, type fietspadgebruikers en gedrag van de fietspadgebruikers benoemd. Door middel van het concept 'tactics' wordt er beschreven hoe de fietspadgebruikers zelf, en ten opzichte van elkaar, handelen op het fietspad. Snelheid, zich houden aan de regels en overtreden van deze regels zijn tactieken die fietspadgebruikers in dit onderzoek gebruiken om hun plek op het fietspad in te nemen, dit zorgt voor zowel veilige als onveilige situaties op het fietspad.

5.1 | HET FIETSPAD ALS PLACE

Het fietspad wordt door de wielrenners omschreven als plaats met verschillende uiterlijke kenmerken. Ze beschouwen het fietspad als bestemde ruimte om op te fietsen. Volgens de wielrenners zijn er verschillende soorten fietspaden zoals fietsstroken, fietsstraten, fietspaden binnen de bebouwde kom en fietspaden buiten de bebouwde kom. Deze fietspaden worden allemaal anders omschreven door de wielrenners, met elk andere fysieke kenmerken. Wielrenners benoemen dat bij fietspaden bepaalde fysieke factoren van belang zijn die veiligheid op het fietspad kunnen garanderen. Wielrenners benoemen voorbeelden als de breedte van het fietspad, het wegdek en obstakels. Deze factoren worden in onderstaande alinea's beschreven.

Volgens de wielrenners zijn fietspaden in Nederland over het algemeen van goede kwaliteit, maar smal. Volgens Henri is een fietspad een speciaal ontworpen ruimte: *"Ingerichte ruimte die speciaal voor fietsers is ingericht"*. Vaak wordt dit volgens de wielrenners aangeduid door middel van kleuren en belijning. Joris heeft het over een fietspad als: *"Iets wat door soort asfalt en/of belijning is afgescheiden van de rijbaan voor auto's"*. Een fietspad kan volgens hem zowel vrijliggend zijn (zie afbeelding 1), als onderdeel zijn van de infrastructuur. Laurens benoemt het verschil tussen een fietspad en een fietsstrook: *"Een fietspad is per definitie geen fietsstrook. Veel mensen die zien een fietsstrook, met zo'n suggestiestreep ernaast als een fietspad. Dat is het vooral niet"*. Een fietsstrook (zie afbeelding 2) maakt volgens Laurens onderdeel uit van de weg, en is niet hetzelfde als een fietspad, die volgens hem afgescheiden is van de weg. Volgens Henri zijn fietspaden buiten de bebouwde kom opgenomen in de rest van de infrastructuur en maken onderdeel uit van de weg. Laurens omschrijft het fietspad als een pad van anderhalve meter breed, met aan weerszijden een stoeprand. Sietse omschrijft het fietspad als een rijgedeelte specifiek voor fietsers.



Afbeelding 1: Voorbeeld van een vrijliggend fietspad



Afbeelding 2: Voorbeeld van een fietsstrook

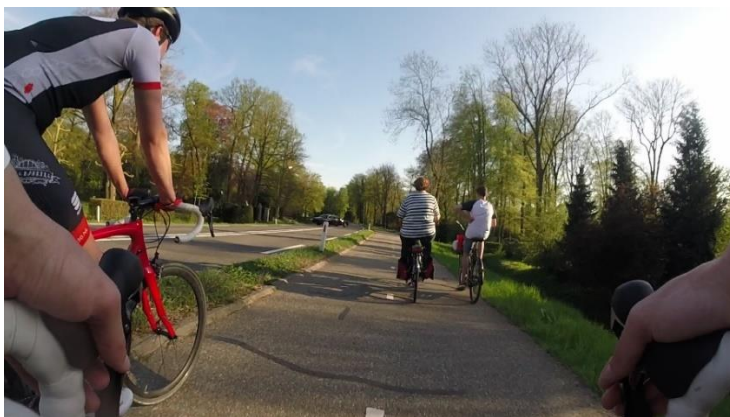
De inrichting van het fietspad is volgens de wielrenners erg belangrijk om veiligheid te waarborgen. Volgens de wielrenners zijn de fietspaden in Nederland over het algemeen van goede kwaliteit. Echter, voor hen zijn er wel enkele factoren die een negatieve invloed hebben op de veiligheid. Sietse benoemt dat sommige fietspaden

gewoon niet ingericht zijn om op te wielrennen: *“Het is er niet op ingericht, het is er te smal voor [wielrennen], dat moet je gewoon niet doen”*. Fietspaden zijn volgens Sietse soms ontworpen door mensen die niet fietsen:

“Waar ik altijd het meest om moet lachen, van die fotootjes in het tijdschrift [van de Fietsersbond], een fietspad waar dan ineens een haakse bocht in ligt, dan denk je, zelfs voor de stadsfiets moet je ongeveer afstappen om de bocht te nemen. Ja en dat vindt een wegontwerper dan wel weer aantrekkelijk ofzo”.

Niet doordachte strategieën vanuit wegontwerpers leiden volgens hem tot onveilige situaties. Dat zijn volgens hem ontwerpfouten die gevaarlijk zijn voor wielrenners. Laurens ziet het liefst fietspaden die ingericht worden als uitvalsroutes, speciaal voor de snellere fietser. Marco heeft ook zijn twijfels bij sommige ontwerpen: *“Ja, dan denk ik er wel over na soms, van ligt het er nu dat de bedoeling is dat ik ga remmen, of ligt het er gewoon ongelukkig”*. Volgens de wielrenners moeten partijen die de macht over het beleid hebben zich laten voeden door gespecialiseerde doelgroepen om zo tot een fietsvriendelijke inrichting te komen. Op dit moment gebeurt dit volgens Laurens nog teveel vanuit een visieloze blik.

Essentieel voor een veilige fietsomgeving benoemen vrijwel alle wielrenners de breedte van het fietspad. Omdat een wielrenner vaak inhaalt, hebben de wielrenners het liefst een fietspad die twee fietsers breed is (zie afbeelding 3). De wielrenners zien het liefst dat er daarnaast nog ruimte is om in te halen. Freek benoemt wel dat een breder fietspad een ander gevaar uitlokt: *“Voor het grootste gedeelte zal het een stuk veiliger zijn omdat er meer ruimte is om in te halen, en als mensen dan alsnog met zijn drieën naast elkaar gaan fietsen, tja, dat krijg je altijd wel denk ik”*. Laurens nuanceert het ook: *“Het verbreden van snelwegen is ook altijd maar van korte duur qua oplossing, en dan staat het weer vast”*. Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat volgens de wielrenners de breedte van belang is voor de ervaren veiligheid. Door het aanleggen van een breed fietspad kan er volgens de wielrenners een tegengesteld effect ontstaan, namelijk dat er nog meer mensen zich op het fietspad gaan begeven.



Afbeelding 3: Voorbeeld van een fietspad die twee fietsers breed is (ctrl+klik op afbeelding voor video)

De plaatsing en gebruik van verkeerslichten zien wielrenners het liefst anders. Verkeerslichten lokken volgens enkele wielrenners een bepaald tegengesteld gedrag uit, wat leidt tot onveiligheid. Wielrenners en fietsers fietsen juist vaker door rood, omdat er zoveel verkeerslichten staan die volgens hen weinig nut hebben. Marco benoemt een voorbeeld in De Bilt:

“Ja, dat ding staat een keer per dag op rood, namelijk als die drie mensen naar hun werk gaan. Dat is een beetje de situatie. Dus dan krijg je dus ook, dat is bij mij een reden om bij het volgende verkeerslicht ook niet te stoppen, terwijl dat is eigenlijk stom. [...] Het fenomeen verkeerslicht, neemt daarmee in waarde af doordat ze op dit soort nutteloze dingen staan”.

Verkeerslichten zorgen volgens Freek voor een bepaalde mate van onveiligheid, omdat iedereen er juist door heen fietst. Dit geldt volgens hem niet alleen voor wielrenners, maar net zo goed voor stadsfietsers en andere fietspadgebruikers. Voor Anouk geldt dit ook: *“Net als dat er heel veel verkeerslichten zijn om het veilig te maken, daardoor wordt het uiteindelijk onveilig”*. Anouk geeft hierbij dezelfde reden als Marco. Floor benoemt dat je je als wielrenner moet houden aan de regels die er gelden, de basisprincipes. Dit draagt volgens haar bij aan de veiligheid. Volgens haar is het de bewustwording van de regels die er gelden bij een verkeerslicht: *“Dat je gewoon stopt bij rood en met een groep dan dat je wacht op de rest”*. Het stoppen voor rood wordt volgens de wielrenners in verenigingen wel gedaan, maar door de individuele wielrenner een stuk minder. Nelly geeft aan dat wanneer ze

alleen fietst vaker door rood rijdt, maar bij het fietsen in groepen een bepaalde verantwoordelijkheid voor de groep voelt en dan de regels beter naleeft. Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat verkeerslichten volgens de wielrenners fysieke factoren zijn die een bepaald gedrag uitlokken, die niet altijd even positief zijn voor de veiligheid.

Obstakels op of bij het fietspad worden door alle wielrenners als onveilig ervaren. Paaltjes op de weg waardoor je in groepen een gevaarlijke situatie krijgt (zie afbeelding 4), gemeentelijke heggen die het zicht belemmeren, stoepen waar je met je trapper tegenaan komt, middenbermen waardoor je soms naar links moet uitwijken en op de autoweg fietst, worden door de wielrenners als gevaarlijk ervaren en zien deze liever verdwijnen. Marco spreekt van een tegenstrijdigheid bij plaatsing van obstakels: *“Ja ik denk zo min mogelijk obstakels, maar het dilemma dan weer is, dat je ook de kans hebt dat auto’s erop gaan rijden, paaltjes die dienen vaak ook om auto’s tegen te houden”*. Floor noemt het gevaar van obstakels tussen het fietspad en de berm in. Hier moeten volgens haar geen betonblokken of andere opstaande randen zijn (zie afbeelding 5), maar gewoon een berm die aansluit op het fietspad. Het zou volgens haar kunnen dat obstakels voor de veiligheid van de gewone fietser geplaatst zijn. Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat obstakels op het fietspad voor de wielrenner zorgen voor een onveilige fietsomgeving.



Afbeelding 4: Voorbeeld van een obstakel op de weg



Afbeelding 5: Voorbeeld van opstaande randen

De conditie van het wegdek ervaren wielrenners als een factor die belangrijk is voor het waarborgen van veiligheid. Het liefst rijden de wielrenners over een glad en strak wegdek. Stoeptegels, klinkerweggetjes en troep op de weg worden door de wielrenners als onveilig ervaren. Vanwege de dunne banden waarmee gereden wordt heeft de wielrenner het liefst een goed stuk asfalt. Meerdere wielrenners geven aan slecht wegdek bewust te vermijden door het kiezen van andere routes met goed wegdek. Klaas: *“Ja die vermijd je absoluut liever ja. Geldt ook een beetje voor stukken met slecht asfalt, of van die klinkerpaadjes”*. Hieruit blijkt dat wielrenners behoefte hebben aan goed asfalt, en dat zij liever een alternatieve route kiezen wanneer het wegdek naar hun mening niet goed is.

Volgens Sietse is er onduidelijkheid in bebording, inrichting en regelgeving die zorgen voor onveilig gedrag, omdat mensen zich hier niets van aan trekken. Floor en Klaas benoemen dat verkeersborden langs de weg bijdragen aan een veilige fietsomgeving. Het moet volgens de wielrenners duidelijk zijn wat je kan verwachten op het fietspad. Anouk zegt dat het gedrag op het fietspad bepaald wordt door de strategieën die de overheid hanteert bij het plaatsen van borden: *“Ik denk dat de overheid dat zo instelt. Die zet er een blauw bordje neer, dit is voor fietsers. Dat betekent dat voetgangers weg geschreeuwd worden, dat betekent dat auto’s een klap op het dak krijgen”*. Klaas is er niet van overtuigd dat belijning bijdraagt aan veiligheid op het fietspad omdat de gewone fietser hier minder mee bezig is. Marco vindt belijning juist wel een belangrijke factor voor de veiligheid op het fietspad: *“Je moet een duidelijke belijning zien, want dat zag je dus ook bij de oude spoorlijn, die had geen belijning. En dan vind ik het al gauw onduidelijk of het een fietspad is, of een voetpad”*. De kleur draagt volgens wielrenners niet per se bij aan een veilige fietsomgeving. Volgens Klaas weet iedereen dat de rode kleur een fietspad is. Volgens Anouk had het net zo goed een andere kleur kunnen zijn. Freek herkent een fietspad wel aan de kleur, maar hoeft van hem niet de rode kleur te hebben: *“Al hoeft die [het fietspad] wat mij betreft niet zo te zijn, maar daar herken je het wel aan”*. Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat factoren als belijning, bebording en kleur zouden kunnen bijdragen aan meer veiligheid op het fietspad, maar dat het voor de wielrenner niet per se bijdraagt aan een veilige fietsomgeving. De wielrenners benoemen dat er juist veel onduidelijkheid is over deze factoren.

Fietspaden op een dijk zijn volgens wielrenners geliefd en prettig om op te fietsen vanwege het goede asfalt. Toch vinden Joris, Anouk, Nelly en Floor dijken ook gevaarlijk door de aanwezigheid van ander verkeer en de drukte. Joris:

“Eigenlijk waar al het verkeer te dicht op elkaar zit, waar het niet uit elkaar te houden is, nu realiseer ik me juist dat de dijk, vaak dijken dat daar een probleem in zijn. Daar zijn dus geen vrijliggende fietspaden en daar rijden groepen wielrenners die dat geweldig mooi vinden, daar rijden groepen vriendelijke bejaarden die nergens heen hoeven, die gewoon hun rondje rijden. Er rijden motoren, er rijden auto's en daar rijdt toch ook die vrachtwagen die melk komt ophalen bij de boer. Daar is alles dicht op elkaar, zijn vaak smalle wegen. Dat is wel lastig”.

