

Verdeel of heers: Problemen en oplossingsrichtingen voor conflictdefinities tussen verschillende gebruikers van het fietspad

Anne-Carlijn Kommers – BAM Infra/Universiteit van Amsterdam –
annecarlijn.kommers@bam.com

Marco Te Brömmelstroet – Universiteit van Amsterdam –M.C.G.teBrommelstroet@uva.nl

Sander Buningh – BAM Infra – sander.buningh@bam.com

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

Is het drukker op de Nederlandse fietspaden? Meer diversiteit in snelheden of gebruikers? Ervaringen of berichten in de media geven die indruk wel. Maar wat zijn hier de gevolgen van? Ervaren gebruikers dit als onveilig, hoe reageren ze hierop en hoe kijken ze eigenlijk tegen hun 'mede fietspadgebruikers' aan? Om het samenspel beter te begrijpen (en om vervolgens betere maatregelen te kunnen nemen) is het praktijkgerichte onderzoekstraject 'SamenOpHetFietspad' gestart.

Door de landelijke enquête en gesprekken is een beeld gevormd hoe de situatie op het fietspad is en hoe de ontwikkelingen op het fietspad zijn.

Vanuit de gesprekken komt naar voren dat er steeds meer wrijving ontstaat tussen de diversiteit aan fietspadgebruikers. Door corona heeft de toename een extra groei doorgemaakt waardoor de irritaties versterken. Daarnaast hebben de verschillende fietspadgebruikers ook verschillende snelheden waardoor mensen -vooral ouderen- schrikken.

Dit onderzoek laat zien dat een verslechtering in de veiligheid op de fietspaden wordt ervaren in de afgelopen vijf jaar. Daarnaast nemen snelheidsverschillen en de diversiteit op fietspaden toe. Gegeven is dat fietspaden niet op alle plekken verbreed kunnen worden, daar is simpelweg geen ruimte voor. Dit heeft als gevolg dat knelpunten ontstaan, wat conflicten kunnen worden.

Stigmatisering op het fietspad zorgt voor verdeeldheid op het fietspad wat mede zorgt voor een aanleiding tot conflicten op het fietspad. De beeldvorming/stigmatisering van zes onderzochte fietspadgebruikers (racefietser, gewone fietser, oudere fietser, wandelaar, skater en scooter/snorfiets) maakt duidelijk dat mensen op een bepaald moment oordelend zijn over fietspadgebruikers. Op dat moment wordt niet bedacht dat een racefietser -welke negatief wordt gestigmatiseerd- ook een gewone fietser kan zijn - welke normaal/gewenst wordt gestigmatiseerd.

Op basis van dit onderzoek zijn vier aanbevelingen:

- Creëer harmonie & acceptatie op het fietspad door doelgroepen integraal onderdeel te laten zijn van probleemidentificatie, oplossingsrichtingen en te nemen maatregelen en interventies. Zorg ervoor dat fietspadgebruikers niet tegenover elkaar komen te staan door te groeperen en negatief te stigmatiseren;
- Creëer een kennisbasis waarin wegbeheerders en overige stakeholders kunnen leren en bijdragen om het inzicht over de situatie op het fietspad te vergroten;
- Creëer erkenning voor het feit dat er 'conflicten' op het fietspad zijn tussen verschillende fietspadgebruikers. Laat mensen zich gehoord voelen en betrek ze in de processen tot oplossingen.
- Naast verbreding en verdieping van de dataset aan enquêteresultaten vormt 'interventie onderzoek' een belangrijke vervolgstap. Als beter in beeld is wat tussen de fietspadgebruikers speelt, is dat aanleiding om dezelfde of juist andere interventies/maatregelen te nemen.

1. Introductie

Door verschillende recente ontwikkelingen is de relatie tussen fietsers en racefietsers in toenemende mate onder druk komen te staan. Dit heeft directe gevolgen voor de veiligheid en toegankelijkheid van de fietssport enerzijds en van de openbare weg anderzijds. Die ruimtelijke, culturele, en sociale gevolgen staan nog maar beperkt op de beleidsradar. Terwijl in de planningspraktijk steeds meer druk ontstaat om hier op in te grijpen.

Uit cijfers blijkt dat 1,2 miljoen Nederlanders weleens op een racefiets zitten: om te toeren, te trainen en wedstrijden te rijden (La Vuelta Holanda, 2020). Een groot voordeel daarbij is dat op de racefiets zitten lichaamsbeweging met zich meebrengt maar ook zorgt voor ontmoetingen, buiten zijn en uiteindelijk sportieve prestaties. Een unieke eigenschap aan deze vorm van sport is echter dat deze grotendeels plaats vindt in de openbare ruimte; op openbare fietsinfrastructuur. Die fietsinfrastructuur wordt daarbij steeds drukker en de gebruikers meer divers (Rijnmond, 2020).

Overheden stimuleren het fietsen in de dagelijkse mobiliteit (de minister wil in komende jaren 200.000 extra woon-werk fietsers) en zien ook graag meer mensen sportief bezig (Rijksoverheid, 2018). Zo groeien bijvoorbeeld het aantal wielerevenementen en toertochten die gebruik maken van de openbare weg (Gemeente Eijsden-Margraten, 2012).

Vanuit (Amerikaans) onderzoek van Ferenchak komt naar voren dat er vooral een stijging is onder volwassen fietsers in ongelukken (Ferenchak & Marshall, 2020). Hoe kunnen we zowel de verkeersveiligheid voor fietsers vergroten, de stress verlagen en een goede ondersteuning voor een sportcultuur bieden? En welke rollen zijn daarin nodig voor gemeentes, provincies, fietsverenigingen en sportorganisaties?

Bovenstaande is onder invloed van COVID-19 niet minder belangrijk en urgent geworden, integendeel. In verschillende berichten komt naar voren dat het op de fietspaden alleen maar drukker is geworden sinds dat COVID-19 is uitgebroken (Rijnmond, 2020).

Het project SamenOpHetFietspad geeft zowel context-specifiek als globaal antwoord op deze vragen, zowel context-specifiek (deelnemende partijen brengen case studies in) als in zijn algemeenheid (breed onderzoek best practises en literatuuronderzoek).

Het project gebruikt de lokale contexten van relevante Nederlandse gemeenten en regio's waar drukte op fietspaden en spanningen tussen fietsers en racefietsen spelen. En waar dus beleid om meer mensen op de fiets te krijgen aanloopt tegen de grenzen van de openbare infrastructuur. Door de lokale contexten te gebruiken als empirisch studiemateriaal en door de uitkomsten te verbinden aan debatten in de internationale academische literatuur over relaties tussen weggebruikers ontstaat een verbinding tussen theorie en praktijk.

- Wat is de huidige situatie op het fietspad?
 - Stelling 1: De huidige situatie op het fietspad is qua veiligheid achteruit gegaan, op de fietspaden worden meer conflicten ervaren.
- Wat zijn ontwikkelingen in de verhoudingen tussen verschillende soorten fietspadgebruikers op de Nederlandse fietspaden? En wat betekent dit voor de veiligheid?
 - Stelling 2: De ontwikkeling is een groeiende diversiteit qua fietspadgebruikers en snelheidsverschillen. Dit betekent voor de veiligheid een verslechtering.

