Amsterdam University of Applied Sciences

Lopen en fietsen tijdens en na COVID-19

Een analyse van de gedragsfactoren die kunnen bijdragen aan het behoud van het toegenomen loop- en fietsgedrag na COVID-19

Author(s)
Faddegon, Krispijn ; van Brecht, Joyce; Post, Eva; Langenberg, Gust; Renes, Reint Jan

Publication date
2021

Document Version
Final published version

Link to publication

Citation for published version (APA):
Faddegon, K., van Brecht, J., Post, E., Langenberg, G., & Renes, R. J. (2021). *Lopen en fietsen tijdens en na COVID-19: Een analyse van de gedragsfactoren die kunnen bijdragen aan het behoud van het toegenomen loop- en fietsgedrag na COVID-19*.

General rights
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations
If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please contact the library: https://www.amsterdamuas.com/library/contact, or send a letter to: University Library (Library of the University of Amsterdam and Amsterdam University of Applied Sciences), Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Download date:06 Dec 2025

Creating Tomorrow

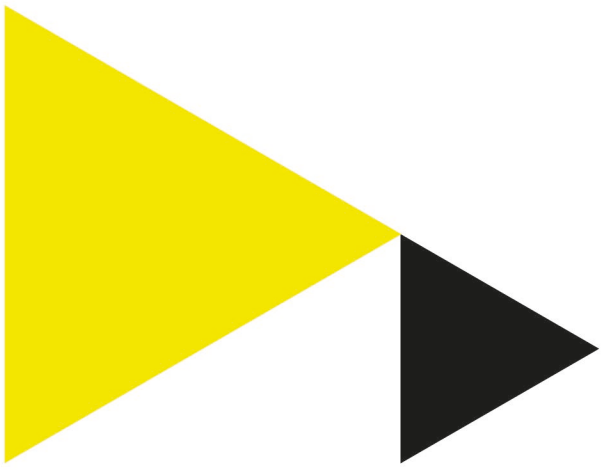
Hogeschool van Amsterdam

Lopen en fietsen tijdens en na COVID-19

Een analyse van de gedragsfactoren die kunnen bijdragen aan het behoud van het toegenomen loop- en fietsgedrag na COVID-19

Lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad / AKMI

December 2021



Creating Tomorrow

Lopen en fietsen tijdens en na COVID-19

Een analyse van de gedragsfactoren die kunnen bijdragen aan het behoud van het loop- en fietsgedrag na COVID-19.

Auteurs
Krispijn Faddegon, Joyce van Brecht, Eva Post, Gust Langenberg, Reint Jan Renes.

Afdeling
Lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad / AKMI

Datum
23-Dec-21

Versie
2.0

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door print-outs, kopieën, of op welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Hogeschool Amsterdam.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding & doel van het onderzoek 4
1.2 Mobiliteit gedurende COVID-19 4
1.3 Onderzoeksvragen & aanpak 6

2. Methode 8
2.1 Beschrijving onderzoeksproces 8
2.2 Evidence-based gedragsmodel COM-B 9
2.3 Literatuuronderzoek 9
2.4 Interviews 10
2.5 Interventies 11

3. Resultaten literatuuronderzoek 12
3.1 Capaciteit 12
3.2 Motivatie 12
3.3 Gelegenheid 14
3.4. Samenvattend 15

4. Resultaten interviews 17
4.1 Veranderingen in loop- en fietsgedrag 17
4.1.1 Veranderingen in loopgedrag 17
4.1.2 Veranderingen in fietsgedrag 18
4.1.3 Emissiereductie door veranderingen in loop- en fietsgedrag 20
4.2 Gedragsfactoren (toegenomen) loopgedrag tijdens COVID-19 20
4.2.1 Capaciteit 20
4.2.2 Motivatie 20
4.2.3 Gelegenheid 25
4.3 Gedragsfactoren (toegenomen) fietsgedrag tijdens COVID-19 25
4.3.1 Capaciteit 25
4.3.2 Motivatie 25
4.3.3 Gelegenheid 28

5. Conclusies en discussie 30

6. Doorkijk naar interventies 35

7. Referenties 39

Bijlage A: Interviewvragenlijst 43

Bijlage B: Profielen loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19 47

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

1. Inleiding

1.1 Aanleiding & doel van het onderzoek

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (IenW) heeft het lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad onderzoek gedaan naar de veranderingen in loop- en fietsgedrag tijdens de COVID-19 periode en de gedragsfactoren die hier mogelijk aan ten grondslag lagen. Uit onderzoeksgegevens van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; kennisinstituut dat adviseert aan het Ministerie van IenW) bleek namelijk dat lopen tijdens de eerste COVID-19 lockdown (periode maart-juli 2020) relatief vaker als vervoerswijze werd gebruikt dan vóór de COVID-19 lockdown (september-oktober 2019 (De Haas, Hamersma & Faber, 2020). Ook voor fietsen werd in vergelijking tot de periode vóór COVID-19 vanaf juni-juli 2020 een relatief hoger gebruik geobserveerd. Naast de stijging in het aandeel lopen en fietsen als vervoerswijze, was er tijdens de maanden maart-juli 2020 ook vaker sprake van rondeverplaatsingen dan vóór de COVID-19 lockdown – mensen gingen vaker dan voorheen naar buiten om een rondje te lopen of te fietsen of de hond uit te laten (De Haas et al., 2020). Gedurende de periode maart-juli 2020 legden mensen bovendien gemiddeld per verplaatsing grotere afstanden te voet en per fiets af dan vóór de COVID-19 lockdown (september-oktober 2019; De Haas et al., 2020). Ook bleek dat lopen en fietsen in juni-juli 2020 soms ingezet werden ter vervanging van reizen met de trein, bus, tram of metro in die periode (De Haas et al., 2020.

Omdat het Ministerie van IenW als doel heeft om het loop- en fietsgedrag van Nederlanders te bevorderen, zowel vanwege de positieve effecten op de volksgezondheid als op het klimaat (Rijksoverheid, 2018), krijgt het Ministerie graag meer inzicht in de manier waarop de positieve veranderingen in loop- en fietsgedrag behouden en uitgebreid kunnen worden. Het lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad is gevraagd om in kaart te brengen welke gedragsfactoren de veranderingen in loop- en fietsgedrag helpen verklaren en hoe deze zich vervolgens vertalen naar concrete interventies om het loop- en fietsgedrag te behouden of verder te stimuleren.

1.2 Mobiliteit gedurende COVID-19

Op 27 februari 2020 werd het allereerste COVID-19-geval in Nederland gesignaleerd (WHO, 2020; RIVM, 2020). Al snel bleek het aantal besmettingen in Nederland toe te nemen en op 12 maart, een dag nadat de WHO COVID-19 officieel als pandemie bestempelde, kondigde het kabinet Rutte 3 de eerste landelijk geldende maatregelen aan. Vanaf dat moment werden Nederlanders geadviseerd zoveel mogelijk thuis te werken en werden evenementen met meer dan 100 deelnemers afgelast. Op 15 maart moesten ook de scholen en kinderdagverblijven sluiten, evenals onder meer de sportscholen en sauna's. Rutte kondigde vervolgens op 23 maart 2020 de zogenaamde 'intelligente lockdown' aan met verdere beperkende maatregelen, waarbij groepen nog maximaal uit twee personen mochten bestaan en het uitoefenen van contactberoepen werd verboden (Rijksoverheid, z.j.[1]). Als gevolg van de maatregelen daalde het aantal besmettingen en ziekenhuisopnames waardoor vanaf 11 mei 2020 de eerste voorzichtige versoepelingen van de maatregelen plaatsvonden (RIVM, 2021 [1]; Rijksoverheid, z.j.[2]). De kinderopvang en de basisscholen mochten vanaf dat moment hun deuren weer openen en contactberoepen werden onder voorwaarden weer toegestaan. Vanaf 1 juni 2020 vonden verdere versoepelingen plaats (Rijksoverheid, z.j.[2]), waarbij onder andere de terrassen weer open mochten en theaters en concertzalen met beperkingen hun deuren weer mochten openen. Wel bleef het advies om thuis te werken van kracht en werd aangeraden om het openbaar vervoer alleen te gebruiken voor noodzakelijke reizen.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Vanzelfsprekend hadden de maatregelen van de intelligente lockdown en de hierop volgende versoepelingen invloed op het dagelijks leven en de activiteiten van mensen. Veel Nederlanders werkten voornamelijk thuis (Jongen, Verstraten en Zimpelman, 2021). Sportscholen en theaters waren dicht en met vrienden of familie kon men niet of beperkt samenkomen. Op deze manier werden de bestaande routines en gewoonten van veel mensen doorbroken. Eén van de zaken waar de eerste lockdownperiode invloed op had, was het mobiliteitsgedrag. Door de lockdown vielen veel reisdoelen zoals het werk, de sportvereniging of het bezoek van vrienden of familie weg (De Haas, et al., 2020). Het KiM volgde deze veranderingen in het mobiliteitsgedrag van Nederlanders via het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). De ruim 2000 deelnemers van dit panel schreven gedurende de periodes maart-april 2020 en juni-juli 2020 voor 3 opeenvolgende dagen al hun reisbewegingen op in een reisdagboekje. Om de mobiliteitsveranderingen ten opzichte van voor COVID-19 in kaart te brengen, werden de twee meetpunten (maart-april 2020 & juni-juli 2020) vergeleken met data uit een eerdere panelmeting van september-oktober 2019.

Uit de vergelijking van de metingen bleek dat het aantal verplaatsingen in maart-april 2020 ten opzichte van september-oktober 2019 met 55% was afgenomen en dat de gemiddelde totale reisafstand per drie dagen afnam van 94 km tot 30 km (De Haas et al. 2020). Deze afname in verplaatsingen en afstand was ook van invloed op het gebruik van verschillende vervoerswijze. Voor vrijwel iedere vervoerswijze nam het gebruik af, maar deze afname was het sterkst voor het gebruik van het openbaar vervoer en de auto als passagier. Het aandeel lopen als vervoerswijze nam daarentegen toe – mensen gingen in de periode maart-april 2020 niet alleen relatief ten opzichte van ander vervoersmiddelen vaker lopen, maar liepen ook verder – de gemiddeld afgelegde afstand per verplaatsing steeg van 1.2 kilometer naar 2.3 kilometer. Voor fietsen werd ten opzichte van september-oktober 2019 een relatieve daling in het gebruik geobserveerd – de fiets werd, met een uitzondering voor de elektrische fiets, minder vaak als vervoerswijze gekozen. Echter, wanneer de fiets als vervoerswijze werd gekozen, werd er in maart-april 2020 een grotere afstand mee afgelegd dan in september-oktober 2019 – de gemiddelde afgelegde afstand met de fiets nam van 3,4 kilometer per verplaatsing toe naar 4,4 kilometer. Uit de dagboeken bleek bovendien dat deelnemers relatief vaker een rondje gingen lopen of fietsen of de hond gingen uitlaten (zogenaamde rondeverplaatsingen) waarbij het absolute aantal ronderveplaatsingen met 65% steeg ten opzichte van september-oktober 2019.

Door het mobiliteitsgedrag van de periode juni-juli 2020 met de eerste lockdownmaanden maart-april 2020 en de situatie vóór COVID-19 (september-oktober 2019) te vergelijken, kon een indicatie gekregen worden van de verandering in het mobiliteitsgedrag als gevolg van de versoepelingen vanaf 1 juni 2020. Hoewel het aantal reisbewegingen ten opzichte van maart-april 2020 weer met 57% toenam, was er nog steeds een daling van 29% aanwezig ten opzichte van het pre-COVID-19 meetpunt in september-oktober 2019. Ook legden panelleden in juni-juli 2020 weer meer kilometers per drie dagen af dan in maart-april 2020 (59 km tegen 30 km), maar was dit nog altijd een minder grote afstand dan in september-oktober 2019 (59 km tegen 94 km). Specifiek per vervoerswijze wordt duidelijk dat waar in maart/april 2020 voor vrijwel iedere vervoerswijze (behalve lopen) een daling in het aantal verplaatsingen was te observeren, er in juni/juli 2020 weer sprake was van stijgingen in het gebruik. Het gebruik van de vervoerswijzen auto als bestuurder en passagier, trein, bus, tram en metro namen in juni/juli 2020 toe ten opzichte van maart-april 2020, maar lagen nog steeds onder het niveau van voor de COVID-19 lockdown. Mensen gingen wel relatief ten opzichte van andere vervoersmiddelen meer fietsen. Het relatieve aandeel fietsen nam zodanig sterk toe dat het in juni-juli 2020 zelfs boven het niveau van september-oktober 2019 uitkwam.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Met betrekking tot de afgelegde loop- en fietsafstanden in juni-juli 2020, is te zien dat panelleden minder grote afstanden aflegden dan in maart-april 2020, maar gemiddeld nog steeds langere afstanden dan in september-oktober 2019. Panelleden fietsten en liepen per verplaatsing respectievelijk 0.7 kilometer en 0,6 kilometer meer dan in september-oktober 2019. Het absolute percentage rondeverplaatsingen (rondje fietsen of lopen, hond uitlaten) bleef in juni-juli 2020 op een hoger niveau liggen dan in september-oktober 2019, namelijk een verhoging van 30%.

Naast cijfers over de omvang van de veranderingen in loop- en fietsgedrag, was voor de periode juni-juli 2020 ook inzichtelijk gemaakt waar de stijging in loop- en fietsgedrag deels vandaan kwam. Een deel van de panelleden bleek te zijn gaan fietsen of lopen ter vervanging van andere vervoersmiddelen. In de periode maart tot en met juli 2020 nam het gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van september-oktober 2019 namelijk sterk af. In plaats van de trein te pakken, maakte 46% van de mensen gebruik van de auto en 14% van de fiets. Voor de bus, tram en metro zocht 41% vervanging van het vervoer bij de auto, 37% bij de fiets, 5% bij de brommer/scooter en ging 17% in plaats daarvan lopen.

Waar voor de eerste lockdownmaanden (maart tot en met juli 2020) zeer gedetailleerde informatie beschikbaar is over de veranderingen in loop- en fietsgedrag, is dit voor de periode daarna (juli 2020 tot en met november 2021) minder gedetailleerd gedocumenteerd. Het is daarom onduidelijk of de toename in afgelegde loop- en fietsafstand gedurende de opeenvolgende lockdownmaanden behouden is gebleven. Wel, is duidelijk dat een deel van de mensen in ieder geval in vier maanden (maart-juli 2020) een verandering in loop- en fietsgedrag heeft doorgemaakt. Ook de maanden erna golden nog in meer of mindere mate (afhankelijk van de periode) de COVID-19 maatregelen van de eerste maanden, zoals de oproep om bij voorkeur thuis te werken. Uit cijfers van het CPB (Jongen, Verstraten, Zimpelman, 2021) blijkt ook dat Nederlanders die dat konden in meerderheid thuis zijn blijven werken tot en met juli 2021 (RIVM, 2021 [2]). Het is daarom aannemelijk dat in ieder geval een deel van de Nederlanders ook de maanden na juli 2020 een zelfde patroon in het loop- en fietsgedrag heeft laten zien als in de periode van maart-juli 2020.

1.3 Onderzoeksvragen & aanpak

Op basis van de beschreven gegevens over het loop- en fietsgedrag van Nederlanders in de periode maart-juli 2020 komt duidelijk naar voren dat in vergelijking tot voor COVID-19 (september-oktober 2019) veel mensen vaker een rondje gingen lopen of fietsen (rondeverplaatsingen) en daarnaast relatief vaker gebruik maakten van lopen en fietsen als vervoerswijze. Ook steeg de gemiddeld afgelegde loop- en fietsafstand ten opzichte van voor COVID-19. Het Ministerie van IenW ziet graag dat mensen die tijdens de COVID-19 periode meer of verder zijn gaan lopen en/of fietsen, dit na de COVID-19 periode blijven voortzetten. Aangezien de kans groot is dat mensen weer terugvallen in oude routines en gewoonten krijgt het Ministerie van IenW graag meer inzicht in welke interventiemethoden zij kunnen inzetten om de veranderingen in lopen en fietsen te behouden en mogelijk zelfs uit te breiden.

Om te achterhalen wat effectieve interventiemethoden zijn om dit gedrag te behouden en eventueel uit te breiden, zijn in het huidige onderzoek interviews afgenomen met respondenten uit grootstedelijke contexten die tijdens COVID-19 (periode maart 2020 – augustus 2021) meer zijn gaan lopen en/of fietsen. Op deze manier kon bepaald worden welke gedragsfactoren bij deze groep hebben bijgedragen aan het toegenomen loop- en fietsgedrag en hoe zij gestimuleerd kunnen worden om dit te blijven doen of in de toekomst zelfs uit te breiden.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Naast inzicht in de gedragsfactoren die bepalen of mensen hun loop- of fietsgedrag willen voortzetten of zelfs uitbreiden, wil het Ministerie van IenW ook graag weten of het toegenomen loop- of fietsgedrag mogelijk bijdraagt aan emissiereductie. Mobiliteit is een belangrijke factor in behalen van klimaatdoelen. Door duurzame mobiliteitskeuzes zoals meer lopen en fietsen kan veel CO2 uitstoot voorkomen worden. Volgens MilieuCentraal zijn voor het beperken van CO2-emissies lopen of fietsen de minst vervuilende vervoerskeuzes, gevolgd door de trein en BTM. De benzineauto is de vervuilendste optie (Milieu Centraal, z.j.). Mogelijk vervangt (een deel van) het nieuwe loop- en fietsgedrag als gevolg van COVID-19 woon-werkverkeer of ander vervoer met de scooter, auto, BTM of de trein. Daarom zal bij de respondenten ook onderzocht worden of hun toegenomen loop- en fietsgedrag bijdraagt aan emissiereductie.

Het onderzoek richt zich op de volgende onderzoeksvragen :

1. Hoe ziet het toegenomen loop- of fietsgedrag van de respondenten als gevolg van COVID-19 eruit? In hoeverre is dit gedrag emissiereducerend?
2. Welke gedragsfactoren uit de literatuur zijn bekend die het loop- en fietsgedrag bevorderen of belemmeren?
3. Welke gedragsfactoren spelen een rol bij de toename in het loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19 van de respondenten?
4. Welke interventierichtingen zijn mogelijk om het loop- en fietsgedrag van mensen die meer zijn gaan lopen of fietsen tijdens COVID-19 te bestendigen of zelfs uit te breiden? Welke interventierichtingen zijn het meest kansrijk voor het bevorderen van emissiereductie?

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

2. Methode

In dit hoofdstuk wordt de methode van het huidige onderzoek beschreven. De verschillende keuzes die gemaakt zijn gedurende het onderzoekstraject en de gehanteerde onderzoeksmethoden worden in de volgende paragrafen toegelicht.

2.1 Beschrijving onderzoeksproces

Het doel van dit onderzoek was inzicht krijgen in wat er nodig is om toegenomen loop- en fietsgedrag tijdens de COVID-19 periode te behouden en uit te breiden. Voor het verkrijgen van deze inzichten zijn verschillende onderzoeksmethoden toegepast, waarbij er op verschillende manieren data zijn verzameld.

De eerste stap van het onderzoek was het in beeld brengen van de gedragssituatie rondom lopen en fietsen. Het doel was zicht krijgen op de veranderingen in loop- en fietsgedrag die Nederlanders gedurende de COVID-19 periode hebben doorgemaakt. Daarvoor is gebruik gemaakt van reeds beschikbare data over loop- en fietsgedrag tijdens de COVID-19 periode, aangeleverd door het ministerie van IenW. Op grond van onderzoek dat uitgevoerd is onder deelnemers van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) zijn verschuivingen in het loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19 in kaart gebracht, zie ook hoofdstuk *1. Aanleiding.*

De volgende stap van het onderzoek was inzicht krijgen in de gedragsfactoren die loop- en fietsgedrag beïnvloeden. Dit geeft een beeld van de algemene voorwaarden die moeten bestaan wil het gedrag tot stand komen, evenals zicht op de factoren die het gedrag kunnen stimuleren of belemmeren. Hierbij is het evidence-based gedragsmodel COM-B gebruikt. Dit model laat zien dat gedrag (B) alleen tot stand komt wanneer mensen over de juiste en voldoende capaciteit (C) en motivatie (M) beschikken en wanneer factoren in de omgeving (O) het gedrag stimuleren en niet belemmeren. Zie ook *2.2 Evidence-based gedragsmodel COM-B*.

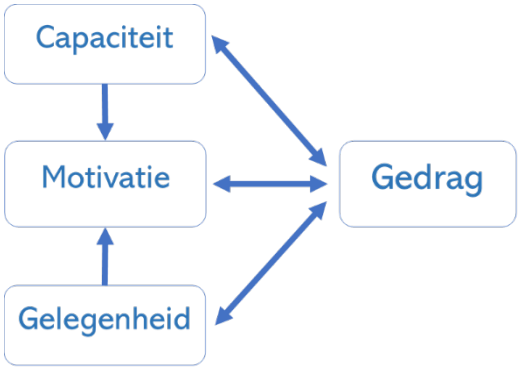
De gedragsfactoren van loop- en fietsgedrag zijn in eerste instantie in kaart gebracht door middel van literatuuronderzoek. De uitkomsten worden in hoofdstuk *3. Resultaten literatuuronderzoek* beschreven, aan de hand van het COM-B model. De uitkomsten van het literatuuronderzoek geven een beeld van de gedragsfactoren die over het algemeen een rol spelen bij loop- en fietsgedrag. Om zicht te krijgen op de factoren die een rol spelen bij lopen en fietsen voor de specifieke doelgroep en situatie van dit onderzoek, namelijk mensen die meer zijn gaan lopen en/of fietsen gedurende COVID-19, zijn er vervolgens interviews gevoerd met mensen uit deze doelgroep. Met deze interviews zijn de gedragsfactoren voor lopen en fietsen tijdens COVID-19 in kaart gebracht. Daarbij is er gekeken welke factoren belemmerend en welke stimulerend op het gedrag werken. De interviews waren semigestructureerd, wat betekent dat er gebruik is gemaakt van een vooropgestelde topiclijst, waar tijdens het gesprek vanaf kon worden geweken wanneer dat relevant leek voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen. De topiclijst is ontwikkeld op basis van de resultaten uit het onderzoek van MPN naar het loop-en fietsgedrag van Nederlanders tijdens COVID-19 en de inzichten uit het literatuuronderzoek. De interviews zijn opgenomen, getranscribeerd en uiteindelijk met behulp van codes geanalyseerd. Zie hoofdstuk *2.3 Interviews* voor een uitgebreide toelichting van de interviews. De resultaten van de interviews zijn te lezen in hoofdstuk *4. Resultaten interviews.*

In de volgende paragrafen worden het gedragsmodel en de verschillende gehanteerde onderzoeksmethoden verder toegelicht.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

2.2 Evidence-based gedragsmodel COM-B

Als framework voor zowel het literatuuronderzoek als de interviews is gebruik gemaakt van het COM-B model van Michie, van Stralen & West (2011). Het COM-B model gaat uit van drie componenten die de basis vormen voor gedrag, namelijk capaciteit (C), gelegenheid (O) en motivatie (M). Deze componenten kunnen elkaar onderling ook beïnvloeden (zie Figuur 1).



Figuur 1. Theoretische weergave van het COM-B model

Michie en collega's (2011) stellen dat mensen zowel de capaciteit en motivatie moeten hebben als in de gelegenheid moeten zijn om het gedrag uit te voeren, wil het gedrag in kwestie ook daadwerkelijk plaatsvinden. Onder capaciteit wordt de mentale & fysieke capaciteit (kennis & vaardigheden) verstaan die iemand al dan niet in staat stelt om het gedrag in kwestie uit te voeren. Bij motivatie wordt gesproken over alle processen die mensen tot bepaald gedrag drijven, waarbij je zowel kan denken aan automatische processen als gewoontes, als bijvoorbeeld de emotionele gevoelens die met een bepaalde gedraging geassocieerd worden. Onder gelegenheid worden alle aspecten buiten het individu verstaan die het mogelijk maken om het gedrag uit te voeren, zoals bv. de fysieke en de sociale omgeving.

2.3 Literatuuronderzoek

Zoekstrategie

Om inzicht te krijgen in de factoren die loop- en fietsgedrag beïnvloeden en daarmee onderzoeksvraag twee (*Welke gedragsfactoren uit de literatuur zijn bekend die het loop- en fietsgedrag bevorderen of belemmeren?)* te kunnen beantwoorden is een literatuurstudie uitgevoerd. Hiervoor is in verschillende databases (*Google Scholar, ScienceDirect, SpringerLink, Web Of Science*) gezocht naar wetenschappelijke artikelen die ingaan op de voorspellende psychologische factoren van loop- en fietsgedrag en van reisgedrag in het algemeen. Dit werd gedaan door zoektermen over reisgedrag (o.a. *cycling, walking, active transportation, active commute, mode choice, transportation choice*) te combineren met zoektermen over psychologische factoren (o.a. *psychological influences, perceived benefits, perceived barriers, attitudes, beliefs, motivations, barriers*). Artikelen werden eerst op basis van de abstract op relevantie beoordeeld en vervolgens bij positieve relevantiebeoordeling volledig gelezen. Aanvullend daarop werden relevante artikelen gebruikt om extra literatuur te vinden aan de hand van *backward- and forward reference searching*.

Analyse

Aan de hand van de gevonden (wetenschappelijke) artikelen is een lijst opgesteld met gedragsfactoren die loop- en fietsgedrag beïnvloeden. De gedragsfactoren zijn ingedeeld aan de hand van de componenten van het COM-B model, namelijk capaciteit, motivatie en gelegenheid.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Het literatuuronderzoek geeft een overzicht van de gedragsfactoren die loop- en fietsgedrag in het algemeen beïnvloeden. De volgende stap is nagaan in hoeverre dit ook geldt voor de specifieke doelgroep en situatie van dit onderzoek, namelijk bij mensen die meer zijn gaan lopen en fietsen gedurende COVID-19. Om hier inzicht in te krijgen zijn interviews gehouden met mensen uit deze specifieke doelgroep.

2.4 Interviews

De eerste en derde onderzoeksvraag (respectievelijk '*Hoe ziet het toegenomen loop- of fietsgedrag van de respondenten als gevolg van COVID-19 eruit? In hoeverre is dit gedrag emissiereducerend?'* en '*Welke gedragsfactoren spelen een rol bij de toename in het loop- en fietsgedrag van de respondenten?'*) zijn beantwoord met inzichten uit de interviews met de doelgroep. Dit waren semi-gestructureerde interviews, waarbij gebruik is gemaakt van een vragenlijst. De onderzoekers waren vrij om door te vragen of af te wijken van de vragenlijst wanneer dit relevant leek voor de onderzoeksvragen.

Werving respondenten & beschrijving steekproef

De respondenten zijn geworven door het onderzoeks- en wervingsbureau Motivaction. Het selectiecriterium voor deelname aan het onderzoek was dat de respondenten over de periode maart 2020 – augustus 2021 meer waren gaan lopen en/of fietsen als gevolg van de situatie rond COVID-19. Daarnaast is ervoor gekozen om in dit onderzoek enkel respondenten uit stedelijke gebieden te interviewen. Wanneer de omgevingsaspecten van respondenten grotendeels gelijk aan elkaar zijn, kan het gedrag eenduidiger uit de psychologische gedragsfactoren verklaard worden omdat de verschillen in de omgeving (stedelijk versus ruraal) geen grote rol spelen. Daarnaast, werd in het onderzoek van het KiM onder anderen een overstap van het openbaar vervoer naar modaliteiten als lopen en fietsen geobserveerd en is er in steden vaak een grotere variatie aan openbare vervoersmodaliteiten (bus, tram, metro, trein) beschikbaar. Interviews met inwoners van stedelijke gebieden geven daarmee mogelijk goed inzicht in de redenen die ten grondslag liggen aan de overstap van het OV naar schonere vervoerswijzen als lopen en fietsen.

Met het doel om 30 interviews af te nemen, zijn er in eerste instantie 30 respondenten benaderd. Vanwege onvoorziene uitval bij 4 van de 30 respondenten zijn er een aantal vervangende respondenten benaderd. Met 1 extra uitvaller onder de vervangende respondenten, zijn er uiteindelijk in totaal 29 semigestructureerde interviews afgenomen. Respondenten waren tussen de 22 en 61 jaar en vooral woonachtig in de Randstad (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag). De interviews zijn online afgenomen via het programma Microsoft Teams. Veertien van deze interviews gingen primair over de verandering met betrekking tot lopen, tien over fietsen en vijf in gelijke mate over lopen en fietsen.