Floor ziet graag dat er wat meer aandacht komt voor strategieën om dijken veiliger te maken: *“Als het kan, er kan veel meer op worden ingestoken dan nu gebeurt”.* De wielrenners benoemen dat fietspaden op dijken meer aandacht nodig hebben, omdat op dijken waar veel overig verkeer is vaak gevaarlijke situaties ontstaan. Waarschijnlijk geldt dit niet alleen voor dijken, maar ook voor andere soorten fietspaden.

Een andere belangrijke factor die volgens wielrenners van invloed is op de veiligheid, zijn voorrangswegen bij rotondes, kruispunten en zijwegen. Bij rotondes en kruispunten vinden enkele wielrenners het gevaarlijk, omdat de regels hier niet uniform zijn (zie afbeelding 6). Marco zegt: *“Rotondes worden voor fietsers aangelegd, niet uniform. Want bij de ene is het zo dat de fiets voorrang heeft en bij de ander de auto, dus dat is ook supervaag”.* Volgens Freek zijn de regels hier nog te vaak verschillend. Hij zou graag één lijn zien binnen de hele gemeente. Freek benoemt een situatie in de stad Utrecht: *“Utrecht Fietsstad, dus als fietsstad zou ik zeggen alle fietsers hebben voorrang. Heb je twee punten mee, stimuleer je het fietsen en heb je zoveel minder zorgen als fietser zou ik zeggen”.* Klaas, Anouk en Laurens benoemen een zijweg waar auto's uit kunnen komen als groot gevaar voor de wielrenner. Automobilisten hebben hier volgens hen geen overzicht en steken eerst twee meter met hun neus uit op het fietspad, ondanks dat ze geen voorrang hebben. Deze regels die door gemeenten en overheden zijn gemaakt worden door de wielrenners als vervelend ervaren. Een andere factor die enkele wielrenners benoemen voor het waarborgen van veiligheid is de overzichtelijkheid van het fietspad. Marco benoemt dit als volgt:

“Nou wat ik, bij mij in de buurt heb je veel van die boeren erven, en dan staat er bij die erven, staat er zo'n spiegel, dat heb ik heel veel voor auto's gezien, maar ik heb dat nog nooit bij een bocht in een fietspad gezien. Dan denk ik dat zijn van die simpele dingen”.



Afbeelding 6: Voorbeeld rotonde zonder voorrang fietser (ctrl+klik op afbeelding voor video)

Over fietsstraten (zie afbeelding 7) zijn de meningen van wielrenners verdeeld. Anouk en Floor vinden fietsstraten prettig en voelen zich er veilig. Er is op een fietsstraat meer ruimte en het asfalt is volgens hen goed. Floor onderkent wel de verwarring voor de automobilisten. Die weten volgens haar niet zo goed hoe ze zich moeten gedragen op een fietsstraat. Laurens en Marco vinden een fietsstraat juist onveilig, omdat er grote groepen fietsers fietsen, maar er ook nog auto's tussendoor moeten. Laurens: *“Je moet er als fietsforens, groepjes scholieren inhalen, terwijl auto's zich er ook nog tussendoor wurmen, of er staat een vrachtwagen te lossen”.* Laurens mijdt de fietsstraat dan ook liever. Uit bovenstaande bevindingen over de fysieke factoren blijkt dat de omgeving aan allerlei voorwaarden kan voldoen om tot een veilige fietsomgeving te komen. Sietse benoemt dat fysieke voorzieningen een rol kunnen spelen bij veiligheid, maar dat sociale factoren misschien wel belangrijker zijn: *“Dan denk ik van ja, je kan zulke mooie voorzieningen hebben, maar als mensen zich niet gedragen, wordt het toch weer gevaarlijk”.* Hieruit blijkt dat gedrag (tactieken) een rol speelt bij veiligheid op het fietspad, misschien zijn gedragsfactoren nog belangrijker dan de fysieke factoren voor de ervaren veiligheid op het fietspad.



Afbeelding 7: Voorbeeld van een fietsstraat (ctrl+klik op afbeelding voor video)

5.1.1 | STRATEGIEËN OP HET FIETSPAD

Fysieke kenmerken op het fietspad en regels worden volgens de wielrenners door overheden, provincies en gemeenten bedacht en ingezet. Zij proberen volgens de wielrenners ervoor te zorgen dat de fietsomgeving veiliger wordt. Klaas zegt: *“Ik vind dat de politiek uiteindelijk degene is die maatregelen.. die moet besluiten over maatregelen en het lijkt me verstandig dat de politiek zich daarbij laat voeden door specialisten”*. Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat fysieke factoren volgens de wielrenners invloed hebben op de ervaren veiligheid op het fietspad. Sommige factoren zorgen juist voor meer veiligheid, maar andere factoren lokken een gedrag uit dat leidt tot onveiligheid. Volgens de wielrenners zijn de regels die overheden instellen niet uniform. Waarom de overheid deze strategieën hanteert weten de wielrenners niet, maar zien dit wel graag anders om veiligheid te waarborgen. Daarnaast vinden de wielrenners plaatsing van borden en belijning een strategie die overheden goedbedoeld bepalen, maar volgens de wielrenners onduidelijkheid op het fietspad veroorzaken.

5.1.2 | SAMENVATTING

De wielrenners noemen verschillende fysieke kenmerken die een fietspad een fietspad maken, zoals stoepranden aan weerszijden, de kleur en belijning. Om veiligheid te garanderen benoemen de wielrenners dat het fietspad een bepaalde breedte moet hebben waar minimaal twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen. Het gevaar bij het aanleggen van brede fietspaden is dat het uitlokt dat er nog meer mensen zich op het fietspad gaan begeven. Verkeerslichten zijn een factor die volgens de wielrenners juist onveiligheid uitlokken. Aangezien er zoveel verkeerslichten staan, wordt het aantrekkelijker om steeds door rood te rijden, zodat men niet hoeft te wachten. Dit zorgt volgens de wielrenners voor gevaarlijke situaties. De conditie van het wegdek is voor alle wielrenners een belangrijke factor voor de ervaren veiligheid. Het liefst rijden de wielrenners over een glad en strak wegdek. Een andere belangrijke factor die volgens wielrenners van invloed is op de veiligheid, zijn voorrangswegen. Bij rotondes vinden enkele wielrenners het gevaarlijk, omdat de regels hier niet uniform zijn. De ervaren veiligheid hangt waarschijnlijk niet alleen af van deze fysieke omgeving. Daarnaast zijn er sociale factoren zoals het handelen en gedrag van wielrenners die invloed kunnen hebben op de ervaren veiligheid. Deze factoren vallen onder het concept ‘space’ en worden in het volgende hoofdstuk beschreven.

5.2 | HET FIETSPAD ALS SPACE

Het fietspad wordt door de wielrenners omschreven als plaats waarop veel verschillende gebruikers zich bevinden, en waar het steeds drukker en onveiliger wordt. Door betekenis te geven aan het fietspad en de sociale processen die er plaats vinden, verandert het fietspad in een ruimte. Er vinden interacties plaats tussen wielrenners en automobilisten, tussen wielrenners en overige fietspadgebruikers en tussen wielrenners onderling. De wielrenners benoemen dat wanneer men als wielrenner meer hoffelijk zal zijn, het wantrouwen die er bij de overige weggebruikers is zal wegnemen. Nelly benoemt dat het wantrouwen door een kleine groep wordt veroorzaakt die zich niet naar behoren gedragen op het fietspad: *“We doen het allemaal zelf [...]. Er zitten altijd mensen tussen die niet zullen op staan, die dit asociale gedrag vertonen. En voor andere mensen zijn dan alle wielrenners asociaal. Die verpesten het voor de hele groep”*.

Uit de interviews blijkt dat de wielrenners bewust tactieken gebruiken om het fietspad te gebruiken zoals zij dat graag willen. Zij gebruiken het fietspad als een plek om te sporten en hanteren hierop eigen ongeschreven regels. Op het fietspad gelden geschreven regels, normen en waarden, en elk individu vult deze naar eigen goeddunken in. Er kan volgens de wielrenners een conflict over de ongeschreven en geschreven regels ontstaan die zorgen voor irritaties en confrontaties met overige fietspadgebruikers.

Door op het fietspad te gaan wielrennen verandert volgens Nelly het fietspad in een sportaccommodatie. Nelly benoemt dat een gewone fietser zich met een heel ander doel op het fietspad begeeft, namelijk het verplaatsen van A naar B. Door de verschillende handelingen die er plaats vinden op het fietspad, beweegt volgens haar iedereen naar zijn eigen tactische goeddunken en vindt er een strijd plaats over wie welke positie inneemt op het fietspad. Anouk, Laurens en Sietse hebben het over een sportprestatie neerzetten op de openbare weg. Nelly benoemt dat wanneer wielrenners een sportprestatie willen neerzetten in de publieke ruimte, het fietspad transformeert naar een sportveld en onderbouwt dit als volgt:

“Maar op het moment dat je een sportprestatie neer wilt zetten wat veel wielrenners doen, bij willen blijven harken in een groep wat ze eigenlijk net niet kunnen, dan worden ze als mens ook heel anders. Want dan wil je een prestatie neerzetten, dan ben je gewoon bezig alsof je op een sportveld bezig bent, en dat matcht natuurlijk niet altijd met gewoon openbaar in het verkeer bezig zijn. Een verkeersdeelnemer en sportieve prestatie dat probeer je dan te doen op het fietspad, en dat gaat natuurlijk niet”.

Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat het fietspad als plaats transformeert in het fietspad als ruimte, omdat de wielrenner betekenis geeft aan het fietspad en handelt zoals hij of zij denkt dat goed is. Het fietspad wordt door verschillende gebruikers op verschillende manieren gebruikt, die allemaal een andere invulling aan het fietspad geven.

Volgens de wielrenners heeft het fietspad enorm veel verschillende type gebruikers, die er gezamenlijk en tegelijkertijd gebruik van maken. Alle wielrenners benoemen dat het fietspad van de fietser is. Floor benoemt de verschillende gebruikers die zich op het fietspad begeven:

“Uiteindelijk heb je natuurlijk gewoon de huis-tuin-en-keuken fietser zoals die altijd heeft bestaan, gewoon woon-werk verkeer op de stadfiets en dat is wel echt specifiek op een stadfiets dan, of kinderen op de fiets, gezinnen, alles op een stadfiets dat al jaren is. Dan heb je de wielrenners, volgens mij heb je elektrische fietsen maar zijn dat ook twee categorieën, de supersnelle elektrische fiets, en de langzamere variant. Dan ga je ook naar de brommers en de scooters, is nog een groep. En die transportluitjes, en die heb je misschien ook wel in verschillende varianten, die fixie luitjes met zo'n rugzak op, die gaan behoorlijk snel. Maar je hebt qua omvang nu ook steeds meer die ligfietsen, of met zo'n bak achterop of voorop. En volgens mij heb je ook nog zelfs die luitjes in een invalidekarretje die op het fietspad rijden, die scootmobiel achtige dingen”.

Volgens de wielrenners fietst iedereen op hetzelfde smalle fietspad door, langs en met elkaar. Marco benoemt dit als het dilemma van het fietspad: *“En dan moet je het tussen die fietsers, terwijl het een hele gemêleerde groep is, moet je het doen. Van scholier, tot elektrisch, tot speed pedelecs, daar moet je mee roeien”*. Joris benoemt het verschil van fietsen binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom fietst volgens hem alles en iedereen door elkaar en probeert iedereen rekening met elkaar te houden. Buiten de bebouwde kom zegt Joris dat er minder type fietspadgebruikers zijn, die zich anders gedragen. Volgens hem fietsen hier oudere mensen die rustig en relaxt fietsen, forenzen die daar rustig rijden en wielrenners die er echt vaart willen maken. Iedereen gebruikt het fietspad op een manier die voor hen goed lijkt te zijn. Sietse vindt dat er geen onderscheid gemaakt

moet worden tussen fietsers, de regels zijn duidelijk en iedereen moet zich daar naar gedragen. De wielrenners maken onderscheid tussen verschillende groepen fietsers. Klaas benoemt dit als volgt:

“Ja kijk een wielrenner fietst over het algemeen een stuk sneller, en feitelijk heeft hij net zoveel recht op het fietspad als een gewone fietser, maar in de beleving van mensen is het fietspad meer voor de gewone fietser en minder voor de wielrenner”.

Klaas zegt hiermee, net als andere wielrenners, dat elke fietser het fietspad op een andere manier gebruikt, zoals de fietser denkt dat goed voor hem of haar is. De wielrenners benoemen dat zij op een racefiets anders handelen en regels anders naleven dan wanneer zij op een stadfiets fietsen. De geïnterviewde wielrenners zijn het er echter over eens dat iedereen dezelfde rechten en plichten heeft op het fietspad, maar dat de rechten en plichten niet altijd door iedereen even goed worden nageleefd. Marco onderkent dat het door de grote variëteit aan gebruik onveiliger is geworden op het fietspad:

“Nou enerzijds is het onveiliger geworden, omdat gewoon de diversiteit aan gebruikers van het fietspad enorm is toegenomen. [...] Nederland heeft natuurlijk wel, laten we eerlijk zijn, super veel geïnvesteerd in fietspaden de afgelopen, naja, tien jaar ofzo. Dus dat is een beetje dubbel. Maar ik denk dat het per saldo toch nog wel wat onveiliger is”.