In deze paper wordt ingegaan op het literatuuronderzoek en het landelijke onderzoek. In het project SamenOpHetFietspad zijn vijf casestudies onderzocht, welke in deze paper af en toe worden benoemd. De uitwerking en de resultaten van deze casestudies worden niet in deze paper beschreven, daarentegen wordt wel kennis gebruikt vanuit deze casestudies.

2. Literatuuronderzoek

Twee concepten die helpen om te begrijpen wat er zich afspeelt op het fietspad tussen fietsers en racefietsers zijn conflict (-management) en stigmatisering. Naar aanleiding van een literatuurscan en een expert interview met dr. Nanke Verloo worden beide concepten in meer detail behandeld.

2.1 Conflict en conflictmanagement

Nanke (Verloo, Conflict als democratische kans: handelingsrepertoire voor publieke conflicten Hoofdstuk 15, 2018) beschrijft dat een conflict niet altijd een probleem hoeft te zijn en ieder conflict uniek is. De reactie op het conflict is het belangrijkste in het vervolg erop. Deze zou kunnen escaleren of gelijk kunnen blijven. Erkenning van een conflict is belangrijk om het niet te laten escaleren. Vormen van conflict die ontstaan kunnen komen door emoties die voortkomen uit onbehagen of onvrede.

De Theorie van Mediation (Euwma & Giebels, 2017) geeft handvatten om een maatschappelijk conflict op te lossen. Een mediator moet onafhankelijk zijn en niet betrokken bij de situatie. Mediation is wat ander dan het Nederlandse poldermodel, geen gulde middenweg. Er moet een uitkomst komen die voor iedereen wenselijk is. Daarbij kan de wens zijn dat er 'interafhankelijkheid' is. Bij interafhankelijkheid is iedere partij nodig om tot een goede oplossing te komen.

Er zijn vier soorten conflicten te onderscheiden:

- Crisis conflict: Partijen in de samenleving komen tegenover elkaar te staan. Onderliggende frustraties en emoties worden geraakt en ontvlammen in protest of geweld. Spanningen ontstaat ineens en acties en reactie volgen zich snel op (Verloo, Negotiating Urban Conflict: Conflicts as Opportunity for Urban Democracy, 2015). Mensen voelen zich emotioneel betrokken of juist buitengesloten. Meestal speelt dit op nationaal niveau en van korte duur. De interventies raken vaak niet de achterliggende reden voor de uitbarsting van de crisis. Deze interventies moeten wel verholpen worden om een volgende crisis te voorkomen.
- Controverse conflict: Burgers en overheden staan tegenover elkaar. Het gaat om een langslpende converse met een oorsprong uit eerdere onenigheid en er heerst een gebrek aan vertrouwen. De onderliggende spanningen kunnen snel escaleren en het is lastig om de escalatie voor te zijn. Met de methode 'Leren in actie' dan kan het beste ingespeeld worden op de specifieke emoties (Verloo, Social-spatial narrative: A framework to analyze the democratic opportunity of conflict, 2018).
- Dispuut conflict: De confrontatie vindt gereguleerd plaats tussen lokale partijen. De conflicten escaleren minder heftig in vergelijking met het crisis conflict. Ook is de duur van dit conflict kort (Verloo, Conflict als democratische kans: handelingsrepertoire voor publieke conflicten Hoofdstuk 15, 2018).
- Latent conflict: Bij dit conflict is het onduidelijkheid om wie het gaat en waar het omgaat. Daarbij escaleert het conflict niet, maar er zijn wel spanningen. Het is nodig om gericht te achterhalen waar spanningen vandaan komen.

"Een mooi voorbeeld van leren in actie komt uit een van de practitioner profiles van John Forester. In een woonwijk zou een lokaal parkje op de schop gaan voor het creëren van meer woningen. Bomen moesten worden gekapt. Na een lang en conflictueus participatieproces was er nog een laatste bijeenkomst waar bewoners konden reageren op het plan. De stedelijk ontwerper stond op het podium en achter in de zaal zag hij een groep bewoners binnenkomen met grote elektrische kettingzagen en andere dreigende apparatuur. Hij schrok, dit zag er nogal agressief uit. Hij moest ter plekke improviseren. Door na te gaan wat de kettingzagen voor symbolische betekenis hadden begreep hij meteen dat de bewoners een statement wilden maken tegen het kappen van de bomen.

Hij improviseerde een manier om dat belang zichtbaar onderdeel te maken van de publieke discussie maar ook de situatie veilig te stellen. Hij nodigde de bewoners uit om hun apparatuur op het podium te leggen, in het zicht van het hele publiek, en zelf plaats te nemen in de zaal. Op die manier was er zowel veiligheid gecreëerd, de apparatuur was zichtbaar aan de kant gelegd, en de symboliek was niet verbannen van het debat maar juist erkend. Nu kon er een dialoog worden gevoerd. (Verloo, Conflict als democratische kans: handelingsrepertoire voor publieke conflicten Hoofdstuk 15, 2018; Verloo, Negotiating Urban Conflict: Conflicts as Opportunity for Urban Democracy, 2015)“

Het lastige aan een conflict in z'n algemeen, maar zeker aan conflicten tussen gebruikers van fietsinfrastructuur, is dat er veel onzekere variabelen zijn. Het moment van conflict is lastig te bepalen, en komt meestal onverwachts, de plek kan verschillen, de voorwaarden waaronder geparticipeerd wordt kan verschillen en de wijze waarop de wensen geuit worden is niet altijd makkelijk.

2.2 Stigmatisering

Een belangrijk onderliggende factor bij ervaren conflicten tussen groepen is de stigmatisering van, tussen en binnen groepen.

Stigma is oorspronkelijk afgeleid van het Griekse stizein, een term die verwijst naar de merktekens die op slaven werd aangebracht, die in één oogopslag aangaven welke sociale positie ze hadden (Arboleda-Flórez, 2002). In de loop van de tijd is de term verbreed tot een kenmerk van differentiaties en omvat het vervolgens het proces van de differentiatie zelf, samen met de acties die eruit voortvloeien. In de literatuur is vaak onderzoek gedaan naar de verhoudingen tussen de fietser en de automobilist. In deze onderzoeken komt macht/kracht-ongelijkheid vaak voor (Arboleda-Flórez, 2002).

Vanaf de 19^e eeuw onderzocht Durkheim sociale verschillen. Goffman (Goffman, 1963) construeerde welke typologieën van type stigma's in de moderne samenleving voorkomen. Zoals; afwijkingen van het lichaam, onvolkomenheden in karakter, dominante of onnatuurlijke wensen en verraderlijke of oneerlijke overtuigingen. Goffman stelde dat stigma's worden toegepast op individuen die afwijken van vooraf bepaalde maatschappelijke normen. Daarbij gaf Goffman aan dat er een verschil is tussen de virtuele identiteit en de werkelijke identiteit. De werkelijke waargenomen identiteit kan waar zijn maar de virtuele werkelijkheid (in gedachten) kan nog steeds de macht hebben over de waarneming. De virtuele werkelijkheid wordt mede gevormd door aannames en/of afwijkend gedrag.

In een onderzoek van Delbosc (Delbosc, Naznin, Haslam, & Haworth, 2019) wordt aangegeven dat ontmenselijking uiteindelijk zorgt voor agressief gedrag tegen die groep. Met ontmenselijking wordt bedoeld dat bepaalde mensen niet meer bij een groep horen, dit kan resulteren in conflicten.