Vragenlijst

Tijdens de interviews is er gebruik gemaakt van een vragenlijst. Deze vragenlijst is opgesteld aan de hand van de inzichten uit het onderzoek van MPN naar loop- en fietsgedrag van Nederlanders tijdens COVID-19 en de inzichten uit het literatuuronderzoek naar de gedragsfactoren van loop- en fietsgedrag. Voor het opstellen van de interviewvragen zijn de resultaten uit de literatuur vertaald naar de huidige situatie, doelgroep en onderzoeksdoel. Zo zijn er voor de gedragsfactor 'het affectieve motief' bijvoorbeeld vragen opgenomen over gevoelens en emoties die gedurende de COVID-19 periode mogelijk een rol hebben gespeeld. Denk daarbij aan gevoelens van stress en opgesloten zijn. Niet alle gedragsfactoren uit de literatuur zijn uiteindelijk in de interviews uitgevraagd. Sommige gedragsfactoren zijn minder geschikt om uit te vragen in semigestructureerde interviews, bijvoorbeeld omdat het onbewuste processen zijn of omdat de vraagstelling niet geschikt is. Voor de volledige vragenlijst, zie Appendix A.

De vragenlijst bestaat uit drie theoretische delen. De vragenlijst start met vragen over de veranderingen in loop- en fietsgedrag die de respondenten gedurende de COVID-19 periode hebben doorgemaakt. Daarbij is uitgevraagd in hoeverre het lopen en/of fietsen andere voertuigen of activiteiten vervangt, om inzicht te

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

krijgen in de mate van emissiereductie. Vervolgens worden de redenen en drijfveren voor het toegenomen lopen en/of fietsen uitgevraagd. De eerste vraag is een open vraag zonder sturing, om de 'spontane' antwoorden van respondenten op te halen. Vervolgens worden er vragen gesteld over specifieke drijfveren die uit het literatuuronderzoek naar voren zijn gekomen, om hiermee inzicht te krijgen in hoe die factoren bij deze doelgroep tot uiting zijn gekomen. Denk aan vragen over milieumotieven, gewoontevorming, en ervaren gemak. De vragenlijst sluit af met vragen over de borging van het toegenomen loop- en fietsgedrag. Denk daarbij aan vragen over intentie en belemmerende en stimulerende factoren.

Uitvoering en analyse interviews
De interviews zijn opgenomen en getranscribeerd. Deze transcripties zijn vervolgens gecodeerd met behulp van het programma MAXQDA, een software programma waarmee kwalitatieve data kan worden geanalyseerd. Hiervoor is een codeerlijst opgesteld, die hielp bij het destilleren en categoriseren van relevante antwoorden uit de transcripties. De codeerlijst is opgesteld op basis van de onderwerpen en gedragsfactoren die in het interview worden besproken. Antwoorden van de respondenten zijn vervolgens aan de hand van deze lijst gecodeerd. Hierbij is er ook rekening gehouden met spontaan genoemde antwoorden versus antwoorden die werden gegeven nadat er expliciet naar was gevraagd.

In de kwalitatieve analyse en het beschrijven van de resultaten worden de volgende categorieën en definities gehanteerd: enkele respondenten (1-3), meerdere respondenten (4-8) en veel respondenten (meer dan 8).

2.5 Interventies

Om de resultaten van het onderzoek inzichtelijk te maken zijn zes profielen geschetst. Een profiel is een beschrijving van een fictief persoon en diens kenmerken, die is gebaseerd op overeenkomstige verhalen van verschillende respondenten. Per profiel worden de relevante factoren die het loop- en fietsgedrag beïnvloeden beschreven met bijhorende kansen en uitdagingen om het gedrag te bestendigen dan wel te stimuleren. Deze kansen en uitdagingen zijn geformuleerd in mogelijke interventierichtingen en geven daarmee antwoord op de laatste onderzoeksvraag: *Welke interventierichtingen zijn mogelijk om het loop- en fietsgedrag van mensen die meer zijn gaan lopen of fietsen tijdens COVID-19 te bestendigen of zelfs uit te breiden? Welke interventierichtingen zijn het meest kansrijk voor het bevorderen van emissiereductie?* Het kiezen van een interventiemethode is een vervolgstap maar valt buiten de scope van het huidige onderzoek. In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe de profielen tot stand zijn gekomen.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

3. Resultaten literatuuronderzoek

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het literatuuronderzoek beschreven. Met het literatuuronderzoek is inzicht verkregen in de gedragsfactoren die een rol spelen bij het tot stand komen van loop- of fietsgedrag. Dit heeft als basis gediend voor het opstellen van het kwalitatieve onderzoek (zie hoofdstuk 4. *Resultaten interviews* voor de resultaten van het praktijkonderzoek).

3.1 Capaciteit

Zoals al is beschreven in 2.2 van de methodesectie wordt onder capaciteit de mate verstaan waarin iemand in staat is om gedrag te vertonen (Michie et al., 2011). Mensen dienen over voldoende psychologische capaciteit en fysieke capaciteit te beschikken. Bij psychologische capaciteit gaat het met name over de kennis die nodig is om het gedrag te vertonen. Mensen moeten weten dat het gedrag tot de mogelijkheid bestaat en hoe ze het kunnen uitvoeren.

Bij voldoende fysieke capaciteit gaat het om de daadwerkelijke vaardigheden of fysieke kracht die iemand bezit om een gedraging uit te voeren. Is iemand fysiek in staat om het gedrag te vertonen of zijn er beperkingen zoals uithoudingsvermogen of eventuele ziekten die het uitvoeren van het gedrag in de weg zitten? Ook voor fietsen en lopen spelen capaciteitsfactoren als deze een rol. Hieronder volgen de belangrijkste capaciteitsfactoren die in verband zijn gebracht met loop- en fietsgedrag.

Fysieke capaciteit en vaardigheden

Mensen moeten fysiek in staat zijn om het gedrag uit te voeren, wil het gedrag tot stand komen. Zo lopen mensen die gezondheidsproblemen ervaarden (zoals pijnlijke gewrichten) minder uren per week (Dawson, Hillsdon, Boller & Foster, 2007) en worden een gebrek aan de juiste (fiets)vaardigheden of gezondheidsproblemen vaak genoemd als redenen om niet te fietsen (Willis et al., 2015).

3.2 Motivatie

Bij motivatie gaat het om de drijfveren die gedrag stimuleren en in een bepaalde richting sturen (Michie et al., 2011). Dat kunnen zowel automatische, onbewuste drijfveren zijn zoals verlangens, gewoontes en impulsen als de meer reflectieve bewuste drijfveren waarbij iemand bewust plannen maakt of eerder gedrag evalueert. Uit de literatuur komen verschillende motieven naar voren die in verband zijn gebracht met het tot stand komen van loop – en fietsgedrag. Hieronder worden deze onbewuste en bewuste drijfveren van loop- en fietsgedrag beschreven.

Gewoonte

Gewoontes zijn gedragingen die op de automatische piloot worden uitgevoerd en waar mensen niet bewust over nadenken. Gewoontes blijken sterke voorspellers te zijn van vervoerskeuzes (Javaid, Creutzig & Bamberg, 2020). Zo heeft de aanwezigheid van een gewoonte om andere vervoersmiddelen te gebruiken (zoals de auto) een negatieve invloed op fietsgebruik (Heinen, van Wee & Maat, 2010). Daarentegen is de aanwezigheid van de gewoonte om te lopen en fietsen een sterke voorspeller voor het aantal minuten dat iemand loopt of fietst. Hoe sterker de gewoonte, hoe meer tijd iemand besteedt aan lopen of fietsen (Willis et al., 2015; De Bruijn, Kremers, Singh, van den Putte & van Mechelen, 2009; Bird, Panter, Baker, Jones & Ogilvie, 2018; Dill, Mohr, & Ma, 2014). Bij fietsers lijkt de invloed van gewoontes iets sterker te zijn dan bij wandelaars (Sivasubramaniyam, Charlton & Sargisson, 2020).

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Affectieve motieven

Het gevoel dat gepaard gaat met gedrag, kan iemand motiveren of ervan weerhouden om dat gedrag uit te voeren. In dat geval spreken we over affectieve motieven (Zavereh, Mehdizadeh & Nordfjaern, 2020). Voor zowel lopen als fietsen blijken affectieve motieven belangrijke voorspellers te zijn (Zavareh et al., 2020). Uit de literatuur komen diverse positieve affectieve motivaties van lopen en fietsen naar voren, zoals gevoelens van plezier en ontspanning (Gatersleben & Uzzel, 2007; Zavareh et al., 2020), gevoelens van vrijheid en onafhankelijkheid (Rérat, 2019; Zavareh et al., 2020) en gevoelens van voldoening en trots (Gatersleben & Appleton, 2007). Zo worden lopen en fietsen in vergelijking tot andere vervoerswijzen als de meest ontspannen en plezierige wijzen van vervoer gezien (Gatersleben & Uzzel, 2007; Zavareh et al., 2020) en blijkt dat hoe meer plezier iemand ervaart tijdens lopen of fietsen, hoe vaker en verder zij dit zullen doen (Willis et al., 2015; Dill & Voros, 2007). Specifiek voor fietsen blijkt, dat ook het gevoel van voldoening of trots wat iemand ervaart tijdens het fietsen motiverend werkt (Gatersleben & Appleton, 2007). Het gevoel van voldoening of trots ontstaat bijvoorbeeld door het snel kunnen omzeilen van druk verkeer of het gevoel dat de conditie verbetert (Gatersleben & Appleton, 2007).

Naast de genoemde positieve gevoelens die lopen en fietsen motiveren, spelen ook negatieve affectieve motivaties een rol bij loop- en fietsgedrag. Zo hebben zorgen over de eigen veiligheid (Willis et al., 2015; Gatersleben & Uzzel, 2007; Bopp et al., 2012; Heinen et al., 2010; Akar & Clifton, 2009; Mason, Kearns & Livingston, 2013), zorgen over de eigen gezondheid (Rérat, 2019; Hansen & Nielsen, 2014) en de anticipatie op fysiek ongemak (Gatersleben & Uzzel, 2007; Willis et al., 2015, Titze, Stronegger, Janschitz & Oja, 2008) over het algemeen een negatieve invloed op loop- en fietsgedrag. Zorgen over de eigen veiligheid bestaan uit zorgen over de mate van criminaliteit in een buurt of de veiligheid in het verkeer en hebben een negatieve invloed op de keuze om te gaan lopen of fietsen (Willis et al., 2015; Gatersleben & Uzzel, 2007; Bopp et al., 2012; Heinen et al., 2010; Akar & Clifton, 2009; Mason et al., 2013). Wat betreft zorgen over de eigen gezondheid, blijkt de zorg over het inademen van vervuilende uitlaatgassen tijdens het fietsen mensen te belemmeren om voor de fiets te kiezen (Rérat, 2019). Wanneer mensen zich echter zorgen maken over hoe fit of gezond ze zijn, heeft dit juist een positieve uitwerking op fietsgedrag (Hansen & Nielsen, 2014). Ten slotte, ervaren mensen lopen en fietsen vaak als de meest fysiek zware vervoerswijze (Gatersleben & Uzzel, 2007). Het idee dat zij mogelijk een fysiek oncomfortabel gevoel gaan ervaren tijdens het lopen of fietsen weerhoudt hen ervan om hiervoor te kiezen (Gatersleben & Uzzel, 2007; Willis et al., 2015; Titze et al., 2008).

Symbolische motieven

Gedrag kan ook een manier zijn om de identiteit of status te uiten of te laten zien aan anderen wat men belangrijke waarden vindt (Zavareh et al., 2020). Gedrag wordt dan gedreven door zogenaamde symbolische motieven. Onderzoek naar de invloed van symbolische motieven zoals status of milieubewuste waarden op vervoerskeuzes laat wisselende resultaten zien.

Zo blijkt dat het gebruik van de auto wordt gezien als een manier om de identiteit te uiten en sterk gemotiveerd wordt door de status die men ermee kan communiceren, maar dat dit soort symbolische motieven geen voorspellers zijn van loop- en fietsgedrag (Steg, 2005; Zavareh et al., 2020). Andere symbolische motieven zoals bezorgdheid over het milieu, een positieve houding tegenover het milieu of sterke milieubewuste waarden blijken ook niet altijd in verband te worden gebracht met loop- en fietsgedrag. Hoewel sommige onderzoeken een positief verband tussen de keuze voor lopen en fietsen en deze factoren laten zien (Bopp, Kaczynski & Wittman, 2011; Willis et al., 2015; Handy, Xing & Buehler, Dill & Voros, 2007), zijn er ook onderzoeken waarbij er geen effect op loop- en fietsgedrag werd gevonden (Sivasubramaniyam et al., 2020; Zavareh et al., 2020). Over het algemeen lijkt het erop dat symbolische factoren met betrekking tot het milieu vooral een positieve invloed hebben op de intentie om meer te gaan lopen en fietsen, maar zich niet altijd naar daadwerkelijk loop- en fietsgedrag vertalen (Lanzini & Khan,

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

2017). Concluderend, is het op basis van de literatuur lastig om vast te stellen in hoeverre symbolische motieven daadwerkelijk een rol spelen bij loop- en fietsgedrag.

Instrumentele motieven
Naast affectieve en symbolische motieven, spelen ook de meer praktische voor- en nadelen van gedrag een belangrijke rol in het tot stand komen ervan. Deze motieven worden instrumentele motieven genoemd en motiveren gedrag doordat het iemand iets positiefs oplevert of iets negatiefs voorkomt (Zavareh et al., 2020). Uit de literatuur blijkt dat zaken als afstand en reistijd (Heinen et al., 2010; Bopp, Kaczynski & Besenyi, 2012), het aantal bestemmingen wat iemand moet bezoeken (Heinen et al., 2010; Bopp et al., 2012), de financiële kosten (Heinen et al., 2010), de invloed op de fitheid/gezondheid (Hansen & Nielsen, 2014; Gatersleben & Appleton, 2007; Bopp et al., 2011; Heinen et al., 2011) en de mate van flexibiliteit en controle (Gatersleben & Uzzel, 2007) in verband staan met de keuze om te lopen of te fietsen. Zo zorgt een toename in de afstand en reistijd of het moeten bezoeken van meerdere bestemmingen voor een afname in loop- en fietsgedrag (Heinen et al., 2010; Bopp et al., 2012). Daarentegen, zijn het financiële voordeel van fietsen, de positieve gevolgen van lopen en fietsen voor de fitheid en gezondheid en de hoge mate van flexibiliteit en controle die lopen en fietsen bieden belangrijke instrumentele motieven met een positieve invloed op loop- en fietsgedrag (Bopp et al., 2011; Hansen & Nielsen, 2014; Heinen et al., 2010; Gatersleben & Appleton, 2007; Gatersleben & Uzzel, 2007).

Met betrekking tot reistijd, blijkt verder nog dat de reistijd met de fiets als negatiever wordt gezien dan diezelfde reistijd met een ander vervoersmiddel (Heinen et al., 2010). Volgens Heinen en collega's (2010) heeft dit te maken met de weerstand die mensen ervaren bij de verwachting relatief meer fysieke moeite te moeten stoppen in fietsen.

Aan de intrumentele motieven gerelateerd blijkt ook uit de literatuur dat *kennis van de voordelen* van lopen en fietsen een positieve invloed heeft op loop- en fietsgedrag. Wat betreft de voordelen, zijn lopen en fietsen goed voor de gezondheid, hebben ze een positieve invloed op het milieu, en zijn het relatief snelle, flexibele en goedkope vervoerswijzen (Willis, Manaugh & El-Geneidy, 2015). Kennis van die gezondheids-, milieu-, gemaks- en financiële voordelen motiveren de keuze om te gaan lopen en fietsen (Akar & Clifton, 2009; Gatersleben & Appleton, 2007; Bopp, Kaczynski & Wittman, 2011; Heinen, Maat & van Wee, 2011, de Geus, Bourdeaudhuij, Jannes & Meeusen, 2008; Willis et al., 2015).

Zelfeffectiviteit
Het vertrouwen in eigen kunnen om een bepaalde gedraging uit te voeren – ook wel zelfeffectiviteit genoemd (Bandura, 1977) – speelt ook een rol bij loop- en fietsgedrag. Voor zowel lopen als fietsen is het vertrouwen in de eigen fiets- en loopvaardigheden en het vertrouwen in de eigen fysieke gezondheid/fitheid een belangrijke voorspellende factor (Willis et al., 2015; Javaid et al., 2020; Gatersleben & Appleton, 2007; Bopp et al., 2012). Onderzoek laat zien dat mensen vaker voor lopen en fietsen als vervoerswijze kiezen wanneer zij het gevoel hebben dat zij hier goed toe in staat zijn (Bird, Panter, Baker, Jones & Ogilvie, 2018; Dill, Mohr, & Ma, 2014; Willis et al., 2015; de Geus et al., 2008).

3.3 Gelegenheid
Met gelegenheid wordt gedoeld op alle factoren in de omgeving van het individu die het uitvoeren van gedrag initiëren of mogelijk maken (Michie et al., 2011). Het gaat hierbij om de fysieke en de sociale omgeving. Bij de fysieke omgevingsfactoren van gedrag, kan men denken aan de manier waarop de omgeving is ingericht of de middelen die iemand beschikbaar heeft (zoals tijd en geld) (Binney, Hall & Shaw, 2003). Factoren uit de sociale omgeving die invloed hebben op het gedrag zijn bijvoorbeeld sociale cues of normen – ofwel de verbale- en non-verbale signalen die iemand bij anderen observeert en de geschreven en ongeschreven regels over hoe men zich hoort te gedragen (Lindenberg, 2018). Dit gaat

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

zowel over wat mensen denken dat het normale gedrag is in die situatie (ook wel bekend als injunctieve norm), als over wat de meeste anderen zichtbaar doen (ook wel de descriptieve norm) (Cialdini, 2007). Hieronder wordt op basis van de literatuur beschreven hoe de fysieke en sociale omgeving van invloed is op loop- en fietsgedrag.

Fysieke omgeving
Uit de literatuur blijkt dat fysieke omstandigheden zoals de aanwezigheid van een goede loop- en fiets infrastructuur (voldoende, brede en goed onderhouden voet- en fietspaden) en goede weersomstandigheden (weinig kans op regen, relatief warme temperatuur) een positieve invloed hebben op de frequentie van lopen en fietsen (Heinen et al., 2010; Javaid et al., 2020). Met betrekking tot de invloed van weersomstandigheden op loop- en fietsgedrag, blijkt de subjectieve ervaring van het weer een nog betere voorspeller van vervoerskeuzes dan de objectieve weersmetingen (Heinen et al., 2010, Javaid et al. 2020).

Hoewel de inrichting van de fysieke omgeving van grote invloed is op de vervoerskeuzes die mensen maken, lijkt de invloed hiervan kleiner in een omgeving waar de infrastructuur al op goed niveau is (Willis et al., 2015; de Geus et al., 2008; Javaid et al., 2020). Dit is bijvoorbeeld het geval in Nederland, waar de aanwezigheid en kwaliteit van de fietsinfrastructuur erg hoog ligt (Hull & O'Holleran, 2014)). Wanneer er sprake is van een goede infrastructuur, worden vervoerskeuzes voornamelijk beïnvloedt door psychosociale factoren zoals behandeld in de eerdere hoofdstukken 3.1. *Capaciteit* en 3.1. *Motivatie* (Willis et al., 2015; de Geus et al., 2008; Javaid et al., 2020).

Sociale omgeving
De sociale omgeving blijkt in verband te staan met loop- en fietsgedrag. Onderzoek laat zien dat de vervoerskeuzes van anderen (Willis et al., 2015; Titze, Stronegger, Janschitz & Oja, 2007; Bopp et al., 2012; Campbell & Bopp, 2013; Steg, 2005) en de verwachtte mening van anderen op de eigen vervoerskeuzes (Willis et al., 2015; de Bruijn, Kremers, Schaalma, van Mechelen & Brug, 2005; Heinen, Maat & van Wee, 2013) van invloed zijn op de vervoersmiddelen die men uiteindelijk gebruikt.

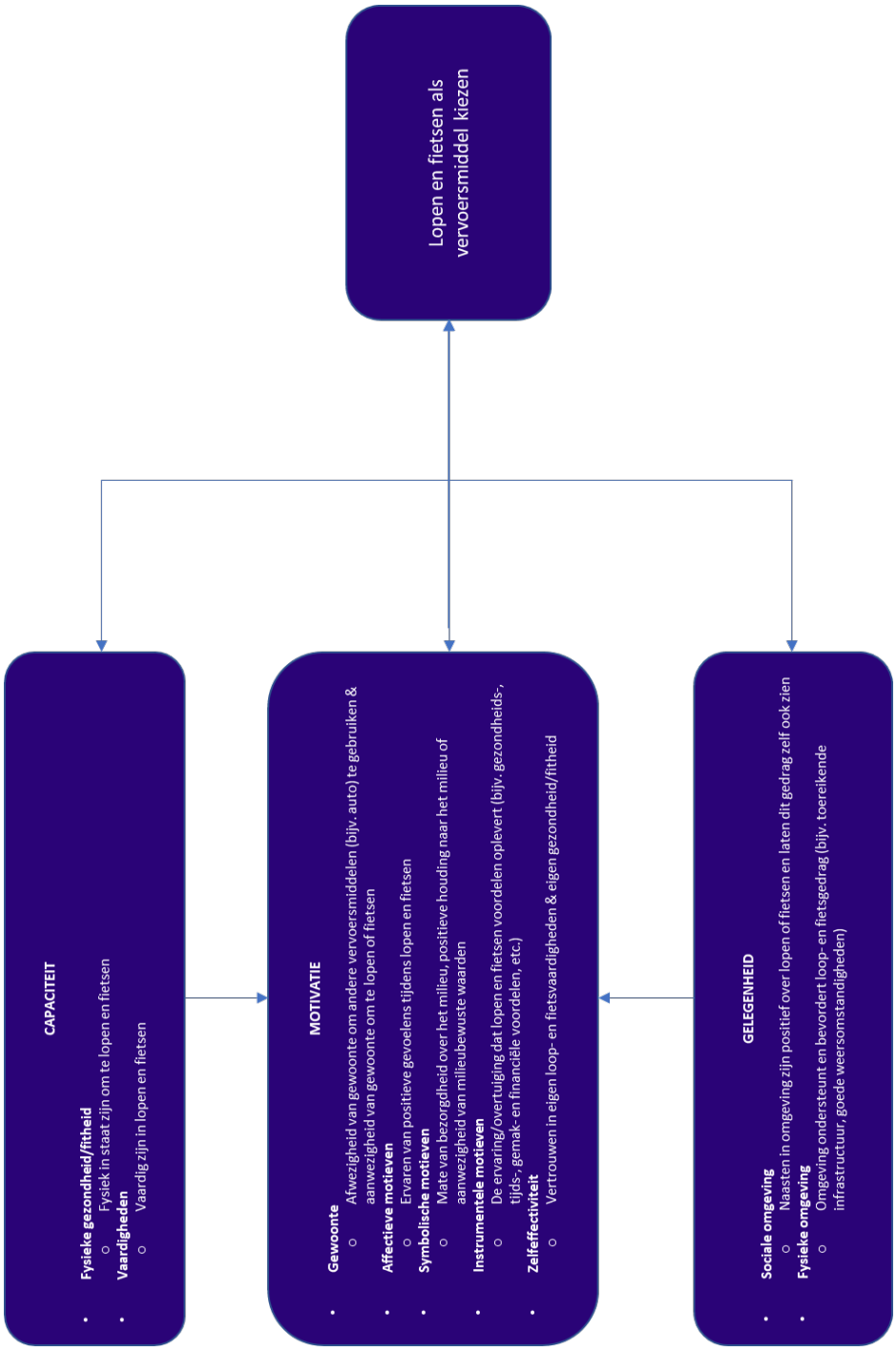
Zo laat onderzoek zien dat hoe vaker de partner, collega's of vrienden gebruik maken van actieve vervoerswijzen als lopen en fietsen, hoe vaker iemand zelf ook loopt of fietst (Willis et al., 2015; Titze, Stronegger, Janschitz & Oja, 2007; Bopp et al., 2012; Campbell & Bopp, 2013). Ook informatie over hoe vaak relevante anderen wandelen blijkt een positieve invloed te hebben – zo zetten mensen zelf meer stappen wanneer ze deze informatie krijgen (Chapman, Colby, Convery & Coups, 2015). Maar, wanneer anderen uit de omgeving voornamelijk gebruik maken van de auto als vervoerswijze, blijken mensen zelf ook vaker de auto naar hun werk te pakken (Steg, 2005).

Met betrekking tot de perceptie van wat relevante anderen denken, blijkt dat de intentie om te fietsen sterker is wanneer mensen denken dat anderen het goed zouden vinden als zij de fiets als vervoersmiddel zouden gebruiken (Willis et al., 2015; de Bruijn et al., 2005). Ook de werkcultuur speelt een rol. Een werkomgeving die laat zien dat zij positief tegenover fietsen staat (bv. door het geven van een fietsvergoeding of een omkleedruimte op werk) en collega's die verwachten dat je met de fiets komt, hebben een positieve invloed op fietsgedrag (Willis et al., 2015; Heinen, Maat & van Wee, 2013).

3.4. Samenvattend

Op basis van de hierboven beschreven literatuur kunnen samenvattend de belangrijkste gedragsdeterminanten van loop- en fietsgedrag aan de hand van het COM-B model als volgt worden weergegeven:

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam



Figuur 2. Gedragsdeterminanten van loop- en fietsgedrag uit de literatuur.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

4. Resultaten interviews

Door middel van semigestructureerde interviews is inzicht verkregen in de veranderingen in loop- en fietsgedrag die de respondenten gedurende COVID-19 hebben doorgemaakt. Deze inzichten zijn beschreven in *4.1 Veranderingen in loop- en fietsgedrag*. Daarnaast geven de interviews inzicht in de gedragsfactoren die een rol hebben gespeeld bij het tot stand komen van het loop- en fietsgedrag. De gedragsfactoren voor het loopgedrag worden beschreven in *4.2 Gedragsfactoren (toegenomen) loopgedrag tijdens COVID-19* en de factoren voor fietsgedrag in *4.3 Gedragsfactoren (toegenomen) fietsgedrag tijdens COVID-19*.

4.1 Veranderingen in loop- en fietsgedrag

Uit de interviews blijkt dat de respondenten verschillende veranderingen hebben doorgemaakt sinds de start van de COVID-19 periode (maart 2020) tot en met nu (november 2021) wat betreft hun loop- en/of fietsgedrag. Deze veranderingen worden hieronder toegelicht.

4.1.1 Veranderingen in loopgedrag

Veel respondenten geven aan dat ze meer zijn gaan lopen gedurende de COVID-19 periode. Over het algemeen zijn deze respondenten zowel meer recreatieve wandelingen als wandelingen met een bestemming gaan maken. De meeste recreatieve wandelingen worden in de buurt gemaakt: respondenten wandelen graag door de stad of door een nabijgelegen park. Maar er worden ook wandelingen gemaakt door verder gelegen (natuur)gebieden. De meeste respondenten gaan hier dan met de fiets of auto naartoe, sommige nemen het OV. Naast recreatieve wandelingen maken de respondenten vaak ook meer wandelingen met een doelbestemming. Er worden verschillende doelbestemmingen genoemd, zo geven respondenten aan graag te wandelen naar de supermarkt, (buurt)winkels, hun werk of naar vrienden of familie.

"*Ja kijk ik woon in het centrum van Rotterdam. Ik liep altijd al wel, naar een afspraak of naar restaurants. Maar tijdens Corona ben ik ook recreatief gaan lopen. Zonder doel, gewoon om eruit te zijn." (respondent 32)*

"Tijdens Corona heb ik ontdekt dat er ook allemaal officiële wandeltochten zijn die je kan doen. Ik begon met van die NS-wandeltochten. Dan ga je naar een station toe en loop je van station naar een ander station. Ik haal er allemaal medailles mee binnen." (respondent 18)

In deze rapportage wordt er onderscheid gemaakt tussen recreatieve wandelingen en wandelingen met een doelbestemming. Uit de interviews blijkt dat er bij veel respondenten en wandelingen niet altijd even goed onderscheid kan worden gemaakt tussen de twee categorieën: wandelingen hebben vaak zowel een recreatief- als bestemmingsdoeleinde. Denk aan een rondje wandelen ter ontspanning en op de weg een boodschap doen. Of wandelen naar een supermarkt die verder weg ligt, om langer onderweg te kunnen zijn. Respondenten geven aan dat de periode waarin ze begonnen met meer wandelen de periode was waarin de COVID-19 maatregelen werden ingevoerd. De overheid adviseerde toen om thuis te werken, het OV te vermijden, en niet bij elkaar op bezoek te gaan.

"*Normaal nam ik de fiets, nu wandel ik veel meer. Ik neem mijn tas vaak mee en doe dan een boodschapje tussendoor." (respondent 31)*

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

"*Voor Corona wandelde ik nauwelijks, het was dan meer een moet dan dat ik het leuk vond. Nu is dat helemaal omgedraaid. Bijvoorbeeld gisteren, toen ben ik een half uur gaan lopen en heb ondertussen een pakketje opgehaald. Terwijl ik daarvoor vroeger de scooter zou pakken." (respondent 29)*

De meeste respondenten die gedurende de COVID-19 periode meer zijn gaan lopen geven in de interviews aan dat ze dit toegenomen lopen hebben doorgezet: over het algemeen lopen de respondenten nog steeds meer dan dat ze deden vóór COVID-19. Het gedrag lijkt voor hen een gewoonte te zijn geworden, ze zijn gewend aan het wandelen en hebben het opgenomen in hun dagelijkste leven.