Uit de bovenstaande bevindingen blijkt dat de wielrenners het fietspad de afgelopen jaren als onveiliger zijn gaan ervaren. Ondanks de investeringen in fietspaden is het volgens de wielrenners, door de drukte en vanwege het toegenomen aantal typen fietsers die allemaal anders handelen op het fietspad, onveiliger geworden.

Als gevolg van het grote aantal verschillende fietspadgebruikers benoemen alle wielrenners dat het alsmaar drukker wordt op het fietspad, en wanneer hier niets aan gedaan gaat worden, de kans bestaat dat de ervaren veiligheid verminderd. Floor voorziet problemen voor in de toekomst:

“Ik denk dat er nog best wel wat jaren komen waarin de druk alleen maar toeneemt. Voordat er echt verandering komt. Dat is vaak de praktijk zo, dat je er met het beleid achteraan loopt, en dat je qua infrastructuur niet zo snel dat soort dingen hebt aangepast. Dus de komende periode zal het wel toenemen qua druk op het fietspad. En daar zullen we het met z'n allen maar even mee moeten doen ben ik bang”.

De wielrenners zijn het met elkaar eens dat meer ruimte zorgt voor een veilige fietsomgeving. Hoe dit bewerkstelligt kan worden weten ze niet zo goed. Een extra fietsbaan zou een luxe zijn, maar Floor is realistisch: *“Als dat een bredere strook zal zijn waar meer mensen op kunnen, of dat het een extra baan zal zijn, dat laatste is natuurlijk helemaal luxe, maar ik denk niet dat dat overal kan”.* Volgens de wielrenners is er niet veel meer ruimte in Nederland om nog meer fietspaden aan te leggen. Henri benoemt ook de positieve aspecten van het fietspad:

“Wat dat betreft is het in Nederland natuurlijk een walhalla voor de fietser. En dat wordt alleen maar beter, maar ik denk ook wel dat het een goede ontwikkeling is dat de fiets dus wel heel erg veel aandacht krijgt in heel veel opzichten, en dan komt nu daarbij, de volgende stap is ook de aandacht voor de wat snellere fietser”.

Henri erkent ook de negatieve consequenties van deze goede ontwikkelingen. Hij benoemt een voorbeeld over mensen die hun fiets laten staan en toch maar weer met de auto gaan, omdat het zo druk is op het fietspad. Hieruit blijkt dat bepaalde bedoelde positieve effecten ook contraproductief kunnen werken.

Volgens Klaas zijn er de laatste vijf jaar wel meer bredere fietspaden bijgekomen, maar het blijft volgens hem een mierenhoop op het fietspad. Het valt Joris op dat bij mooi weer meer mensen zich op het fietspad begeven. Voornamelijk met mensen die minder vaak fietsen. Joris ziet door de toenemende drukte meer onveilige situaties ontstaan. Mensen die vaker fietsen kunnen volgens hem een betere inschatting maken van de handelingen op het fietspad. Mensen die minder vaak op de fiets zitten hebben daar volgens hem meer moeite mee, waardoor er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Henri benadrukt dat het ook niet geheel veilig kan worden: *“Je begeeft je in het verkeer, en je kunt het nooit voor 100% helemaal veilig maken. Dus die illusie moeten we ook niet hebben. Ja dat willen we ook misschien wel teveel, van alles moet veilig. Maar dat kan niet”.*

De wielrenners benoemen dat er grote verschillen in snelheid op het fietspad zijn. De verschillende type fietspadgebruikers hanteren andere tactieken omtrent snelheid. Deze maken volgens de wielrenners de fietsomgeving onveilig. Doordat de wielrenner met zijn snelheid dicht langs overige fietspadgebruikers fietst, kunnen er volgens de wielrenners schrikmomenten ontstaan bij andere fietspadgebruikers. Anouk benoemt dat de

wielrenner zich bewust moet zijn van zijn of haar eigen snelheid. Ook al ga je voor je eigen gevoel heel erg langzaam, voor de andere weggebruiker ga je volgens haar nog steeds te snel. Anouk ziet nog vaak gebeuren dat de wielrenner denkt dat hij of zij de meeste rechten heeft, omdat deze het snelst gaat. Binnen de vereniging van Anouk wordt er rekening gehouden met de snelheid binnen de bebouwde kom. Hier wordt niet harder gefietst dan vijftig kilometer per uur, wat Anouk eigenlijk als te hard beschouwt. Volgens Laurens hebben wielrenners de neiging om zich onterecht boven het andere fietsvolk te plaatsen, puur op basis van de snelheid die ze hebben. Daarnaast benoemen de wielrenners dat het voor automobilisten lastig is in te schatten hoe snel een wielrenner gaat, de wielrenner moet hier volgens hen dan ook goed op anticiperen. Uit deze bevindingen blijkt dat wielrenners door hun eigen snelheid in onveilige situaties terecht kunnen komen. Daarnaast blijkt dat sommige wielrenners zich onterecht bepaalde rechten toe-eigenen. Aangezien de wielrenner de snelste is op het fietspad, moet hij of zij zich volgens de wielrenners bewust zijn van zijn of haar eigen handelen om andere fietspadgebruikers niet in gevaar te brengen.

De meeste wielrenners ervaren tijdens interactie met een automobilist veel gevaren. De wielrenners zeggen dat de automobilist te weinig oplet op wat er op de weg gebeurt en zien wielrenners te vaak over het hoofd. Henri heeft het over het gedrag van de automobilist: *“Een agressieve houding bij de automobilist, om dat ie ja, geen zin meer heeft in al die wielrenners. Dat zie je steeds meer”*. Andere wielrenners benoemen ook voornamelijk negatieve ervaringen met automobilisten. Sietse heeft tijdens interactie met een automobilist wel eens een woordenwisseling gehad. Anouk heeft wel eens een flesje water naar haar fiets toegegooid gekregen van een autobestuurder. De wielrenners vinden plotseling openslaande deuren van auto's een gevaarlijke factor die erg onberekenbaar is (zie afbeelding 8). De meeste wielrenners zijn hiervoor wel op hun hoede en anticiperen hierop. De wielrenners zijn van mening dat automobilisten een hekel hebben aan wielrenners en zich hier ook naar gaan gedragen.



Afbeelding 8: Voorbeeld plotseling openslaande deur (ctrl+klik op afbeelding voor video)

Volgens de wielrenners is er een verschil tussen het wielrennen als individu en het wielrennen in groepen. Binnen wielerverenigingen wordt er volgens de wielrenners veel aandacht besteed aan veiligheid met betrekking tot het fietsen in groepen. Laurens benoemt dat er bij het wielrennen in groepen veel ongeschreven regels zijn. Deze regels zouden eigenlijk geschreven moeten zijn om het handelen van de wielrenner beter te begrijpen:

“Het voor, tegen en achter roepen. Of het aangeven dat een auto kan passeren, door je arm te gebruiken. Door inderdaad als groep, door het verkeer te bewegen. En dus ook als groep gebruik te maken van groen licht, en niet als halve groep. Dat zijn allemaal ongeschreven regels die wielrenners goed kennen”.

De wielrenner past zich volgens hem aan binnen de mogelijkheden die er zijn. Bij de wielrenners leeft het idee dat de ongebonden wielrenner voor meer gevaar zorgt omdat deze zich minder bewust is van de ongeschreven regels die er bij wielrenners leven. De ongebonden wielrenner wordt volgens Anouk niet meegenomen in de regels die verenigingen opstellen. Anouk vindt ook dat groepen wielrenners gevaar veroorzaken door de tactieken die de groepen hanteren:

“Ik denk wel dat er toch nog wel teveel asociale wielrenners zijn, dat er teveel grotere groepen over de weg denderen omdat het fietspad maar irritant is. Dat tussen de auto's door gaan rijden, die vervolgens toeterend achter ze aan gaan weet je wel. Rechtdoor over rotondes gaan, ja, die cowboys heb je gewoon echt nog wel”.

Joris, Nelly en Laurens benoemen ook het gedrag van wielrenners in groepen. Veel wielrenners rijden volgens hen in de stad nog veel te hard. Laurens vindt dat in de bebouwde kom niet hard gereden moet worden. Volgens Laurens houden de ervaren wielrenners in groepen wel goed rekening met elkaar, maar ziet ook wel dat dit tot irritatie leidt bij overige weggebruikers: *“Groepen vinden vaak dat ze voorrang hebben, terwijl ze dat niet per se hebben”*. Nelly benoemt dat er juist in groepen geschreeuwd wordt om de eigen veiligheid te waarborgen. Maar volgens Nelly vindt niet iedere fietspadgebruiker dat even prettig. Volgens de wielrenners is er een verschil tussen hoe wielrenners het fietspad ervaren en hoe overige fietspadgebruikers het fietspad ervaren. Volgens de wielrenners zijn overige fietspadgebruikers zich vaak niet bewust van het handelen van wielrenners, terwijl de wielrenners benoemen er zoveel mogelijk aan proberen te doen om voor elke doelgroep veiligheid te garanderen.

De wielrenners zijn van mening dat de grootste verantwoordelijkheid bij jezelf als wielrenner ligt, puur om het feit dat je als wielrenner veel sneller gaat dan de meeste overige fietspadgebruikers. Anouk:

“Ja, dat vergt wel iets van je als je zegt van dat je als wielrenner verantwoordelijkheid hebt. Dat je wel in al die mensen moet proberen in te leven. Je weet dat een kind met zijwieltjes niet in een rechte lijn rijdt, dus als je die van achter nadert, dan moet je daar niet in een keer langs gaan. Je moet even de kat uit de boom kijken. Je weet dat als je bijvoorbeeld belt, dat mensen in driekwart van de gevallen gaan omkijken. Als mensen omkijken gaan ze naar links, dus als je er dan gelijk naast zit, lig je in de greppel. Dus het vergt wel iets van een wielrenner om die verantwoordelijkheid ook te nemen. En dat is ook de reden dat het vaak mis gaat, omdat je daar misschien niet altijd zin in hebt, niet altijd kijkt op hebt, haast hebt, en noem het allemaal maar”.

Joris heeft het over de verantwoordelijkheden in groepen die minder worden naarmate de snelheid omhoog gaat, hij spreekt van een bepaalde groepsdruk:

“Dan heb je meer een soort van groepsgedrag en dan moet je best sterk in je fietsschoentjes staan om toch daar aan vast te houden van als het niet kan, dan kan het niet, dan laat je je ploeg je breken”.

Hieruit blijkt dat de wielrenners vinden dat zij hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen, maar de wielrenners onderkennen dat dit door de prestatie die een wielrenner wil neerzetten waarschijnlijk niet altijd wordt gedaan.

Appende jeugd, scholieren die met zijn drieën of vieren naast elkaar fietsen (zie afbeelding 9 en 10) en oudere mensen op een elektrische fiets worden als gevaarlijk gedrag beschouwd. Volgens Laurens zit het probleem bij de fietspadgebruiker die hun verantwoordelijkheid niet neemt. Volgens hem heeft iedereen op zijn of haar manier een verantwoordelijkheid. Dat is volgens Laurens precies waar het mis gaat. Daarnaast benoemen de meeste wielrenners dat iedere fietspadgebruiker zich gewoon aan de verkeersregels moeten houden. Sietse zegt: *“Die regels hebben we wel, iedereen weet dat je niet door rood mag rijden, en dat je je richting moet aangeven. Hand moet uitsteken op de fiets”*. Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat volgens de wielrenners de regels door alle fietspadgebruikers te weinig worden nageleefd, wat volgens hen resulteert in onveilige situaties. Volgens de wielrenners moet iedere fietspadgebruiker zijn of haar verantwoordelijkheid pakken om de veiligheid te waarborgen.



Afbeelding 9: Voorbeeld van tegemoetkomende scholieren (ctrl+klik op afbeelding voor video)



Afbeelding 10: Voorbeeld van scholieren die ingehaald worden (ctrl+klik op afbeelding voor video)

5.2.1 | TACTIEKEN OP HET FIETSPAD

Tactieken worden omschreven als het handelen van de wielrenner, het gedrag dat hij of zij gebruikt op het fietspad en de keuzes die hij of zij maakt. Wielrenners proberen door middel van tactieken een plaats in te nemen op het

fietspad. Uit de interviews blijkt dat interacties die er op het fietspad plaatsvinden soms zorgen voor problemen. Dit komt volgens de wielrenners door zowel het handelen van de wielrenner als het handelen van de andere fietspadgebruiker. De wielrenners benoemen dat de wielrenner tactieken gebruikt om rekening te houden met het overige verkeer, maar gebruiken zij het fietspad ook op een manier die voor de wielrenner het beste is. Hierbij zou een conflict kunnen plaatsvinden met overige weggebruikers.