In onderzoeken wordt vaker een stempel/stigma geplakt op groepen mensen die samen overeenkomstige eigenschappen hebben. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek naar 442 gebruikers van speed pedelecs in het onderzoek van Salm (Salm, 2020). Hierin worden gebruikers in vier verschillende type gebruikers gesplitst, namelijk:

- Fanatieke rijder
- Efficiënte rijder
- Bezorgde rijder
- Relaxte rijder

Deze vier groepen hebben uiteenlopende meningen en gedragingen. In opdracht van Rijkswaterstaat bracht Muzus (Muzus, sd) de behoeften van fietsers in kaart. Vanuit dit onderzoek komt naar voren dat er vier type fietsers zijn. Een onderscheid is gemaakt tussen:

- **Racer:** Fiets als sport, zo min mogelijk regels, geen afleiding of moeten stoppen, competitief, glad wegdek, gaan naar nieuwe omgevingen die ze van te voren bepalen, hoog tempo, platteland en natuurgebied
- **Genieter:** De reis is het doel, focus op omgeving, gezelschap, glad wegdek, horeca, ontspannen, platteland en natuurgebied.
- **Doorstromer:** Fiets als middel, haast, zo min mogelijk stoppen, verkeerslichten als advies, zijn niet bezig met anderen, afwisselende omgeving, stad en platteland
- **Opletter:** Ze houden rekening met variabelen, kinderen, regels zijn belangrijk, ouderen, een los breed fietspad heeft de voorkeur, dorpen, steden en platteland

In dit onderzoek wordt benadrukt dat de type fietsers steeds kunnen wisselen. Op het ene moment is een persoon bijvoorbeeld een racer en een ander moment een doorstromer.

2.3 Conclusie

Vanuit de literatuur komt naar voren dat erkenning bij het oplossen van conflicten belangrijk is én een onafhankelijke partij. Maar ook alle partijen betrokken zijn bij het oplossen van het conflict (interafhankelijk). Daarnaast zijn er vier conflicten van elkaar te onderscheiden: crisis, controverse, dispuut en latent. Voor de oplossingsrichtingen wordt met deze kennis verder gegaan.

Stigmatering is het kenmerken van individuen en groepen, hieraan worden ze herkend. Eerdere onderzoeken hebben onderscheid gemaakt tussen type fietsers. Een voorbeeld hiervan komt vanuit Muzus (Muzus, sd), waarin doorstromer, racer, opletter en genieter van elkaar worden onderscheiden. Dit geeft het beeld dat er verschillende type fietspadgebruikers zijn waarmee verder wordt gewerkt in dit onderzoek. Daarnaast kunnen mensen ver gaan in beeldvorming; ontmenselijking (Delbosc, Naznin, Haslam, & Haworth, 2019).

3. Methode

Om te onderzoeken wat onder andere de situatie is op het fietspad is een kwalitatief onderzoek gedaan. De informatie is verzameld aan de hand van literatuuronderzoek, praktijkonderzoek op een specifieke locatie in Nederland en een landelijke enquête. De literatuurstudie heeft de input gevormd voor de onderzoeksvragen van het praktijkonderzoek en de landelijke enquête.

3.1 Onderzoeksprocedure

De situatie op het fietspad wordt als heel divers ervaren in berichtgevingen en de ontwikkelingen zijn onduidelijk. In dit onderzoek is gekozen voor een exploratief instrument. Om achter de ontwikkelingen en onduidelijkheden te komen is een landelijke enquête opgesteld. Hiervoor is gekozen omdat een exploratief/verkenkend onderzoek een beeld geeft van wat mensen van elkaar vinden en hoe naar bepaalde situaties wordt gekeken en wat mogelijke verbanden tussen fietspadgebruikers zijn.

3.2 Onderzoeksdesign

De landelijke enquête is opgebouwd uit 15 vragen. In de eerste zeven vragen wordt gevraagd naar de gebruikers van het fietspad en hoe ze elkaar zien. Daarnaast wordt ingegaan op de algemene veiligheid op de fietspaden. Hierin wordt de literatuur vanuit de stigmatisering (de type fietsers) en de conflicttheorie (crisis conflict en hoe moet een conflict opgelost worden) gebruikt. Het was niet verplicht om drie antwoorden te geven, hierdoor is een aflopend aantal antwoorden. In de eerste vraag wordt de respondent gevraagd om drie kernwoorden te geven per fietspad gebruiker. Hiervoor is gekozen om een zo vrij mogelijk antwoord te kunnen geven. De zes geselecteerde gebruikers van het fietspad die gevraagd worden zijn gekozen doordat ze vaak op het fietspad voorkomen en/of steeds meer aanwezig worden op het fietspad, waardoor mensen ze als probleem op het fietspad kunnen zien. De daaropvolgende vragen 8 en 9 gaan in op de maatregelen die uitgevoerd zouden worden om de situatie op het fietspad te verbeteren. De laatste vragen 10-15 zijn achtergrond vragen over de respondent. Zoals; geslacht, leeftijd en postcode. Na het sluiten van de enquête is de data geanalyseerd. Het statistische onderzoek is gedaan aan de hand van Excel tabellen. Een selectie van de vragen die in de vragenlijst stonden worden onderstaand weergegeven.

Tabel 1: Enquête vragen

<ul style="list-style-type: none">• Welke drie woorden komen er in u op bij de volgende zes fietspadgebruikers; geef één tot maximaal drie kernwoorden	<ul style="list-style-type: none">• Ervaart u weleens onveiligheid op het fietspad door conflicten met andere gebruikers van het fietspad?
<ul style="list-style-type: none">• Wanneer ik op de fietspaden fiets, dan stoort ik mij aan het gedrag van:	<ul style="list-style-type: none">• Met welke type fietser identificeert u uzelf het meeste?
<ul style="list-style-type: none">• Hoe speelt u in op drukte op het fietspad? (meerdere antwoorden mogelijk)	<ul style="list-style-type: none">• Hoe is de algemene situatie op het fietspad in de laatste vijf jaar veranderd?

4. Resultaten onderzoek

4.1 Praktijkonderzoek casestudies

Om de situatie op het fietspad beter te definiëren zijn voor het opstellen van de landelijke enquête gesprekken gevoerd met de casestudiepartners. Hierin zijn verschillende aandachtspunten beschreven waarnaar gekeken diende te worden. In onderstaand tabel wordt per case de punten opgesomd. In het vet staan enkele kernwoorden aangegeven die vaker terug komen in dit onderzoek. Terugkomende kernwoorden zijn: wielrenner, recreatiefverkeer, dialoog, gedrag en diverse fietspadgebruikers. Uit de literatuur komt dat conflicten erkent moeten worden om ze überhaupt op te kunnen lossen. Hierdoor voelen de mensen zich begrepen en gehoord. Een onderscheid kan gemaakt worden tussen vier soorten conflicten, zie paragraaf 2.1. Binnen dit project kunnen twee soorten conflicten worden benoemd:

1. Het conflict op het fietspad tussen bijvoorbeeld de wielrenner en een andere fietser.
2. Het conflict tussen de gebruikers van het fietspad en de betreffende overheid (bijvoorbeeld via omwonende) van dat gebied.