Naast de respondenten die aangeven dat ze ten tijde van het onderzoek nog steeds meer lopen zijn er ook een aantal die aangeven dat hun toegenomen loopgedrag weer is afgenomen tot het oude niveau van vóór maart 2020. De toename van het wandelen ging gepaard met het invoeren van de COVID-19 maatregelen. Door de maatregelen vielen de gewoonlijke activiteiten weg en moest er worden thuisgewerkt. Respondenten geven aan dat ze in die periode ook meer zijn gaan lopen. Toen de verschillende maatregelen werden afgeschaft of versoepelden, nam het loopgedrag ook weer af.

"*Het is nu weer redelijk hetzelfde als voor het begin van de COVID-19 periode. Alles ging weer langzaam open en daardoor kon er meer." (respondent 13)*

"*Toen de sportscholen weer open mochten ging ik daar naartoe en stopte ik met buiten wandelen." (respondent 27)*

De tijd en afstand die tijdens de wandelingen worden afgelegd verschillen tussen de twee type wandelingen (recreatief en met bestemming) en tussen respondenten. Voor wandelingen met een bestemming zijn de antwoorden van de respondenten overwegend hetzelfde. Over het algemeen geven respondenten aan dat ze ongeveer 15 minuten (enkele reis) aan zo'n wandeling willen besteden. Voor recreatief wandelen hebben de respondenten vaak meer tijd over dan voor wandelingen met een bestemming. Voor dit type wandelingen zijn de antwoorden ook diverser: respondenten geven aan dat wandelingen met een recreatief doeleinde een half uur tot en met drie uur kunnen duren. De meeste recreatieve wandelingen die respondenten maken duren een half uur tot en met een uur.

"*Ik denk dat ik er nu wel meer tijd voor wil nemen. Eerst vond ik misschien een uurtje wel genoeg. Nu mag het ook wel twee uur zijn."* (*respondent 11)*

4.1.2 Veranderingen in fietsgedrag

Uit de interviews blijkt dat respondenten verschillende veranderingen hebben doorgemaakt wat betreft hun fietsgedrag tijdens de COVID-19 periode. Sommige respondenten zijn meer gaan fietsen, terwijl anderen aangeven minder te hebben gefietst.

Een groot aantal respondenten geeft aan dat ze gedurende de COVID-19 periode meer zijn gaan fietsen. Veel van deze respondenten gebruikten tijdens COVID-19 de fiets in eerste instantie met name om het OV te mijden: reizen die ze normaal gesproken met de tram, bus of metro maakten vervingen ze door ritten met de fiets. De fiets was een manier om op de plaats van hun bestemming te komen, denk aan fietstochten naar winkels, familie, school of werk. Sommige van deze respondenten zijn tegelijkertijd ook meer recreatief gaan fietsen. Deze fietstochten verschillen in tijd en afstand: er worden korte ritten door de stad gemaakt maar ook tochten – vaak met de elektrische fiets – die een dag duren. De meeste van deze respondenten geven ten tijde van het interview aan dat ze het toegenomen fietsen tijdens de COVID-19 periode in stand hebben gehouden en nog steeds graag op de fiets zitten.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

"*Ik neem regelmatig een omweg ergens naartoe, als ik op de fiets zit. Als ik bijvoorbeeld naar de supermarkt ga dan kies ik er een die verder weg is, om langer te kunnen fietsen." (respondent 13)*

"Ik fietste al wel, maar tijdens de coronatijd is dit veel meer geworden. En dit ben ik eigenlijk blijven doen, zelfs toen ik weer binnen mocht voetballen." (respondent 13)

Enkele respondenten geven aan dat ze na het versoepelen van de maatregelen weer minder zijn gaan fietsen en terug zijn gegaan naar hun voormalige vervoermiddelen.

"Ik fietste vroeger ook wel naar de stad, maar dan altijd in combinatie met het openbaar vervoer. Tijdens Corona heb ik het openbaar vervoer achterwege gelaten en maakte ik de hele reis met de fiets. Nu gebruik ik het OV wel weer, maar alleen uit noodzaak wanneer ik echt te moe ben en geen zin heb om helemaal naar huis te fietsen." (respondent 1)

Er zijn ook respondenten die gedurende de COVID-19 periode minder zijn gaan fietsen. Deze afname ging tezamen met het invoeren van de COVID-19 maatregelen. Als gevolg van de maatregelen moesten veel respondenten (meer) thuiswerken en vielen er voor hen veel van de gewoonlijke activiteiten weg. Activiteiten waar deze respondenten normaal gesproken op de fiets naartoe gingen. Over het algemeen zijn dit respondenten waarvoor de fiets vóór COVID-19 het hoofdvervoermiddel was. Na het versoepelen van de COVID-19 maatregelen, en daarmee het terugkeren van de gebruikelijke activiteiten, is bij deze groep het fietsgedrag weer toegenomen.

"Fietsen in Amsterdam is functioneel: binnen de stad verplaats ik me in principe altijd met de fiets." (respondent 4)

"*Ik kon in die tijd niet naar kantoor. Normaal ging ik daar elke dag op de fiets naartoe, ik dacht daar niet eens meer bewust over na. Door het thuiswerken vielen die fietstochten allemaal weg. Ik fietste dan ook veel minder." (respondent 32)*

"De fiets komt weer terug, vergeleken met de lockdown. In het weekend gebruik ik hem weer voor de sport voor mijn kinderen, en ik ga weer een paar dagen naar mijn werk." (respondent 31)

Verder zijn er ook enkele respondenten die tijdens de COVID-19 periode meer recreatief gaan fietsen. Deze respondenten geven aan dat ze altijd al wel fietsten, maar dan vooral uit praktisch oogpunt. Gedurende de COVID-19 periode namen deze ritten af, maar namen de recreatieve ritten toe. De respondenten geven aan dat ze de fiets voorheen vooral als praktisch vervoermiddel zagen, een manier om van A naar B te komen. Gedurende de COVID-19 periode zijn ze fietsen echter ook als activiteit gaan zien. Deze respondenten zijn meer recreatief gaan fietsen. De recreatieve fietstochten die de respondenten maken variëren in tijd en afstand: er worden korte rondjes door het park of de buurt gemaakt maar ook langere dagtochten.

"*Ik vind het heerlijk om eventjes te fietsen. Het is echt recreatief. Gewoon een rondje door de buurt. Het werkt voor mij heel rustgevend." (respondent 26)*

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

4.1.3 Emissiereductie door veranderingen in loop- en fietsgedrag

Sommige respondenten geven aan dat het lopen of fietsen een ander voertuig heeft vervangen. Voor deze respondenten betekent dit een persoonlijke CO2 besparing, doordat ze nu lopen of fietsen in plaats van het gebruiken van een ander, vervuilend voertuig.

Zo geven meerdere respondenten aan dat ze hun auto (en scooter) nu vaker laten staan omdat ze die ritten nu lopend of fietsend doen. Voor lopen gaat het met name om korte afstanden, naar bestemmingen in de buurt. De fiets vervangt met name wat langere ritten met een bestemming, bijvoorbeeld naar vrienden, familie of het treinstation. Een enkele vervanging zit in recreatief gebruik, wanneer een ritje maken met de scooter of auto wordt vervangen door een fietstocht.

“We gingen ook wel eens een stukje rijden, even naar Noordwijk of zo. Voor dat soort ritjes met de auto is fietsen nu in de plaats gekomen.” (respondent 33)

Daarnaast geven meerdere respondenten aan dat ze het OV (hebben) willen vermijden en daarom lopen of fietsen. De meeste van deze respondenten geven aan dat ze ritten met het OV vervangen door ritten met de fiets. Dit gaat met name om reizen met de bus, tram of metro, maar ook korte ritten met de trein. De bestemmingen zijn divers: van aansluitend vervoer van of naar het treinstation tot familiebezoek en boodschappen. Enkele respondenten geven aan dat ze het OV vervangen door lopen. Dit gaat met name om korte afstanden, denk aan één of twee haltes met de tram.

“Eigenlijk voor alles waar ik het openbaar vervoer voor zou gebruiken. Naar de markt, naar bepaalde familieleden, bepaalde kennissen, naar de studio inderdaad. En als ik het lopend te ver vind pak ik de fiets.” (respondent 6)

4.2 Gedragsfactoren (toegenomen) loopgedrag tijdens COVID-19

Hieronder worden de gedragsfactoren beschreven die een rol speelden bij veranderingen in het loopgedrag van de respondenten gedurende COVID-19. Deze gedragsfactoren zijn gecategoriseerd naar de drie elementen van het COM-B model, namelijk capaciteit, motivatie en gedrag.

4.2.1 Capaciteit

Kennis en fysieke capaciteit (daadwerkelijke fysieke gezondheid/ fitheid) zijn voorwaarden voor gedrag. Deze factoren worden in de interviews nauwelijks spontaan genoemd als belemmerende of stimulerende factoren voor veranderingen in het loop- of fietsgedrag. Een paar respondenten konden door blessures (tijdelijk) minder lopen, maar dit was niet gerelateerd aan COVID-19. Een respondent moest door COVID-19 revalideren en is om die reden meer gaan wandelen.

4.2.2 Motivatie

Er zijn verschillende drijfveren die veranderingen in loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19 beïnvloeden. Hieronder worden de motieven beschreven die tijdens de interviews met de respondenten naar voren zijn gekomen.

Affectieve motieven

Lopen was voor veel respondenten een manier om met negatieve gevoelens om te gaan. Veel respondenten gaven aan dat ze het mentaal moeilijk hebben gehad tijdens Corona. Het vele binnen zitten, het verliezen van gebruikelijke activiteiten en het verminderen van sociale contacten had zijn weerslag op

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

het mentale welzijn van de respondenten. Wandelen hielp de respondenten om hiermee om te gaan. In de interviews noemden respondenten vooral de rust en de ontspanning die het wandelen hen opleverde; tijdens het wandelen konden ze hun hoofd leegmaken of juist rustig over dingen nadenken. Hierbij speelde ook een sterke behoefte mee om naar buiten te kunnen. Veel respondenten zeiden letterlijk dat door het vele binnen zitten de muren op hen afkwamen. Wandelen was dan een fijne manier om zich hieraan te onttrekken. Meerdere respondenten wandelden om gevoelens van verveling tegen te gaan, vanwege het wegvallen van activiteiten. Ze geven aan dat het wandelen ze domweg iets te doen gaf. Enkele respondenten noemden ook het gevoel van vrijheid dat wandelen hun gaf.

"*Ja, minder stressvol, gewoon om mijn hoofd te legen… Het deed me eigenlijk voor een aantal kanten goed." (respondent 31)*

"Je bent toch heel veel thuis. De muren komen op je af. Je wilt gewoon echt even eruit. En dat is nu veel meer vergeleken met vóór Corona. Vroeger als het slecht weer was wilde ik er echt niet uit met de hond. Terwijl ik er nu juist naar uitkijk, na zes uur achter een computer zitten." (respondent 20)

"Nou, ik ben meer gaan wandelen tijdens de Coronaperiode omdat wandelen mij heel veel rust geeft. Als ik over bepaalde dingen wilde nadenken dan kan dat goed, zeker als ik in een rustige omgeving ben. Dan kan ik echt tot mezelf komen." (respondent 26)

Ook gaven verschillende respondenten aan dat zij lopen een fijne bezigheid vinden. Sommigen ontdekten tijdens de lockdown dat zij wandelen leuker vonden dan ze eerder dachten. Ook gaven sommige respondenten aan te genieten van de natuur of van de architectuur in de stad. Een enkeling gaf ook aan dat het een goed geval gaf dat het milieuvriendelijk is om meer te wandelen.

"Dus ik vind het echt ongelofelijk veel leuker dan een sportschool. Ik ging altijd wel naar de sportschool, maar dat voelt voor mij als een straf." (respondent 21)

"Ik ben er echt een soort van natuurliefhebber van geworden…gewoon rustig wandelen vind ik fijn en dat je gewoon om je heen kan kijken en soms een hertje of ander beestje ziet. Ja gewoon rustig aan, toch gewoon bezig zijn." (respondent 24)

Verder gaven verschillende respondenten aan dat ze het OV wilden vermijden, uit angst voor besmetting. In plaats van het OV liepen (of fietsten) de respondenten naar hun bestemming.

Kortom, het affectieve motief is voor veel respondenten een belangrijke factor om meer te wandelen. Het kunnen ontsnappen aan de hele dag binnen zitten (in combinatie met het kunnen opzoeken van sociale contacten, zie de volgende paragraaf *Sociale motieven*) leverden positieve gevoelens van rust en ontspanning op.

Sociale motieven

Voor veel respondenten was wandelen ook een manier om hun sociale leven in stand te houden en vormde het sociale aspect een belangrijk motief om meer te wandelen. Dit varieerde van respondenten die nooit alleen gingen wandelen en voor wie het sociale contact essentieel was om te wandelen, tot respondenten die het sociale aspect meer als een prettige bijkomstigheid van het wandelen ervoeren.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

"*Het sociale aspect. Dat je toch contact hebt met mensen. Dat je onder de mensen bent. Ik ben alleenstaand, dus ik ben veel alleen thuis. Dus voor mij was het een belangrijke manier om toch onder de mensen te zijn." (respondent 8)*

De meesten wandelden óf vooral met vrienden of familie of buurtgenoten óf vooral met collega's van het werk, maar een combinatie van beide kwam ook voor.

"Wel met mijn collega ook, gewoon een soort bewustwording leek het wel. Het deed ons goed, daar hebben we het over gehad. Vóór Corona vonden we onszelf vaak te druk om een rondje te gaan lopen. En nu deden we het gewoon." (respondent 31)

"Met de mensen die in mijn appartementencomplex wonen heb ik een groepsapp gemaakt waarin we afspraken maken om met elkaar te gaan wandelen. Ja, dat heeft op die manier wel invloed gehad." (respondent 32)

Daarnaast geven enkele respondenten aan dat een 'challenge' aangaan met anderen hen stimuleerden om meer te wandelen.

"Ja mijn schoonfamilie was er heel erg mee bezig, dus daar werd ik wel een beetje mee besmet. Dat ik heel erg op de stappen ging letten en ging proberen om tienduizend stappen per dag te lopen." (respondent 24)

Het wandelen met anderen had soms ook onverwachte opbrengsten. Zo merkten enkele respondenten dat het ze een verdieping van het contact had opgeleverd.

"Nou, verrassend genoeg merkte ik dus bij twee of drie vrienden dat de flow beter in het gesprek blijft als we lopen, dan wanneer we een paar uur tegenover elkaar zitten". (respondent 12)

Gewoonte

Met het invoeren van de COVID-19 maatregelen vielen voor veel respondenten hun gebruikelijke activiteiten weg. Veel respondenten gaven aan dat het wandelen in eerste instantie een bewust alternatief was voor de normale activiteiten. Voor meerdere van deze respondenten is het lopen een gewoonte geworden. Ze doen het zonder er bewust over na te denken en hebben het volledig opgenomen in hun dagelijks leven.

"Ja, absoluut. In het begin is het van oh, ik moet echt, ik wil echt iets veranderen en ik vind dit fijn. En nu denk ik er helemaal niet meer bewust over na. Voorheen twijfelde ik nog van 'zal ik de fiets nemen of lopen'? Nu is het lopen automatisch geworden." (respondent 21)

"Ja, hoe moet ik dat zeggen? Dat je jezelf niet hoeft te dwingen om te gaan wandelen of zo, maar dat het een onderdeel is geworden van mijn dagritme. Dat je na het avondeten gewoon even een stukje gaat lopen." (respondent 33)

Enkele respondenten geven aan dat het lopen (nog) geen gewoonte voor hen is.

"Nee, het [lopen] was geen automatisme, het was een bewuste keuze." (respondent 31).

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Symbolische motieven

Uit de literatuur blijkt dat symbolische motieven gerelateerd aan het milieu (soms) een invloed kunnen hebben op loopgedrag. Dit komt niet uit de interviews naar voren: de respondenten gaven aan dat het milieu voor hen geen reden is voor de toename in hun loopgedrag. Tijdens de open vraag naar drijfveren noemde nagenoeg niemand het milieu als reden voor hun loopgedrag. Na de open vraag is de respondenten nog specifiek gevraagd of en in hoeverre het milieu hun loopgedrag heeft beïnvloed. Op een uitzondering na gaf iedereen aan dat dit niet het geval was en dat het milieu voor hen geen reden was om meer te gaan lopen.

Meerdere respondenten identificeren zichzelf nu meer als wandelaar vergeleken met hoe ze zichzelf zagen voor COVID-19. Sommige respondenten geven wel aan dat ze zichzelf niet als 'echte' wandelaar zien: deze respondenten associëren wandelen nog steeds met outdoor types die de natuur ingaan en lange wandeltochten maken.

"Ik zie mijzelf nu wel als een wandelaar. Ik wandel nu meer dan ik deed, bijvoorbeeld tussen werk door of met een vriendinnetje". (respondent 2)

"Nee, want daar heb ik toch ja, op de één of andere manier heb ik daar heel andere associaties bij. De eerste associatie die ik met een wandelaar heb is iemand die in de natuur wandelt en ik heb helemaal niets met natuur, ik ben echt een stadsmens. Verder zie ik daarbij ook iemand voor me die echt veel langere wandelingen maakt dan dat ik dat doe." (respondent 12)

Instrumentele motieven

Respondenten benoemden verschillende instrumentele motieven voor veranderingen in hun loopgedrag.

Als belangrijkste praktische voordeel van lopen noemden respondenten de positieve effecten op hun fysieke gezondheid. Sportscholen en sportclubs waren dicht, het lopen was voor respondenten een manier om in beweging te blijven en aan de gezondheid te werken. Sommige respondenten wilden met het wandelen op gewicht blijven, terwijl voor andere fit blijven of worden voorop stond. Verder waren er respondenten met lage rugpijn van (meer) zitten of die op doktersadvies meer zijn gaan bewegen. Enkele respondenten zijn preventief meer gaan bewegen om gezonder te zijn, om beter bestand te zijn tegen COVID-19.

"Ja beweging, voor mijn gezondheid want ik was toch wel bang om aan te komen." (respondent 17)
"Ik heb beginnende suiker, daarom is lopen heel belangrijk voor mij." (respondent 4)

"Ik heb wat overgewicht en wat ik las qua overgewicht is dat mensen met overgewicht vaker op de IC kwamen. Vandaar dat ik het belangrijk vond om te blijven bewegen." (respondent 8)

Sommige van de respondenten die meer zijn gaan lopen voor hun gezondheid gebruikten bij het lopen een feedbackinstrument, namelijk een stappenteller. De respondenten gaven aan dat dit ze inzicht gaf in hun eigen loopgedrag en hielp met het behalen van persoonlijke doelen. De respondenten die gebruik maakten van een stappenteller geven aan dat dit een belangrijke stimulans was om regelmatig op pad te gaan.

"Ik ging zelfs rondjes lopen in mijn woonkamer, om mijn stappen te halen." (respondent 24).

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Verschillende respondenten noemden ook het hebben van meer tijd (door het wegvallen van de gebruikelijke activiteiten als gevolg van de COVID-maatregelen) als reden om meer te lopen. Zowel voor recreatieve rondjes als wandelen naar een bestemming. De respondenten hebben met het lopen een manier gevonden om de vrijgekomen tijd in te vullen. Tegelijkertijd zit daar ook een zorg: respondenten zijn bang dat wanneer de gebruikelijke activiteiten weer doorgang kunnen vinden, ze minder tijd hebben en het moeilijker zal zijn om het lopen door te zetten (zie ook *'intentie*'). Respondenten gaven aan dat het vaak meer tijd kost om te lopen dan om met een ander vervoersmiddel te reizen.

"Tijd. Ja nogmaals, ik heb dat sportabonnement en dat is niet gratis. Ik sport daar dan liever vier, vijf keer per week, dan dat ik een vijfde keer ga wandelen." (respondent 29)

"Ja, nu ik gewoon weer naar plekken moet afreizen en weer meer sociale afspraken heb, heb ik minder tijd om te wandelen. Dus dat staat me duidelijk in de weg, ja." (respondent 24)

Enkele respondenten geven aan dat ze meer rust in hun leven nodig hebben om het toegenomen wandelen vol te houden.

"Ja, nog meer rust in m´n leven. Nu ben ik gewoon allemaal dingetjes thuis aan het doen en dan o ja, shit, ik moet ook gaan. Dan ga ik snel fietsen, vanwege tijdsnood." (respondent 3)

Een enkele respondent noemt een ander instrumenteel motief voor het loopgedrag. Iemand benoemt het besparen van (benzine) kosten, door het lopen naar werk in plaats van het gebruiken van de auto. Een andere respondent noemt dat ze graag wandelt naar de supermarkt, omdat ze dan makkelijk de kinderwagen mee kan nemen en kan gebruiken om de boodschappen in te vervoeren. Verder noemt een respondent dat lopen makkelijker is dan bijvoorbeeld fietsen of met de auto, omdat je minder op de weg hoeft te letten.

Intentie

De meeste respondenten geven aan dat ze het voornemen hebben om hun loopgedrag vol te houden. Als reden hiervoor worden met name de positieve gevolgen genoemd die de respondenten ervaren.

"Ik ervaar het lopen als heel positief, en dat wil ik niet kwijtraken. Ik wil gewoon lekker verder gaan, dat is voor mij echt belangrijk." (respondent 26)

Een mogelijke belemmering om het lopen vol te houden in de toekomst is de mate van *zelfeffectiviteit*. Dit staat voor het vertrouwen hebben in de eigen bekwaamheid om het gedrag te vertonen. Verschillende respondenten die de intentie hebben om te blijven lopen geven namelijk aan niet zeker te zijn of ze het lopen vol kunnen houden, ondanks dat de meesten wel gemotiveerd zijn om het te blijven doen. Het probleem zit met name in het vrijmaken van tijd wanneer de gebruikelijke activiteiten weer doorgang kunnen vinden.

"*Ik hoop dat ik deze gewoonte grotendeels in mijn leven kan blijven toepassen, maar of het realistisch is dat weet ik niet." (20)*

Enkele respondenten geven aan dat ze denken dat ze weer teruggaan naar het loopgedrag van vóór COVID-19. Deze respondenten geven aan dat het lopen een alternatief was voor de gebruikelijke

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

activiteiten. Ze verwachten dat als alles straks weer ‘normaal’ is, ze hun gebruikelijke activiteiten weer oppakken waardoor hun loopgedrag afneemt.

“*Ik zie de noodzaak niet zo in van zo maar lopen. Het verving de sportschool toen deze dicht was. Maar dat is anders niet nodig.” (respondent 27)*

4.2.3 Gelegenheid

De omgeving moet het gedrag niet in de weg staan, en het liefst stimuleren. De respondenten is gevraagd naar factoren in de omgeving die hun loopgedrag beïnvloeden. Deze factoren worden hieronder beschreven.

Fysieke omgeving

Meerdere respondenten noemden ook het belang van de fysieke omgeving om in te wandelen. Waar respondenten het liefst wandelden varieerde sterk. Sommige prefereerden de stad boven de natuur, terwijl anderen liever in het bos liepen of aan het strand en in de duinen. Binnen de stad noemden verschillende respondenten ook de behoefte aan betere wandelpaden of wandelroutes die kunnen inspireren om te wandelen. Aanpassingen aan de fysieke omgeving werden relatief vaak genoemd als mogelijke verbetering waardoor zij in de toekomst vaker zouden willen wandelen.

“Ik vind dat je gewoon heel Amsterdam zo moet inrichten en dat de lopers en de fietsers alle ruimte hebben. Dat je het op die manier stimuleert. (respondent 21)
“Als er nou zo’n hele interessante geschiedenis looproute is, dan zou ik dat inderdaad doen… Dat is wel een leuke insteek om ook recreatief te wandelen.” (respondent 4)

Meerdere respondenten geven aan dat het weer een rol speelt bij hun loopgedrag. Deze respondenten geven aan dat ze minder graag lopen wanneer het koud is of regent. Eén respondent geeft aan met slecht weer de voorkeur te hebben voor lopen in plaats van fietsen, omdat er lopend makkelijker een paraplu kan worden gebruikt.

“Als het echt gewoon slecht weer is, echt hondenweer, dan ga ik niet graag naar buiten.” (respondent 4)

4.3 Gedragsfactoren (toegenomen) fietsgedrag tijdens COVID-19

In de volgende paragrafen worden de gedragsfactoren voor fietsgedrag beschreven die in de interviews naar voren kwamen.

4.3.1 Capaciteit

Kennis en vaardigheden spelen een rol bij het tot stand komen van gedrag. Voor fietsgedrag blijken deze factoren vrijwel geen (bewuste) rol te spelen bij de respondenten.

Een respondent gaf wel aan dat hij door rugklachten minder heeft gefietst. Verder werden fysieke factoren niet spontaan genoemd als reden om meer of minder te fietsen.

4.3.2 Motivatie

Uit de interviews blijkt dat er verschillende drijfveren zijn die een rol spelen bij het fietsgedrag van de respondenten.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Affectieve motieven

Affectieve motieven spelen een rol bij fietsgedrag. Respondenten noemen met name het effect op de mentale gezondheid. Zo is er behoefte aan rust, ontspanning en het huis uitkomen. Meerdere respondenten geven dit aan te vinden in het fietsen. Verder geven meerdere respondenten aan dat zij bij het fietsen een gevoel van vrijheid ervaren. Dit zit ook in de mogelijkheid van het fietsen om grotere afstanden af te leggen, waardoor zij echt iets van de omgeving kunnen zien en plekken ontdekken die zij nog niet kenden. Ook noemen enkele respondenten het kunnen genieten van de natuur als reden om te fietsen en het snel de stad uit zijn/op bestemming aankomen.

"Ik zat zoveel binnen, ik moest naar buiten. Daarvoor was de fiets eigenlijk perfect: je bent tegelijkertijd in beweging, je bent buiten en je komt tot rust." (respondent 5)

"Het geeft een gevoel van vrijheid, lekker in de buitenlucht."(respondent 15)

"Ja, ik vind het heerlijk. De wind voelen als ik in een natuurgebied ben, waar schone lucht is in plaats van autogassen." (respondent 18)

Sommige respondenten gaven aan de fiets te pakken om zo het openbaar vervoer te vermijden vanwege angst voor besmettingen, omdat ze het in die periode geen prettige manier van reizen vonden, of vanwege het opvolgen van de adviezen van de regering.

''Om een besmetting te voorkomen pakte ik de fiets." (respondent 5)

"Ik ging ook weleens met het openbaar vervoer, maar daar was ik op een gegeven moment niet meer zo blij mee. Je moet een mondkapje op. Dat zie ik allemaal niet zo zitten." (respondent 25)

Symbolische motieven

Milieuoverwegingen spelen voor de meeste respondenten niet mee bij hun toegenomen fietsgebruik. Respondenten noemen het milieu niet uit zichzelf wanneer gevraagd wordt naar hun drijfveren voor het fietsen. Maar ook op de specifieke vraag of het milieu een rol speelt bij hun fietsgedrag antwoorden de respondenten negatief. Voor enkele respondenten is dit wel een overweging die ze nemen bij het kiezen van een vervoermiddel, maar is de rol van deze overweging niet groter geworden tijdens COVID-19.

''Nou ik probeer er wel op te letten. Als het kan het openbaar vervoer pakken in plaats van de auto en niet te veel met het vliegtuig reizen. Maar het is niet dat ik om die reden ben gaan wandelen of fietsen.'' (respondent 2)

Meerdere respondenten identificeren zich na COVID-19 als fietser, het fietsen is onderdeel geworden van hun identiteit. Wel blijkt uit de antwoorden dat niet alle respondenten hier al zo over hebben nagedacht en dat het begrip 'fietser' niet bij iedereen associaties oproept.

"Nee, ik denk dat dat wel ongeveer hetzelfde is gebleven. Ik ben wel meer gaan fietsen maar ik zie mijzelf nog niet echt als een fietser, en dan bedoel ik zo iemand die bijvoorbeeld vijftig of zeventig kilometer gaat fietsen." (respondent 11)

"Ja, ik zie mezelf nu als een echte fietser. Ik kijk nu ook continue naar allemaal van die gadgets voor mijn fiets." (respondent 18)

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Instrumentele motieven
Verschillende respondenten geven aan dat ze voor de fiets kiezen vanwege instrumentele motieven, namelijk voor hun fysieke gezondheid, vanwege kosten en vanwege het gebruiksgemak.

Een reden die veel respondenten (spontaan) noemen voor het toegenomen fietsen tijdens COVID-19 is het willen bijhouden of verbeteren van de lichamelijke fitheid. Door het wegvallen van activiteiten en het moeten thuiswerken kregen de respondenten minder beweging. Daarnaast moesten de sportscholen in bepaalde perioden dicht. Het fietsen was een manier om de behoefte voor beweging te vervullen. Naast in beweging zijn noemen de respondenten vetverbranding en fit willen zijn voor een eventuele COVID-19 besmetting.

"Want ik denk anders groei ik dicht. Tenminste, dat dacht ik niet alleen. Dat zag ik. Dus ik dacht oh mijn god, ik moet echt meer gaan bewegen. Dit gaat echt niet goed." (respondent 21).