De meeste wielrenners vinden dat ze ervaren wielrenners zijn en door deze ervaring bewust van hun eigen gedrag en verantwoordelijkheden op de racefiets zijn. Ze zeggen dat ze rekening met elkaar en met de veiligheid van anderen houden. Klaas heeft de indruk dat hij zelf goed op de veiligheid let, maar dat schrikreacties onvermijdbaar zijn. Henri omschrijft het gedrag van zijn wielervereniging zelfs als voorbeeldig. Er gebeuren wel eens onveilige dingen, maar ziet dit weinig binnen zijn vereniging. Volgens Anouk moet je je in groepen nog meer aanpassen aan het overige verkeer, omdat je als groep een groot gedeelte van het fietspad inneemt en schrikmomenten kan opwekken bij overige weggebruikers. Ze benoemt daarnaast de gevaren van langzamer rijden: *“Voor een wielrenner is dat heel vervelend, en voor sommige zelfs onmogelijk. Omdat ze dan gewoon omkukelen, bij een verkeerslicht ofzo. Snelheid is veiligheid. Vooral beginnende wielrenners”*. Ook Laurens knijpt tegenwoordig wat sneller in de remmen, omdat hij de andere kant ook kent: *“Dat dat gewoon ook heel vervelend is als jij rechts fietst en er komt opeens een wielrenner tussendoor zeilen”*. Sietse houdt op het fietspad ook rekening met de snelheid en veiligheid ten opzichte van andere weggebruikers: *“En als ik echt me wil uitleven ga ik naar een wielerveenbaan. Dan kan ik vallen, en dan doe ik niemand kwaad mee”*. Marco benoemt dat de kennis van de weg een factor speelt bij het gedrag: *“Als je de weg kent, ga je je anders gedragen dan wanneer niet”*. Hij benoemt het gedrag binnen de bebouwde kom een kwestie van zelfregulering. Hoewel er volgens hem minder tolerantie op het fietspad is, helpt aardig blijven wel. Uit deze bevindingen blijkt dat tactieken die de wielrenner hanteert belangrijk zijn bij het waarborgen van een veilige fietsomgeving. Zowel de wielrenner als de overige fietspadgebruiker moet zich volgens de wielrenners bewust zijn van elkaars gedragingen en tactieken die iedereen gebruikt. Dan kan het volgens de wielrenners veiliger worden op het fietspad.

Floor benoemt een situatie waarin zij het gevoel had dat wielrenners onderling niet dezelfde taal spreken. Als voorbeeld noemt zij het rijden van een toertocht, waar veel verschillende wielrenners aan deelnamen:

“Mooi voorbeeld was vorig jaar, Tour d’Utrecht volgens mij, dat we daar met een clubje vanuit CS gingen meedoen. Met z’n achten ofzo en, gewoon als groepje reden we mee in die toertocht en om ons heen reden natuurlijk allemaal andere deelnemers. En we waren, omdat we gewoon continu aan het trainen waren, met signaleren op straat, paaltjes aangeven, roepen, voor tegen enzo. Waren we daar, was het een soort automatisme, en als je dan mensen om je heen hebt die dat niet doen. Dan merk je in een keer het gevaarlijke daaraan. Zeker als je vertrouwt op de mensen om je heen die dat wel doen, en een ander doet dat niet, dan valt het weer op”.

Floor gebruikt de taal van het wielrennen als tactiek om te communiceren met haar fietsgroep. Echter, wanneer de overige wielrenners deze taal niet spreken, kunnen er verwarringen op het fietspad ontstaan. Floor is van mening dat wanneer wielrenners dezelfde taal spreken, dit in ieder geval bijdraagt aan de veiligheid op het fietspad. Uit bovenstaande bevinding blijkt dat er binnen de groep wielrenners geen uniforme taal is waarmee zij onderling communiceren. Binnen de groep wielrenners is er volgens Floor onwetendheid over hoe men ten opzichte van elkaar handelt.

Sietse benoemt een situatie waarin hij onveiligheid heeft ervaren in interactie met een automobilist. Hij fietste naast het fietspad op de rijbaan, aangezien het fietspad van slechte kwaliteit en hobbelig was. Hij koos er bewust voor om op de rijbaan te gaan fietsen. Een auto reed hem toeterend voorbij. De man die er in zat schreeuwde en vond dat Sietse op het fietspad moest gaan fietsen, dit terwijl het volgens Sietse geen verplicht fietspad was. Hij handelde bewust door gebruik te maken van de tactiek om op de rijbaan te gaan fietsen en niet op het hobbelige fietspad. Echter, dit zorgde voor frustratie bij de automobilist. Uit bovenstaande bevinding blijkt dat een wielrenner handelt naar eigen goeddunken, maar daarmee wel irritaties kan uitlokken bij andere weggebruikers.

Daarnaast benoemen wielrenners tactieken die zij gebruiken zoals het door rood rijden bij een verkeerslicht. Dit doen zij omdat ze geen snelheid willen verliezen, ze haast hebben of vinden dat de plaatsing van de verkeerslichten verkeerd is. Dit geldt volgens hen tevens voor overige fietspadgebruikers. Ook hier handelen wielrenners naar eigen goeddunken, en vinden dat de tactiek die zij hanteren de juiste is. Er worden echter wel geschreven regels overtreden, wat zou kunnen leiden tot onveilige situaties.

Een andere tactiek die volgens wielrenners zou kunnen bijdragen aan veiligheid, is het gebruik van de fietsbel. De wielrenners ervaren dit als vriendelijker dan wanneer er constant geroepen wordt naar elkaar. Het roepen wekt volgens Laurens veel schrikreacties op. Hij beschouwt het gebruik van een bel als een simpele maatregel: *“Ja nou zoiets simpels, door een bel op je fiets te zetten, zeg je eigenlijk van ik ben ook een fietser”*. Marco vindt dat het gebruik van een bel niet per se leidt tot veiligheid: *“Nee, als er een situatie zich voor doet dan schreeuw ik gewoon. Want, het is meer, ik wil vriendelijker gevonden worden en daarom heb ik een bel. En niet dat ik daardoor mezelf veiliger voel”*. De wielrenners zeggen hier dat met slechts kleine aanpassingen van tactiek een positievere houding van de wielrenner in de samenleving kan ontstaan.

Uit bovenstaande bevindingen blijkt dat de wielrenners verschillende tactieken hanteren om het fietspad als sportveld veilig te gebruiken. De wielrenners benoemen dat zij zich aanpassen aan het overige fietsverkeer wanneer zij in groepen fietsen, dat zij langzamer rijden binnen de bebouwde kom en eerder in de remmen knijpen wanneer zij onveiligheid ervaren. Deze tactieken hanteren de wielrenners omdat zij vinden dat ze ervaren wielrenners zijn. Daarnaast benoemen de wielrenners dat het onderling communiceren een tactiek is die voor veiligheid kan zorgen, mits iedere wielrenner dezelfde taal spreekt. De wielrenners benoemen tot slot dat zij verkeerslichten negeren, en door rood rijden, om zo hun sportprestatie neer te kunnen zetten. Tactieken worden door de wielrenners als essentieel ervaren om een veilige fietsomgeving te garanderen. Hierbij vinden de wielrenners dat zij zelf een grote verantwoordelijkheid hebben om deze tactieken veilig te gebruiken.

5.2.2 | SAMENVATTING

Door het fietspad te gebruiken als wielrenner construeert de wielrenner het fietspad als sportveld. Het fietspad is namelijk niet per se gemaakt om op te wielrennen. De wielrenner zorgt voor een specifieke handeling op dat moment, zijn tactiek, en zorgt ervoor dat het fietspad verandert van een plaats naar een ruimte. De wielrenner geeft betekenis aan het fietspad door erop te gaan wielrennen. Het fietspad wordt door veel verschillende type gebruikers benut, en zij maken er allemaal op een andere manier gebruik van en geven een andere betekenis aan het fietspad. Voor een gewone fietser is het fietspad geen sportveld, maar een stuk asfalt om zich bijvoorbeeld van A naar B te verplaatsen. Door toename van de verschillende type fietspadgebruikers wordt het steeds drukker op het fietspad, wat resulteert in onveiligheid. Al deze type gebruikers gebruiken het fietspad op een andere manier, wat vooral te zien is in de verschillende snelheden die hier gereden worden. De geïnterviewde wielrenners ervaren deze verschillende snelheden op het smalle fietspad als gevaarlijk en onveilig. Daarnaast benoemen de wielrenners het gevaar van interactie met automobilisten. De automobilisten weten volgens de wielrenners vaak niet in te schatten hoe snel zij naderen, en daarnaast vinden zij dat de automobilist de wielrenner vaak onheus bejegend. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Volgens de wielrenners is er een verschil tussen het wielrennen als individu en het wielrennen in groepen. Wielrenners benoemen met name het naleven van de regels of het hanteren van ongeschreven regels in groepen. Volgens de wielrenners worden de geschreven regels door individuele wielrenners te weinig nageleefd, wat zorgt voor onveilige situaties. In groepen wordt er vaak wel aan de regels gehouden, maar komt de massale groep fietsers als intimiderend over op overige weggebruikers. Iedere fietspadgebruiker moet zijn of haar verantwoordelijkheid pakken om de veiligheid te waarborgen. Overige fietspadgebruikers zijn zich vaak niet bewust van het handelen van wielrenners, terwijl wielrenners er zoveel mogelijk aan proberen te doen om voor alle doelgroepen veiligheid te garanderen. De meeste wielrenners zijn van mening dat de grootste verantwoordelijkheid bij jezelf als wielrenner ligt, puur om het feit dat je als wielrenner veel sneller gaat dan de meeste overige fietspadgebruikers. De wielrenners en de overige fietspadgebruikers moeten zich volgens de geïnterviewde wielrenners bewust zijn van elkaars gedragingen en handelen. Alleen dan kan het volgens de wielrenners veiliger worden op het fietspad.

HOOFDSTUK 6 | CONCLUSIE EN DISCUSSIE

In dit onderzoek is het fietspad de centrale context en zijn met behulp van de concepten *'place'* en *'space'* de fysieke kenmerken van het fietspad en de sociale processen op het fietspad nader onderzocht. Het doel van dit onderzoek was het inzicht krijgen in hoe wielrenners de veiligheid op het fietspad ervaren. Daarnaast is er geprobeerd te achterhalen welke factoren wielrenners belangrijk vinden voor een veilige fietsomgeving. In dit onderzoek is geprobeerd om antwoord te krijgen op het centrale vraagstuk: *"Hoe ervaren wielrenners de veiligheid op het fietspad, en welke factoren ervaren zij als essentieel voor een veilige fietsomgeving?"*. Middels interpretatief onderzoek is er met de verkregen kwalitatieve data geprobeerd om deze factoren te achterhalen.

Door te kijken door de theoretische lens van De Certeau is er geprobeerd om, naast de fysieke kenmerken die van belang zijn voor een veilige fietsomgeving, de sociale processen die op het fietspad plaatsvinden te onderzoeken en te bekijken hoe wielrenners handelen op het fietspad. Door gebruik te maken van de concepten van De Certeau kan worden beschreven hoe en waarom mensen handelen ten opzichte van het fietspad en ten opzichte van elkaar, wat helpt om inzicht te krijgen in welke factoren wielrenners essentieel vinden voor een veilige fietsomgeving.

Vervolgens is er kritisch gekeken naar de gevonden literatuur omtrent het onderwerp. Er zijn wetenschappelijke inzichten verkregen over ervaringen van fietsers op het fietspad, over factoren die bijdragen aan een (on)veilige fietsomgeving en over het gebruik van, en de veiligheid in de openbare ruimte. Uit de literatuurstudie blijkt dat fysieke factoren kunnen bijdragen aan een veilige fietsomgeving. De verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur en wegontwerp- en onderhoud worden als factoren benoemd die kunnen bijdragen aan de veiligheid. Daarnaast is het gedrag van weggebruikers van belang bij het voorkomen van conflicten op het fietspad. Tot slot blijkt dat het gebruik van de openbare ruimte en de veiligheid in de openbare ruimte zijn onder te verdelen in fysieke en sociale elementen. De openbare ruimte kan op verschillende manieren worden ingericht om de veiligheid te waarborgen. De resultaten zijn vergeleken met de literatuur en er is gekeken in hoeverre de resultaten overeenkomen en verschillen met de literatuur over de ervaren veiligheid op het fietspad en in de openbare ruimte.

6.1 | CONCLUSIE

In de conclusie wordt er antwoord gegeven op de onderzoeksvraag: *"Hoe ervaren wielrenners de veiligheid op het fietspad, en welke factoren ervaren zij als essentieel voor een veilige fietsomgeving?"*.

De geïnterviewde wielrenners zijn het fietspad de afgelopen jaren als steeds onveiliger gaan ervaren. Ondanks de aanpassingen die aan het fietspad zijn gedaan, zoals het verbeteren van het wegdek en het breder maken van het fietspad, wordt het fietspad als onveiliger ervaren. Dit is een verrassende bevinding omdat het lijkt dat aanpassingen worden gedaan om de veiligheid te vergroten. Daarnaast heeft de ervaren onveiligheid volgens de wielrenners in dit onderzoek te maken met de toenemende drukte op het fietspad. De wielrenners benoemen dat fysieke factoren kunnen bijdragen aan een veilige fietsomgeving, maar dat sociale factoren ook belangrijk zijn voor het waarborgen van een veilige fietsomgeving.

Uit dit onderzoek blijkt dat de geïnterviewde wielrenners het fietspad zien als een plaats (*'place'*) met verschillende uiterlijke kenmerken. Wielrenners verwachten van overheden, provincies, gemeenten en gespecialiseerde organisaties dat zij meer samenwerken en strategieën bedenken om het fietspad zo veilig mogelijk in te richten, bijvoorbeeld door het hanteren van uniforme regels bij voorrangswegen of door de plaatsing van verkeerslichten. De wielrenners benoemen dat het opstellen van meer regels niet altijd helpt bij het verbeteren van de veiligheid. Daarentegen benoemen zij dat zelfregulering op het fietspad bijdraagt aan een veilige fietsomgeving. De fysieke factor die wielrenners als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving is voornamelijk de inrichting van het fietspad. Fysieke kenmerken als de breedte van het fietspad, het wegdek en de plaatsing van verkeerslichten, worden als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat de inrichting van het fietspad niet zomaar veranderd kan worden, aangezien het in Nederland al erg vol is. Een belangrijke factor voor de wielrenners om veiligheid op het fietspad te waarborgen is door elkaar te accepteren en door op een sociale manier met elkaar om te gaan op het fietspad. Deze factoren worden hieronder omschreven met behulp van het concept *'space'*.