Conflict 1 zou gekoppeld kunnen worden aan Crisis conflict. Waarbij het bij conflict 2 gekoppeld zou kunnen worden aan Controverse conflict. Binnen dit onderzoek wordt voornamelijk gesproken over conflict 1 (wielrenner en andere fietser) in combinatie met crisis conflict. Deze inventarisatie is gebruikt voor de invulling van de landelijke enquête.

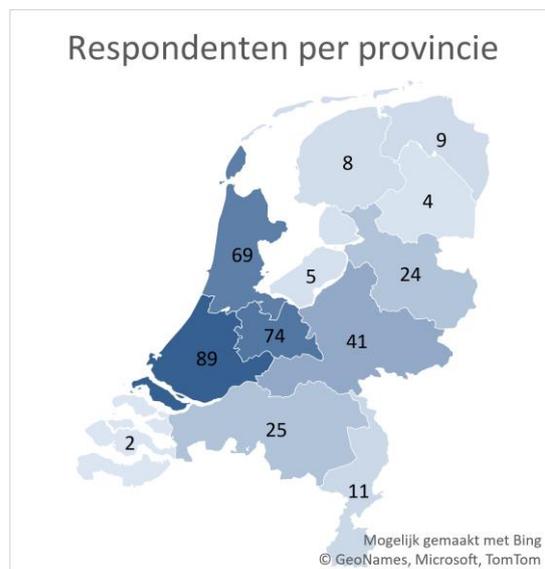
Aandachtspunten per case

	<u>Provincie Limburg</u>	<u>Provincie Utrecht</u>	<u>Provincie Groningen</u>	<u>Gemeente Ouder-Amstel</u>	<u>Gemeente Rotterdam</u>
1.	Gedrags beïnvloeding	Toename van fietsgebruik	Sportieve en recreatieve fietsers stimuleren (meer) te fietsen	Wielrenners (eenlingen en ook in groepjes, speed pedelec)	Wielere venement (ondersteuning daarvan)
2.	'Wat gebeurt er nu echt in de regio?' en 'Hebben omwonenden overlast van de druk bezochte recreatieve routes?'	Hotspot locaties van incidenten analyseren	Hoe groot zijn de snelheidsverschillen ?	Recreatieve fietsers	Fietspadgesprekken , met verdieping op gedrag
3.	Fietspaden worden drukker met diverse gebruikers en snelheden verschillen steeds meer	De invloed van ' taal ' op het fietspad bij conflicten	Typen fietsers binnen de groepen 'sportieve fietsers' en 'recreatieve fietsers' en welke behoeften en problemen hebben	Grote groepen (maakt lawaai)	Relatie verbeteren tussen wielrenner en gewone fietser
4.	Voorheen veel verplaatsingen in het weekend nu met corona ook meer verplaatsingen doordeeweeks	Probleem van snelheidsverschillen te verkleinen	Wat is nut & noodzaak van het hanteren van een 'blauw' (snel), 'rood' (utilitair) en 'groen' (recreatief) fietsrouten netwerk?	Grote heterogeniteit op de rijbaan in snelheid, massa en rijrichting	Verkeersveiligheid voor de fietsers vergroten
5.	Wielrenners én mountainbikers	Berichtgeving en dialoog na incident		Omgeving (bewoners en horeca)	Dialoog aangaan met de gebruiker van het fietspad
6.	Recreatiefverkeer vanuit NL én België	Alle typen fietsers te stimuleren		Grote diversiteit in modaliteiten op de weg	
7.	Er is behoefte aan spreiding van de drukte	Gedrags beïnvloeding		Smalle polder- en dijkwegen	

4.2 Landelijke enquête

In de landelijke enquête is ingegaan op hoe de situatie op het fietspad wordt ervaren. Bijna 400 mensen hebben de enquête ingevuld, tussen de 22 en 80 jaar oud. De grootste groep is tussen de 41-50 jaar oud en 68% van de respondenten is man. De meeste respons gekomen vanuit Zuid-Holland, gevolgd door Utrecht en Noord-Holland. Noord Nederland, Zeeland en Limburg zijn minimaal vertegenwoordigd, zie figuur 1. Door de diversiteit aan respons worden over de locaties verder geen uitspraken gedaan.

Om ontwikkelingen te toetsen en ervaringen van de gebruikers na te gaan is via diverse partners en sociale media kanalen een landelijke enquête uitgezet. Vier onderwerpen worden in de enquête behandeld: stigmatisering, conflicten, maatregelen en veiligheid. Alle vragen waren niet verplicht om in te vullen, waardoor per vraag het aantal reacties varieert.



Figuur 1: Respondenten per provincie

Uit paragraaf 2.2 komen vier type fietspadgebruikers voor; doorstromer, opletter, genieter en racer. Het merendeel van de respondenten (47%) geeft aan zich te identificeren met de doorstromer gevolgd door de racer (33%). Slechts een beperkt deel identificeert zichzelf als opletter (4%) en genieter (16%).

4.2.1 Stigmatisering

In de eerste vraag is ingegaan op de stigmatisering. In deze vraag werden de respondenten gevraagd om per fietspad gebruiker maximaal drie kernwoorden te geven. Op deze manier wordt een beeld gevormd per fietspadgebruiker en worden mogelijke stigma's zichtbaar. De zes fietspadgebruikers die zijn gevraagd zijn: racefietser, gewone fietser, oudere fietser, skater, wandelaar en scooter/snorfiets.

Als eerst de fietspad gebruiker de 'racefietser'. De groep kernwoorden snel/snelheid/haast/hard zijn aan elkaar gekoppeld doordat ze samen hetzelfde suggereren. Deze woorden worden het vaakst gekoppeld aan de racefietser, voornamelijk als eerste antwoord. Het woord dat als tweede antwoord het vaakst wordt genoemd is groep/groepen/ploeg/peloton. Aso/asociaal en ego/egoïstisch worden doorheen de antwoordmogelijkheden evenveel gegeven. Van eerste naar derde antwoord neemt het aantal toe in de antwoordkeuze 'geen bel'. Een enkeling gaf aan dat de racefietser naar de rijbaan moeten. Het merendeel van de gekozen woorden zijn over de racefietser negatief of worden negatief bedoeld.

De tweede fietspad gebruiker die is gevraagd is de 'gewone fietser'. Als gekeken wordt naar de gegevens komt naar voren dat de gewone fietser voornamelijk als gewoon en normaal wordt ervaren. Daarbij fietst deze deelnemer langzaam/traag en gedraagt zich relaxt. Een veel voorkomend kernwoord is dat de gewone fietser afgeleid is en onoplettend. De mobiele telefoon, oortjes en muziek wordt daar vaak aan gekoppeld. Een punt wat ook doorheen de antwoorden terug komt is dat de gewone fietser vaak breed uit fiets of twee aan twee fiets waardoor het lastig is om te passeren.

De 'oudere fietser' is als derde gevraagd in de enquête om daarvoor drie kernwoorden te geven. De kernwoorden groep die het meest wordt gegeven is langzaam/traag/rustig/sloom. Vooral bij het eerste antwoord komen deze woorden het vaakst voor. Daarnaast wordt de e-bike/elektrische fietsen vaak beschreven in

combinatie met het te snelle fietsen, wat ze niet zouden beheersen. Het gedrag van de oudere fietser wordt gevonden in de woorden slingeren/wiebelen/zwalken/onstabiel wat maakt dat ze kwetsbaar/fragiel zijn. Daarbij wordt in de derde antwoord optie ook twee keer de heup breuk genoemd. Een kenmerk van deze groep is dat ze slechthorend zijn/doof/gehoor problemen hebben en schrikkerig/angstig/voorzichtig/onzeker/onvoorspelbaar reageren.