"Gezondheid, enerzijds omdat je toch wel een beetje bang wordt om Corona te krijgen." (respondent 20)

"Ja, nou, het is ook een beetje om beweging te hebben en om iets aan conditietraining te doen. Ik ga niet naar een sportschool, dus fietsen is een goede manier om beweging te krijgen." (respondent 23)

Meerdere respondenten geven aan dat de kosten een rol spelen bij hun fietsgedrag. Dit geldt met name voor ritten met een bestemming: door de fiets te gebruiken in plaats van de auto of het OV kunnen respondenten besparen op ritkosten (denk aan kaartjes voor het OV of benzinekosten) en parkeerkosten. Enkele respondenten geven ook aan dat ze fietsen als een goedkoop recreatieve activiteit zien, aangezien fietsen een uitje is dat niets hoeft te kosten.

Verder noemen respondenten ook het gemak van de fiets als reden voor gebruik. Er wordt aangegeven dat het makkelijker parkeren is dan met de auto. Er hoeft met de fiets over het algemeen niet te worden gezocht naar een parkeerplek. Bovendien scheelt het tijd en energie: de fiets kan vaak direct bij de bestemming geparkeerd worden terwijl je met de auto vaak verder weg moet parkeren. Een respondent geeft ook aan dat hij de fietsroutes prettig vindt, vanwege het ontbreken van stoplichten en de aanwezigheid van fietstunnels waarmee ander vervoer kan worden omzeild.

"*Het is makkelijker. De auto kun je niet overal parkeren, de fiets wel. Mijn kinderen zitten binnen no time in het zitje, ik scheur zo weg. Bij wijze van. Met de auto kost het gewoon meer tijd."* (*respondent 14)*

Uit de interviews blijkt dat het moeten vervoeren van (veel) spullen een reden is om juist niet voor de fiets te kiezen. Wanneer er veel spullen of boodschappen moeten worden vervoerd zijn respondenten geneigd om de auto te gebruiken.

Gewoonte
Tijdens COVID-19 vielen voor de meeste respondenten gebruikelijke activiteiten weg. Veel van hun oorspronkelijke gewoonten werden hierdoor doorbroken. Fietsen was een van de activiteiten die in de plaats kwam van eerdere activiteiten. Voor meerdere respondenten is dit fietsen een nieuwe gewoonte geworden: ze hebben het volledig opgenomen in hun dagelijks leven en denken er niet meer bewust over na.

"Ja, dat is een gewoonte geworden. Ik denk nu automatisch, 'oh ja ik ga met de fiets'. In plaats van dat ik met het ov ga." (respondent 18)

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

"Ja, het is niet echt van 'ik ga dan en dan fietsen'. Het is meer van 'ik ga boodschappen doen dus ik ga op de fiets in plaats van met de scooter'." (respondent 17)

Sociale motieven

Sociale contacten spelen nauwelijks een rol spelen bij de bewuste beslissing om meer te fietsen. Een enkeling spreekt weleens af met een vriend of collega om samen te fietsen, maar daarbij is het opzoeken van sociaal contact tijdens fietsen niet de reden om (meer) te gaan fietsen.

Intentie

Van de respondenten die aangeven dat ze meer zijn gaan fietsen sinds de start van COVID-19 geven de meesten aan dat ze de intentie hebben om dit vol te houden. Met name de positieve gevolgen die ze ervan ervaren maakt dat ze het graag willen doorzetten.

"*Ook al ben ik van plan om een auto te kopen, ik zal blijven fietsen. Ik wil de kilometers die ik nu fiets niet kwijt." (respondent 13)*

"Ik blijf fietsen, tot de laatste snik." (respondent 27)

Een laag niveau van z*elfeffectiviteit* lijkt geen probleem te zijn bij het doorzetten van fietsen in de toekomst door de respondenten. De respondenten die aangeven dat ze graag meer willen blijven fietsen zijn er vrij zeker van dat ze dit ook kunnen waarmaken.

"Zoals ik het zo bekijk dan zie ik niet dat er een verandering zal komen, het is allemaal wel prima." (19)

Een enkele respondent geeft aan het niet zeker te weten: de respondent hoopt dat het fietsen een gewoonte wordt, maar twijfelt of dit werkelijk zal lukken.

Enkele respondenten geven aan dat ze denken dat ze weer teruggaan naar het fietsgedrag van vóór COVID-19. Deze respondenten geven aan dat de toename in fietsen het gevolg was van de maatregelen, en een alternatief bood voor de gebruikelijke activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan de sportschool die door maatregelen dicht was. Deze respondenten geven aan dat als alles straks weer 'normaal' is ze hun gebruikelijke activiteiten weer gaan oppakken en de fiets vaker zullen laten staan.

"Als alles weer normaal wordt krijgen we een omgekeerde trend te zien denk ik. Mensen hebben dit als gedwongen alternatief gekozen. Als alles weer zijn gangetje gaat en je kan weer doen wat voor COVID-19 kon, dan vallen mensen terug in hun oude patronen." (respondent 33)

4.3.3 Gelegenheid

Er zijn verschillende factoren in de fysieke en sociale omgeving die het fietsgedrag van de respondenten beïnvloeden. In de semigestructureerde interviews is er met name gevraagd naar de gelegenheidsfactoren waar de respondenten zich bewust van zijn. Er is minder ingegaan op factoren in de omgeving waar mensen zich niet bewust van zijn, omdat onderzoek laat zien dat deze factoren minder geschikt zijn om uit te vragen in interviews.

Fysieke omgeving

Meerdere respondenten noemen de geringe aantrekkelijkheid van de fysieke omgeving als een mogelijke belemmering om te fietsen. Op de vraag waarmee ze geholpen zijn om het toegenomen fietsen in stand te

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

houden of te vermeerderen noemen de respondenten beter onderhoud aan de fietspaden, op meer plekken een apart fietspad, het plaatsen van duidelijke bewegwijzering en meer fietsroutes in de buurt.

Het weer

Slecht weer en met name regen wordt door meerdere respondenten genoemd als belemmering om te fietsen. Deze respondenten geven aan dat ze niet graag fietsen wanneer koud is of regent.

"*Ja het weer speelt wel een rol. Als het op een gegeven moment echt gaat regenen en zo, ja dan is de lol er wel van af." (respondent 3)*

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

5. Conclusies en discussie

Het doel van dit onderzoek was om inzicht te krijgen in de gedragsfactoren die bijdroegen aan het toegenomen loop- of fietsgedrag van mensen tijdens COVID-19. Op basis hiervan konden interventierichtingen voorgesteld worden voor het behoud of uitbreiding van dit toegenomen loop- of fiets gedrag ná COVID-19.

Volgens de gegevens van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) vertoonden mensen als gevolg van COVID-19 in de periode maart-juli 2020 ander loop- of fietsgedrag dan in de periode september-oktober 2019. Mensen zijn in de eerste maanden van de coronacrisis tijdens en na de 'intelligente lockdown' vaker een rondje gaan lopen of fietsen en liepen en fietsten gemiddeld langere afstanden. Relatief – ten opzichte van september-oktober 2019 - nam lopen en fietsen als vervoersmiddel toe. Het Ministerie van IenW wil graag inzicht krijgen in de gedragsfactoren die kunnen bijdragen aan het behoud of de uitbreiding van deze verandering in loop- en fietsgedrag van Nederlanders na COVID-19. IenW heeft de HvA gevraagd hier onderzoek naar te doen.

Aan de hand van de onderzoeksresultaten van het KiM is in kaart gebracht hoe het loop- en fietsgedrag in de eerste maanden van de COVID-19 pandemie veranderde en welk gedrag hierbij emissiereducerend was. Door middel van een uitgebreid literatuuronderzoek zijn de al bekende gedragsfactoren voor lopen en fietsen geïdentificeerd. Mede op basis van de gedragsfactoren uit de literatuur zijn 29 respondenten geïnterviewd die in de periode tussen maart 2020 en augustus 2021 meer zijn gaan lopen of fietsen. Met deze interviews zijn de redenen van deze respondenten om in de periode maart 2020 en augustus 2021 meer te gaan lopen of fietsen in kaart gebracht. Met dit onderzoek zijn de volgende vragen beantwoord:

1. Hoe ziet het toegenomen loop- of fietsgedrag van de respondenten als gevolg van COVID-19 eruit? In hoeverre is dit gedrag emissiereducerend?
2. Welke gedragsfactoren uit de literatuur zijn bekend die het loop- en fietsgedrag bevorderen of belemmeren?
3. Welke gedragsfactoren spelen een rol bij de toename in het loop- en fietsgedrag van de respondenten?
4. Welke interventierichtingen zijn mogelijk om het loop- en fietsgedrag van mensen die meer zijn gaan lopen of fietsen te bestendigen of zelfs uit te breiden? Welke interventierichtingen zijn het meest kansrijk voor het bevorderen van emissiereductie?

Langere afstanden, weinig bekend over emissiereductie

Uit de gegevens van het KiM blijkt dat mensen de eerste maanden tijdens en na de intelligente lockdown (maart-juli 2020) vaker langere afstanden liepen en fietsten en vermoedelijk ook vaker recreatief zijn gaan lopen en fietsen. Het totale aantal reisbewegingen nam af, maar mensen kozen relatief vaker voor lopen of fietsen als vervoersmiddel dan voor alternatieven zoals het OV en de auto. Uit de interviews van het huidige onderzoek blijkt dat de respondenten die in de periode van maart 2020-augustus 2021 meer zijn gaan lopen zowel meer recreatief (rondje lopen) als met een bestemming zijn gaan lopen (bijvoorbeeld naar vrienden of naar werk). Ook combineerden mensen vaak recreatief met een bestemming (bijvoorbeeld rondje lopen met een bezoek aan supermarkt). Gemiddeld liepen respondenten 15 minuten als zij een bestemming hadden en 30 minuten tot drie uur recreatief. De respondenten die meer zijn gaan fietsen, deden dit aanvankelijk vooral om het openbaar vervoer te mijden. Geleidelijk gingen sommigen ook steeds

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

vaker met een recreatief doel fietsen (rondje fietsen). De tijd die ze hieraan besteedden varieerde van korte ritten door de stad tot de hele dag (vooral elektrisch).

De gegevens van het KiM laten ook zien dat lopen en vooral fietsen in de eerste maanden na COVID-19 gebruikt zijn als vervanging van OV, maar ook dat OV vaak vervangen werd door autoritten. Uit de interviews van dit onderzoek komt ook naar voren dat vooral het toegenomen fietsgedrag met enige emissiereductie gepaard lijkt te gaan; meerdere respondenten vervingen het OV en zelfs autoritten met de fiets. Soms werd het OV ook vervangen door lopen. Echter, vanwege de relatief langere tijd die het kost om een afstand lopend af te leggen, was dit minder vaak het geval. Op basis van de gegevens van het KIM en de interviews zijn er over de mate waarin het loop- of fietsgedrag echt emissiereducerend is geen duidelijke conclusies te trekken. Hiervoor is meer - en ander - onderzoek nodig.

Waarom mensen lopen en fietsen: gedragsfactoren uit de literatuur
Uit de literatuurstudie komen een aantal relevante gedragsfactoren naar voren die lopen of fietsen kunnen bevorderen of belemmeren. Deze gedragsfactoren zijn op basis van het COM-B model geordend naar de overkoepelende factoren *capaciteit* (heb je de juiste kennis en ben je in staat om het gedrag uit te voeren?), *gelegenheid* (maken de fysieke en sociale omgeving het voor jou gemakkelijker om het uit te voeren?) en *motivatie* (ben je gemotiveerd om het uit te voeren en wil je het ook echt?). Pas als alle drie deze factoren aanwezig zijn, zal het beoogde gedrag tot stand komen. Uit de literatuur blijkt dat de meeste gedragsfactoren die het loop- of fietsgedrag beïnvloeden onder de factoren motivatie of gelegenheid vallen en maar enkele onder de factor capaciteit.

Capaciteit Voor *capaciteit* komen twee belangrijke factoren uit de literatuur naar voren die het lopen of fietsen beïnvloeden: *gezondheidsproblemen* en *fietsvaardigheden*. Logischerwijs kunnen fysieke klachten die pijn veroorzaken bij lopen of fietsen (zoals gewrichtspijn) een belemmering vormen. Voor fietsen geldt dat dit een vaardigheid is die je moet beheersen en onvoldoende vaardigheid kan dan ook een reden zijn om niet te fietsen.

Motivatie Voor *motivatie* blijken *gewoonte*, *affectieve motieven, instrumentele motieven* en *zelfeffectiviteit* een belangrijke rol te spelen. De *gewoonte* gaat over de routines die mensen hebben in hun voortbewegingsgedrag. Deze routines zijn vaak lastig te veranderen dus hoe meer lopen of fietsen een gewoonte voor mensen is, hoe waarschijnlijker het is dat ze dit blijven doen. Omgekeerd kunnen conflicterende gewoonten (bijvoorbeeld autorijden) lopen en fietsen in de weg staan. De *affectieve motieven* gaan over de gevoelens die gepaard gaan met lopen en fietsen die bevorderend of belemmerend kunnen zijn. Zo werken positieve gevoelens van plezier, ontspanning en vrijheid bevorderend voor lopen of fietsen, terwijl zorgen over de verkeersveiligheid of criminaliteit in de buurt belemmerend kunnen zijn. *Instrumentele motieven* gaan over de praktische voor- en nadelen van lopen of fietsen die het lopen en fietsen kunnen bevorderen en belemmeren. Bevorderende instrumentele motieven zijn bijvoorbeeld het financiële voordeel (vooral voor fietsen) en het voordeel van lopen en fietsen voor de fitheid en gezondheid. Een belemmerend instrumenteel motief voor lopen of fietsen is bijvoorbeeld de (perceptie van de) reisafstand. *Zelfeffectiviteit*, tot slot, gaat erover dat mensen zichzelf in staat achten om te lopen of te fietsen. Dit heeft bijvoorbeeld te maken met het vertrouwen dat zij hebben in hun eigen loop- of fietsvaardigheden of in de lichamelijke gesteldheid die nodig is om (langere afstanden) te kunnen lopen en fietsen. Hoe groter dit vertrouwen, hoe waarschijnlijker het is dat ze zullen lopen of fietsen.

Gelegenheid Binnen *gelegenheid* spelen de gedragsfactoren *fysieke omgeving* en *sociale omgeving* een belangrijke rol. *Fysieke omgeving* behelst alle fysieke factoren waarmee iemand die loopt of fietst in de

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

buitenlucht te maken krijgt. Hierbij gaat het vooral over de kwaliteit van de infrastructuur en de weersomstandigheden. Het blijkt dat voldoende, brede en goed onderhouden voet- en fietspaden, evenals zacht weer en weinig kans op regen, bevorderend zijn voor het loop- en fietsgedrag (en de afwezigheid hiervan dus belemmerend is). De *sociale omgeving* heeft te maken met de invloed van (relevante) andere mensen in hun omgeving. Vooral de *descriptieve norm* (lopen of fietsen relevante anderen zichtbaar in de omgeving?) heeft invloed op het loop- of fietsgedrag. Als mensen zien of denken dat hun naasten (vrienden, collega's, buren, etc.) veel lopen of fietsen, zijn zij ook eerder geneigd om te lopen of fietsen.

Gedragsfactoren van loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19
In de interviews valt op dat respondenten vooral gedragsfactoren voor *motivatie* noemen*,* in mindere mate voor *gelegenheid* en vrijwel niet voor *capaciteit*.

Capaciteit Uit de interviews bleek dat de respondenten over het algemeen in staat waren om te lopen of te fietsen en dat een gebrek aan kennis of vaardigheden geen belemmering vormde voor (meer) lopen of fietsen. Mogelijk heeft dit te maken met de opzet van het onderzoek waarbij respondenten geworven zijn die tijdens COVID-19 meer zijn gaan lopen of fietsen. Hierdoor was het minder waarschijnlijk dat mensen last hadden van gezondheidsklachten die lopen of fietsen verhinderen of dat de vaardigheid om te fietsen een rol zou spelen.

Motivatie Zowel voor lopen als voor fietsen geldt dat dit voor veel respondenten een *gewoonte* is geworden die ze in hun dagelijks leven hebben geïntegreerd. Volgens de literatuur is een opgebouwde gewoonte een belangrijke voorspeller van toekomstig loop- en fietsgedrag. *Affectieve motieven* waren net als in de literatuur ook voor de respondenten uit dit onderzoek een belangrijke reden om meer te lopen of fietsen. Deze affectieve motieven waren vaak gekoppeld aan hun mentale welzijn; veel respondenten hadden veel moeite met het vele (alleen) thuiszitten en het wegvallen van gebruikelijke activiteiten. Het wandelen gaf hen bijvoorbeeld rust, plezier of ontspanning of was een manier om hun hoofd leeg te maken. In de literatuur wordt de koppeling met thuiszitten en wegvallen van activiteiten niet gemaakt en het is aannemelijk dat de situatie met COVID-19 hier een belangrijke verklaring voor biedt (net als voor de sterke aanwezigheid van deze gedragsfactor in dit onderzoek). Hoewel affectieve motieven bij zowel lopen als fietsen een belangrijke rol speelden, lijkt de rol voor lopen sterker dan voor fietsen. Bij fietsen gaven relatief veel respondenten aan door het fietsen een gevoel van vrijheid te ervaren.

In het onderzoek komen ook veel *instrumentele motieven* naar voren. Zo gaven respondenten vaak aan dat hun fysieke gezondheid een belangrijk motief was om meer te lopen of fietsen. Respondenten gaven aan door het lopen of fietsen in conditie te blijven, of op gewicht te blijven of ze wilden graag gezond zijn voor het geval ze besmet zouden raken met COVID-19. Deze factor was bij fietsen sterker aanwezig dan bij lopen. Voor fietsen gaven respondenten ook aan het gemakkelijk te vinden dat ze overal kunnen parkeren en weinig tijd kwijt zijn met het vinden van een parkeerplek (in tegenstelling tot de auto).

Veel respondenten hadden de *intentie* om het toegenomen lopen of fietsen in de toekomst vol te blijven houden. De belangrijkste drijfveren hiervoor waren de beschreven *affectieve* en *instrumentele motieven*. Vooral de positieve gevolgen van lopen en fietsen (positieve gevoelens en verbetering van hun fysieke gezondheid) die ze hebben ervaren, motiveerde hen om te blijven lopen en fietsen. Ondanks de motivatie om het gedrag vol te houden waren respondenten in het geval van lopen niet altijd zeker of dit ze ook gaat lukken (*zelfeffectiviteit*). Ze waren met name onzeker over de tijd die het ze kost. Als de dagelijkse activiteiten weer toenemen dachten ze mogelijk geen tijd meer te hebben voor hun huidige loopgedrag. Voor fietsen twijfelde slechts een enkeling of het zou lukken om dit vol te houden na COVID-19. Mogelijk

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

heeft dit ermee te maken dat als de activiteiten na COVID-19 terugkeren er ook juist veel nieuwe mogelijkheden komen om (met bestemming) te fietsen. Hier is echter niet specifiek op doorgevraagd in de interviews. Wel gaven enkele respondenten aan dat fietsen een tijdelijke activiteit was en dat zij na COVID-19 liever weer andere activiteiten oppakken (zoals naar de sportschool gaan).

In dit onderzoek is expliciet aandacht besteed aan de gedragsfactor *milieumotivatie.* Uit de interviews kwam dit echter niet terug als belangrijk *symbolisch motief* om te lopen of te fietsen. Ook in de literatuur blijkt milieumotivatie voor de meeste mensen geen drijfveer te zijn om te lopen of te fietsen. Nader onderzoek zou moeten bepalen of meer kennis over de klimaatvoordelen van lopen en fietsen wel kan leiden tot een grotere invloed van milieumotivatie op het loop- of fietsgedrag of dat mensen ook dan andere afwegingen maken.

Ten slotte komt in dit onderzoek een factor naar voren die niet in de literatuur beschreven wordt, namelijk *sociale motieven*. Het bleek dat veel respondenten die liepen dit graag samen met iemand anders deden, omdat dit een manier was om hun sociale contacten te onderhouden of andere mensen te blijven zien. Zij gebruikten hierbij bijvoorbeeld een app-groep of spraken met collega's of vrienden af. Voor enkele respondenten hing hun toekomstige loopgedrag zelfs ervan af of ze in de toekomst voldoende loopmaatjes konden vinden. Deze factor speelde vooral voor lopen en nauwelijks voor fietsen. Ook voor deze factor is het aannemelijk dat de situatie rond COVID-19 hier een belangrijke rol in heeft gespeeld. Door het sluiten van horeca en beperkingen om bij mensen thuis af te spreken was samen buiten lopen een voor de hand liggende manier om met andere mensen iets te kunnen doen.

Gelegenheid De *fysieke omgeving* blijkt in dit onderzoek net als in de literatuur een belangrijke gelegenheidsfactor. Vooral elementen die invloed hebben op het comfort en de veiligheid, zoals goed onderhouden, naast de weg liggende fietspaden en wegbewijzering werden genoemd als verbeterpunten die kunnen stimuleren om meer te fietsen. Voor de toekomst dachten respondenten vaak dat verbetering van de fysieke omgeving kan bijdragen om meer te (blijven) fietsen. De staat van de wandelpaden speelt bij lopen ook een rol maar hier geven verschillende respondenten ook aan het stimulerend te vinden als er meer wandelroutes in de buurt zijn. Ook slechte weersomstandigheden zijn door verschillende respondenten genoemd als beperkende factor om (meer) te lopen of fietsen. De *sociale norm* die wel duidelijk in de literatuur als factor naar voren komt, speelde volgens de respondenten bij hen geen sterke rol. Hoewel respondenten soms aangaven dat collega's of vrienden ook meer waren gaan lopen of fietsen dachten zij over het algemeen dat dit geen invloed had op hun eigen loop- of fietsgedrag. Uit de literatuur blijkt dan mensen in het algemeen (en ook bij lopen en fietsen) wel degelijk gevoelig zijn voor wat anderen mensen in hun omgeving doen, alleen zijn ze zich hier vaak niet bewust van. Vermoedelijk is de afwezigheid van deze gedragsfactor in dit onderzoek dus een beperking van het gebruik van interviews als onderzoeksmethode. Tijdens interviews zullen respondenten alleen motieven noemen die ze kunnen verbaliseren en waar ze zich bewust van zijn. Op basis van de bekende effecten van de sociale norm op het gedrag is het echter aannemelijk dat deze norm wel een rol heeft gespeeld bij het loop- of fietsgedrag van de respondenten.

Lopen en fietsen: waar liggen kansen en uitdagingen?

Dit onderzoek biedt verschillende kansen voor het behoud of de uitbreiding van het tijdens COVID-19 opgebouwde loop- en fietsgedrag. Voor zowel fietsers al lopers lijkt het goed om aan te sluiten bij wat lopen en fietsen hen oplevert; de affectieve en instrumentele voordelen die zij ervan ervaren. Zeker de positieve gevoelens die fietsen en lopen opleveren en de toegenomen fitheid spelen immers een belangrijke rol bij de intentie om te blijven lopen of fietsen. Daarnaast kan het sociale motief een goed aanknopingspunt zijn

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

om het loopgedrag te stimuleren, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat lopen als sociale activiteit behouden blijft. Voor fietsen biedt de fysieke omgeving duidelijke aanknopingspunten om fietsen verder te bevorderen, bijvoorbeeld in de vorm van meer (goed onderhouden) fietspaden of nieuwe loop- of fietsroutes. Ten slotte kan het feit dat veel respondenten het loop- en fietsgedrag in hun leven geïntegreerd hebben een aangrijpingspunt zijn om mensen te helpen om hun nieuwgevormde gewoonte te behouden, ook als het leven na COVID-19 langzaam weer terug naar 'normaal' gaat.

Een uitdaging zal zijn om het loopgedrag te behouden bij mensen die het gevoel hebben dat lopen teveel tijd kost op het moment dat de normale activiteiten weer meer doorgang krijgen en daarbij niet goed weten hoe ze het lopen dan kunnen volhouden (lage *zelfeffectiviteit*). Voor die mensen zou het kunnen helpen om met behulp van voorbeelden te laten zien welke oplossingen anderen hebben om met die belemmeringen omgaan. Bij fietsen is het een uitdaging om de mensen die dit tijdelijk deden ter vervanging van bijvoorbeeld de sportschool te motiveren om dit te blijven doen. Ook is het mogelijk een uitdaging om de mensen die tijdens COVID-19 om sociale redenen meer zijn gaan lopen te verleiden om dit te blijven doen wanneer alle sociale activiteiten weer op het oude niveau zijn. Hierbij kan het helpen om deze mensen alternatieven te bieden om met anderen te blijven lopen. Tot slot zijn de weersomstandigheden, vooral in de herfst en de winter, een reden voor veel mensen om (tijdelijk) minder te lopen of fietsen. Hier zou het kunnen helpen om mensen een perspectief te geven hoe ze in deze periode toch comfortabel buiten kunnen blijven bewegen, bijvoorbeeld met behulp van de juiste kleding of door geattendeerd te worden op droge periodes die geschikt zijn om naar buiten te gaan.

Belangrijkste conclusies uit de interviews:

- Voor veel respondenten is lopen en fietsen een *gewoonte* geworden die ze in hun dagelijks leven hebben geïntegreerd.
- *Affectieve motieven* (ervaren van ontspanning, plezier, vrijheid, etc.) zijn voor veel respondenten een belangrijke drijfveer om meer te lopen of fietsen. De afwezigheid van activiteiten en het thuiszitten als gevolg van COVID-19 speelt waarschijnlijk een rol bij de sterke aanwezigheid van deze gedragsfactor.
- Fysieke fitheid (conditie behouden/opbouwen, gezond zijn bij besmetting, willen afvallen) was voor veel respondenten een belangrijk *instrumenteel motief* om meer te lopen of fietsen.
- De meeste respondenten hebben de *intentie* om in de toekomst te blijven lopen of fietsen.
- Vooral voor lopen wisten verschillende respondenten niet of het ze lukt om dit in de toekomst te blijven doen (*zelfeffectiviteit*). Zij denken dat als de gebruikelijke activiteiten van voor COVID-19 terugkeren, ze mogelijk geen tijd meer hebben voor hun nieuwe loopgewoonten.
- Veel respondenten die liepen deden dat samen met iemand anders en dat sociale aspect was vaak belangrijk voor hen om hiermee door te gaan.
- Betere fietspaden en meer wandelroutes in de buurt kunnen sommige respondenten nog stimuleren om meer te fietsen of lopen.
- Slecht weer is voor veel respondenten een reden om minder te lopen of fietsen.
- De resultaten bieden kansen voor interventies om zich te richten op de *affectieve* (goed gevoel), *instrumentele* (fitheid) en *sociale motieven* (sociale contact) en op de infrastructuur (o.a. kwaliteit fietspaden en wandelroutes).
- Belangrijke uitdagingen zijn de *zelfeffectiviteit* ('lukt het straks nog') en *sociale motieven* ('zijn er straks nog anderen om mee te wandelen') bij lopen en de wens om alternatieve activiteiten (bijvoorbeeld sportschool) te ontplooien bij fietsen. Omgaan met slecht weer is voor zowel lopen als fietsen een uitdaging.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

6. Doorkijk naar interventies

Het doel van het onderzoeksproject was om in kaart te brengen welke gedragsfactoren de veranderingen in loop- en fietsgedrag verklaren en deze gedragsfactoren te vertalen naar concrete interventierichtingen. Interventies hebben de meeste kans op effect wanneer ze zoveel mogelijk zijn afgestemd op de doelgroep en de belemmerende en stimulerende factoren die voor die specifieke groep gelden.

De resultaten laten zien dat er binnen de groep respondenten een grote verscheidenheid aan antwoorden gegeven is. Verschillende respondenten hebben verschillende veranderingen in gedrag doorgemaakt, hebben hier verschillende motieven voor, en noemen verschillenden belemmerende en bevorderende factoren om het gedrag te behouden of stimuleren. Wel blijken deze eigenschappen vaak met elkaar samen te hangen zodat veel respondenten bij een cluster van samenhangende gedragingen, motieven, en bevorderende en belemmerende factoren in te delen zijn. Vandaar dat er gekozen is om de totale groep respondenten te splitsen in zes subgroepen, en voor elke subgroep aparte aanbevelingen te formuleren. Dit is gedaan in de vorm van profielen.

Profielen - definitie
Een profiel is de beschrijving van een fictief persoon en diens kenmerken, die is gebaseerd op overeenkomstige verhalen van verschillende respondenten. Een profiel staat daarmee symbool voor een bepaalde doelgroep. De kenmerken van het profiel (zoals geslacht, naam, leeftijd) dienen daarbij niet te letterlijk worden genomen. Het gaat om het representeren van een doelgroep die zich op een bepaalde manier verhoudt tot lopen en fietsen. Hiermee wordt het makkelijker om je in de doelgroep te verplaatsen en te begrijpen wat ze (niet) nodig hebben. Dit maakt het mogelijk om interventies en communicatie specifieker op een bepaalde doelgroep af te stemmen, en deze daarbij te richten op de voor die groep geldende kansen en belemmeringen.