Door gebruik te maken van het fietspad, verandert deze van een plaats (*'place'*) in een ruimte (*'space'*). De wielrenners geven door hun handelen (*'tactics'*) betekenis aan het fietspad waar diverse sociale factoren kunnen bijdragen aan een veilige fietsomgeving. De sociale factoren die wielrenners als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving zijn de type gebruikers die van het fietspad gebruik maken en de drukte op het fietspad. Snelheidsverschillen zijn tactieken die wielrenners gebruiken om veiligheid te waarborgen. De wielrenners in dit

onderzoek ervaren voornamelijk onveiligheid wanneer deze factoren en tactieken niet corresponderen met de rechten en plichten die overige fietspadgebruikers en automobilisten hebben op het fietspad. De geïnterviewde wielrenner is zich bewust van zijn eigen gedrag, en probeert op het fietspad rekening te houden met andere gebruikers door gebruik te maken van diverse tactieken. Deze tactieken worden volgens de wielrenners echter niet door iedere wielrenner op een veilige manier gebruikt. Volgens de wielrenners weten andere fietspadgebruikers niet hoe de wielrenner handelt, wat kan zorgen voor conflicten. Als voorbeeld noemen de wielrenners het hanteren van ongeschreven regels, zoals het roepen naar elkaar.

Geconcludeerd kan worden dat fysieke factoren kunnen bijdragen aan het waarborgen van een veilige fietsomgeving. De sociale factoren worden door de wielrenners uit dit onderzoek echter als belangrijker ervaren om een veilige fietsomgeving te waarborgen. Hierbij spelen de tactieken die wielrenners en overige fietspadgebruikers hanteren een grote rol, deze moeten ervoor zorgen dat er acceptatie ten opzichte van elkaar ontstaat op het fietspad.

6.2 | DISCUSSIE

6.2.1 | HET FIETSPAD ALS PLACE

Ten eerste heeft dit onderzoek inzicht gegeven in de ervaringen van wielrenners over de veiligheid omtrent fysieke kenmerken van het fietspad (*'place'*). Volgens de theorie van De Certeau (1984) kan het fietspad als plaats omschreven worden als een stabiele plek met specifieke uiterlijke kenmerken zoals kleur, belijning, duidelijke bebording, soort asfalt en ligging. Er zijn verschillende soorten fietspaden, zoals een fietsstrook en een fietsstraat. Het fietspad kan volgens de wielrenners veilig worden gemaakt door strategieën die overheden, provincieën, gemeenten en gespecialiseerde partijen hanteren. Dit sluit aan bij wat Binken et al. (2012) benoemen, namelijk dat bij de inrichting van de openbare ruimte verschillende partijen betrokken moeten worden onder leiding van een onafhankelijke projectleider. Uit dit onderzoek blijkt dat strategieën echter ook een tegengesteld effect kunnen veroorzaken. De wielrenners in dit onderzoek benoemen de inrichting van het fietspad die van belang is voor een veilige fietsomgeving. Uit het onderzoek van Binken et al. (2012) blijkt dat de fysieke inrichting van de openbare ruimte gevolgen heeft voor de manier waarop deze gebruikt en beleefd wordt. Hieronder worden de belangrijkste fysieke factoren toegelicht die kunnen bijdragen aan een veilige fietsomgeving.

Factoren die voor negatieve ervaringen omtrent veiligheid bij wielrenners zorgen, zijn obstakels. Wielrenners benoemen het gevaar van obstakels bij het fietsen in groepen, omdat zij het dan als onoverzichtelijk beschouwen. Paaltjes op onlogische plekken worden door de wielrenners als onveilig ervaren. Dit sluit aan bij de bevindingen van Van Cauwenberg et al. (2017). Zij benoemen de onveiligheid bij obstakels, maar voegen hieraan toe dat ook onoplettende voetgangers en bushaltes als onveilig worden ervaren. Deze factoren worden niet door de wielrenners benoemd. Waarschijnlijk komt dit doordat deze factoren voornamelijk binnen de bebouwde kom zichtbaar zijn, waar de wielrenner over het algemeen meer op de veiligheid let. Uit deze bevindingen blijkt dus dat volgens wielrenners het plaatsen van obstakels meer aandacht vereist, omdat obstakels door elke fietspadgebruiker als onveilig wordt ervaren.

Daarnaast benoemen de wielrenners het gevaar bij voorrangswegen. Op rotondes en kruispunten is het vaak niet duidelijk wie er voorrang heeft, of is het beleid niet uniform. Van Cauwenberg et al. (2017) hebben het over complexe situaties bij rotondes, die niet door iedere fietser als onveilig wordt ervaren. De wielrenners benoemen daarentegen dat zij onveiligheid ervaren op een rotonde. De ene keer heeft de automobilist voorrang, de andere keer de fietser. Strategieën kunnen worden toegepast om beleid omtrent voorrangssituaties in te richten. Tevens benoemen de wielrenners dat zijwegen zorgen voor onveilige situaties, helemaal wanneer het niet goed te overzien is. De automobilist rijdt vaak al half het fietspad op, zonder dat deze weet of er een fietser aan komt. De wielrenner ervaart deze situatie als onveilig. Zijwegen worden ook in het onderzoek van Van Cauwenberg et al. (2017) als onveilig ervaren vanwege de onoverzichtelijkheid van de automobilist.

De wielrenners omschrijven de breedte van het fietspad als eerste essentiële factor voor een veilige fietsomgeving. Het fietspad is volgens de wielrenners van goede kwaliteit, maar smal, wat wielrenners als onveilig ervaren. Wanneer een fietspad breder is, hebben zij meer ruimte en kunnen vrijer bewegen over het fietspad. Een breder fietspad zorgt er volgens de wielrenners echter wel voor dat meer mensen zich op het fietspad gaan begeven. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen dat oudere fietsers een breed fietspad minder belangrijk vinden voor de ervaren veiligheid, maar zou wel negatieve gevolgen voor de fietservaring kunnen hebben. Hieruit blijkt dat brede fietspaden voor de wielrenners een positieve ervaring voor de fietsveiligheid kan hebben, maar dat het ook een tegengesteld effect teweeg kan brengen wanneer er meer mensen zich op het fietspad gaan begeven.

De conditie van het wegdek is voor de wielrenners een tweede belangrijke factor voor een veilige fietsomgeving. Een wielrenner fietst het liefst op een glad en strak stuk asfalt. Hobbelige fietspaden, klinkerweggetjes of fietspaden met kuilen erin zorgen voor onveilige situaties. Dit soort fietspaden vermijdt de wielrenner het liefst en kiest liever voor een alternatieve route. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen het wegdek als minder relevante factor voor de fietsveiligheid bij oudere fietsers. Deze doelgroep vindt het minder van belang of het wegdek glad en strak is. Daarnaast benoemen wielrenners dat wanneer zij op de stadsfiets fietsen het ook niet uitmaakt op welk type wegdek zij fietsen. Hier is dus een verschil te zien met betrekking tot hoe volgens verschillende fietspadgebruikers het wegdek bijdraagt aan de ervaren veiligheid, maar dat deze factor volgens de wielrenners wel essentieel is voor een veilige fietsomgeving.

De derde belangrijke factor die volgens de wielrenners kan bijdragen aan een veilige fietsomgeving, zijn verkeerslichten. Uit dit onderzoek blijkt dat wanneer de wielrenners sommige verkeerslichten als zinloos ervaren ze volgende verkeerslichten ook negeren, ook al is het volgens de verkeersregels verplicht om te stoppen voor rood licht. De wielrenners in dit onderzoek ervaren verkeerslichten als onveilig omdat het een tegengesteld gedrag uitlokt. De wielrenners benoemen dat niet alleen zij door rood licht fietsen, maar dat de overige fietsers dit ook doen. Ondanks dat de wielrenners zeggen dat iedereen zich aan de geldende verkeersregels moet houden, kunnen verkeerslichten toch zorgen voor een onveilige fietsomgeving. Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen juist dat verkeerslichten zorgen voor een veilige fietsomgeving. Hoewel zij ook benoemen dat wanneer auto's rechtsaf kunnen slaan waar fietsers rechtdoor moeten, het wel tot onveilige situaties kan leiden. De wielrenners benoemen dat er kritischer gekeken moet worden door overheden, provinciën en gemeenten bij plaatsing, en het doel van verkeerslichten om de ervaren veiligheid te waarborgen.

Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat de breedte van het fietspad, de conditie van het wegdek en de plaatsing van verkeerslichten fysieke factoren zijn die essentieel zijn voor een veilige fietsomgeving. De fysieke factoren moeten volgens de wielrenners ingericht worden door strategieën die overheden, provinciën en gemeenten hanteren. Deze strategieën zorgen niet altijd voor bedoelde positieve effecten, maar kunnen ook tegengestelde effecten veroorzaken. Voor het waarborgen van een veilige fietsomgeving zijn daarom volgens de wielrenners sociale factoren belangrijker. Het lijkt erop dat tactieken van zowel de wielrenners als de overige fietspadgebruikers belangrijker zijn voor de ervaren veiligheid, omdat tactieken kunnen zorgen voor gedragsverandering. Volgens de wielrenners is de verandering van gedrag op het fietspad wel een proces van lange adem. De sociale factoren en tactieken worden in de volgende paragraaf beschreven.

6.2.2 | HET FIETSPAD ALS SPACE

Het fietspad als place transformeert naar een space omdat mensen zich op het fietspad begeven en er handelingen en interacties plaatsvinden, alle verschillende gebruikersgroepen geven een andere betekenis aan het fietspad. Iedereen handelt hierop naar eigen goeddunken en de acties die er plaatsvinden zijn niet bepaald door de constructie van de plaats. Het fietspad kan worden beschouwd als een dynamisch veld waarop beweging plaatsvindt. Op het fietspad zijn verschillende mensen op verschillende tijden aanwezig, die met verschillende snelheden het fietspad met elkaar moeten delen. Het fietspad wordt samengesteld uit deze mobiele elementen en krijgt door de verschillende gebruikers een betekenis. De wielrenners beschouwen het fietspad als een sportveld, omdat zij met hun racefiets een sportieve prestatie in deze ruimte willen neerzetten. Het fietspad wordt geconstrueerd door sociale interpretatie en het gebruik ervan.

In het licht van de bevindingen van Nio (2012), die een trein op het spoor omschrijft als een specifieke sociale ruimte met eigen regels, codes en gewoonten, kan het fietspad ook omschreven worden als specifieke sociale ruimte. Op het fietspad vinden handelingen plaats die door regels vanuit overheden, en codes en gewoonten van mensen worden vormgegeven. Op het fietspad is een grote verscheidenheid aan gebruikers die met elkaar in interactie komen. Er vinden interacties plaats tussen wielrenners en overige fietspadgebruikers. In deze micro-samenleving reageren mensen op elkaar en proberen rekening met elkaar te houden, dit zorgt echter niet altijd voor veilige situaties.

De wielrenner maakt gebruik van tactieken om het fietspad te kunnen gebruiken als sportveld, dit kan zorgen voor interacties en conflicten met overige fietspadgebruikers. Dit kan worden vergeleken met de geleefde ruimte die Binken et al. (2012) benoemen, waarbij relaties ontstaan die gebruikers met elkaar aangaan. De wielrenners geven aan dat zij rekening proberen te houden met andere fietspadgebruikers, maar dat sommige wielrenners het fietspad proberen toe te eigenen. De geïnterviewde wielrenners gebruiken het fietspad op een andere manier dan andere fietspadgebruikers. De wielrenners benoemen dat zij het fietspad als sportveld gebruiken. Naast de wielrenners zijn er veel andere typen fietspadgebruikers die gebruik maken van het fietspad, ieder op hun eigen manier,

bijvoorbeeld voor het verplaatsen van A naar B. Waar van Melik & van Gorp (2012) benoemen dat ontmoetingen in de openbare ruimte leiden tot sociale binding en tolerantie, leiden de interacties tussen wielrenners en overige fietspadgebruikers echter vaak tot conflicten en irritaties. De wielrenners in dit onderzoek zeggen dat wanneer er meer acceptatie ten opzichte van elkaar komt er ook meer tolerantie op het fietspad kan ontstaan. Vanwege de vluchtige en korte contacten die op het fietspad plaatsvinden, wordt het waarschijnlijk lastig om sociale binding te creëren.

De wielrenners benoemen dat door het vergroten van de bewustwording bij overige fietspadgebruikers over de handelingen die de wielrenner gebruikt op het fietspad, er meer acceptatie ten opzichte van elkaar kan ontstaan. Brömmelstoet (2014) omschrijft dit als straatwijsheid. Hij benoemt dat fietsers vaak wel weten hoe ze zich kunnen en moeten positioneren op het fietspad. De geïnterviewde wielrenners beschouwen zichzelf als ervaren wielrenners en ze zeggen rekening te houden met de overige fietspadgebruikers. Deze gedragingen krijgen zij voornamelijk mee vanuit de wielervereniging. De wielrenners benoemen dat juist de ongebonden, individuele wielrenner zorgt voor onveilige situaties op het fietspad, omdat deze de verkeersregels eerder overtreedt en denken dat zij de enige zijn op het fietspad. Het is volgens de wielrenners lastig om deze wielrenner te bereiken en om deze bewust te maken van het eigen gedrag.