De vierde fietspad gebruiker is de 'skater'. De kernwoorden groep die het meest wordt gegeven is breed/hele fietspad/veel ruimte. Daarnaast worden skaters gezien als jong/jeugd/pubers. De respondenten vinden de skater sportief maar ook onvoorspelbaar/onverwachts en gevaarlijk. Een aantal geeft aan dat de skater niet op het fietspad hoort en dat ze soms zeldzaam voorkomen op het fietspad. Opvallend is dat bijna iedereen een eerste antwoord heeft gegeven maar bij de tweede en derde optie zijn de antwoorden aanzienlijk minder gegeven, bij het derde antwoord zelf minder dan de helft van de respondenten.

De één na laatste fietspad gebruiker die is gevraagd in de enquête is de 'wandelaar'. De kernwoorden die aan deze gebruiker worden gekoppeld zijn als eerste antwoord rustig/langzaam/sloom. Daarnaast wordt vaak de locatie van de wandelaar benoemd zoals; links/recht/midden op fietspad/verkeerde kant/tegen de richting in. Met daarbij dat de wandelaren niet wenselijk zijn op het fietspad en eerder op het voetpad/trottoir/stoep moeten. Wat mede hinderlijk wordt ervaren is dat de wandelaren naast elkaar/twee-aan-twee/breeduit en in groepen lopen, hierdoor zorgen ze voor een obstakel/blokkade op het fietspad. Daarbij worden de wandelaren onoplettend/dromerig/ongeconcentreerd bevonden, wat ook beschreven staat in werk van (Ralph & Girardeau, 2020). Als laatste geeft de wandelaar geen ruimte maken aan ander verkeer op het fietspad.

De laatste fietspad gebruiker is de scooter/snorfiets. Eén derde van alle antwoorden wordt gegeven in de kernwoordengroep snel/haast/hard rijden/opgevoerd. Daarnaast veroorzaken de scooters/snorfietsen stank/het stinkt/uitlaatgassen/vervuilend en maken ze veel herrie/geluid/lawaai. Ook wordt gewenst dat ze overall van het fietspad moeten. In het tweede en derde antwoord komt meer het asociale, roekeloze en gevaarlijke gedrag naar voren. Daarnaast is het beeld van de scooter/snorfiets bestuurder vrij negatief en worden ze als irritant/vervelend/stom ervaren. Een kenmerk is dat ze jong, dik en lui worden gevonden.

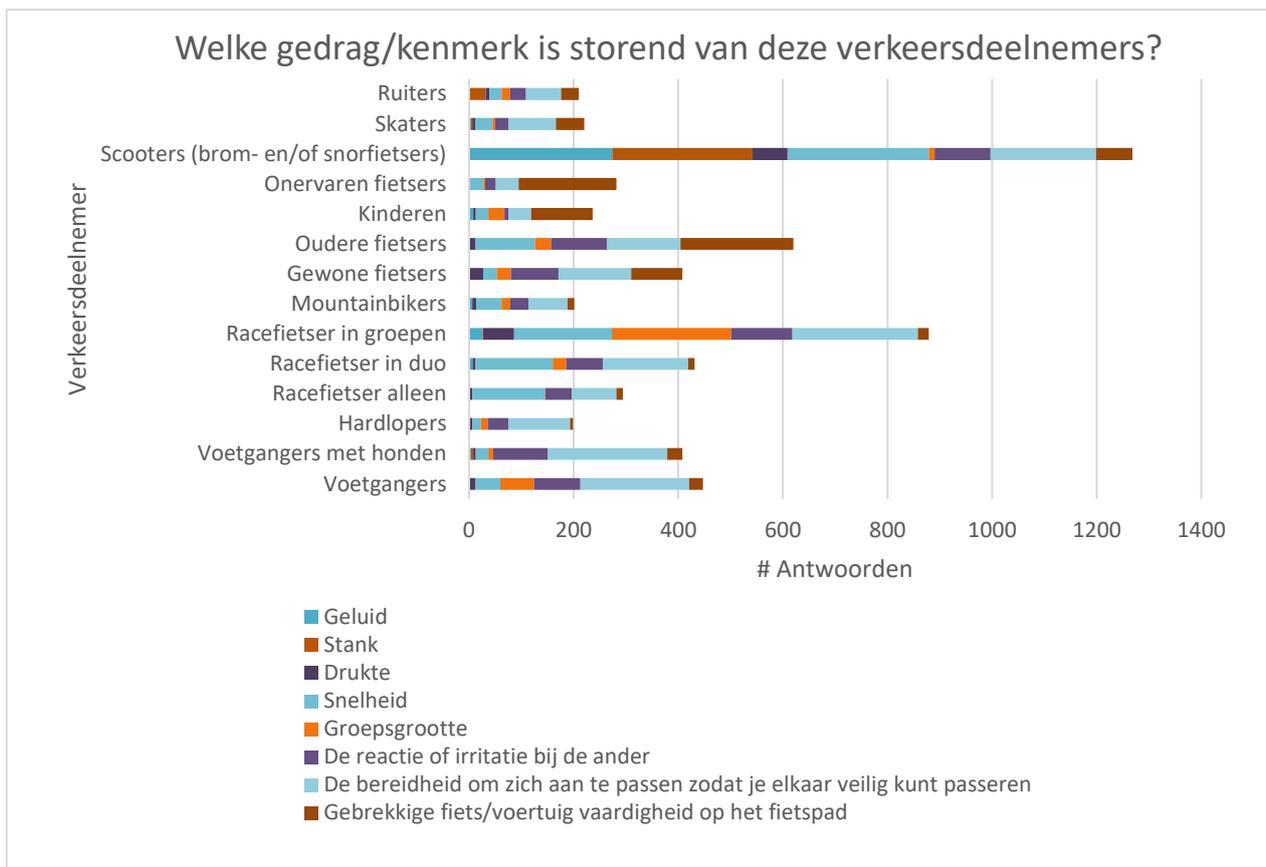
4.2.2 *Conflicten*

Op de vraag of anderen tijdens het fietsen rekening houden met zes specifieke kenmerken of aspecten, kon gekozen worden tussen altijd, vaak regelmatig, zelden of nooit. De meeste respondenten gaven aan zelden rekening gehouden wordt met 'verschillen in snelheid' en 'beperkt anticiperend vermogen van anderen'. Bij fysieke aspecten als inrichting en kwaliteit van de fietspaden wordt volgens de respondenten het vaker rekening mee gehouden.

Vrijwel alle respondenten geven aan rekening te houden met drukte op de fietspaden, 4% doet dit niet. Voor 1 op de 3 leidt de drukte tot het kiezen voor een andere route of moment van reizen. Af en toe wordt aangegeven uit te wijken naar de rijbaan, meestal in groepsverband.