In totaal zijn er zes profielen opgesteld:

- Profielen voor lopen:
    - Jennifer: tijdens COVID-19 toename loopgedrag, intentie om dit te blijven doen.
    - Mark: toename in recreatief lopen tijdens COVID-19, onzeker over toekomst.
    - Gabriel: tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19, loopt alleen om iets te doen te hebben.
- Profielen voor fietsen:
    - Esmée: toename in fietsgedrag tijdens COVID-19, nieuwe gewoonte gecreëerd.
    - Omar: tijdelijke afname fietsen. Tijdens COVID-19 nauwelijks gefietst, na versoepelingen toename.
    - Sue: tijdelijke toename fiets tijdens COVID-19, fietst alleen om OV te vermijden.

Ontwikkeling van de profielen – methode
Op basis van de interviews over de veranderingen in loop- en fietsgedrag gedurende COVID-19 en hoe dit te behouden en stimuleren zijn zes profielen opgesteld. Deze profielen onderscheiden zich van elkaar door hun gedrag, intentie, en drijfveren voor lopen of fietsen gedurende COVID-19.

De profielen zijn opgesteld door middel van een iteratief proces. In de eerste stap zijn de respondenten gecategoriseerd op basis van (veranderingen in) hun loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19. Voorbeelden van categorieën zijn ‘blijvende toename in recreatieve wandelingen en wandelingen met een bestemming’, of ‘afname in fietsgedrag tijdens COVID-19’. Vervolgens zijn de antwoorden van die groepen opnieuw bekeken. Hierbij zijn de verschillen en overeenkomsten tussen de antwoorden van respondenten binnen deze subgroep met elkaar vergeleken. Er is gekeken naar de belangrijkste drijfveren, intenties, en

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

belemmerende en bevorderende factoren voor het stimuleren en behouden van loop- en/of fietsgedrag zijn. Op basis van die analyse zijn verschillende profielen opgesteld. De profielen die veel overlap met elkaar vertoonden zijn met elkaar samengevoegd. Het doel was het opstellen van profielen waarmee de belangrijkste subgroepen binnen de gehele doelgroep (dat wil zeggen mensen die tijdens COVID-19 veranderingen hebben doorgemaakt in lopen en/of fietsen) werden gerepresenteerd. Door middel van dit iteratieve proces zijn er zes profielen gevormd. Zie **Box 1 en Box 2** voor een samenvatting van deze profielen. De profielen worden verder toegelicht in **Bijlage B** waar ook de kansen en uitdagingen per profiel in meer detail worden beschreven. Deze kansen en uitdagingen vormen de interventierichtingen op basis waarvan concrete interventies ontwikkeld kunnen worden.

Benodigde stappen van interventierichtingen tot concrete interventies
In dit rapport staan voor zes profielen interventierichtingen beschreven om lopen en fietsen na COVID-19 te behouden en verder te stimuleren. Om van de kansen en uitdagingen per profiel tot concreet uitgewerkte interventies te komen, zijn een aantal stappen nodig. Hieronder staan deze stappen beschreven:

1. *Bepalen doelgroep en doelgedrag* – De eerste stap bestaat uit het kiezen van het profiel of de profielen waarop de interventies zich moeten richten en het doelgedrag (gericht op lopen of fietsen, recreatief of vooral met doel, etc.). De keuze voor de profielen bepaalt welke kansen en uitdagingen de basis vormen voor de verdere interventieontwikkeling.
2. *Selecteren van interventiemethoden* – De kansen en uitdagingen per profiel hebben betrekking op de gedragsfactoren die uit de resultaten naar voren komen. De kans om mensen te herinneren aan de positieve gevoelens die met lopen of fietsen gepaard gaan refereert bijvoorbeeld aan de gedragsfactor *affectieve motieven.* Voor veel van deze gedragsfactoren is in de literatuur beschreven welke interventiemethoden mogelijk zijn die ook al in ander onderzoek getest zijn (zie bijvoorbeeld Kok, Gottlieb, Peters, Mullen, Parcel & Ruiter (2016) voor een overzicht van interventiemethoden). Vaak zijn er voor een gedragsfactor meerdere interventiemethoden mogelijk. Deze interventiemethoden zijn echter nog heel algemeen en abstract beschreven en moeten nader gespecificeerd worden om in een concrete interventie te kunnen gebruiken.
3. *Conceptuele interventies ontwikkelen* – Op basis van de gekozen interventiemethoden kunnen concepten van interventies (uitgewerkte ideeën) ontwikkeld worden gericht op het beïnvloeden van het doelgedrag en de doelgroep. Dit is een creatief proces waarbij heen en weer gegaan wordt tussen de ideeën en de interventiemethoden die aangrijpen op de relevante gedragsfactoren. Deze ideeën zullen beoordeeld worden op uitvoerbaarheid (qua tijd en kosten) en op ingeschatte effectiviteit voor beïnvloeding van het doelgedrag. Hierbij wordt vast meegenomen welke expertise vermoedelijk nodig zal zijn voor het maken en uitvoeren van de interventie. Op basis van deze criteria kan dan een keuze gemaakt worden om enkele conceptuele interventies verder uit te werken. In deze fase kunnen ook experts (designers, communicatieprofessionals) uitgenodigd worden om mee te denken over de concepten en de selectie hiervan.
4. *Geselecteerde interventies in detail uitwerken* – De gekozen conceptuele interventies worden in deze stap in detail uitgewerkt waarbij ook onderzocht wordt welke organisatie of partij de interventie kan ontwikkelen. Een interventie via een app heeft immers andere expertise nodig dan een interventie in de vorm van een mediacampagne.
5. *Uitwerken in prototype* – Als de interventies in voldoende detail beschreven zijn, kunnen deze overgedragen worden aan een organisatie/ bedrijf dat een prototype ontwikkelt van de interventies. Wel is het aan te bevelen dat de opstellers van de interventiebeschrijvingen hierbij betrokken blijven om ervoor te zorgen dat de prototypes op de juiste manier aangrijpen op de gedragsfactoren.
6. *Testen en aanpassen prototypes* – Deze prototypes kunnen vervolgens op kleine schaal getest worden (pilots) om te onderzoeken of ze goed aankomen bij de doelgroep. Op basis hiervan kunnen nog aanpassingen gedaan worden voordat de interventies breder uitgezet worden.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Box 1: samenvatting van de drie profielen voor lopen

Profiel 1 lopen - Jennifer: tijdens COVID-19 toename loopgedrag, intentie om dit te blijven doen
Lopen is voor Jennifer een gewoonte geworden en ze is van plan dit vol te houden. Ze is begonnen om OV te vervangen (i.v.m. COVID-19) en na verloop van tijd ook steeds meer recreatief gaan lopen. Ze beleeft aan het lopen plezier en ontdekt onderweg graag mooie plekken in de stad.
Omdat Jennifer sterk intrinsiek gemotiveerd is om te lopen, is de kans groot dat ze dit blijft doen. Voor Jennifer zijn de volgende uitdagingen en kansen aanwezig:

- Uitdagingen: Na COVID-19 wordt met de trein reizen veiliger en zijn er meer alternatieve activiteiten waarmee de tijd om te lopen moet concurreren. Ondersteun Jennifer hoe ze met de tijd om te wandelen om kan gaan en motiveer haar om voor lopen (i.p.v. het OV) te kiezen.
- Kansen: Herinner haar aan haar positieve ervaringen met lopen, faciliteer het lopen met anderen en zorg voor een fijne omgeving in haar buurt om te lopen (bijv. leuke wandelroutes/ suggesties voor activiteiten tijdens wandeling, toiletten onderweg, etc.).

Profiel 2 lopen - Mark: toename in recreatief lopen tijdens COVID-19, onzeker over toekomst
Vóór COVID-19 liep hij alleen in de buurt naar een bestemming. Om tijdens COVID-19 zijn huis uit te komen ging hij ook recreatief wandelen, alleen of met vrienden. Dit lopen was goed voor zijn mentale welzijn (sociale contacten, in beweging blijven, genieten van de natuur). Hij wil graag recreatief blijven lopen maar als de COVID-19 maatregelen vervallen weet hij niet of dit lukt, vooral niet met slecht weer. Voor Mark gelden de volgende uitdagingen en kansen:

- Uitdagingen: Na COVID-19 zal Mark veel minder tijd hebben voor recreatief lopen en hij vindt het moeilijk met slecht weer de motivatie te vinden.
- Kansen: Faciliteer Mark met wandelmogelijkheden in zijn directe omgeving (bijvoorbeeld leuke wandelroutes), help hem met het wegnemen van belemmeringen (bijvoorbeeld voor slecht weer), maak de voordelen en positieve gevolgen die Mark tijdens het lopen ervaart zichtbaar en probeer Mark zich te laten uitspreken tegenover anderen om het recreatieve lopen vol te blijven houden.

Profiel 3 lopen - Gabriel: tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19, loopt alleen om iets te doen te hebben
Hij is tijdens COVID-19 (recreatief) gaan lopen omdat hij met het wegvallen van zijn activiteiten (o.a. sportschool, met vrienden of familie afspreken) iets te doen wilde hebben en ook om in beweging te blijven. Als zijn activiteiten terugkeren ziet hij geen reden om te blijven lopen. Hoewel Gabriel niet intrinsiek gemotiveerd is om te blijven wandelen, zijn er toch kansen om hem te verleiden. De belangrijkste uitdagingen en kansen zijn:

- Uitdagingen: Gabriel mist de intrinsieke motivatie om verder te gaan met lopen.
- Kansen: Verleidt Gabriel door hem de voordelen van lopen voor te houden, zijn sociale netwerk in te schakelen en te laten zien hoe hij het lopen met dagelijkse activiteiten kan combineren (bijvoorbeeld sporten in de stad, horecawandeltochten).

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Box 2: samenvatting van de drie profielen voor fietsen

Profiel 1 fietsen - Esmée: door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 is fietsen een gewoonte geworden
Voor COVID-19 fietste Esmée nagenoeg niet. Tijdens COVID-19 is ze meer gaan fietsen, in eerste instantie alleen ritten met een bestemming maar later ook recreatief. Het fietsen bevalt haar heel goed. Ze is dan ook zeer gemotiveerd om in de toekomst te blijven fietsen. Het fietsen is voor haar een gewoonte geworden: ze denkt er vaak niet eens meer bewust over na. Voor Esmée zijn de volgende uitdagingen en kansen aanwezig:

- Uitdagingen: De kans dat Esmée in deze mate blijft fietsen is groot. Er is een klein risico dat ze terugvalt in oude gewoontes, bijvoorbeeld wanneer haar sociale omgeving stopt met (recreatief) fietsen.
- Kansen: Esmée is al gemotiveerd, beschikt over een goede fiets, en weet in principe waar ze leuk kan fietsen. Esmée kan geholpen worden met het behouden van haar motivatie, bijvoorbeeld door middel van het aanbieden van mooie fietsroutes, inspelen op haar identiteit als fietser, en door gemeenschappen te creëren met gelijkgestemden. Het enthousiasme van Esmée kan ook gebruikt worden om anderen te inspireren: bijvoorbeeld door van haar een fiets ambassadeur te maken.

Profiel 2 fietsen - Omar: tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19
Voor COVID-19 gebruikte Omar de fiets vaak als vervoermiddel. Hij woont in de stad en vindt het gebruik van de fiets prettig vanwege de praktische voordelen en het gemak van gebruik. Tijdens de COVID-19 periode werden verschillende maatregelen ingevoerd waardoor veel van zijn gebruikelijke activiteiten niet door konden gaan. Dit had gevolgen voor zijn fietsgedrag: dit nam sterk af. Zijn verwachting is dat wanneer zijn gebruikelijke activiteiten weer kunnen, hij ook weer meer zal gaan fietsen. Voor Omar gelden de volgende uitdagingen en kansen:

- Uitdagingen: Omar reist veel met de fiets. Dit zijn fietstochten met een bestemming, recreatief fietst hij niet. Het fietsen is sterk instrumenteel gedreven. Hierbij bestaat het risico dat wanneer de gelegenheidsfactoren veranderen en zijn gewoontes worden doorbroken, zijn fietsgedrag ook afneemt.
- Kansen: Maak Omar bewust van zijn fietsgedrag en van zijn fietsidentiteit. Laat hem ook kennismaken met recreatief fietsen, bijvoorbeeld door gebruikelijke activiteiten of interesses van hem te koppelen aan fietsen.

Profiel 3 lopen - Sue: tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19, om het OV te vermijden
Sue houdt niet van fietsen. Ze ervaart er weinig voordelen van, in tegenstelling tot het OV dat ze met veel tevredenheid gebruikt. Tijdens COVID-19 fietst ze meer, vanwege angst voor besmetting in het OV. Voor Sue gelden de volgende uitdagingen en kansen:

- Uitdagingen: Sue houdt niet van fietsen, ze vindt het vermoeiend, niet praktisch en te druk op de fietspaden. De kans dat ze het fietsen doorzet is zeer klein, de intrinsieke motivatie mist.
- Kansen: Bij Sue is iedere actieve verplaatsing winst. Dit kan gestimuleerd worden door haar te ondersteunen bij de belemmeringen die ze ervaart en haar hierbij te faciliteren.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

7. Referenties

Akar, G., & Clifton, K. J. (2009). Influence of individual perceptions and bicycle infrastructure on decision to bike. *Transportation research record*, *2140*(1), 165-172.

Aziz, H. A., Nagle, N. N., Morton, A. M., Hilliard, M. R., White, D. A., & Stewart, R. N. (2018). Exploring the impact of walk–bike infrastructure, safety perception, and built-environment on active transportation mode choice: a random parameter model using New York City commuter data. *Transportation*, *45*(5), 1207-1229.

Bandura A. *Self-Efficacy: The Exercise of Control*. New York, NY: Freeman; 1997.

Binney, W., Hall, J., & Shaw, M. (2003). A further development in social marketing: application of the MOA framework and behavioral implications. *Marketing Theory*, *3*(3), 387-403.

Bird, E. L., Panter, J., Baker, G., Jones, T., Ogilvie, D., & iConnect Consortium. (2018). Predicting walking and cycling behaviour change using an extended Theory of Planned Behaviour. *Journal of Transport & Health*, *10*, 11-27.

Bopp, M., Kaczynski, A. T., & Wittman, P. (2011). The relationship of eco-friendly attitudes with walking and biking to work. *Journal of public health management and practice*, *17*(5), E9-E17.

Bopp, M., Kaczynski, A. T., & Besenyi, G. (2012). Active commuting influences among adults. *Preventive Medicine*, *54*(3-4), 237-241.

de Bruijn, G. J., Kremers, S. P., Schaalma, H., Van Mechelen, W., & Brug, J. (2005). Determinants of adolescent bicycle use for transportation and snacking behavior. *Preventive medicine*, *40*(6), 658 667.

de Bruijn, G. J., Kremers, S. P., Singh, A., Van den Putte, B., & Van Mechelen, W. (2009). Adult active transportation: adding habit strength to the theory of planned behavior. *American journal of preventive medicine*, *36*(3), 189-194.

Campbell, M. E., & Bopp, M. (2013). An examination of the relationship of interpersonal influences with walking and biking to work. *Journal of Public Health Management and Practice*, *19*(6), 521-524.

Chapman, G. B., Colby, H., Convery, K., & Coups, E. J. (2016). Goals and social comparisons promote walking behavior. *Medical Decision Making*, *36*(4), 472-478.

Cialdini, R. B. (2007). Descriptive social norms as underappreciated sources of social control. *Psychometrika*, *72*(2), 263-268.

Dawson, J., Hillsdon, M., Boller, I., & Foster, C. (2007). Perceived barriers to walking in the neighborhood environment: a survey of middle-aged and older adults. *Journal of Aging and Physical Activity*, *15*(3), 318-335.

Dill, J., Mohr, C., & Ma, L. (2014). How can psychological theory help cities increase walking and bicycling?. *Journal of the American Planning Association*, *80*(1), 36-51.

Dill, J., & Voros, K. (2007). Factors affecting bicycling demand: initial survey findings from the Portland, Oregon, region. *Transportation Research Record*, *2031*(1), 9-17.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Frederiks, E. R., Stenner, K., & Hobman, E. V. (2015). Household energy use: Applying behavioural economics to understand consumer decision-making and behaviour. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, *41*, 1385-1394.

Gatersleben, B., & Appleton, K. M. (2007). Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *41*(4), 302 312.

Gatersleben, B., & Uzzell, D. (2007). Affective appraisals of the daily commute: Comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport. *Environment and behavior*, *39*(3), 416-431.

de Geus, B., De Bourdeaudhuij, I., Jannes, C., & Meeusen, R. (2008). Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health education research*, *23*(4), 697-708.

de Haas, M., & Hamersma, M., & Faber, R. (2020). *Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis – Vervolgmeting effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Geraadpleegd op 19 oktober 2021, van https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/07/21/nieuwe-inzichten-mobiliteit-en-de-coronacrisis

Handy, S. L., Xing, Y., & Buehler, T. J. (2010). Factors associated with bicycle ownership and use: a study of six small US cities. *Transportation*, *37*(6), 967-985.

Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport reviews*, *30*(1), 59-96.

Heinen, E., Maat, K., & Van Wee, B. (2011). The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances. *Transportation research part D: transport and environment*, *16*(2), 102-109.

Heinen, E., Maat, K., & van Wee, B. (2013). The effect of work-related factors on the bicycle commute mode choice in the Netherlands. *Transportation*, *40*(1), 23-43.

Hull, A., & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling?. *Urban, Planning and Transport Research*, *2*(1), 369-406.

Javaid, A., Creutzig, F., & Bamberg, S. (2020). Determinants of low-carbon transport mode adoption: systematic review of reviews. *Environmental Research Letters*, *15*(10), 103002.

Jongen, E., Verstraten, P., & Zimpelman, C. (2021). *Thuiswerken voor, tijdens en na de coronacrisis*. Centraal Planbureau (CPB). Geraadpleegd op 19 november 2021, van https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Achtergronddocument-Thuiswerken-voor-tijdens-en-na-de-coronacrisis_1.pdf

Kok, G., Gottlieb, N. H., Peters, G.-J. Y., Mullen, P. D., Parcel, G. S., Ruiter, R. A. C., et al. (2016). A taxonomy of behaviour change methods: An intervention mapping approach. *Health Psychology Review*, 10, 297–312. doi:10.1080/17437199.2015.1077155

Kollmuss, A., & Agyeman, J. (2002). Mind the gap: why do people act environmentally and what are

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

the barriers to pro-environmental behavior?. *Environmental education research*, *8*(3), 239 260.

Lanzini, P., & Khan, S. A. (2017). Shedding light on the psychological and behavioral determinants of travel mode choice: A meta-analysis. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *48*, 13-27.

Lindenberg, S. (2018). How cues in the environment affect normative behaviour. *Environmental psychology: An introduction*, 144-153.

Mason, P., Kearns, A., & Livingston, M. (2013). "Safe Going": the influence of crime rates and perceived crime and safety on walking in deprived neighbourhoods. *Social science & medicine*, *91*, 15 24.

Michie, S., Van Stralen, M. M., & West, R. (2011). The behaviour change wheel: a new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implementation science*, *6*(1), 1 12.

Milieu Centraal (z.j.). *CO2 uitstoot fiets, OV of auto*. Geraadpleegd op 19 oktober 2021, van https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/co2-uitstoot-fiets-ov-en-auto/

Nguyen, H. V., Nguyen, C. H., & Hoang, T. T. B. (2019). Green consumption: Closing the intention-behavior gap. *Sustainable Development*, *27*(1), 118-129.

Rérat, P. (2019). Cycling to work: Meanings and experiences of a sustainable practice. *Transportation research part A: policy and practice*, *123*, 91-104.

Rijksoverheid (2018). *IenW maakt werk van veilige en duurzame mobiliteit*. Geraadpleegd op 19 november 2021, van https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/09/18/ienw-maakt-werk-van-veilige-en-duurzame-mobiliteit

Rijksoverheid (z.j.) [1]. *Maart 2020: Maatregelen tegen verspreiding coronavirus, intelligente lockdown.* Geraadpleegd op 19 oktober 2021, van https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-tijdlijn/maart-2020-maatregelen-tegen-verspreiding-coronavirus

Rijksoverheid (z.j.) [2]. *Juni 2020: Versoepeling coronamaatregelen en testen voor iedereen.* Geraadpleegd op 19 oktober 2021, van https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-tijdlijn/juni-2020-versoepelingcoronamaatregelen-en-testen-voor-iedereen

RIVM (2020). *Patiënt met nieuw coronavirus in Nederland*. Geraadpleegd op 19 oktober 2021, van https://www.rivm.nl/nieuws/patient-met-nieuw-coronavirus-in-nederland

RIVM (2021)[1]. *COVID-19 in grafieken*. Geraadpleegd op 19 november 2021, van https://www.rivm.nl/coronavirus-covid-19/grafieken

RIVM (2021)[2]. *Naleven gedragsregels*. Geraadpleegd op 19 november 2021, van https://www.rivm.nl/gedragsonderzoek/maatregelen-welbevinden/naleven-gedragsregels

Sheeran, P., & Webb, T. L. (2016). The intention–behavior gap. *Social and Personality Psychology Compass*, *10*(9), 503-518.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Sivasubramaniyam, R. D., Charlton, S. G., & Sargisson, R. J. (2020). Mode choice and mode commitment in commuters. *Travel Behaviour and Society*, *19*, 20-32.

Titze, S., Stronegger, W. J., Janschitz, S., & Oja, P. (2007). Environmental, social, and personal correlates of cycling for transportation in a student population. *Journal of Physical Activity and Health*, *4*(1), 66-79.

Titze, S., Stronegger, W. J., Janschitz, S., & Oja, P. (2008). Association of built-environment, social environment and personal factors with bicycling as a mode of transportation among Austrian city dwellers. *Preventive medicine*, *47*(3), 252-259.

Useche, S. A., Montoro, L., Sanmartin, J., & Alonso, F. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *62*, 587-598.

WHO (2020). *Novel Coronavirus (2019-nCoV) SITUATION REPORT – 1*. Geraadpleegd op 19 oktober 2021, van https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200121-sitrep-1-2019-ncov.pdf?sfvrsn=20a99c10_4

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*, *9*(8), 565-579.

Zavareh, M. F., Mehdizadeh, M., & Nordfjærn, T. (2020). Active travel as a pro-environmental behaviour: An integrated framework. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *84*, 102356.

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Bijlage A: Interviewvragenlijst

Intro

a. Denk eens terug aan de periode tijdens COVID-19 (maart 2020 t/m nu). Als je nu met drie woorden jouw ervaring van deze periode zou moeten beschrijven, welke drie woorden zouden dat dan zijn?
b. Als ik zeg 'lopen/wandelen en fietsen tijdens COVID-19', waar denk je dan aan? Denk hardop, benoem alle associaties die er in je opkomen.

1. Loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19

Lopen/wandelen

- Denk eens terug aan de periode voor COVID-19, dus de periode voor maart 2020. In hoeverre was je voor COVID-19 een wandelaar?
- In hoeverre is dit tijdens de COVID-19 periode veranderd? Waar zit de verandering in?
    - Ben je in vergelijking tot voor COVID-19 meer of minder gaan lopen/wandelen?
- Is dit in de COVID-19 periode altijd constant gebleven? Of waren er daarbinnen periodes waarin je meer of minder liep? Waardoor kwam dat? Kun je daar iets meer over vertellen?
- In hoeverre is er iets veranderd in de momenten/tijden waarop je bent gaan lopen/wandelen? Bijvoorbeeld: een ommetje tussen de middag of een extra wandelingetje naar de supermarkt.
- Hoe vaak loop je nu gemiddeld per week? Met 'nu' bedoelen we de afgelopen maand.
    - Zijn dit recreatieve wandelingen of wandelingen met een doel, om op een bestemming te komen?
    - Indien je naar een bestemming loopt: waar loop je dan naartoe? Hoe lang doe je daarover?
    - Indien je recreatief loopt: Hoe lang loop je dan gemiddeld?
- Indien je naar een bestemming loopt: Gebruikte je vóór COVID-19 andere vervoermiddelen om naar deze bestemmingen te komen? Zo ja, welke?
- Indien je voornamelijk recreatief loopt: In hoeverre vervangen de rondjes lopen/wandelen een andere (recreatieve) activiteit? (Bijvoorbeeld bezoek aan de sportschool).

Fietsen

- Denk nog eens terug aan de periode voor COVID-19 en probeer je fietsgedrag gedurende deze periode voor de geest te halen. In hoeverre was je voor COVID-19 een fietser?
- In hoeverre is dit tijdens de COVID-19 periode veranderd? Waar zit de verandering in?
    - Ben je in vergelijking tot voor COVID-19 meer of minder gaan fietsen?
    - Wat voor fiets gebruikte je hier meestal voor? Een 'normale' of elektrische fiets?
- Is je hoeveelheid fietsen in de COVID-19 altijd constant gebleven? Of waren er daarbinnen periodes waarin je meer of minder fietste? Waardoor kwam dat? Kun je daar iets meer over vertellen?
- In hoeverre is er iets veranderd in de momenten/tijden waarop je bent gaan fietsen? Bijvoorbeeld: een fietstocht in het weekend of 's ochtends fietsend naar werk?
- Hoe vaak fiets je nu gemiddeld per week? Met 'nu' bedoelen we de afgelopen maand.
    - Zijn dit recreatieve fietstochten of fiets je dan met een doel, om op een bestemming te komen?
    - Indien je naar een bestemming fietst: waar fiets je dan naartoe? Naar welke bestemmingen? Hoe lang doe je daarover?
    - Als je recreatief fietst: Hoe lang fiets je dan gemiddeld?
- Indien je naar een bestemming fietst: Gebruikte je voor COVID-19 andere vervoermiddelen om naar deze bestemmingen te komen? Zo ja, welke?
- Indien je voornamelijk recreatief fietst: In hoeverre vervangen de rondjes fietsen een andere (recreatieve) activiteit? (Bijvoorbeeld een bezoek aan de sportschool).

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

2. Redenen en drijfveren (maximaal 20 minuten totaal)
2a. Redenen en drijfveren toename fiets- en loopgedrag – open

- Je geeft aan dat je tijdens COVID-19 meer bent gaan lopen. Kun je iets vertellen over de redenen hiervoor? Waarom ben je meer gaan lopen? Was er een specifieke aanleiding?
  Doorvragen op genoemde redenen
- Je geeft aan dat je tijdens COVID-19 meer bent gaan fietsen. Kun je iets vertellen over de redenen hiervoor? Waarom ben je meer gaan fietsen? Was er een specifieke aanleiding?
  Doorvragen op genoemde redenen

Introductie vervolgvragen
Je noemde net al een aantal redenen die voor jou belangrijk waren bij de keuze om meer te gaan lopen of fietsen. In de volgende vragen die ik je ga stellen, gaan we nog wat dieper in op andere onderwerpen die voor jou mogelijk ook een rol hebben gespeeld bij de keuze om meer te gaan lopen of fietsen.

2b. Redenen en drijfveren toename fiets- en loopgedrag – uitvragen determinanten
Doorbreken van gewoontegedrag
Als gevolg van COVID-19 werden er verschillende maatregelen ingesteld met als doel het remmen van besmettingen. Door de COVID-19 maatregelen vielen veel activiteiten plots weg en daarmee ook een groot deel van de reizen die mensen wekelijks naar allerlei bestemmingen maakten.

- In hoeverre zorgden de verschillende maatregelen bij jou voor het wegvallen van activiteiten of (reis)gewoontes?
  - Welke activiteiten en (reis)gewoontes waren dat?
  - In hoeverre heb je hier bewust bij stilgestaan en over nagedacht?
  - Wat voor effect had het wegvallen van die activiteiten en gewoontes op je keuze om meer te gaan lopen/fietsen?

Sociale norm

- In hoeverre zag je in je directe omgeving bij familie en vrienden een verandering in reisgewoontes?
  - In hoeverre zag je in je directe omgeving bij familie en vrienden een verandering met betrekking tot lopen en fietsen?
  - In hoeverre beïnvloedde dat jou in je loop- en/of fietsgedrag?
- In hoeverre was lopen en/of fietsen een onderwerp bij je werkgever en/of collega's? (denk aan een stappenchallenge)
  - In hoeverre beïnvloedde dat jou in je loop- en/of fietsgedrag?

Symbolische motivatie - milieu:

- In hoeverre heeft het thema klimaat/milieu een rol gespeeld bij je keuze om meer te gaan lopen (of fietsen)?

Symbolische motivatie - identiteit:

- In hoeverre zie je jezelf nu als een wandelaar? In hoeverre zie je jezelf nu als een fietser?
- In hoeverre verschilt dit met het beeld dat je had van jezelf vóór COVID-19?

Instrumentele motivatie:

- In hoeverre vond je het gemakkelijk om met het openbaar vervoer te reizen tijdens de COVID-19 periode? In hoeverre speelde dat een rol bij je keuze om meer te gaan lopen (of fietsen)?