Van Cauwenberg et al. (2017) benoemen dat de snelheid van het verkeer invloed heeft op het fietsgedrag. Wanneer er harder dan dertig kilometer per uur wordt gereden heeft dit volgens hen een negatieve ervaring op het fietsplezier onder de gewone fietser. De wielrenner wil juist harder rijden en beschouwt snelheid als plezierig. Wanneer fietspadgebruikers allemaal gebruik maken van hetzelfde smalle stukje fietspad waar veel snelheidsverschillen zijn, kunnen er onveilige situaties op het fietspad ontstaan. De wielrenners benoemen dat zij zich soms onterecht boven de andere fietspadgebruikers plaatsen, en door zijn of haar hogere snelheid het fietspad toe-eigent. Schepers et al. (2015) hebben het in relatie tot snelheid en drukte over de *'street hierarchy'*. De *'street hierarchy'* kan zorgen voor veiligheid, mits deze aan de twee benoemde sleutelementen voldoet. Het eerste element is de homogeniteit van het fietspad: verschillen in snelheid, richting en aantallen moet niet te groot zijn. De wielrenners benoemen echter de grote verscheidenheid aan type fietspadgebruikers die allemaal een andere snelheid hebben en een andere richting uit gaan (*'tactics'*). Volgens de wielrenners is er sprake van heterogeniteit op het fietspad, die negatieve gevolgen heeft voor de ervaren veiligheid. Het tweede element is de functionaliteit van het fietspad: de aanpassingen aan wegen om het (on)aantrekkelijk voor de fietser te maken (*'strategies'*). Volgens de wielrenners kunnen strategieën bijdragen aan een veilige fietsomgeving, mits deze goed doordacht zijn. Ondanks dat volgens de wielrenners de functionaliteit van het fietspad is verbeterd, ligt de snelheid van de wielrenner hoog en wordt het steeds drukker op het fietspad. Hieruit blijkt dat de *'street hierarchy'* niet in evenwicht is en kan zorgen voor een onveilige fietsomgeving. Irritaties, schrikmomenten en geschreeuw naar elkaar is het gevolg doordat men elkaar de ruimte op het fietspad niet of nauwelijks gunt. De interactie wordt volgens Paschalidis et al. (2016) het liefst vermeden, maar blijkt vanuit het perspectief van de wielrenner onontkoombaar aangezien de wielrenner vaak andere fietspadgebruikers inhaalt.

Boonstra en Hermens (2009) benoemen een (sport)plein als sociale openbare ruimte die door maatregelen ingericht worden. De maatregelen hebben als doel de veiligheid te verbeteren maar hebben als neveneffect vaak dat een plein juist onaantrekkelijk wordt en dus minder vaak gebruikt wordt. Pleinen waar weinig mensen zijn, kunnen vervolgens ook weer als onveilig worden ervaren. Het fietspad kan vergeleken worden met deze pleinen, want ook op het fietspad worden regels bedacht om het toegankelijk voor iedereen te maken en te reguleren. Deze regels zorgen echter ook voor neveneffecten, zoals het rijden door rood licht. Daarnaast worden de sociale normen, het accepteren van elkaar op het fietspad, niet altijd even goed nageleefd. Doordat het druk wordt op het fietspad, kunnen deze regels voor onveiligheid zorgen. Het fietspad wordt daardoor minder sociaal. Daarnaast blijkt uit dit onderzoek dat het aantrekkelijker maken van het fietspad voor een andere afbreuk van de sociale functie zorgt, want mensen pakken vanwege de drukte weer vaker de auto.

Door verkeersregels worden fietspadgebruikers gedwongen zich ernaar gedragen, maar uit dit onderzoek blijkt dat deze geschreven regels vaak worden overtreden. Wielrenners benoemen dat er ook veel ongeschreven regels zijn die wielrenners hanteren. Deze ongeschreven regels zijn veelal niet bekend bij de overige fietspadgebruikers, waardoor de wielrenners wantrouwend tegemoet worden gezien. De Certeau (1984) benoemt dat het individu bepaalde regels maakt, dit zijn op het fietspad de ongeschreven regels die nog niet genormaliseerd zijn. Hij stelt dat het individu zorgt voor andere culturele en sociale processen op het fietspad. Dit komt overeen met wat de wielrenners benoemen over deze regels. De wielrenner gebruikt tactieken om deze regels te hanteren op het fietspad, zoals het voor, tegen en achter roepen, het aangeven dat een auto kan passeren en door aan te geven dat

de wielrenner nadert. De wielrenners ervaren dat de veiligheid hierdoor verbetert. De Certeau (1984) spreekt hierbij over secundaire productie die refereert aan ongedefinieerde, tactische bewegingen. Uit dit onderzoek blijkt dat de secundaire productie door wielrenners wordt gebruikt om zichzelf een plek toe te eigenen in de ruimte van het fietspad. Deze ruimte kan omschreven worden als het resultaat van de tactische bewegingen van het individu. Wielrenners geven aan dat ongeschreven regels juist zorgen voor een veilige fietsomgeving, mits deze bekend zijn bij de overige fietspadgebruikers. Tegelijkertijd benoemen wielrenners dat instellen van meer geschreven regels niet per se leidt tot meer veiligheid op het fietspad. De wielrenners benoemen dat zelfregulering op het fietspad kan bijdragen aan een veilige fietsomgeving. Dit komt overeen met wat Soenen (2009) in haar onderzoek benoemt, waarbij zij spreekt over een tram als sociale publieke ruimte. Hierin vinden korte interacties plaats die zorgen voor een collectieve impact. Door middel van een onafhankelijke actor moeten de ongeschreven regels bijgebracht worden aan de overige fietspadgebruikers. Wanneer dit door middel van *small talk* wordt gedaan, slaat de sfeer mogelijk om naar een meer aangename sfeer op het fietspad. Wielrenners kunnen bijvoorbeeld bij confrontaties uitleggen waarom ze handelen zoals ze doen. Volgens Soenen (2009) kan het probleem daardoor van onderaf opgelost worden, door de interactie op een positieve manier met elkaar aan te gaan. Zodoende zijn er dus waarschijnlijk niet meer regels nodig om het fietspad te reguleren maar kan er acceptatie ten opzichte van elkaar ontstaan door zelfregulering.

Zoals een wielrenner omschrijft, is het een utopie om het fietspad voor honderd procent veilig te maken. Dit sluit aan bij de bevindingen van Boutellier en Boonstra (2009), zij zeggen dat de ideale publieke ruimte een utopie is en dat er een zekere mate van acceptatie ten opzichte van elkaar moet ontstaan om veiligheid te kunnen waarborgen. Daarnaast benoemen van Melik & van Gorp (2015) dat het onmogelijk is om een openbare ruimte te creëren waarin iedereen zich thuis en veilig voelt. Uit dit onderzoek blijkt dat wielrenners vinden dat er een zekere mate van acceptatie ten opzichte van elkaar moet ontstaan op het fietspad. Volgens de wielrenners begint dit dus bij bewustwording van elkaars handelen. Waar er in voorgaande onderzoeken veel gefocust is op fysieke factoren omtrent veiligheid, blijkt uit dit onderzoek dat voornamelijk de sociale processen en het gedrag van de fietspadgebruikers van belang zijn voor ervaringen omtrent veiligheid op het fietspad.

6.2.3 | STERKTES EN ZWAKTES VAN HET ONDERZOEK

In deze paragraaf worden de sterktes en zwaktes van het onderzoek benoemd. Vervolgens worden er op basis van de beperkingen aanbevelingen gedaan voor eventueel vervolgonderzoek.

Ondanks dat dit onderzoek voornamelijk van praktische aard was, is er geprobeerd door het theoretisch perspectief van De Certeau meer wetenschappelijk inzicht te krijgen in de ervaringen van wielrenners op het fietspad en welke factoren zij als bepalend ervaren voor een veilige fietsomgeving. Door middel van de concepten van De Certeau is er meer inzicht verkregen in de sociale processen die op het fietspad plaatsvinden. Door het concept '*tactics*' is het handelen van de wielrenner uiteengehaald en is er gekeken naar hoe deze wielrenner op het fietspad handelt. Zodoende is er een goed beeld geschetst van wat de verenigingswielrenner belangrijk vindt voor een veilige fietsomgeving en is de theorie van De Certeau goed toepasbaar geweest in dit onderzoek.

Het fietsen voorafgaand aan het interview heeft meerwaarde gehad. Tijdens het fietsen werd er een band opgebouwd met de respondent en werd er zelfvertrouwen gekweekt. De respondent kwam tijdens het interview tot leven en wist veel te vertellen over zijn of haar ervaringen. Gedurende de rit werd er gepraat over van alles en nog wat, en werd het ijs gebroken. Er ontstonden bepaalde situaties, waar tijdens het interview op terug gekomen kon worden. Een beperking van het onderzoek is dat gedurende de interviews de onderzoeker erachter kwam dat hij een behoorlijke kennis van het onderwerp had, waardoor het de eerste interviews lastig was om objectief te blijven. Bij het eerste interview werd er minder doorggevraagd op bepaalde thema's. Vanzelfsprekendheden leken waar, maar wanneer er verder op doorggevraagd wordt komt er meer informatie naar boven waarom een wielrenner of andere fietspadgebruiker op een bepaalde manier handelt. Tijdens de volgende interviews kon de onderzoeker meer afstand nemen van deze subjectiviteit. Hier dient in het vervolg rekening mee gehouden te worden wanneer iemand bike-along interviews wil uitvoeren, maar de kennis van het thema kan ook als meerwaarde dienen voor het onderzoek.

In dit onderzoek is gefocust op verenigingswielrenners. De individuele, ongebonden wielrenner is in dit onderzoek niet meegenomen. Vanwege de tijd is deze wielrenner ook nadien niet geïnterviewd, waarschijnlijk had dit wel voor andere resultaten gezorgd. De manier van coderen volgens de theoretische concepten '*place*' en '*space*' heeft voor een duidelijke splitsing gezorgd van de fysieke en sociale factoren. Wanneer er meer literatuur zou zijn over de factor '*space*' zou dit het coderen echter een stuk makkelijker maken omdat er dieper op dit concept in kan worden gegaan. Op dit moment was het zoeken naar de juiste thema's binnen dit concept. De tien interviews

hebben waarschijnlijk voldoende input geleverd om uitspraken te doen over de verenigingswielrenner. Waarschijnlijk, zoals de geïnterviewde wielrenners aangaven, is de ongebonden wielrenner een hele andere doelgroep die vaker zorgt voor onveilige situaties op het fietspad. Aangezien dit type wielrenner niet is meegenomen in dit onderzoek kunnen hier geen uitspraken over gedaan worden. Voor organisaties als de KNWU en NTFU kan er een duidelijker beeld zijn ontstaan van hoe de verenigingswielrenner handelt op het fietspad en welke factoren zij als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving. De conclusies uit dit onderzoek blijven echter beperkt tot de verenigingswielrenner.

6.2.4 | IMPLICATIES VERVOLGONDERZOEK

Naar aanleiding van de ervaringen van de onderzoeker en ongevallen op het fietspad is dit onderzoek uitgevoerd om de ervaringen van wielrenners omtrent de veiligheid op het fietspad in kaart te brengen en om te achterhalen welke factoren deze wielrenners als essentieel ervaren voor een veilige fietsomgeving. De concepten '*place*', '*space*', '*strategy*' en '*tactics*' (De Certeau, 1984) zijn in dit onderzoek als theoretisch model gebruikt om deze ervaringen nader te analyseren. De theorie van De Certeau was goed bruikbaar waardoor er meer inzicht is verkregen in de sociale processen en gedragsfactoren op het fietspad die essentieel zijn voor het garanderen van een veilige fietsomgeving. Ook is er inzicht gekregen in hoe verenigingswielrenners het fietspad gebruiken: als sportveld. De theorie van De Certeau zou in vervolgonderzoek naar het fietspad gebruikt kunnen worden, om ook andere doelgroepen via deze theorie te analyseren. Er kan op deze manier een duidelijk beeld ontstaan van hoe alle verschillende type fietspadgebruikers handelen, en wat zij nodig vinden om tot een veilige fietsomgeving te komen. Daarnaast kan er duidelijk in beeld worden gebracht wat deze fietspadgebruikers nodig vinden om tot meer tolerantie en acceptatie op het fietspad te komen

Aangezien er alleen onderzoek is gedaan naar de verenigingswielrenner, is het interessant om ook de individuele, ongebonden wielrenner te bevragen. Ook kan het interessant zijn om de overige typen fietspadgebruikers te onderzoeken om een zo breed en duidelijk mogelijk beeld te krijgen van hoe de totale groep fietsers een veilige fietsomgeving ervaren. Zodoende kan dit onderzoek deel uit maken van een groter, overkoepelend onderzoek over alle fietspadgebruikers.

Uit de conclusie blijkt dat er verschil zit in hoe fietsers de veiligheid ervaren omtrent verkeerslichten. Voor wielrenners resulteren verkeerslichten vaak in onveilig gedrag, terwijl dit voor de gewone fietser waarschijnlijk minder is. Het kan daarom interessant zijn om te onderzoeken hoe verkeerslichten zorgen voor een bepaald gedrag bij fietsers en in hoeverre dit gedrag bijdraagt aan de (on)veiligheid. Wellicht is het interessant om te kijken of hier meer op moet worden gehandhaafd, er minder verkeerslichten moeten komen, of dat er een gedragsverandering moet plaatsvinden.

Tot slot blijkt uit dit onderzoek dat er naast de geschreven regels op het fietspad, ook veel gebruik wordt gemaakt van ongeschreven regels onder wielrenners. Het kan daarom interessant zijn om meer verdieping te zoeken in de ongeschreven regels die er bij wielrenners leven. Er blijkt dat veel wielrenners deze regels gebruiken, maar dat overige fietspadgebruikers eigenlijk geen weet hebben van deze regels. Dit zou gedaan kunnen worden door het gedrag van de wielrenners nader te onderzoeken om inzicht te krijgen in hoe en waarom zij met behulp van deze ongeschreven regels handelen.