De vraag is gesteld in hoeverre de respondenten zich storen aan de overige verkeersdeelnemers. De scooters en racefietsen in groepen worden hierin het meest genoemd. Daarna volgen ouderen en voetgangers met honden. Opvallend is het verschil tussen racefietsers in groepen, duo's en alleen. Hoe minder het aantal hoe minder storend deze verkeersdeelnemer wordt ervaren.

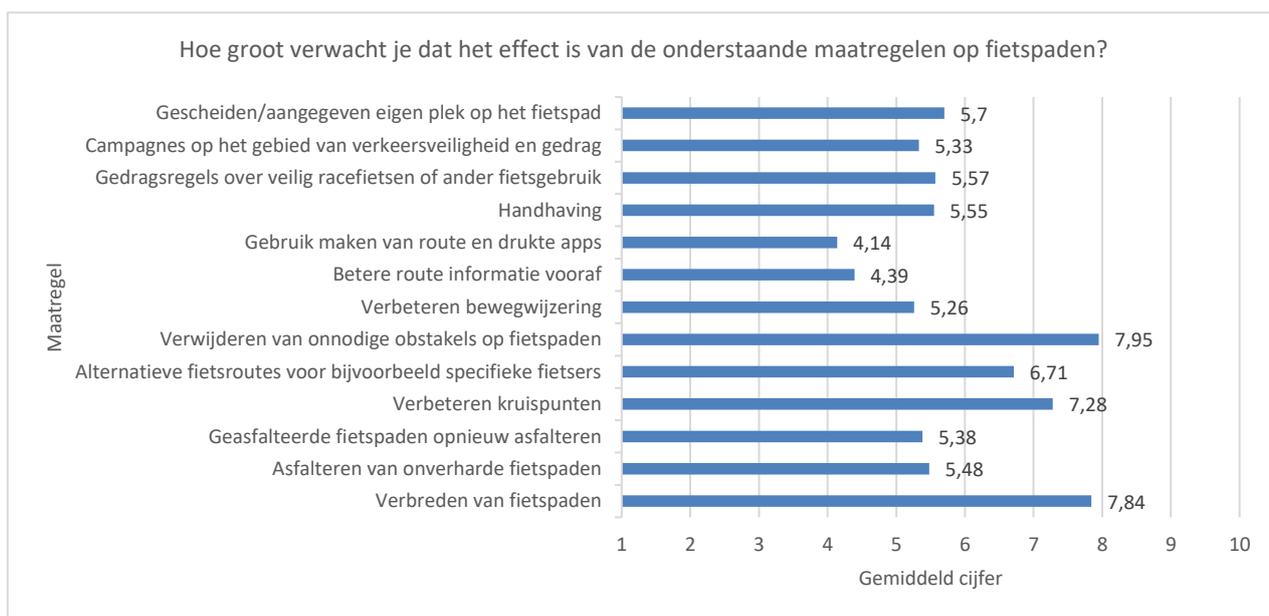
Het meest storende gedrag van de scooter is het geluid, de stank, snelheid en de bereidheid om zich aan te passen. Bij de racefietsers in groepen wordt de groepsgrootte als meest storend ervaren. Bij de twee andere varianten van de racefietser komen vergelijkbare getallen voor bij storend gedrag alleen neemt het aantal af. Bij iedere verkeersdeelnemer is 'de bereidheid om zich aan te passen zodat mensen elkaar kunnen passeren' vaak gekozen als storend gedrag, zie figuur 2.



Figuur 2: Storend gedrag/ kenmerk verkeersdeelnemers

4.2.3 Maatregelen

Kijkend naar oplossingsrichtingen en het verwachte effect van verschillende (categorieën) maatregelen kon gekozen worden tussen het cijfer 1 t/m 10 als beoordeling. De respondenten hebben de meeste verwachtingen bij het verwijderen van obstakels en verbreden van fietspaden. De minste verwachting is in het gebruik maken van drukte of route apps, zie figuur 3.



Figuur 3: Effect van maatregel

4.2.4 Veiligheid

18% van de respondenten geven aan dat de algemene situatie op het fietspad in de laatste vijf jaar is verbeterd, 29% vindt dat die gelijk is gebleven en 52% dat de situatie is verslechterd.

Antwoorden bij verbeterd zijn met name:	Antwoorden bij verslechterd zijn met name:
<ul style="list-style-type: none">• Meer en betere fietspaden• Bromfiets op rijbaan• Auto werende maatregelen	<ul style="list-style-type: none">• Drukke en snelheidsverschillen• Minder acceptatie• Opkomst e-bikes• Slecht onderhoud van fietspaden

Op de vraag of weleens onveiligheid op het fietspad wordt ervaren hebben 392 respondenten gereageerd. 54% geeft aan dit regelmatig te ervaren en 10% vaak. 36% zelden of bijna nooit. Niemand onder de respondenten geeft aan nooit onveiligheid op het fietspad te ervaren.

Daarnaast heeft 78% een positief antwoord bij de stelling of de onveiligheid op het fietspad is gestegen in de afgelopen vijf jaar in Nederland.

In de toelichting van degene die aangeven dat het onveiliger is geworden zijn de meest voorkomende antwoorden:

- Drukker wordende fietspaden, maar ruimte is hetzelfde
- Toename van aantal e-bikes (en gebruik door ouderen)
- Iedereen eist zijn deel op het fietspad
- Toegenomen snelheden (door onervaren wielrenners)
- Bezorg scooters en fietsers
- Diversiteit op fietspad toegenomen

Onder degene die aangeven dat het niet onveiliger is geworden op de fietspaden (22%) zijn de meest voorkomende antwoorden:

- Drukker betekent niet automatisch onveiliger
- Vooral enkelvoudige ongevallen
- Door (fysieke) maatregelen is situatie veiliger geworden
- Situatie is gelijk gebleven
- Er waren altijd al conflicten

Gevraagd is hoe onveilige situaties ontstaan. Hier konden vijf opties worden gekozen. Het meest is gekozen voor 'door het gedrag van anderen' en 'beperkt anticiperend vermogen van anderen', wat 49% omvat. 31% heeft gekozen voor de infrastructuur zoals 'de inrichting en kwaliteit van het fietspad' en 'verlichting en inrichting op rotondes en kruispunten'. Het minst is gekozen voor 'eigen gedrag' met 10%. 9% heeft 'anders' aangegeven.

4.3 Conclusie

Vanuit de stigmatisering komt naar voren dat de respondenten een duidelijk beeld hebben van de verschillende fietspadgebruikers. Racefietsers en scooters/snorfietsers worden negatief gestigmatiseerd. In sommige kernwoorden worden deze groepen weg gewenst. Deze racefietsers en/of scooter/snorfiets gebruiker kan het andere moment ook een gewone fietser zijn. Op dat moment wordt er heel anders naar de fietspad gebruiker gekeken, terwijl het ook nog steeds de racefietsers en/of scooter/snorfietsers is. De kenmerken van de fietspadgebruiker vormt het beeld. Dit geeft aan dat de theorie Goffman (Goffman, 1963) over de stigmatisering ook op het fietspad geldt.

Bij het onderdeel conflicten komt vooral naar voren dat respondenten vinden dat de ander zich moet aanpassen en dat de huidige situatie op het fietspad niet aan hen ligt. De scooter/snorfietsers wordt vooral door de stank, het geluid en de snelheid negatief beoordeeld, wat mede komt door de irritaties die het oplevert bij andere fietspadgebruiker.