3. Borgen toegenomen fiets- en loopgedrag (maximaal 15 minuten totaal)
3a. Borgen toegenomen fiets- en loopgedrag: beoordeling en ervaringen

- Hoe ervaar je het lopen/wandelen?
  - Wat vind je er fijn of niet fijn aan? Welke voor- of nadelen ervaar je?
  - Wat voor gevoel roept lopen/wandelen bij je op?
  - Wat heeft het je gebracht of opgeleverd?
    Specifiekere doorvraagmogelijkheden:
    - In hoeverre heeft het je mentale welzijn positief beïnvloedt?
    - In hoeverre heeft het je fysieke welzijn positief beïnvloedt?

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

        - In hoeverre heeft het lopen tijdens COVID-19 je geholpen om bepaalde persoonlijke doelen te behalen/behoeften te vervullen?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan een gevoel van vrijheid een rol bij je keuze om meer te gaan lopen (of fietsen)?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan meer prikkels/variërende omgeving een rol bij je keuze om meer te gaan lopen (of fietsen)?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan een gevoel van ontspanning/stressverlichting een rol bij je keuze om meer te gaan lopen (of fietsen)?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan een gevoel van plezier een rol bij je keuze om meer te gaan lopen (of fietsen)?
- In hoeverre verschillen de door jou ervaren voor- en nadelen van lopen met je ervaring hiervan in de periode vóór COVID-19?

- Hoe ervaar je het fietsen?
    - Wat vind je er fijn of niet fijn aan? Welke voor- of nadelen ervaar je?
    - Wat voor gevoel roept fietsen bij je op?
    - Wat heeft het je gebracht of opgeleverd?
      Specifiekere doorvraagmogelijkheid:
        - In hoeverre heeft het je mentale welzijn positief beïnvloedt?
        - In hoeverre heeft het je fysieke welzijn positief beïnvloedt?
        - In hoeverre heeft het fietsen tijdens COVID-19 je geholpen om bepaalde persoonlijke doelen te behalen/behoeften te vervullen?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan een gevoel van vrijheid een rol bij je keuze om meer te fietsen?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan meer prikkels/variërende omgeving een rol bij je keuze om meer te fietsen?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan een gevoel van ontspanning/stressverlichting een rol bij je keuze om meer te fietsen?
        - In hoeverre speelde een eventuele behoefte aan een gevoel van plezier een rol bij je keuze om meer te fietsen?
    - In hoeverre verschillen de door jou ervaren voor- en nadelen van fietsen met je ervaring hiervan in de periode vóór COVID-19?

3b. Borgen en toegenomen fiets- en loopgedrag: veranderingen in perceptie

Verandering perceptie acceptabele fiets- en loopafstand/tijd

- Als je nu naar een bepaalde bestemming loopt, wat is dan de maximale hoeveelheid tijd die je daaraan wilt besteden? En hoe zit dit voor de fiets?
- Als je nu een rondje loopt of fietst, zonder specifieke bestemming, hoeveel tijd zou je daar dan maximaal aan willen besteden?
- In hoeverre verschilt je kijk op de maximale afstand die je te voet of fietsend wilt afleggen ten opzichte van de periode voor COVID-19?

Veranderingen beleving omgeving

- In hoeverre ben je door het toegenomen lopen/fietsen tijdens de COVID-19 periode met een andere blik naar de natuur in je omgeving gaan kijken?
    - *Doorvraagmogelijkheid:*
    - In hoeverre ben je gedurende deze periode de natuur meer gaan waarderen?

Verandering zelfeffectiviteit fysieke fitheid

- In hoeverre heeft het toegenomen lopen en/of fietsen invloed gehad op je fysieke fitheid?
- In hoeverre is je fysieke fitheid een belemmering om te lopen en/of fietsen?
- In hoeverre is het verbeteren van je fysieke fitheid een reden om te lopen en/of fietsen?
    - In hoeverre is dit nu anders ten opzichte van de periode vóór COVID-19?

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

3c. Borgen toegenomen fiets- en loopgedrag: intentie, gewoonte en overdracht nieuwe situaties

- In hoeverre verwacht je dat je toename in de hoeveelheid die je nu loopt en/of fiets blijvend is? Kun je dit toelichten? Waarom verwacht je dat wel/niet?
- In hoeverre zijn de nieuwe loop- en/of fietsmomenten een gewoonte voor je geworden?
- In hoeverre denk je dat je ook naar andere bestemmingen vaker zal gaan lopen/fietsen?

Kansrijke interventierichtingen borgen en stimuleren loop- en fietsgedrag

- Wat hielp je in de afgelopen periode om de toename in je loop- en/of fietsgedrag te behouden?
- Wat waren factoren die het moeilijk maakten voor je om je toegenomen loop- en/of fietsgedrag door te blijven zetten?
- Wat is er volgens jou nodig om deze toename in je loop- en fietsbewegingen ook in de toekomst te behouden?
- Wat zou je helpen om nóg meer te gaan lopen of fietsen in de toekomst?

Wat zou je helpen om in de toekomst vaker de auto/scooter te laten staan of het OV niet te gebruiken en in plaats daarvan te kiezen voor lopen of fietsen?

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Bijlage B: Profielen loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19

© 2021 Copyright Hogeschool van Amsterdam

Krispijn Faddegon
Joyce van Brecht
Eva Post
Gust Langenberg
Reint Jan Renes

Profielen loop- en fietsgedrag tijdens COVID-19

Dec 2021

Lectoraat Psychologie
voor een Duurzame Stad

Hogeschool van Amsterdam

Profielen

Profielen opgesteld op basis van de uitkomsten uit de interviews, aan de hand van de volgende punten:

- Veranderingen loop- of fietsgedrag
- Motieven voor veranderingen
- Belemmerende en/of stimulerende factoren
- Kansen en uitdagingen, inclusief doorkijkjes interventies met gedragsveranderingstechnieken

In totaal zes profielen opgesteld: drie profielen voor lopen, drie profielen voor fietsen.

Overzicht Profielen loopgedrag:

1. **Jennifer**:
   Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend
2. **Mark**:
   Tijdens COVID-19 toename lopen, onzeker over toekomstig loopgedrag
3. **Gabriel**:
   Tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19

Jennifer

59 jaar, vrouw

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: nagenoeg niet lopen
- Tijdens COVID-19: toename lopen, in eerste instantie met bestemming maar uiteindelijk ook recreatief
- Na COVID-19 (intentie): toename in standhouden

Determinanten loopgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Affectieve motief: lopen om OV te vermijden uit angst voor besmetting, vindt lopen ontspannend & geniet van het buiten zijn
++ Instrumenteel motief: gemak van lopen als vervoerswijze
++ Sociaal motief: anderen ontmoeten
+ Gewoontevorming en identiteit: lopen is bewust onderdeel geworden van dagelijks leven
- Gelegenheid en zelfeffectiviteit: (perceptie van) tijd

Mark

31 jaar, man

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: wel lopen met een bestemming, geen recreatieve wandelingen
- Tijdens COVID-19: toename recreatief lopen
- Na COVID-19 (intentie): gemotiveerd om recreatief te blijven lopen, maar onzeker of dit lukt.

Determinanten loopgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Instrumenteel motief: gemak en efficiëntie van lopen naar een bestemming
++ Mentale welzijn: gemoedstoestand verbeteren
+ Instrumenteel motief: in beweging zijn
+ Symbolisch motief: fijn om duurzaam bezig te zijn
+ Sociaal motief: vrienden ontmoeten
+ & - Instrumenteel motief: iets te doen te hebben
- Gelegenheid: minder tijd en slecht weer
- Zelfeffectiviteit: onzeker of hij toename in stand kan houden

Gabriel

40 jaar, man

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: nauwelijks lopen
- Tijdens COVID-19: toename lopen, met name recreatief
- Na COVID-19 (intentie): afname lopen

Determinanten loopgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Instrumenteel motief: iets te doen hebben
+ Instrumenteel motief: in beweging blijven
- Affectieve motief: lopen niet leuk of vervelend

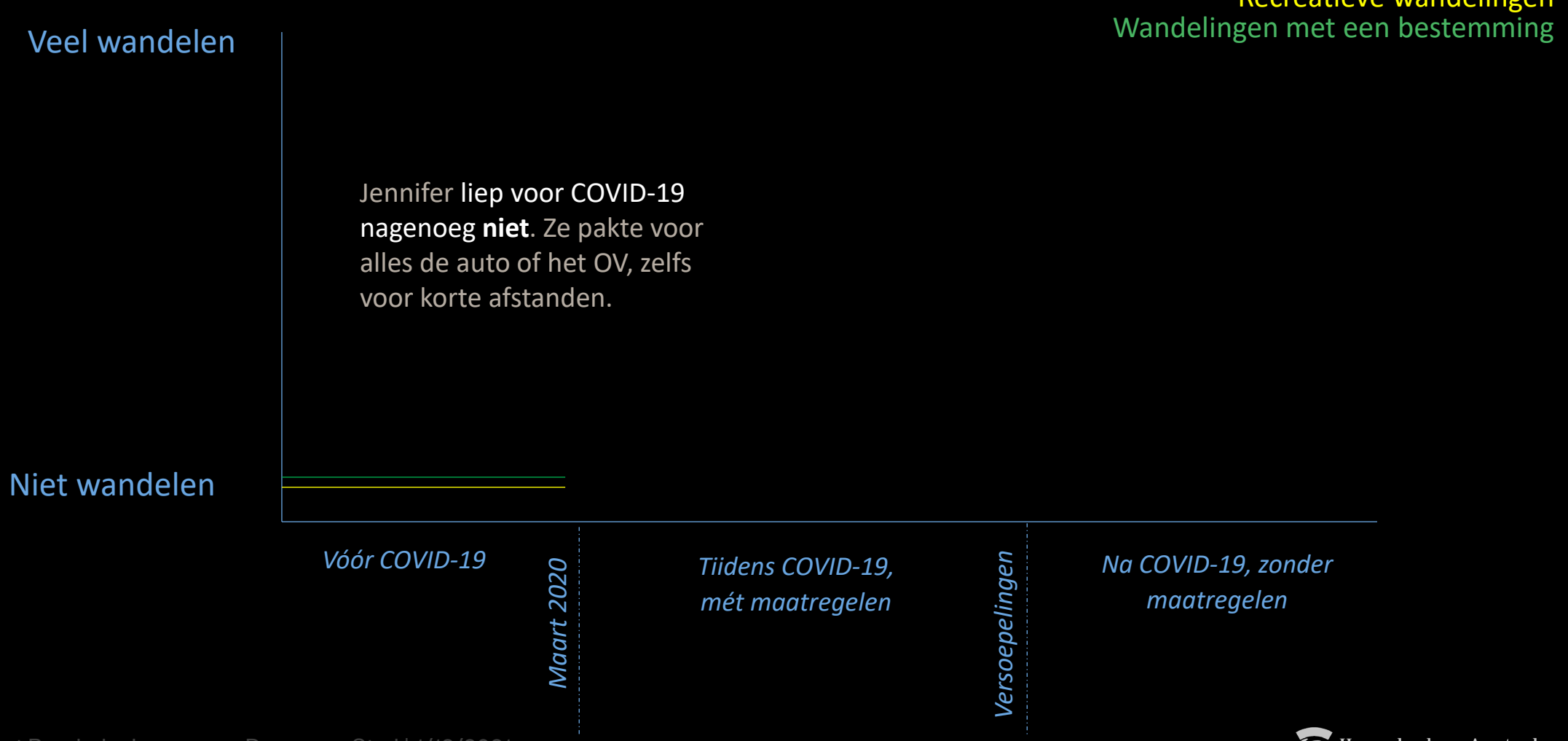
1. Jennifer: Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend

59 jaar, vrouw

“Voor COVID-19 wandelde ik nagenoeg niet, nu wandel ik heel graag. Zo probeer ik altijd in mijn pauze een half uurtje te wandelen. Ook ga ik wel eens expres naar een supermarkt die verder weg ligt. Maar ook in het weekend ga ik wandelen, vaak met vriendinnen. Vroeger zouden we dan naar het terras gaan, nu halen we onderweg koffie en gaan we wandelen.”

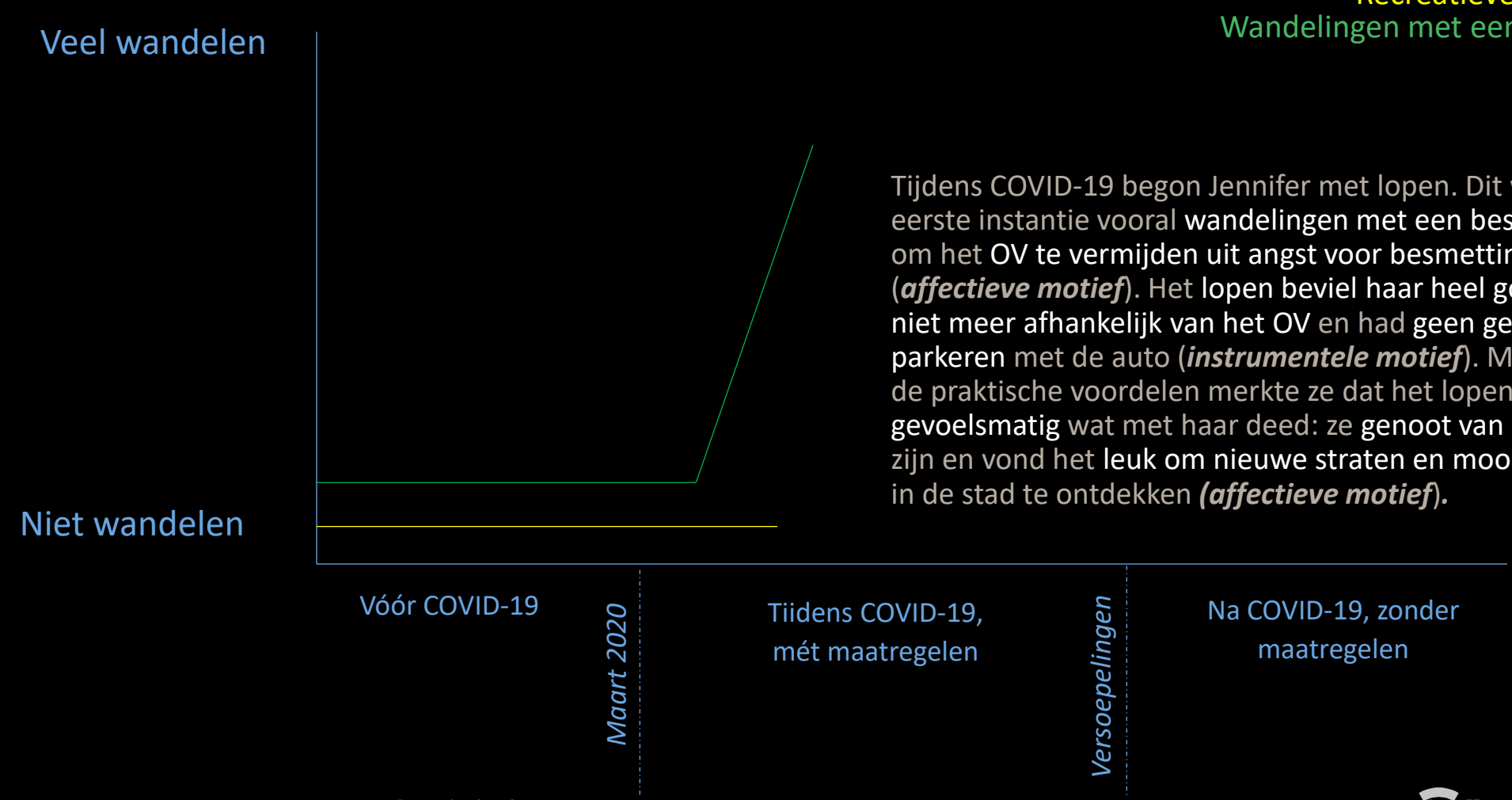
1. Jennifer: Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend

59 jaar, vrouw



1. Jennifer: Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend

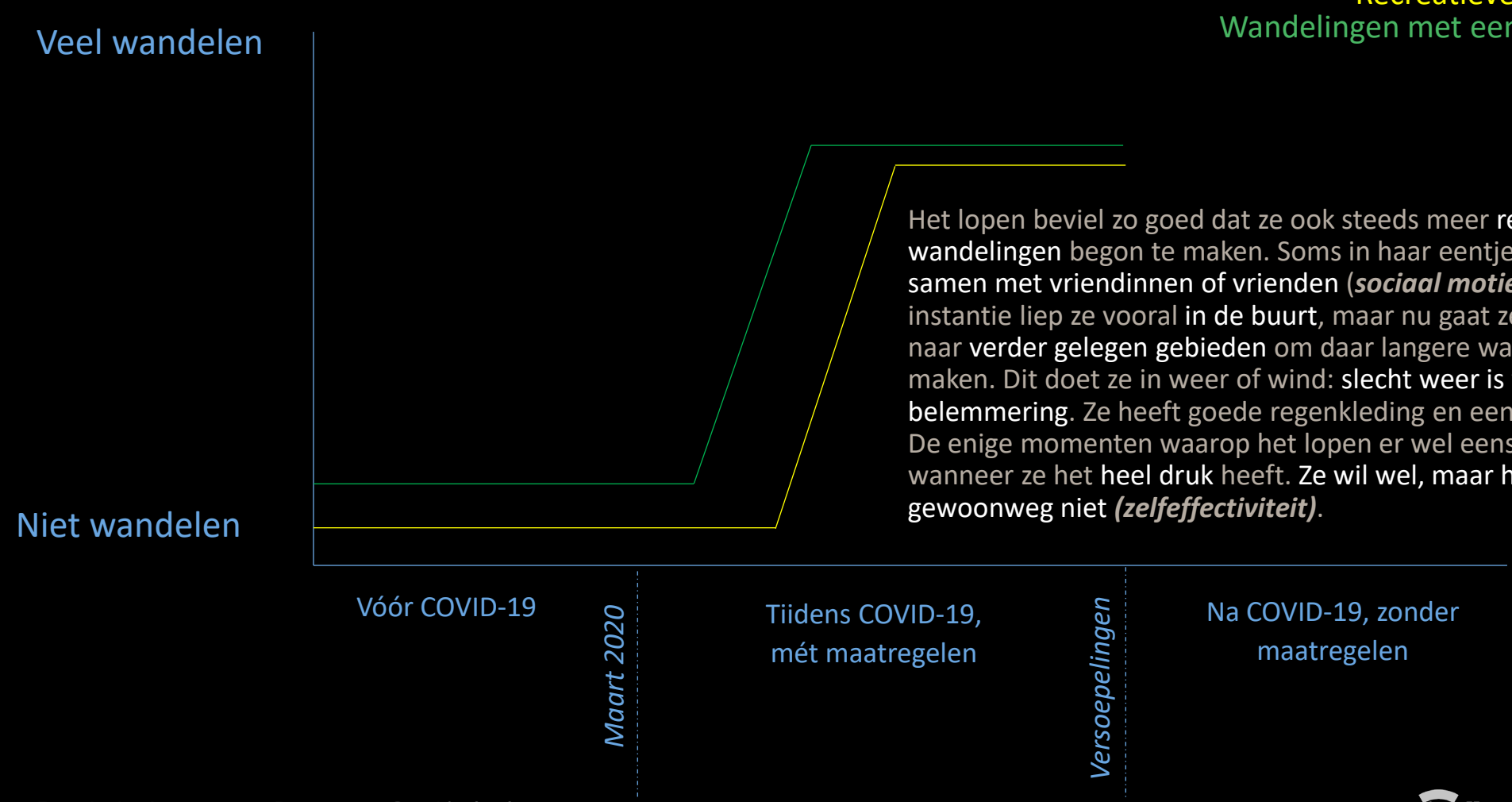
59 jaar, vrouw



Tijdens COVID-19 begon Jennifer met lopen. Dit waren in eerste instantie vooral wandelingen met een bestemming, om het OV te vermijden uit angst voor besmetting (***affectieve motief***). Het lopen beviel haar heel goed: ze was niet meer afhankelijk van het OV en had geen gedoe met parkeren met de auto (***instrumentele motief***). Maar naast de praktische voordelen merkte ze dat het lopen ook gevoelsmatig wat met haar deed: ze genoot van het buiten zijn en vond het leuk om nieuwe straten en mooie plekken in de stad te ontdekken ***(affectieve motief).***

1. Jennifer: Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend

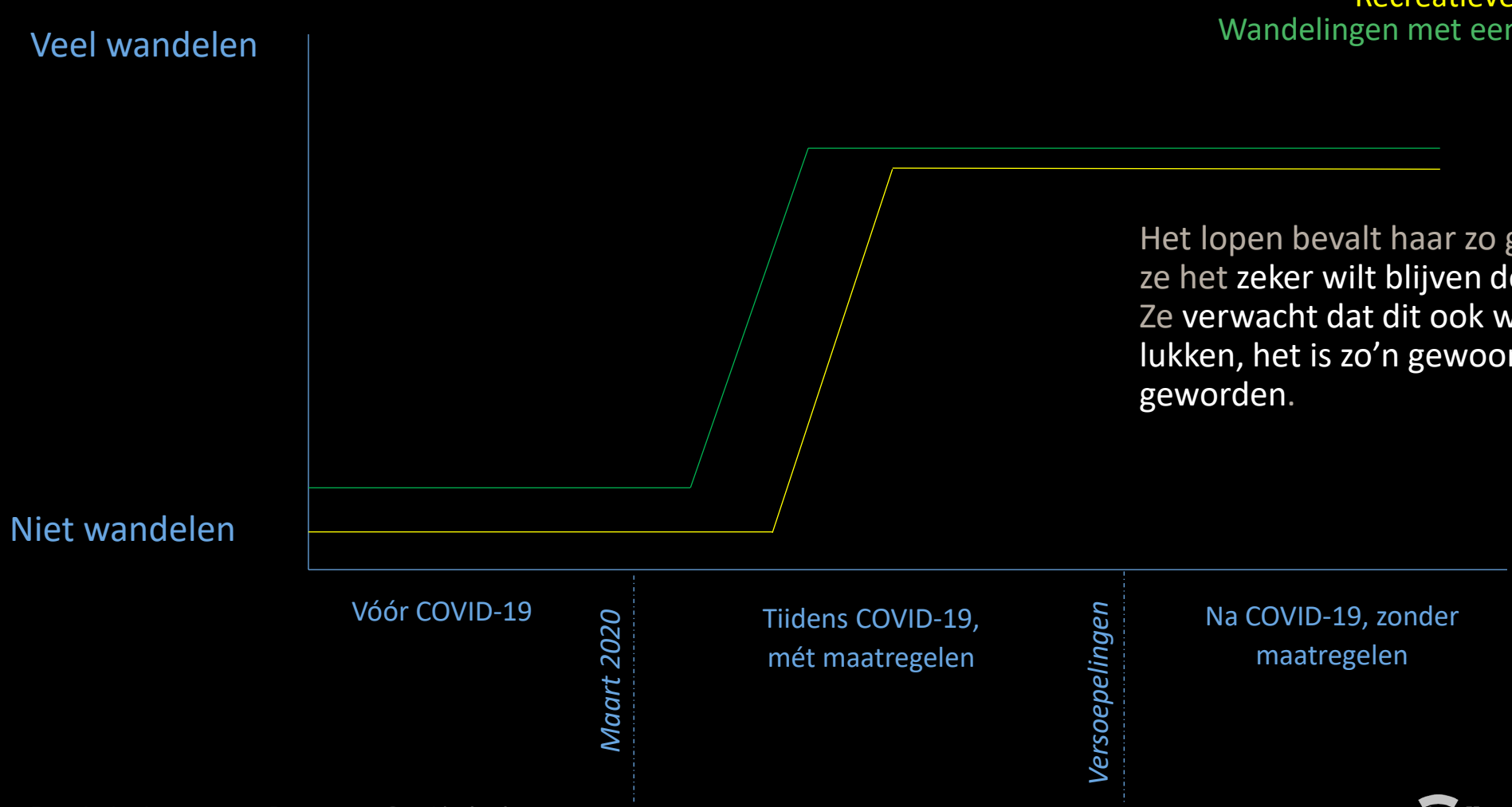
59 jaar, vrouw



Het lopen beviel zo goed dat ze ook steeds meer recreatieve wandelingen begon te maken. Soms in haar eentje, maar vaker samen met vriendinnen of vrienden (***sociaal motief***). In eerste instantie liep ze vooral in de buurt, maar nu gaat ze regelmatig naar verder gelegen gebieden om daar langere wandeltochten te maken. Dit doet ze in weer of wind: slecht weer is voor haar geen belemmering. Ze heeft goede regenkleding en een stormparaplu. De enige momenten waarop het lopen er wel eens bij inschiet is wanneer ze het heel druk heeft. Ze wil wel, maar het lukt dan gewoonweg niet ***(zelfeffectiviteit)***.

1. Jennifer: Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend

59 jaar, vrouw



Het lopen bevalt haar zo goed, dat ze het zeker wilt blijven doorzetten. Ze verwacht dat dit ook wel moet lukken, het is zo'n gewoonte geworden.

1. Jennifer: Tijdens COVID-19 toename loopgedrag, toename blijvend

59 jaar, vrouw

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: nagenoeg niet lopen
- Tijdens COVID-19: toename lopen, in eerste instantie met bestemming maar uiteindelijk ook recreatief
- Na COVID-19 (intentie): toename in standhouden

Determinanten loopgedrag tijdens COVID-19:

++ Affectieve motief: lopen om OV te vermijden uit angst voor besmetting, vindt lopen ontspannend en geniet van het buiten zijn
++ Instrumenteel motief: gemak van lopen als vervoerswijze
++ Sociaal motief: anderen ontmoeten
+ Gewoontevorming en identiteit: lopen is bewust onderdeel geworden van dagelijks leven
- Gelegenheid en zelfeffectiviteit: (perceptie van) tijd

Behouden/stimuleren loopgedrag

Uitdagingen:

- Jennifer is gemotiveerd genoeg om het lopen door te zetten. Er is een klein risico dat ze terugvalt in oude gewoontes, bijvoorbeeld door te weinig tijd of wanneer de COVID-19 situatie verbetert waardoor het haar veiliger lijkt om met het OV te gaan.

Kansen:

Jennifer faciliteren met als doel haar gemotiveerd te houden door:

- Maak **positieve ervaringen en gevolgen van lopen zichtbaar**, met behulp van aanmoedigingen, informatie, etc. Maak haar bewust van de voordelen voor haar mentale welzijn, gezondheid en logistiek of herinner haar hieraan (bijv. een verkeersbord met informatie over verbranden calorieën tijdens een wandelroute; foto's van mensen die genieten van mooie wandelroutes; beschrijvingen van fijne wandelervaringen, etc.)
- Creëer **gemeenschappen** waarin mensen die willen lopen elkaar kunnen ontmoeten (denk aan een online platform)
- **Creëer- en communiceer over wandelroutes en activiteiten** tijdens lopen (bijv. foto's maken en deze delen). Zorg voor genoeg faciliteiten langs deze routes (genoeg toiletten, eetgelegenheden, etc.)
- **Ondersteun** Jennifer met bestaande belemmeringen **en reik strategieën aan** hoe zij hiermee kan omgaan, bijv. het hebben van weinig tijd. Geef tips hoe ze tijdens zo'n drukke periode toch kan blijven lopen.