HOOFDSTUK 7 | AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk wordt door de onderzoeker gereflecteerd op de conclusies uit dit onderzoek. Er zullen enkele praktische aanbevelingen gedaan worden die organisaties en verenigingen kunnen implementeren in hun beleid. Daarnaast zullen er aanbevelingen gedaan worden die de wielrenners kunnen gebruiken bij het handelen op het fietspad.

Een eerste aanbeveling voor overheden, politieke partijen en belangenorganisaties is om nog veel meer samen te werken op gebied van veiligheid voor de wielrenner, en de fietser in het algemeen. De politiek moet volgens de meeste wielrenners hierin een belangrijke rol vervullen, en de adviezen moeten komen vanuit gespecialiseerde partijen. Volgens de wielrenners is er te weinig kennis over de doelgroep bij de politiek. Het is niet per se de bedoeling om specifiek te focussen op wielrenners, want wanneer er aanpassingen gedaan worden voor de fietser in het algemeen, profiteert de wielrenner daar ook van. Het is wel belangrijk dat er keuzes worden gemaakt, want op dit moment wordt er nog teveel gepolderd en rekening gehouden met iedereen. De samenwerkingen zijn op dit moment versnipperd. Daarnaast vinden wielrenners dat de overheid meer moet faciliteren, want de infrastructuur hobbelt altijd achter de ontwikkelingen van de fietser aan. Er moet een duidelijke visie komen op waar de overheid met de fietser naartoe wil, deze ontbreekt op dit moment volgens de wielrenners.

Een tweede aanbeveling voor deze partijen is om niet meer regels op het fietspad te maken. Regels zorgen volgens de wielrenners juist voor onveiligheid omdat deze niet nageleefd zullen worden. Er wordt meer gesproken over het handhaven van het beleid. Dat wordt nu echter te weinig gedaan omdat er gewoonweg te weinig politie-inzet is. Uniforme regels bij rotondes, kruispunten en voorrangswegen is een aspect die de wielrenners benoemen. Dit beleid is nu nog te verwarrend aangezien de ene keer auto's en de andere keer fietsers voorrang hebben. Op dit moment staan we nog helemaal aan het begin van het proces om een veilige fietsomgeving te waarborgen. Er moet gestreefd worden naar zelfregulering op het fietspad.

Een derde aanbeveling, die aan de KNWU en NTFU kan worden gedaan, is het creëren van meer bewustwording over de wielrenner. Volgens de wielrenners kan er een veilige fietsomgeving ontstaan wanneer er bewustwording van de wielrenner als fietspadgebruiker is bij de overige fietspadgebruikers. De wielrenners benoemen dat veel mensen niet weten hoe de wielrenner handelt en kan het veiliger worden wanneer je als wielrenner uitlegt wat je doet, en hoe je het doet. Het zou helpen wanneer overige fietspadgebruikers zich bewuster zijn van het handelen van de wielrenner. Door de uiteindelijke acceptatie ontstaat volgens de wielrenner een veiligere fietsomgeving. Opvoeding van mensen is hierbij van belang, dus de gedragingen van de wielrenner moet al van jongs af aan meegenomen worden bij bijvoorbeeld fietsexamens, rijlessen en opvoeding. Campagnes of controles zouden kunnen helpen bij de bewustwording van de wielrenner in het algemeen waardoor er een gedragsverandering bewerkstelligt kan worden. De KNWU en NTFU moeten volgens enkele wielrenners meer inzetten op voorlichting over veiligheid bij verenigingen. Alle betrokken partijen moeten meer samenwerken om meer bewustwording over de wielrenner in de openbare ruimte te creëren. Tijdens het schrijven van dit onderzoek is daar het startschot voor gegeven door de 'Alliantie Samen Fietsen'. Alle organisaties kunnen een rol spelen om deze mensen beter te faciliteren wat mogelijk resulteert in een veiligere fietsomgeving.

Een laatste aanbeveling is voor wielrenners zelf. Zij kunnen meer op letten en zich nog fatsoenlijker gedragen op het fietspad om de openbare orde niet te verstoren. De meeste wielrenners ervaren dat er een imago probleem onder wielrenners is, die zij graag veranderd zien. Vooroordelen spelen hierbij een belangrijke rol. Automobilisten vinden wielrenners bij voorbaat al vervelend, zonder dat ze weten hoe de wielrenners precies handelen. De wielrenner wordt door overige verkeersgebruikers weggezet als een dikke man van middelbare leeftijd die wielrennertje gaat spelen en andere mensen de stuipen op het lijf jaagt. Het wielrennen wordt omschreven als metafoor voor de samenleving, waarbij de wielrenner steeds vaker wordt weggezet als wegpiraat. Wielrenners hebben over het algemeen weinig geduld op het fietspad waardoor er onveilige situaties ontstaan. Iedereen wordt door iedereen gezien als bedreiging, want wanneer een wielrenner aan het wandelen is vinden zij andere wielrenners of mountainbikers weer vervelend. Wielrenners benadrukken dat ze op het fietspad gezamenlijk moeten zorgen voor een veilige en prettige fietsomgeving en de wielrenner heeft hierin een grote verantwoordelijkheid. Het is echter een kleine groep die het verpest.

Zoals de wielrenners aangeven is er geen eenduidige oplossing te vinden voor het waarborgen van een veilige fietsomgeving. Verschillende fysieke en sociale factoren zullen samen moeten worden gebracht om het voor iedereen zo veilig mogelijk te maken. Hierin zullen de gezaghebbende partijen moeten samenwerken met de uitvoerende partijen en zich laten voeden door specialisten.

REFERENTIELIJST

- Alliantie Samen Fietsen. (2017). *Alliantie Samen Fietsen*. Opgehaald van <http://alliantiesamenfietsen.nl/>
- Baarda, D., de Goede, M., & Teunissen, J. (2001). *Kwalitatief onderzoek. Praktische handleiding voor het opzetten en uitvoeren van kwalitatief onderzoek*. Groningen: Stenfert Kroese.
- Billot-Grasset, A., Amoros, E., & Hours, M. (2016). How cyclist behavior affects bicycle accidents configurations? *Transportation Research Part F*, 261-276.
- Binken, S., Zuijderwijk, L., Burgers, J., & van der Wilk, D. (2012). *Openbare ruimte als professionele opgave en alledaagse omgeving*. Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- Boeije, H. (2008). *Analyseren in kwalitatief onderzoek. Denken en doen*. Den Haag: Boom Onderwijs.
- Boeije, H. (2014). *Analyseren in kwalitatief onderzoek. Denken en doen*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Boonstra, N., & Hermens, N. (2009). Niet welkom op het plein. Veilige speelpleinen sluiten ook groepen uit. In H. Boutellier, N. Boonstra, & M. Ham, *Omstreden ruimte: over de organisatie van spontaniteit en veiligheid* (pp. 33-48). Amsterdam: Van Genneep.
- Boutellier, H., & Boonstra, N. (2009). Conclusie. Angst, fantasie en spontaniteit in de openbare ruimte. In H. Boutellier, N. Boonstra, & M. Ham, *Omstreden ruimte: over de organisatie van spontaniteit en veiligheid* (pp. 243-256). Amsterdam: Van Genneep.
- Boutellier, H., Boonstra, N., & Ham, M. (2009). *Omstreden ruimte: Over de organisatie van spontaniteit en veiligheid*. Amsterdam: Van Genneep.
- Brömmelstoet, M. t. (2014). *De choreografie van een kruispunt: Naar een gebruiksgesystemeerde ontwerpprocedure voor kruispunten*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods* (4th ed.). New York: Oxford University Press.
- Calhoun, C., Gerteis, J., Moody, J., Pfaff, S., & Virk, I. (2012). *Contemporary Sociological Theory* (3rd ed.). Wiley-Blackwell.
- Carrier, J. (2008). "De wil tot weten" en de "list van de leugen". *BTNG / RBHC*, 297-322. Opgehaald van https://www.journalbelgianhistory.be/nl/system/files/article_pdf/BTNG-RBHC,%2038,%202008,%203-4,%20pp%20297-322.pdf
- de Boer, F. (2011). De Grounded Theory Approach: een update. *Boom Lemma Tijdschriften*, pp. 25-33.
- De Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Presse.
- de Groot-Mesken, J., Vissers, L., & Duivenvoorden, K. (2015). *Gebruikers van het fietspad in de stad. Aantallen, kenmerken, gedrag en conflicten*. Den Haag: SWOV.
- de Lange, R., Schuman, H., & Montesano Montessori, N. (2016). *Praktijkgericht onderzoek voor reflectieve professionals*. Antwerpen-Apeldoorn: Garant.
- Dogger, M. (2008). *Jongeren in de openbare ruimte. Een onderzoek naar jongeren ontmoetingsplaatsen in Nijmegen*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen.
- Edwards, A., & Skinner, J. (2009). *Qualitative research in sport management*. Londen: Routledge.
- EenVandaag. (2016, april 5). *Aantal wielrenners op eerste hulp in 4 jaar verdubbeld*. Opgeroepen op december 13, 2017, van EenVandaag: <https://eenvandaag.avrotros.nl/binnenland/item/aantal-wielrenners-op-eerste-hulp-in-4-jaar-verdubbeld/>
- Fietsberaad. (2011). *Samen werken aan een veilige fietsomgeving*. Utrecht: Fietsberaad.

- Fietsersbond. (2017, december 7). *Fietsen weer veiliger geworden, weinig ongelukken door appende fietsers*. Opgeroepen op december 20, 2017, van Fietsersbond: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/fietsen-weer-veiliger-geworden-ongelukken-appende-fietsers/>
- Frijhoff, W. (z.d.). *Goeroe van de cultural studies*. Opgehaald van Nederlandse Boekengids: <http://www.nederlandseboekengids.com/wp-content/uploads/2017/03/Goeroe-van-de-cultural-studies.pdf>
- Geldof, K., & Laermans, R. (1997). Sluipwegen van het denken. Over Michel de Certeau. *Tijdschrift Voor Filosofie*, 361-362.
- Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- GfK. (2016). *Nederlandse wielersportmonitor*. NTFU, BikeMotion Benelux.
- Kaal, B., Maks, I., van Elfrinkhof, A., & Krouwel, A. (2009). De politieke strijd om veiligheid. Regulering versus spontaniteit in de partijprogramma's. In H. Boutellier, N. Boonstra, & M. Ham, *Omstreden ruimte: over de organisatie van spontaniteit en veiligheid* (pp. 79-98). Amsterdam: Van Genneep.
- Karsten, L., Kuiper, E., & Reubsat, H. (2001). *Van de straat? De relatie jeugd en openbare ruimte verkend*. Assen: Koninklijke van Gorcum.
- Kitchin, P., & Howe, P. (2013, mei). How can the social theory of Pierre Bourdieu assist sport management research? *Sport Management Review*, 16(2), 11.
- Kuiken, M., & Schepers, P. (2017). *Aanpak veiligheid kruispunten met tweerichtingsfietspaden*. Utrecht: Fietsberaad.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford & Cambridge: Blackwell.
- Lucassen, P., & Olde Hartman, T. (2006). *Kwalitatief Onderzoek*. Houten: Bohn Stafleu van Loghum.
- Mandias, S. (2012). *Verzet in de panoptische stad. van Michel Foucault naar Michel de Certeau*. Opgehaald van <http://hdl.handle.net/2105/12104>
- Nio, I. (2012). *De publieke dimensie van het spoor*. Bureau Spoorbouwmeester.
- NTFU. (2016). *Nederlandse wielersportmonitor 2016 - Editie 3*. NTFU. Opgehaald van <https://www.ntfu.nl/assets/files/703/Wielersportmonitor%202016.pdf>
- Ormel, W., & Schepers, P. (2009). *Veiliger infrastructuur voorkomt*. Fietsberaad.
- Paschalidis, E., Basbas, S., Politis, I., & Prodromou, M. (2016). "Put the blame on...others!": The battle of cyclists against pedestrians and car drivers at the urban environment. A cyclists' perception study. *Transportation Research Part F*, 243-260.
- Raford, N., Chiaradia, A., & Gil, J. (2005). *Critical mass: emergent cyclist route choice in central London*. UK: Space Syntax Lab.
- Rijksoverheid. (z.d.). Opgeroepen op januari 17, 2018, van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fietsbeleid>
- RIVM. (2005). *Beweging en veiligheid in de wijk*. Bilthoven: RIVM.
- Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A., & Jensen, A. (2015). The Dutch road to a high level of cycling safety. *Safety Science*, 264-273.
- Soenen, R. (2009). Small talk en zelfregulering op de Antwerpse tram. In H. Boutellier, N. Boonstra, & M. Ham, *Omstreden Ruimte* (pp. 225-241). Amsterdam: Van Genneep.
- Soja, E. W. (1989). *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.
- Swanborn, P. (1990). De probleemstelling, in het bijzonder bij interpretatief onderzoek: Een pleidooi voor duidelijke taal. *Sociologische Gids*, 107-123.