Qua maatregelen is het verbreden van de fietspaden en het verwijderen van obstakels op de weg een effectieve manier om de doorstroming en veiligheid van de fietspaden te

verbeteren. Daarentegen is daarvoor niet altijd de ruimte, vooral niet in steden komt vanuit de casepartner naar voren.

De veiligheid op de fietspaden wordt door de respondenten vooral gevonden bij de andere fietspadgebruikers. De huidige situatie ligt niet aan hun eigen gedrag. In principe wijzen alle fietspadgebruikers hierdoor naar elkaar.

5. Discussie, limitaties en vervolgonderzoek, aanbevelingen en conclusie

5.1 Discussie

De stellingen die vanuit de introductie naar voren zijn gekomen komen heel dicht bij elkaar.

Stelling 1: De huidige situatie op het fietspad is qua veiligheid achteruit gegaan, op de fietspaden worden meer conflicten ervaren.

Stelling 2: De ontwikkeling is een groeiende diversiteit qua fietspadgebruikers en snelheidsverschillen. Dit betekent voor de veiligheid een verslechtering.

Vanuit de landelijke enquête komt inderdaad naar voren dat de respondenten een verslechtering ervaren van de huidige situatie ten opzichte van de situatie van vijf jaar geleden. Redenen hiervoor zijn onder andere de grote diversiteit aan fietspadgebruikers op het fietspad en de snelheidsverschillen tussen deze fietspad gebruikers. Hierdoor kunnen schrikreacties ontstaan. Fietsers vinden dat het fietspad van hen is. Andere fietspadgebruikers zoals wandelaren gaan te langzaam en worden liever op het trottoir gewenst. Conflicten tussen voetganger en fietsers worden ook beschreven in werk van Nikiforiadis (Nikiforiadis & Basbas, 2019; Delaney, 2016).

Deze hypothese wordt bevestigd door tabel/grafiek en pleit voor interventies die rekening houden met het gedrag en de beeldvorming van de fietspadgebruikers.

5.2 Limitaties en vervolgonderzoek

5.2.1 Limitaties

Limitaties van het onderzoek hebben onder andere betrekking op de omvang, (landelijke) spreiding, timing en betrouwbaarheid van enquête antwoorden.

Hoewel alle provincies vertegenwoordigd zijn, is de diversiteit ertussen erg groot. Voornamelijk is vanuit de Randstad gereageerd. Over de andere provincies kunnen hierdoor geen uitspraken worden gedaan. Maar zowel in de landelijke enquête als de verschillende case studies kunnen de uitkomsten als (goede) indicatie gezien worden. Vooral in de provincies die geen eigen cases hebben ingebracht.

De landelijke enquête en de gesprekken met de casepartner zijn allemaal tijdens de corona pandemie uitgevoerd. Dit kan gevolgen hebben voor de beleving/reactie van de fietspadgebruikers en partner. In gesprekken werd regelmatig aangegeven dat nu extra verplaatsingen lopend en fietsend worden gedaan doordat thuisgewerkt diende te worden. De conclusies die zijn getrokken aan de hand van de casestudies en de landelijke enquête kunnen door deze factoren vertekend zijn.

Verder hebben de meeste partners van de casestudies waarmee gesprekken zijn gehouden hebben allemaal een achtergrond in de mobiliteit. En kan het zo zijn dat mensen/respondenten die de enquête hebben ingevuld geïnteresseerd zijn in het onderwerp of het leuk vinden om een enquête in te vullen. Ongeïnteresseerde mensen die ook gebruik maken van het fietspad kunnen een net andere kijk hebben op de andere fietspadgebruikers.

5.2.2 Vervolgonderzoek

Naast verbreding en verdieping van de dataset aan enquêteresultaten vormt 'interventie onderzoek' een belangrijke vervolgstap. Als beter in beeld is wat er tussen de gebruikers van het fietspad speelt, is dat aanleiding om dezelfde of juist andere interventies of maatregelen te nemen. Hierdoor zou duidelijk kunnen worden hoe de verhoudingen zijn tussen fysieke maatregelen (betere of bredere fietspaden bijvoorbeeld) zich tot maatregelen in informatievoorziening, regulering of gedragsbeïnvloedingen en campagnes. Wetende dat stigmatisering ook een rol kan spelen in de probleemidentificatie en het opstellen van oplossingsrichtingen.

Om hier verdere onderbouwde uitspraken over te doen zijn voor-, tijdens en nametingen noodzakelijk rond diverse interventies. Dit kan plaatsvinden bij de reeds gestarte case studies of bij nieuwe soortgelijke situaties. Want naast dat elke situatie specifiek en anders is, is in dit onderzoek gebleken dat er veel herkenning en overlap gevonden kan worden in de probleemdefiniëring en beleving van fietspadgebruikers over andere fietspadgebruikers.

5.3 Aanbevelingen

Op basis van praktijkgericht onderzoek van zowel de vijf case studies als de 'rode draad' en de landelijke enquête vormen drie belangrijke aanbevelingen:

- 'Creëer harmonie & acceptatie' op het fietspad door doelgroepen integraal onderdeel te laten zijn van probleemidentificatie, oplossingsrichtingen en te nemen maatregelen en interventies. Zorg ervoor dat fietspadgebruikers niet tegenover elkaar komen te staan door ze te groeperen en negatief te stigmatiseren;
- 'Creëer een kennisbasis' waarin wegbeheerders en overige stakeholders kunnen leren en bijdragen om het inzicht over de situatie op het fietspad te vergroten;
- 'Creëer erkenning' voor het feit dat er 'conflicten' op het fietspad zijn tussen verschillende gebruikers van het fietspad. Laat mensen zich gehoord voelen en betrek ze in de processen tot oplossingen.

5.4 Conclusie

In dit onderzoek is gezocht naar antwoorden op de vragen:

1. Wat is de huidige situatie op het fietspad?

In dit onderzoek komt naar voren dat erin de afgelopen vijf jaar een verslechtering is in de veiligheid op de fietspaden. Vanuit de landelijke enquête komt naar voren dat de snelheidsverschillen op de fietspaden toenemen. Daarnaast neemt ook de diversiteit op de fietspaden toe. Een gegeven is dat de fietspaden niet op alle plekken verbreed kunnen worden doordat er simpelweg geen ruimte is. Dit heeft als gevolg dat er knelpunten ontstaan. Deze knelpunten kunnen conflicten worden. De stigmatisering op het fietspad heeft ook een rol bij het ontstaan van conflicten.

2. Wat zijn ontwikkelingen in de verhoudingen tussen verschillende soorten fietspadgebruikers op de Nederlandse fietspaden? En wat betekent dit voor de veiligheid?