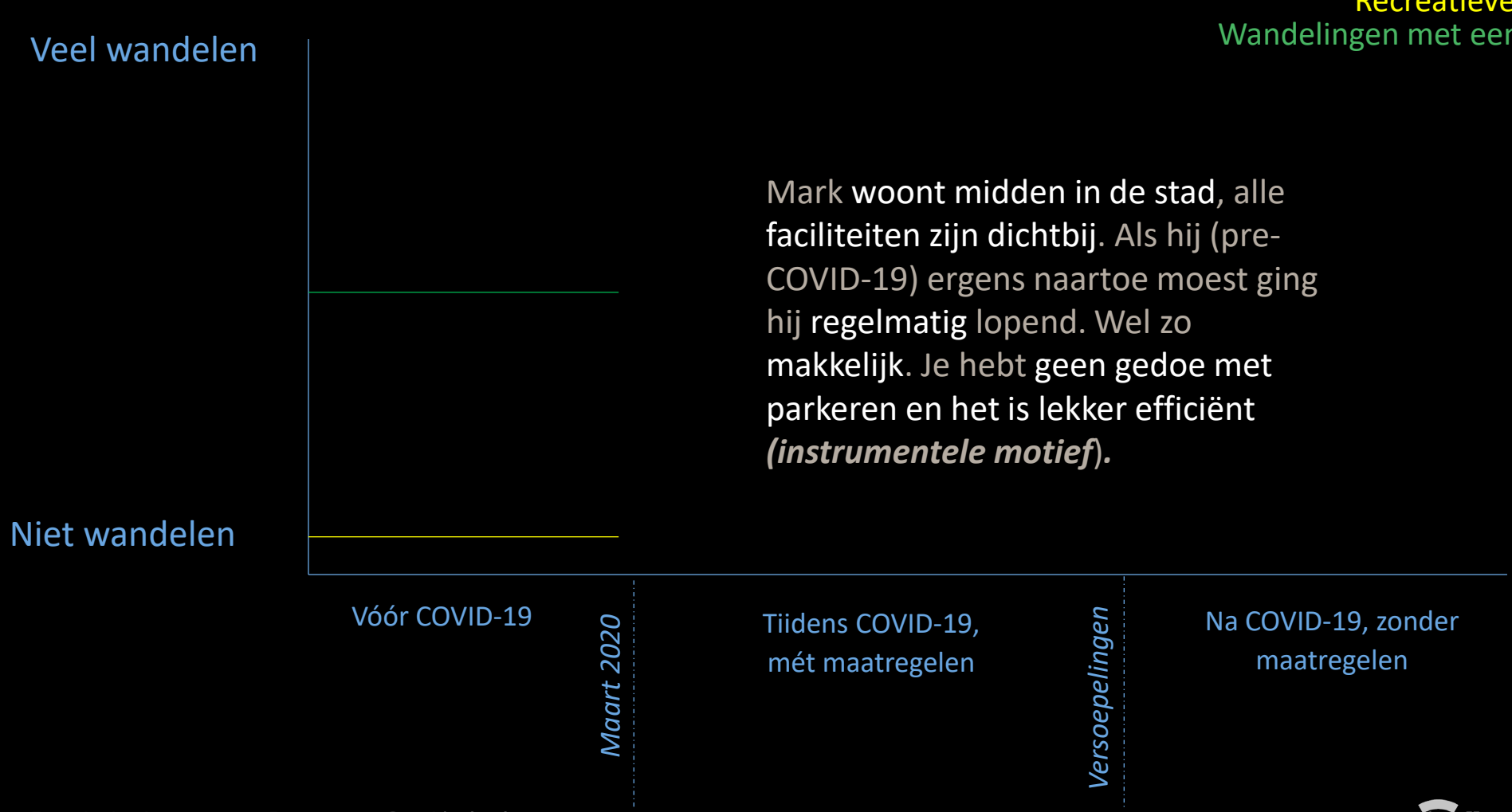
2. Mark: Toename recreatief lopen. Wil dit graag doorzetten, onzeker over of dit hem gaat lukken

31 jaar, man

“Ik woon in het centrum van Rotterdam en liep altijd al wel, naar een afspraak of de bioscoop. Maar tijdens corona ben ik ook recreatief gaan lopen. Zonder doel, alleen om eruit te zijn. Ik liep altijd al wel, maar nu doe ik het ook in mijn vrije tijd, als activiteit op zich.”

2. Mark: Toename recreatief lopen. Wil dit graag doorzetten, onzeker over of dit hem gaat lukken

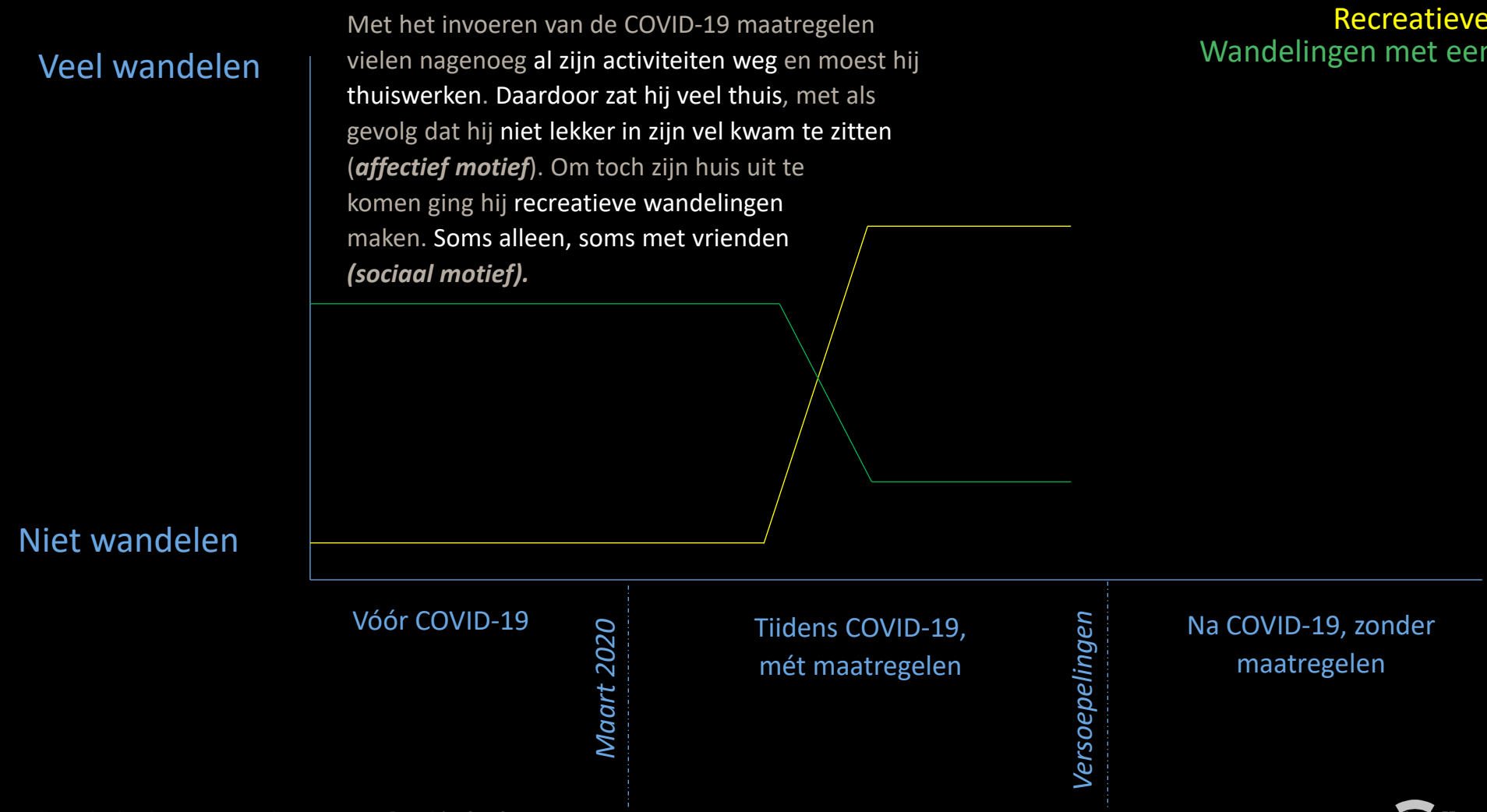
31 jaar, man



2. Mark: Toename recreatief lopen. Wil dit graag doorzetten, onzeker over of dit hem gaat lukken

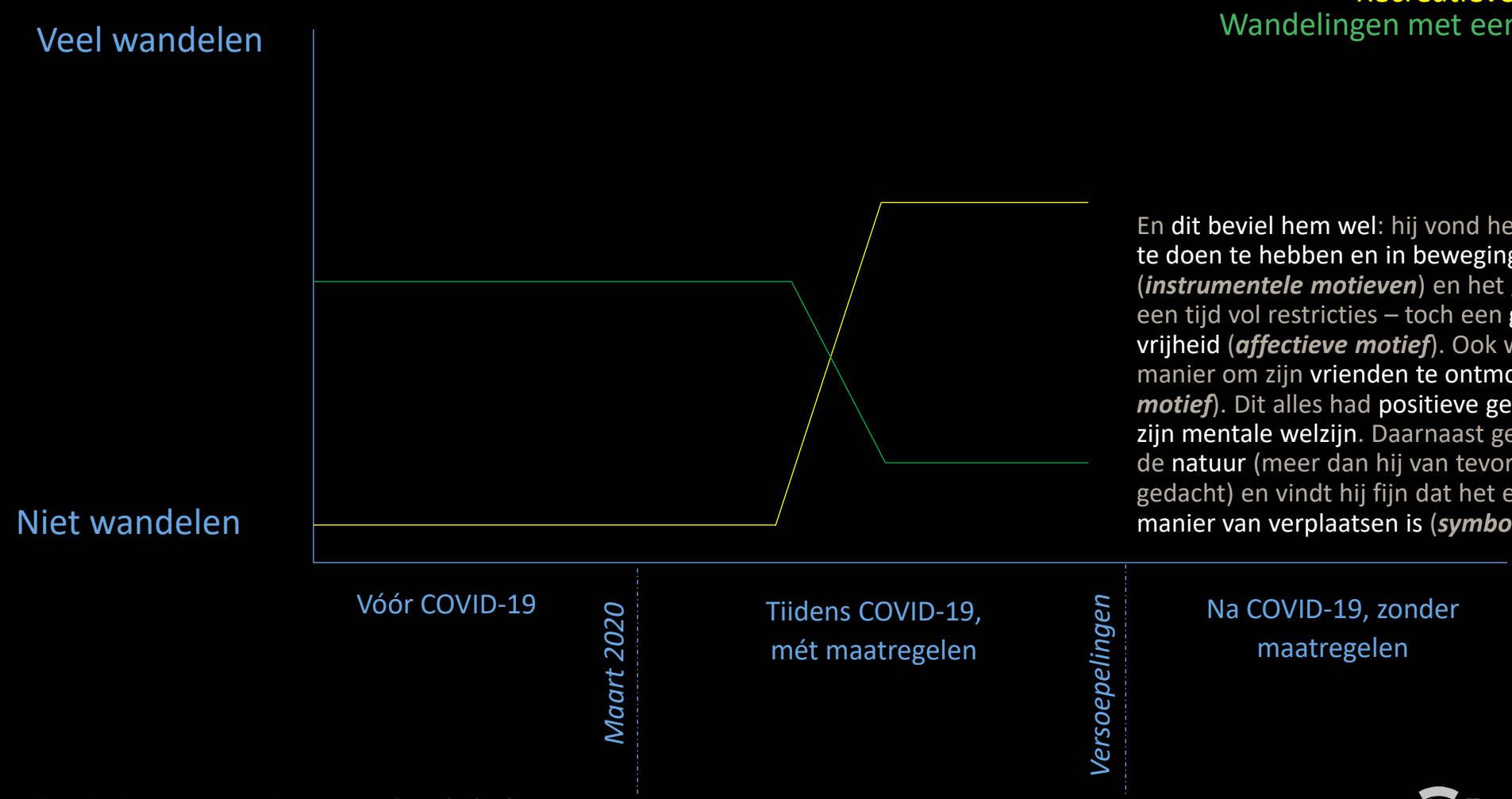
31 jaar, man

Met het invoeren van de COVID-19 maatregelen vielen nagenoeg al zijn activiteiten weg en moest hij thuiswerken. Daardoor zat hij veel thuis, met als gevolg dat hij niet lekker in zijn vel kwam te zitten (***affectief motief***). Om toch zijn huis uit te komen ging hij recreatieve wandelingen maken. Soms alleen, soms met vrienden ***(sociaal motief).***



2. Mark: Toename recreatief lopen. Wil dit graag doorzetten, onzeker over of dit hem gaat lukken

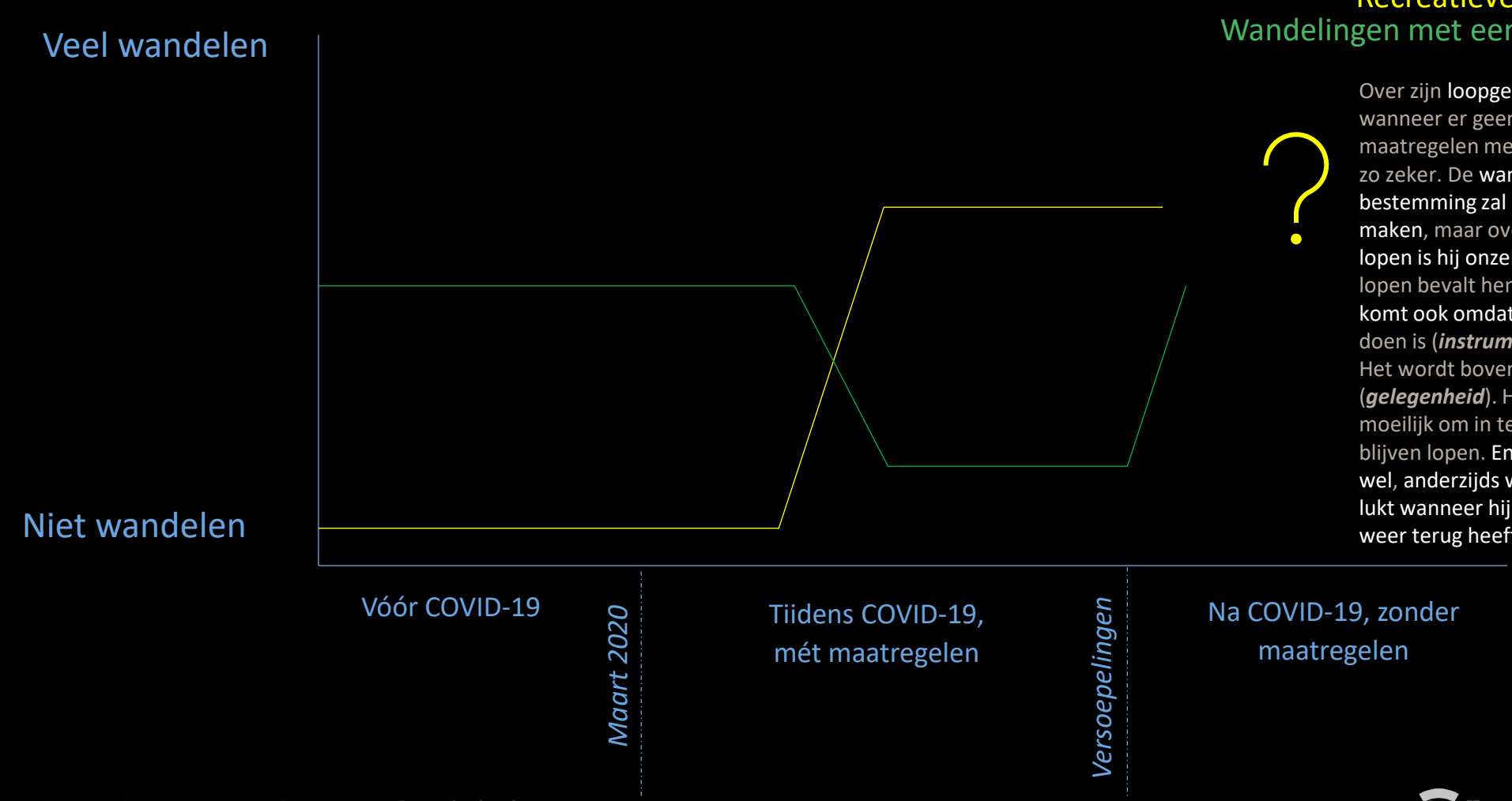
31 jaar, man



En dit beviel hem wel: hij vond het fijn om iets te doen te hebben en in beweging te zijn (***instrumentele motieven***) en het gaf hem – in een tijd vol restricties – toch een gevoel van vrijheid (***affectieve motief***). Ook was het een manier om zijn vrienden te ontmoeten (***sociale motief***). Dit alles had positieve gevolgen voor zijn mentale welzijn. Daarnaast geniet hij van de natuur (meer dan hij van tevoren had gedacht) en vindt hij fijn dat het een duurzame manier van verplaatsen is (***symbolisch motief***).

2. Mark: Toename recreatief lopen. Wil dit graag doorzetten, onzeker over of dit hem gaat lukken

31 jaar, man,



Over zijn loopgedrag in de toekomst, wanneer er geen COVID-19 maatregelen meer gelden, is hij niet zo zeker. De wandelingen met bestemming zal hij wel blijven maken, maar over het recreatief lopen is hij onzeker. Het recreatieve lopen bevalt hem nu wel, maar dat komt ook omdat er weinig anders te doen is (***instrumentele motieven***). Het wordt bovendien slechter weer (***gelegenheid***). Hij vindt het dan ook moeilijk om in te schatten of hij zal blijven lopen. Enerzijds wil hij het wel, anderzijds weet hij niet of het lukt wanneer hij zijn 'oude leven' weer terug heeft (***zelfeffectiviteit***).

2. Mark: Toename recreatief lopen. Wil dit graag doorzetten, onzeker over of dit hem gaat lukken

31 jaar, man

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: wel lopen met een bestemming, geen recreatieve wandelingen
- Tijdens COVID-19: toename recreatief lopen
- Na COVID-19 (intentie): gemotiveerd om recreatief te blijven lopen, maar onzeker of dit lukt.

Determinanten loopgedrag tijdens COVID-19:

++ Instrumenteel motief: gemak en efficiëntie van lopen naar een bestemming
++ Mentale welzijn: gemoedstoestand verbeteren
+ Instrumenteel motief: in beweging zijn
+ Symbolisch motief: fijn om duurzaam bezig te zijn
+ Sociaal motief: vrienden ontmoeten
+ & - Instrumenteel motief: iets te doen te hebben
- Gelegenheid: minder tijd en slecht weer
- Zelfeffectiviteit: onzeker of hij toename in stand kan houden

Behouden/stimuleren loopgedrag

Uitdagingen:

- Mark is gedurende COVID-19 meer recreatief gaan wandelen. Hij is gemotiveerd om dit vol te houden, maar weet niet of dit hem gaat lukken. Als hij realistisch is, weet hij dat zijn agenda vol gaat lopen en hij minder tijd vrij zal hebben.

Kansen:

- **Faciliteer** en **ondersteun** Mark, idealiter in de omgeving waar het gedrag plaatsvindt. Denk bijvoorbeeld aan het creëren van leuke wandelroutes.
- **Help** Mark met het **wegnemen** van bestaande **belemmeringen** door hem **strategieën** aan te leren en door de **gelegenheid** om hem heen te verbeteren. Bijv. Slecht weer: 'als het slecht weer is, dan doe ik een goede poncho aan'. Idealiter wordt Mark hierbij gefaciliteerd, denk aan communiceren over goede regenkleding en aanbieden van korting, of communiceren wanneer het goed wandelweer is.
- Maak voordelen en positieve gevolgen zichtbaar: zorg dat Mark bewust wordt/blijft van de positieve gevolgen van het lopen, in ieder geval voor zijn mentale welzijn maar ook voor andere – voor hem relevante – instrumentele en affectieve motieven.
- Zorg dat Mark zich nu (wanneer hij nog loopt en de positieve gevolgen ervaart) **committeert aan** het **volhouden** van lopen, bijv. door hem hierover te laten uitspreken richting de mensen in zijn omgeving of door hem zelfs binnen/buiten zijn huis hieraan te herinneren.

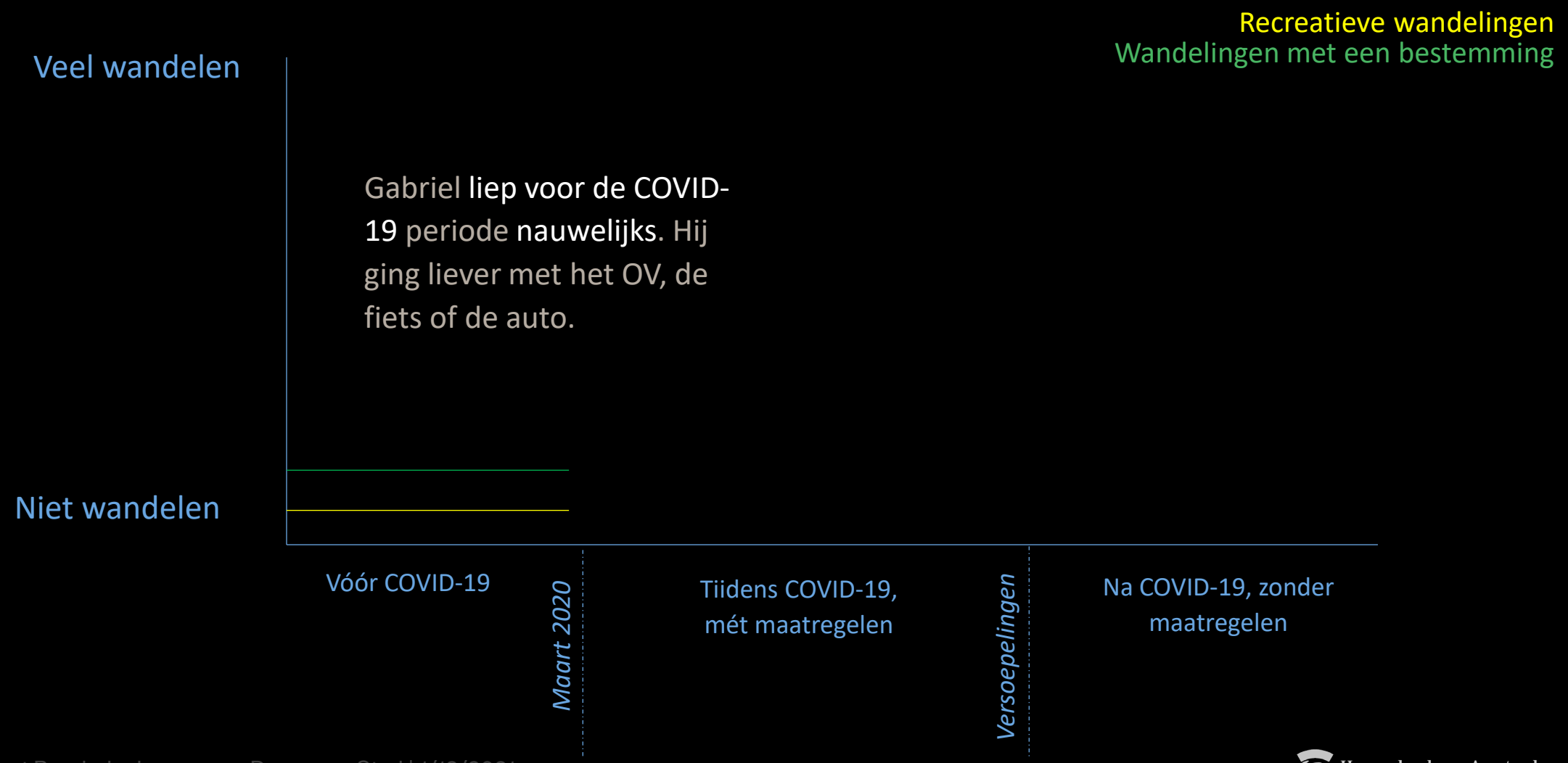
3. Gabriel: Tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19

40 jaar, man

“Voor COVID-19 liep ik denk ik één keer per week, maximaal tien minuten ergens naartoe. Tijdens de COVID-19 periode is dat wel veranderd. Ik kon nergens naartoe, niemand bezoeken, sportscholen waren dicht. Toen ben ik veel meer gaan wandelen, sowieso drie keer in de week zo’n anderhalf uur. Vaak wel met iemand. Nu alles weer bijna als ‘normaal’ is, is het wandelen heel erg afgenomen. Ik heb er eigenlijk geen tijd meer voor. En het hoeft voor mij ook niet zo nodig. De sportschool is weer open en ik kan weer met mijn vrienden afspreken in horeca.”

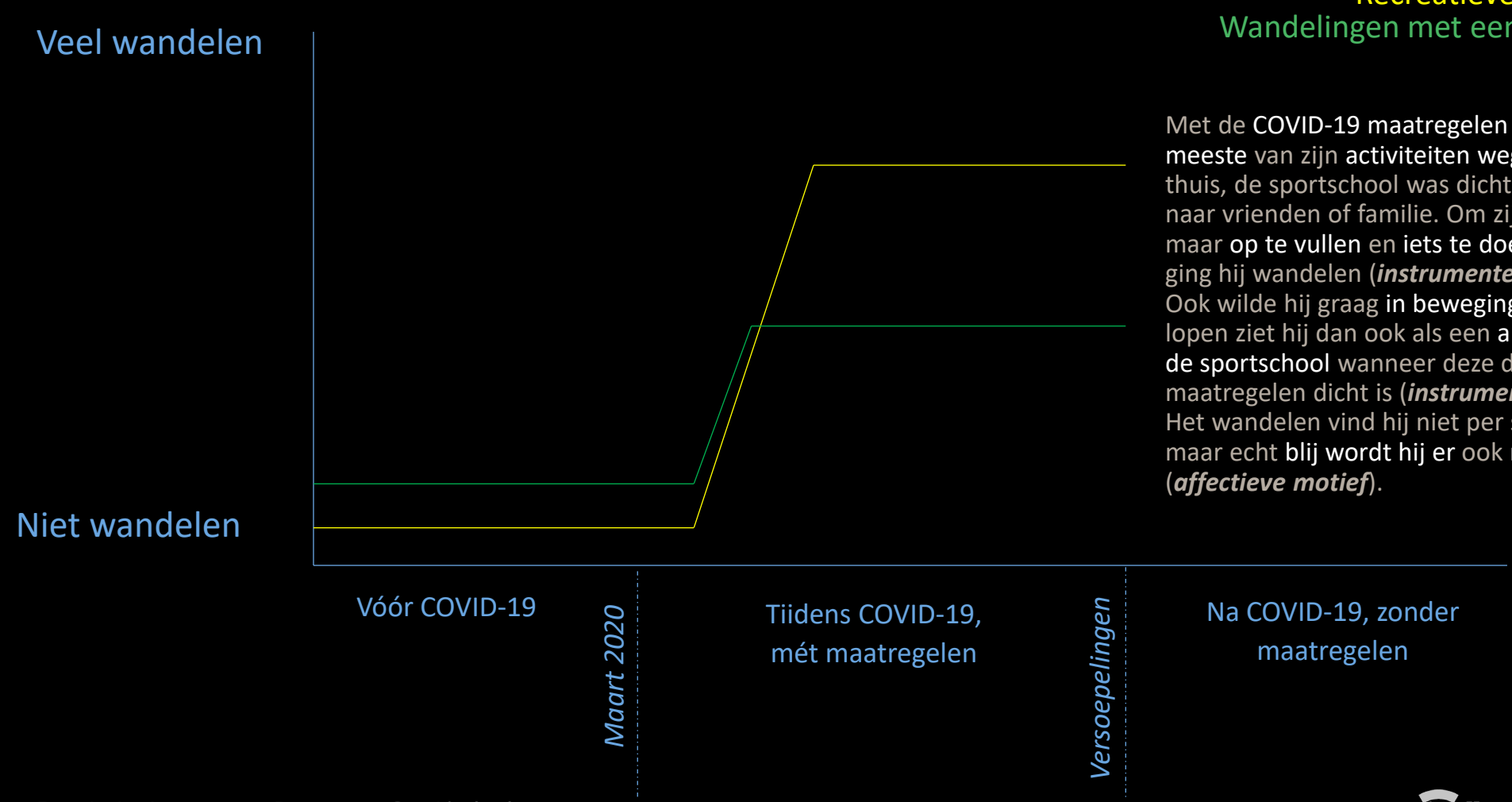
3. Gabriel: Tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19

40 jaar, man



3. Gabriel: Tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19

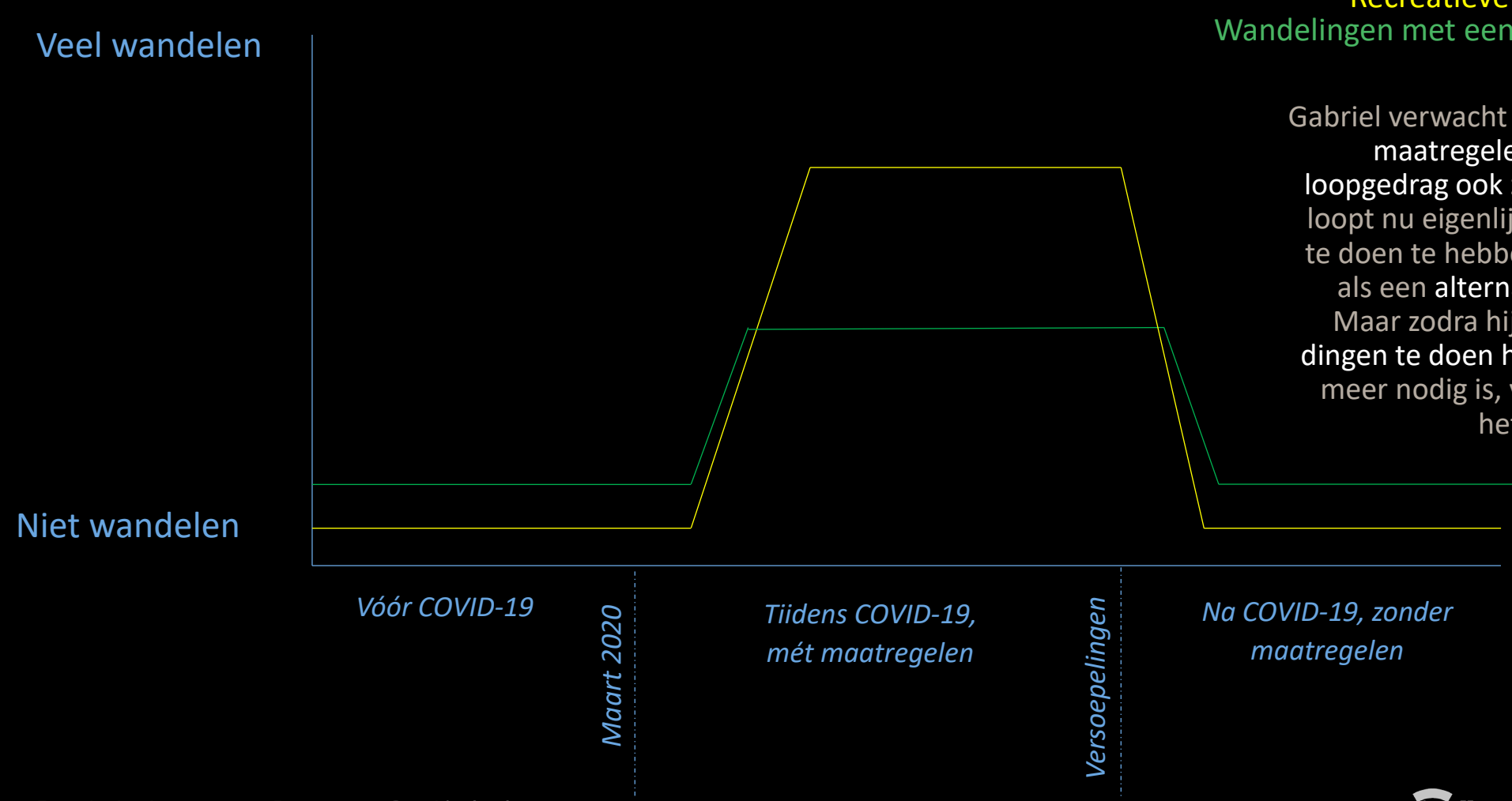
40 jaar, man



Met de COVID-19 maatregelen vielen de meeste van zijn activiteiten weg. Hij werkte thuis, de sportschool was dicht en hij kon niet naar vrienden of familie. Om zijn tijd toch maar op te vullen en iets te doen te hebben ging hij wandelen (***instrumentele motief***). Ook wilde hij graag in beweging blijven. Het lopen ziet hij dan ook als een alternatief voor de sportschool wanneer deze door de maatregelen dicht is (***instrumentele motief***). Het wandelen vind hij niet per se vervelend, maar echt blij wordt hij er ook niet van (***affectieve motief***).