- Touring Club Jaarboek. (1896). *Touring Club Jaarboek*.
- Van Cauwenberg, J., Clarys, P., De Bourdeadhuij, I., Ghekiere, A., Geus, B. d., Owen, N., & Deforche, B. (2017). Environmental influences on older adults' transportation cycling experiences: A study using bike-along interviews. *Landscape and Urban Planning*, 37-46.
- Van Eck, M., & Davids, A. (2018). *Sport en bewegen in de openbare ruimte. Het gebruik van de openbare ruimte voor beweegactiviteiten. Factsheet 2018/9*. Utrecht: Mulier Instituut.
- van Melik, R., & van Gorp, B. (2015). De gebeten hond in de openbare ruimte. *Geografie*, 8-11.
- van Stokkom, B. (2009). Verwijderd van de straat. Over veiligheid door gebiedsverboden. In H. Boutellier, N. Boonstra, & M. Ham, *Omstreden ruimte: over de organisatie van spontaniteit en veiligheid* (pp. 99-118). Amsterdam: Van Genneep.
- Veilig Verkeer Nederland. (2017, november 4). *Nederland moet een veilig fietsland blijven*. Opgeroepen op december 14, 2017, van Veilig Verkeer Nederland: <https://vvn.nl/nieuws/2017/nederland-moet-een-veilig-fietsland-blijven>
- VeiligheidNL. (2016). *Fietsongevallen in Nederland. SEH-behandelingen 2016*. Amsterdam: VeiligheidNL.
- VeiligheidNL. (2017, december 7). *Gedrag van fietsers en de toestand van de weg belangrijkste oorzaken van fietsongevallen*. Opgeroepen op december 13, 2017, van VeiligheidNL: <https://www.veiligheid.nl/organisatie/actueel/nieuws/rapport-oorzaken-fietsongevallen>
- VeiligheidNL. (z.d., z.d. z.d.). <https://www.veiligheid.nl/organisatie/actueel/nieuws/aaantal-wielrenners-op-eerste-hulp-in-4-jaar-verdubbeld>. Opgehaald van VeiligheidNL: <https://www.veiligheid.nl/organisatie/actueel/nieuws/aaantal-wielrenners-op-eerste-hulp-in-4-jaar-verdubbeld>
- Vinson, J. (2012). Spatial Shock: Place, Space, and the Politics of Representation. *Kairos: A Journal of Rhetoric, Technology, and Pedagogy*. Opgehaald van Spatial Shock: <http://www.u.arizona.edu/~jennav/myspaceandplace.html>
- Weijermars, W., & Wijnen, W. (2012). *Verkeersveiligheidsverkenning 2020: effecten van extra maatregelen*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Willis, D. P., Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2015). Cycling Under Influence: Summarizing the influence of perceptions, attitudes, habits and social environments on cycling for transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 565-579.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 | TOPICLIJST INTERVIEWS

- Soort fietser
 - Verschil individueel/in groep
- Fietspad
 - Definitie fietspad / openbare ruimte
 - Verantwoordelijkheden
 - Afbakening
 - Voor wie?
 - Toezicht
 - Wanneer is een fietsomgeving veilig
 - Regels, normen & waarden
 - Hiërarchie
- Veiligheid in het algemeen
 - Afgelopen jaren
 - Heden
 - Toekomst
- Situaties schetsen door bike-along; wat gebeurt er op het fietspad? Welke processen vinden er plaats en zijn deze veilig of onveilig? Hoe reageert de wielrenner hierop?
- Place en strategieën – fysieke veiligheidskenmerken
 - (machts)strategieën om een fietspad/de openbare ruimte vorm te geven (wie verantwoordelijk?)
 - Ontwerp van de weg en onderhoud
 - Infrastructuur
 - Verbinding
 - Uiterlijke kenmerken van de omgeving
 - Kruisingen/rotondes
- Space en tactieken – sociale veiligheidskenmerken
 - Tactieken van individuen om zijn/haar positie te bepalen in de openbare ruimte/het fietspad
 - Verkeersveiligheid
 - Gebruik openbare ruimte
 - Andere fietsers
 - Hardlopers
 - Speed-pedelecs
 - Voetgangers
 - Automobilisten
 - Verantwoordelijkheid
 - Overige fietspad- en weggebruikers
 - Jezelf
 - Gemeenten
 - Andere betrokken partijen (KNWU, NTFU, VVN etc.)
 - Fietsgedrag
 - Eigen gedrag
 - Rol van de wielrenner op fietspad
 - Ervaringen van macht(verschil)
 - Conflicten & gedrag
 - Veiligheid creëren
 - Gedragingen ten opzichte van elkaar
 - Sociale relaties op het fietspad

Opbouw interview

1. Situatie bevragen
2. Eigen handelen onder de loep nemen
3. Welke betrokken actoren spelen een rol

4. Wat is de oorzaak van de ontstane situatie
5. Wat is het gevolg van de ontstane situatie

Handleiding interview

1. Soort fietser [TIJDENS FIETSEN]

- a. Ten eerste wat algemene informele vragen over de persoon, hoe vaak hij fietst, in groepsverband of individueel, gebruikt hij Strava, vindt degene afstand of snelheid belangrijker, en waarom?
- b. Wat vind je leuk aan fietsen, en waarom?
- c. En wat vind je minder leuk aan fietsen, en waarom?
- d. Tijdens het fietsen al aspecten bevragen over veilige en onveilige situaties, zowel fysieke kenmerken als de interactie met andere weggebruikers.
- e. Inspelen op de situatie, niet per sé vragen die van te voren zijn vastgesteld. Vragen naar ervaring van de situatie en hoe de respondent denkt dat dit anders kan of moet. Specifieke situaties.

2. Fietspad [INTERVIEW]

- a. Hoe omschrijf je een fietspad (qua uiterlijke kenmerken) als wielrenner? En is dat verschillend wanneer je het fietspad omschrijft als 'gewone fietser'?
 - i. Wat zijn voor jou fysieke kenmerken die het fietspad veilig maken?
 - ii. En welke maken het juist onveilig?
- b. Zijn de fietspaden in de stad en buiten de stad verschillend qua fysieke kenmerken?
 - i. Wat maakt het dat deze fietspaden verschillend zijn?
 - ii. Verschil in uiterlijke kenmerken? Verschil in weggebruikers?
- c. Van wie is volgens jou het fietspad?
 - i. Wie bepaalt van wie het fietspad is?
 1. En hoe wordt dit bepaald?
 - ii. Wie heeft welke verantwoordelijkheden en hoe worden deze nagestreefd?
 - iii. Hoe zie je de verantwoordelijkheid van de wielrenner op het fietspad?
 - iv. Hoe ervaar jij hoe deze verantwoordelijkheden worden nageleefd, of juist niet?
 - v. Ervaren andere weggebruikers het fietspad anders, hoe dan?

3. Veiligheid [INTERVIEW]

- a. Benoem eens een situatie waarbij jij onveiligheid hebt ervaren. Waarom was dit volgens jou onveilig?
 - i. Hoe was de fysieke fietsomgeving bij deze situatie?
 - ii. Hoe ontstond deze specifieke situatie, wat was de oorzaak?
 - iii. Hoe reageerden andere weggebruikers? En hoe was de interactie met hen?
 - iv. Hoe reageerde jij, en in hoeverre leidde dit tot ergernissen bij jezelf? Hoe ontstonden deze ergernissen?
 - v. In hoeverre ontstonden er conflicten en hoe werden deze aangepakt en/of opgelost?
 - vi. Wie had wat aan de situatie kunnen doen om een veiligere omgeving te creëren?
- b. Factoren voor het creëren van een veilig fietspad
 - i. Wat is volgens jou belangrijk bij het creëren van een veilige fietsomgeving?
 - ii. En waarom zijn juist deze factoren van belang? {Opsomming en doorvragen}
 - iii. Welke factoren spelen een belangrijke rol bij het creëren van onveilige situaties op het fietspad?
 - iv. Denk je dat andere typen fietsers andere factoren benoemen die essentieel is/zijn voor de veiligheid op het fietspad?
- c. Hoe omschrijf jij het gedrag op het fietspad als wielrenner? Hoe word jij benaderd door andere weggebruikers? En hoe voel jij je hierbij? [TACTICS]

4. Beleid/strategische keuzes [INTERVIEW]

- a. Is de veiligheid op het fietspad de afgelopen jaren veranderd?
 - i. In hoeverre is er wat veranderd en waardoor is deze verandering ontstaan?
 - ii. Is de situatie verbeterd of verslechterd, en waarom?
- b. Zie jij graag dat instanties/organisaties/partijen inspelen op het aanpassen van het fietspad ten behoeve van veiligheid van wielrenners, en op welke manier?

BIJLAGE 2 | GEGEVENS RESPONDENTEN

	GEFIETST	GEÏNTERVIEWD	AANTAL KILOMETER
FREEK	01:09:27	00:56:03	29,7
KLAAS	01:09:17	00:47:02	30,4
HENRI	01:43:01	00:38:32	45,5
MARCO	01:22:01	00:55:25	35,1
ANOUK	01:07:39	0:45:45	28,8
LAURENS	48:55:00	01:02:09	18,5
SIETSE	x	01:14:49	x
JORIS	02:05:51	00:37:27	58,3
NELLY	01:13:08	01:03:14	29,8
FLOOR	x	01:00:39	x

Tabel 1: Gegevens bike-along interviews

NAAM	GESLACHT	LEEFTIJD	SOORT FIETSER
FREEK	MAN	24	Fietst sinds zijn 5e, trainingen, wedstrijden
KLAAS	MAN	32	Fietst sinds 9 jaar, training, af en toe wedstrijden en toertochten
HENRI	MAN	56	Fietst sinds 26 jaar, na actieve wedstrijd roeicarrière, vroeger wedstrijden, nu toertochten
MARCO	MAN	46	Fietst sinds zijn 15 ^e , vaak op de zondag zo'n 150 kilometer
ANOUK	VROUW	30-40	Fietst sinds 10 jaar, traint 3 keer per week, voornamelijk voor cyclo's, de langere afstanden
LAURENS	MAN	46	Fietst sinds zijn 16 ^e , leven in teken van de fiets, vroeger wedstrijden, nu voornamelijk toerfietsen
SIETSE	MAN	40-50	Fietst sinds zijn 12 ^e , houdt van alle soorten fietsen, wielrennen, toerfietsen, vakantiefietsen, mountainbiken
JORIS	MAN	36	Fietst sinds zijn 15 ^e , fietst drie keer per week
NELLY	VROUW	40-50	Fietst sinds haar 15 ^e , vroeger wedstrijden, nu toerfietsen, is ook trainster bij WV Het Stadion
FLOOR	VROUW	29	Fietst sinds haar 18 ^e , in aanraking met fietsen gekomen door opleiding Sportmanagement

Tabel 2: Gegevens respondenten (1)

NAAM	SNELHEID/AFSTAND	VOORDELEN	VERBAND
FREEK	Waar hij zin in heeft	Plezier	Studentenvereniging De Domrenner en soms individueel
KLAAS	Extreem, of heel snel, of heel ver	Kop leeg maken en nergens aan denken	Wielervereniging het Stadion, met vrienden en soms individueel
HENRI	Snelheid, verbeteren gemiddelde snelheid	Sociale aspect en meer ruimte dan met roeien	Fietsvereniging CTC, fietst voornamelijk in groepen
MARCO	Afstand	Natuur, omgeving, oude spoorlijnen	Toerfietsvereniging in Wageningen, vaak alleen, soms met groep vrienden
ANOUK	Afstand	Sociale aspect en om doelen na te streven	Wielervereniging CS030, fietst voornamelijk in groepen
LAURENS	Beide	Omgeving, fietsvakanties	Fietsclub Ledig Erf, voornamelijk in groepen
SIETSE	Beide	Vrijheid, omgeving, ver komen in korte tijd	Fietsclub Ledig Erf en Wielervereniging Het Stadion, in groepen en wedstrijden
JORIS	Afstand	Gewoon lekker een lange afstand fietsen	Fietsclub Ledig Erf, in kleine groepen
NELLY	Beide	Gewoon lekker een stukje fietsen	Wielervereniging Het Stadion en Vrouwenwielrennen
FLOOR	Afstand	Gevoel achteraf, fitheid, lekker buiten, het mentale en sociale aspect	Wielervereniging CS030, fietste vaak alleen, nu voornamelijk trainen in groepen

Tabel 3: Gegevens respondenten (2)

BIJLAGE 3 | CODEBOOM

Algemeen

Algemeen - Imago
Algemeen - Beleid
Algemeen - Omschrijving fietspad
Algemeen - Strava
Algemeen - Van wie is het fietspad
Algemeen - Voordelen wielrennen

Factoren

Factoren - Bebording
Factoren - Belijning
Factoren - Berm
Factoren - Breedte
Factoren - Dijken
Factoren - Drukke, ruimte
Factoren - Fietsbel
Factoren - Fietspadgebruikers
Factoren - Fietsstraten
Factoren - Inrichting
Factoren - Kleur
Factoren - Milieu
Factoren - Obstakels
Factoren - Regels
Factoren - Rotonde, kruispunt
Factoren - Snelheidsverschillen
Factoren - Stoplichten
Factoren - Technologie
Factoren - Trainingslocaties
Factoren - Verlichting
Factoren - Voorrang
Factoren - Weer
Factoren - Wegdek
Factoren - Zichtbaarheid fietser

Gedrag

Gedrag - Automobilisten
Gedrag - Bewustwording
Gedrag - Door rood, zonder licht
Gedrag - Eigen (fiets)gedrag
Gedrag - Eigen snelheid
Gedrag - Fietsen in groepen, vereniging
Gedrag - Hand op-, uitsteken
Gedrag - Non-verbaal
Gedrag - Op het fietspad
Gedrag - Racefietsen in de stad
Gedrag - Reacties
Gedrag - Verbaal
Gedrag - Verschil racefiets en andere soorten fietsen

Ideaalbeeld

Place

Space

Veiligheid

Veiligheid - Binnen, buiten bebouwde kom
Veiligheid - Fietspad
Veiligheid - Verandering (vroeger, nu, toekomst)

Verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid - Eigen
Verantwoordelijkheid - Naleven
Verantwoordelijkheid - Ouders
Verantwoordelijkheid - Snelste
Verantwoordelijkheid - Vereniging, trainer