Vanuit de gesprekken met de casepartijen komt naar voren dat er steeds meer wrijving ontstaat tussen de diversiteit aan fietspadgebruikers. Door corona heeft de toename een extra groei doorgemaakt waardoor de irritaties versterkt worden. Daarnaast hebben de verschillende gebruikers van het fietspad ook verschillende snelheden waardoor mensen -vooral ouderen- schrikken. Vanuit het onderzoek komt naar voren dat de stigmatisering op het fietspad zorgt voor extra verdeeldheid op het fietspad wat mede zorgt voor een aanleiding tot conflicten op het fietspad. Ook vanuit de landelijke enquête komt naar voren dat de beeldvorming/stigmatisering van zes onderzochte fietspadgebruikers duidelijk maakt dat mensen op een bepaald moment oordelend zijn over een fietspadgebruik. Op dat moment wordt niet bedacht dat een

racefietser -welke negatief wordt gestigmatiseerd- ook een gewone fietser kan zijn - welke normaal/gewenst wordt gestigmatiseerd.
 Door op het fietspad elkaar beter te begrijpen, ruimte aan elkaar te gunnen, de snelheden op elkaar aan te sluiten, vriendelijk naar elkaar te zijn en de infrastructuur te accepteren hoe die is kan erop het fietspad een positieve harmonie worden gerealiseerd waardoor mogelijk conflicten en onveiligheid op de fietspaden verminderd kan worden.

6. Bibliografie

- Arboleda-Flórez, J. (2002, februari). *What causes stigma?* Opgehaald van ncbi.nlm.nih.gov: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1489829/>
- Brömmelstroet, M. t., Nikolaeva, A., Nello-Deakin, S., Waes, A. v., & Farla, J. (2020). *Researching cycling innovations; The contested nature of understanding and shaping smart cycling futures.*
- Bruno, & Nikolaeva. (2020, juni 1). *Towards a maintenance-based approach to mode shift: Comparing two cases of Dutch cycling policy using social practice theory.* Opgehaald van researchgate.net: <https://research.tue.nl/en/publications/towards-a-maintenance-based-approach-to-mode-shift-comparing-two-/fingerprints/>
- Clayton, W., & Musselwhite, C. (2013, oktober 4). *Exploring changes to cycle infrastructure to improve the experience of cycling for families.* Opgehaald van sciencedirect.com: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692313001725>
- Delaney, H. (2016, februari). *Walking and cycling interactions on shared-use paths.* Opgehaald van uwe-repository.worktribe.com: <https://uwe-repository.worktribe.com/output/907794/walking-and-cycling-interactions-on-shared-use-paths>
- Delbosc, A., Naznin, F., Haslam, N., & Haworth, N. (2019, maart 12). *Dehumanization of cyclists predicts self-reported aggressive behaviour toward them: A pilot study.* Opgehaald van sciencedirect.com: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847818308593>
- Euwma, M., & Giebels, E. (2017). *Conflictmanagement en Mediation.* Groningen: Noordhoff.
- Ferenchak, N. N., & Marshall, W. E. (2020, september 18). *Is bicycling getting safer? Bicycle fatality rates (1985–2017) using four exposure metrics.* Opgehaald van sciencedirect.com: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220301305>
- Gemeente Eijsden-Margraten. (2012, maart). *Advies Grensoverschrijdend Wielerbeleid.* Opgehaald van eijsden-margraten.nl: <https://www.eijsden-margraten.nl/data/downloadables/2/6/9/adviesdocument-grensoverschrijdend-wielerbeleid-maart-2012.pdf>
- Goffman, E. (1963). *Stigma Notes on the Management of Spoiled.* Opgehaald van [https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=zuMFXuTMAqAC&oi=fnd&pg=PA1&dq=Goffman,+E.++\(1963\)+Stigma:+Notes+on+the+Management+of+Spoiled+Identity.+Prentice-Hall:+Englewood+Cliffs,+NJ.&ots=RaZIBuaFQe&sig=Cdkqk7hd5YRYDF8-9-rTE-FJtt0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=zuMFXuTMAqAC&oi=fnd&pg=PA1&dq=Goffman,+E.++(1963)+Stigma:+Notes+on+the+Management+of+Spoiled+Identity.+Prentice-Hall:+Englewood+Cliffs,+NJ.&ots=RaZIBuaFQe&sig=Cdkqk7hd5YRYDF8-9-rTE-FJtt0#v=onepage&q&f=false)
- La Vuelta Holanda. (2020, mei 26). *De Ontwikkeling van de Nederlandse Fietscultuur.* Opgehaald van lavueltaholanda.com: <https://www.lavueltaholanda.com/nieuws/de-ontwikkeling-van-de-nederlandse-fietscultuur/>
- Liua, G., Brömmelstroet, M. t., Krishnamurthy, S., & Wesemael, P. v. (2019, juni 6). *Practitioners' perspective on user experience and design of cycle highway.*

- Opgehaald van sciencedirect.com:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198219300107>
- Lowry, M. B., Furth, P., & Hadden-Loh, T. (2016, maart 4). *Prioritizing new bicycle facilities to improve low-stress network connectivity*. Opgehaald van sciencedirect.com:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856416000306>
- Muzus. (sd). *De 4 Fietstypen*. Opgehaald van rwsduurzamemobiliteit.nl:
<https://rwsduurzamemobiliteit.nl/publicaties/4-fietstypen/>
- Nikiforiadis, A., & Basbas, S. (2019, februari 8). *Can pedestrians and cyclists share the same space? The case of a city with low cycling levels and experience*. Opgehaald van sciencedirect.com:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210670718309260>
- Ralph, K., & Girardeau, I. (2020, mei 11). *Distracted by "distracted pedestrians"?* Opgehaald van sciencedirect.com:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300294>
- Rijksoverheid. (2018, juni 12). *Staatssecretaris Van Veldhoven: 200.000 mensen uit de file op de fiets*. Opgehaald van rijksoverheid.nl:
<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/06/12/staatssecretaris-van-veldhoven-200.000-mensen-uit-de-file-op-de-fiets>
- Rijnmond. (2020, juni 24). *ANWB vraagt vanwege drukte op fietspaden om nieuwe kijk op verkeer*. Opgehaald van rijnmond.nl:
<https://www.rijnmond.nl/nieuws/196670/ANWB-vraagt-vanwege-drukke-op-fietspaden-om-nieuwe-kijk-op-verkeer>
- Rissel, C., Campbell, F., Ashley, B., & Pulver, L. R. (2002, januari). *Driver Road Rule Knowledge and Attitudes towards Cyclists*. Opgehaald van researchgate.net:
https://www.researchgate.net/publication/235359554_Driver_Road_Rule_Knowledge_and_Attitudes_towards_Cyclists
- Salm, M. v. (2020, juli). *De speed pedelec: wie zijn de gebruikers? Een multi-dimensionale segmentatie van speed pedelec-gebruikers in Nederland*. Opgehaald van dspace.library.uu.nl: <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/400138>
- Verloo, N. (2015, juni 19). *Negotiating Urban Conflict: Conflicts as Opportunity for Urban Democracy*. Opgehaald van dare.uva.nl:
<https://dare.uva.nl/search?metis.record.id=477452>
- Verloo, N. (2018, april). *Conflict als democratische kans: handelingsrepertoire voor publieke conflicten Hoofdstuk 15*. Opgehaald van researchgate.net:
<https://www.researchgate.net/publication/328880877>
- Verloo, N. (2018, November 12). *Hoofdstuk 15: Conflict als democratische kans: Handelingsrepertoire voor publieke conflicten*. Opgehaald van researchgate.net:
<https://www.researchgate.net/publication/328880877>
- Verloo, N. (2018, Januari). *Social-spatial narrative: A framework to analyze the democratic opportunity of conflict*. Opgehaald van researchgate.net:
https://www.researchgate.net/publication/321214010_Social-spatial_narrative_A_framework_to_analyze_the_democratic_opportunity_of_conflict