3. Gabriel: Tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19

40 jaar, man



Gabriel verwacht dat wanneer de maatregelen afnemen, zijn loopgedrag ook zal afnemen. Hij loopt nu eigenlijk alleen om iets te doen te hebben, ziet het echt als een alternatieve activiteit. Maar zodra hij genoeg andere dingen te doen heeft en het niet meer nodig is, verwacht hij dat het lopen wegvalt.

3. Gabriel: Tijdelijke toename lopen tijdens COVID-19

40 jaar, man

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: nauwelijks lopen
- Tijdens COVID-19: toename lopen, met name recreatief
- Na COVID-19 (intentie): afname lopen

Determinanten loopgedrag tijdens COVID-19:

++ Instrumenteel motief: iets te doen hebben

\+ Instrumenteel motief: in beweging blijven

\- Affectieve motief: lopen niet leuk of vervelend

Behouden/stimuleren loopgedrag

Uitdagingen:

- Gabriel ziet lopen alleen als een alternatief voor zijn gebruikelijke activiteiten. Hij mist de motivatie om het lopen door te zetten.

Kansen:

- Gabriel verleiden om te lopen, door zijn gebruikelijke activiteiten te koppelen aan lopen (denk aan sporten in de stad, horecawandeltochten, etc.).
- Gabriel zijn sociale netwerk het wandelen laten initiëren.
- Gabriel bewust maken van de voordelen van lopen voor hem (*outcome efficacy*).

Overzicht Profielen fietsgedrag:

1. **Esmée**:
   Toename fietsgedrag tijdens COVID-19, nieuwe gewoontes gecreëerd
2. **Omar**:
   Tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19
3. **Sue**:
   Tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19

Esmée

38 jaar, vrouw

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: nagenoeg niet fietsen
- Tijdens COVID-19: toename fietsen, in eerste instantie met bestemming maar uiteindelijk ook recreatief
- Na COVID-19 (intentie): gemotiveerd om toename in stand te houden

Determinanten fietsgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Affectieve motief: fietsen ipv OV, uit angst voor besmetting
++ Instrumenteel motief: gemak van fietsen als vervoerswijze
++ Affectief motief: gevoelens van vrijheid en fijn om buiten te zijn
+ Instrumenteel motief: sneller en een grotere range t.o.v. lopen
+ Gewoonte: fiets is hoofdvervoermiddel
+ **en** – Sociaal motief: anderen ontmoeten
– Gelegenheid (recreatief fietsen): perceptie van tijd en slecht weer

Omar

29 jaar, man

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: binnen de stad alles fietsend. Dit zijn alleen fietsritten met een bestemming, niet recreatief.
- Tijdens COVID-19: afname fietsgedrag
- Na COVID-19 (intentie): toename fietsen met een bestemming

Determinanten fietsgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Instrumenteel motief: gemak van fietsen als vervoerswijze
+ Affectief motief: gevoelens van vrijheid
+ **en** – Gewoonte: fiets is hoofdvervoermiddel in de stad, gebruiken zonder erbij na te denken
– Gelegenheid (recreatief fietsen): perceptie van tijd

Sue

61 jaar, vrouw

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: verplaatst zich voornamelijk met het OV.
- Tijdens COVID-19: Reizen met OV ingeruild voor de fiets, uit angst voor besmetting
- Na COVID-19 (intentie): OV weer inruilen voor de fiets

Determinanten fietsgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Affectief motief: angst besmetting OV
+ Instrumenteel motief: financiële voordelen
– – Gelegenheid en affectief motief: stress door infrastructuur en drukte
– – Instrumenteel en affectief motief: (praktisch) ongemak en weinig comfort fietsen (t.o.v. OV)
– Gelegenheid: slecht weer

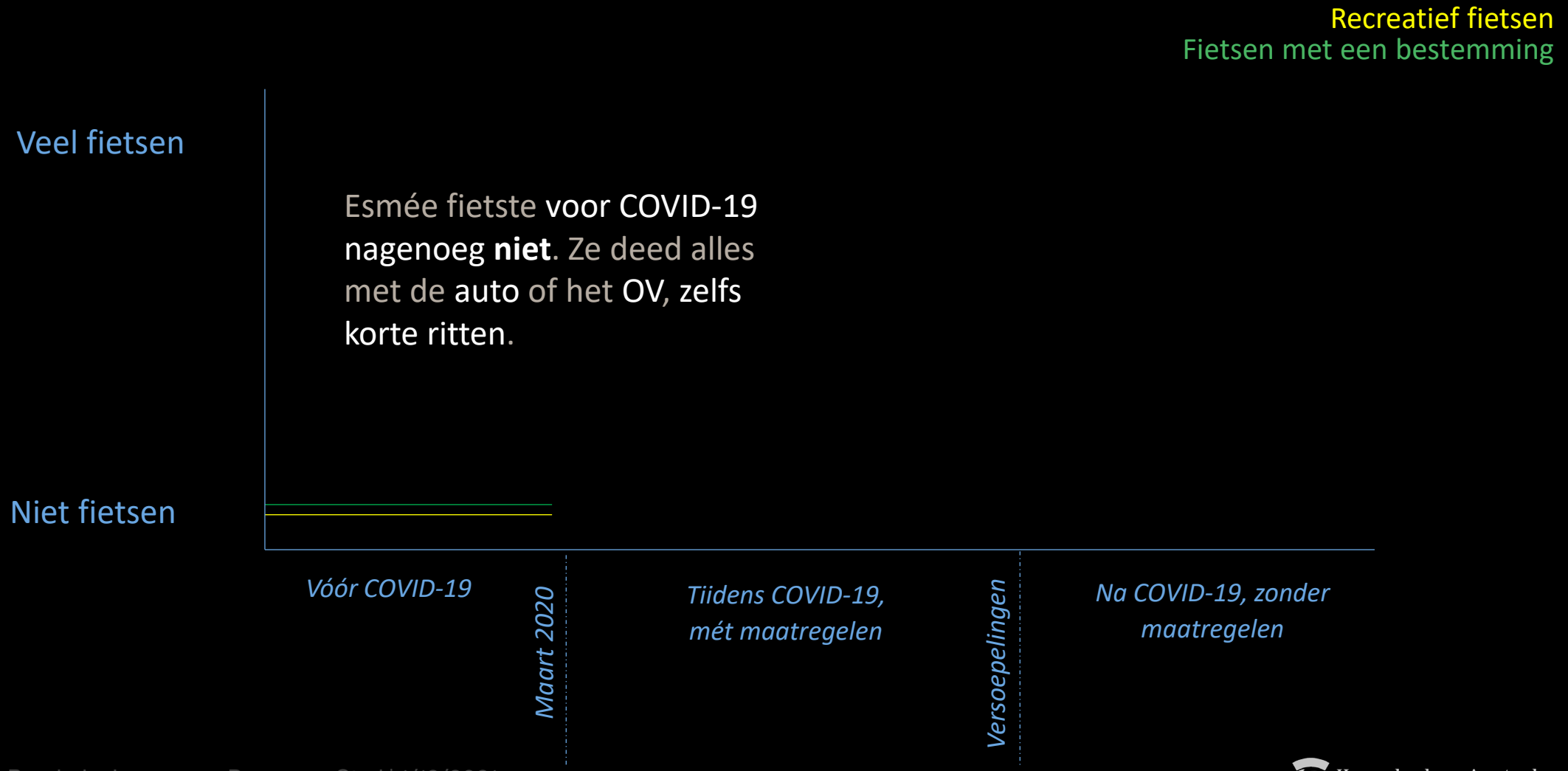
1. Esmée: Door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 nieuwe gewoontes gecreëerd

38 jaar, vrouw

“Vroeger deed ik niet aan fietsen, ik bewoog weinig tot niet. Tijdens Corona heb ik een elektrische fiets aangeschaft. Ik fiets nu overal naartoe: naar werk, naar mijn schoonouders, naar de school van mijn kinderen, van alles. Vroeger deed ik dit altijd met de auto. Al moest ik naar de hoek van de straat, dan pakte ik alsnog de auto. Nu fiets ik elke dag, en heb ik de auto de afgelopen paar maanden hoogstens vijf keer gebruikt.”

1. Esmée: Door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 nieuwe gewoontes gecreëerd

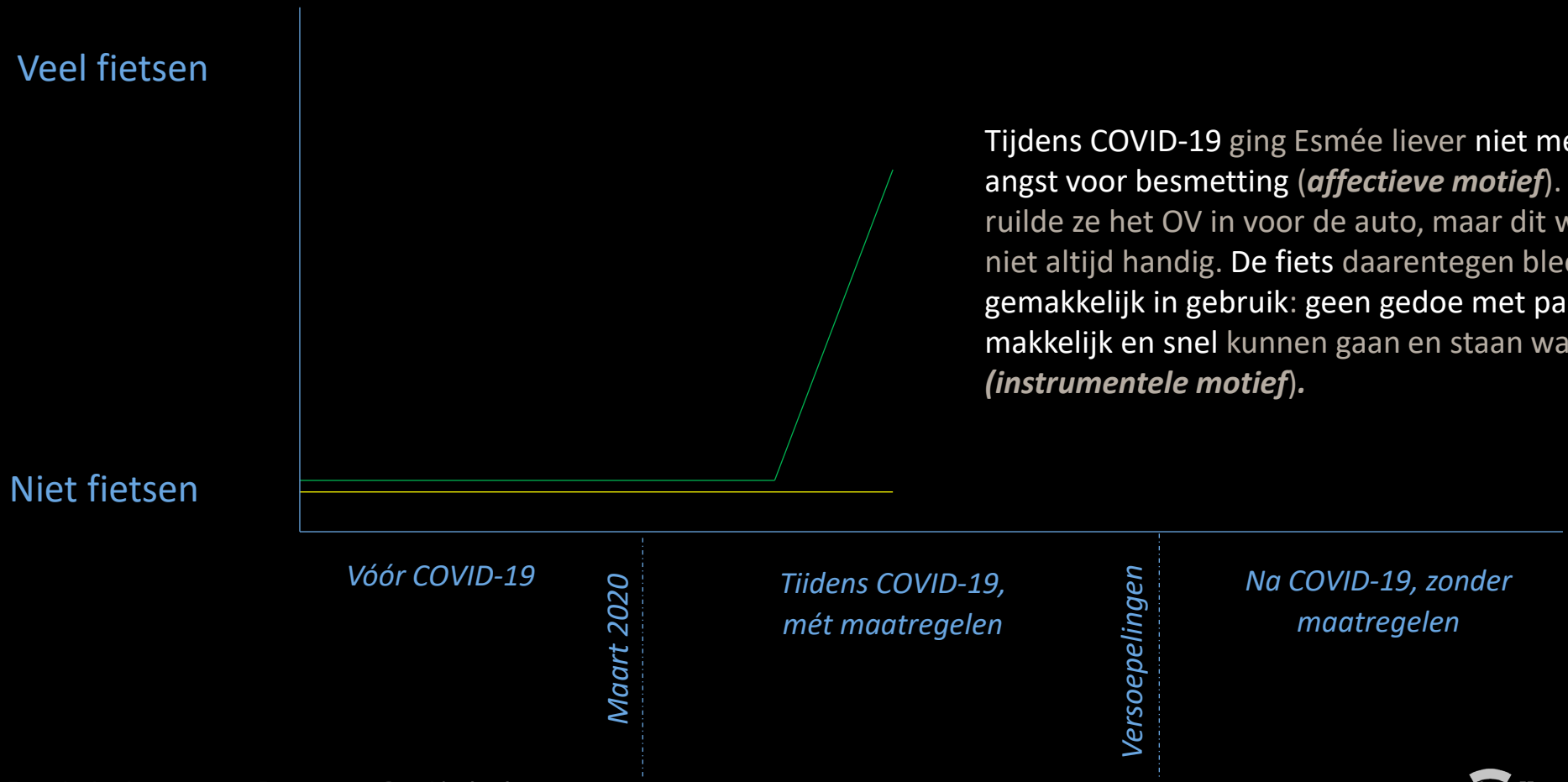
38 jaar, vrouw



1. Esmée: Door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 nieuwe gewoontes gecreëerd

38 jaar, vrouw

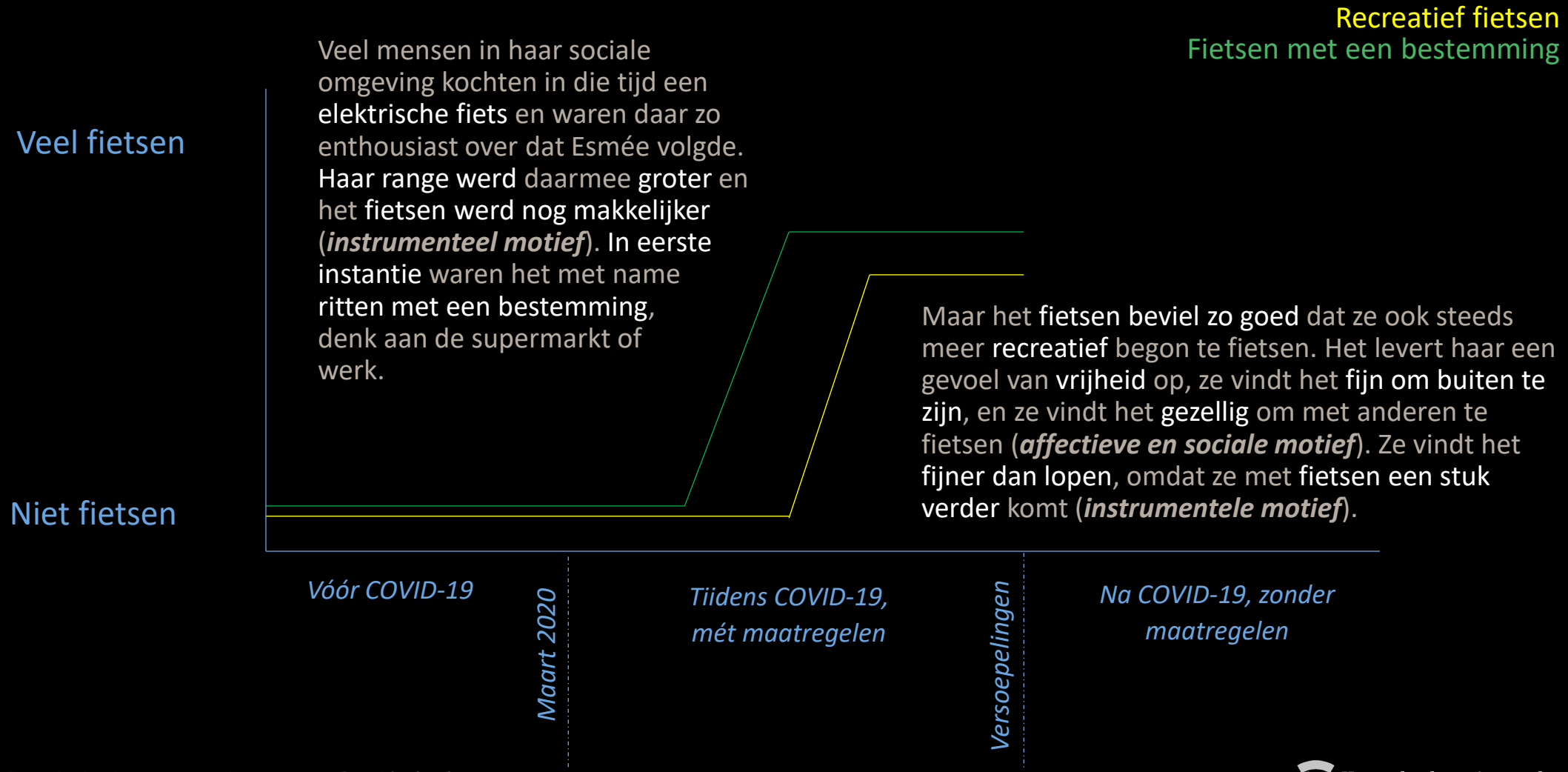
Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming



Tijdens COVID-19 ging Esmée liever niet met het OV, uit angst voor besmetting (***affectieve motief***). In het begin ruilde ze het OV in voor de auto, maar dit was in de stad niet altijd handig. De fiets daarentegen bleek wel heel gemakkelijk in gebruik: geen gedoe met parkeren en makkelijk en snel kunnen gaan en staan waar je wilt ***(instrumentele motief)***.

1. Esmée: Door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 nieuwe gewoontes gecreëerd

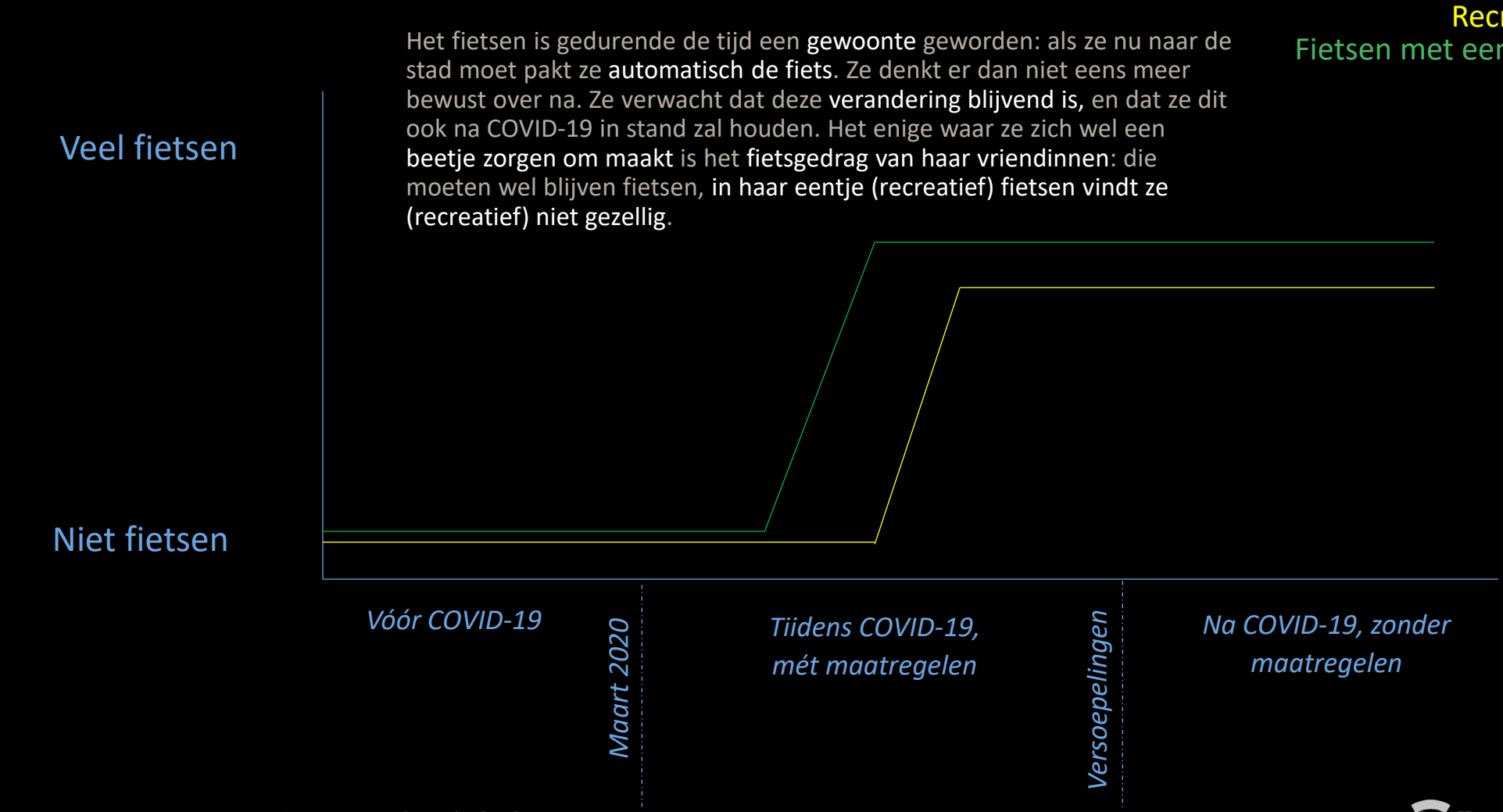
38 jaar, vrouw



1. Esmée: Door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 nieuwe gewoontes gecreëerd

38 jaar, vrouw

Het fietsen is gedurende de tijd een gewoonte geworden: als ze nu naar de stad moet pakt ze automatisch de fiets. Ze denkt er dan niet eens meer bewust over na. Ze verwacht dat deze verandering blijvend is, en dat ze dit ook na COVID-19 in stand zal houden. Het enige waar ze zich wel een beetje zorgen om maakt is het fietsgedrag van haar vriendinnen: die moeten wel blijven fietsen, in haar eentje (recreatief) fietsen vindt ze (recreatief) niet gezellig.



1. Esmée: Door toename fietsgedrag tijdens COVID-19 nieuwe gewoontes gecreëerd

38 jaar, vrouw

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: nagenoeg niet fietsen
- Tijdens COVID-19: toename fietsen, in eerste instantie met bestemming maar uiteindelijk ook recreatief
- Na COVID-19 (intentie): gemotiveerd om toename in stand te houden

Determinanten fietsgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Affectieve motief: fietsen ipv OV, uit angst voor besmetting
++ Instrumenteel motief: gemak van fietsen als vervoerswijze
++ Affectief motief: gevoelens van vrijheid en fijn om buiten te zijn
+ Instrumenteel motief: sneller en een grotere range t.o.v. lopen
+ Gewoonte: fiets is hoofdvervoermiddel
+ **en –** Sociaal motief: anderen ontmoeten
– Gelegenheid (recreatief fietsen): perceptie van tijd en slecht weer

Behouden/stimuleren fietsgedrag Esmée

Uitdagingen:

- Esmée is zeer gemotiveerd om te blijven fietsen, zowel recreatief als met bestemming. Er is een klein risico dat ze terugvalt in oude gewoontes, met name wanneer haar sociale omgeving stopt met (recreatief) fietsen.

Kansen:

Esmée kan geholpen worden met het behouden van haar motivatie, door middel van:

- Creëer en verstrek informatie over mooie fietsroutes in de regio. Blijf deze vernieuwen.
- Versterk en behoud haar identiteit als fietser, ook wanneer het druk is of bij slecht weer (speel in op kleding, 'winterfiets-activiteiten', of tips bij drukte)
- Saillant maken van positieve gevolgen van het fietsen, denk daarbij aan de voor haar geldende affectieve en instrumentele motieven.
- Creëer gemeenschappen waarin mensen die willen fietsen elkaar kunnen ontmoeten (denk aan een online platform).

! Gebruik Esmée haar enthousiasme om anderen aan te steken, zet haar in als 'fietsambassadeur'.

2. Omar: Tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19

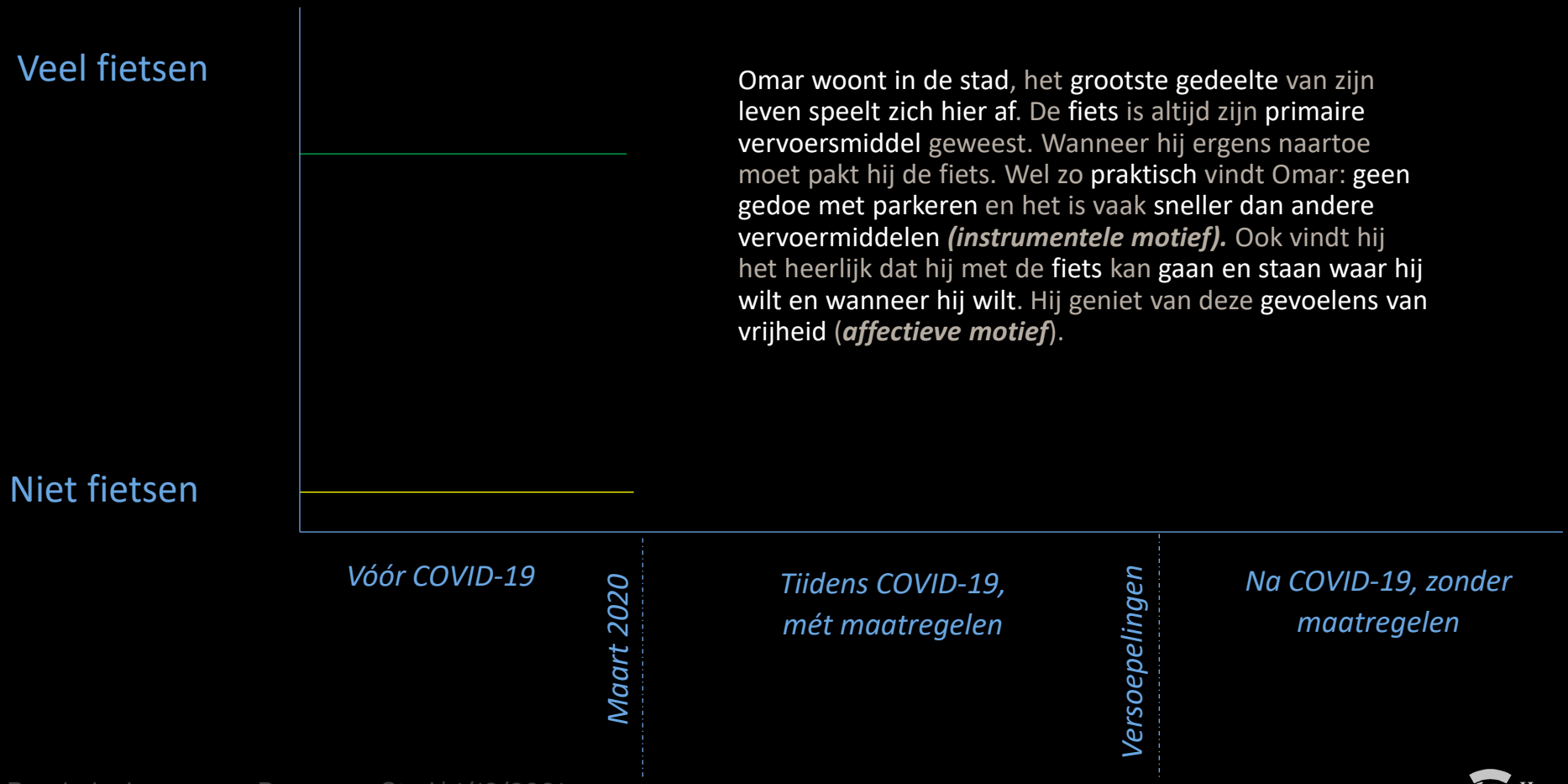
29 jaar, man

“Voor COVID-19 fietste ik dagelijks. In de stad vind ik de fiets het meest praktische vervoermiddel. Tijdens COVID-19 viel het fietsen helemaal weg. Ik kon maar één keer per week naar werk om post op te halen en in de avonden en weekenden hoefde ik nergens heen. Met de versoepelingen vulde mijn agenda zich weer, met als gevolg dat ik weer meer ben gaan fietsen. Als ik in de stad ergens naartoe moet dan pak ik toch het liefste mijn fiets.”

2. Omar: Tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19

29 jaar, man

Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming

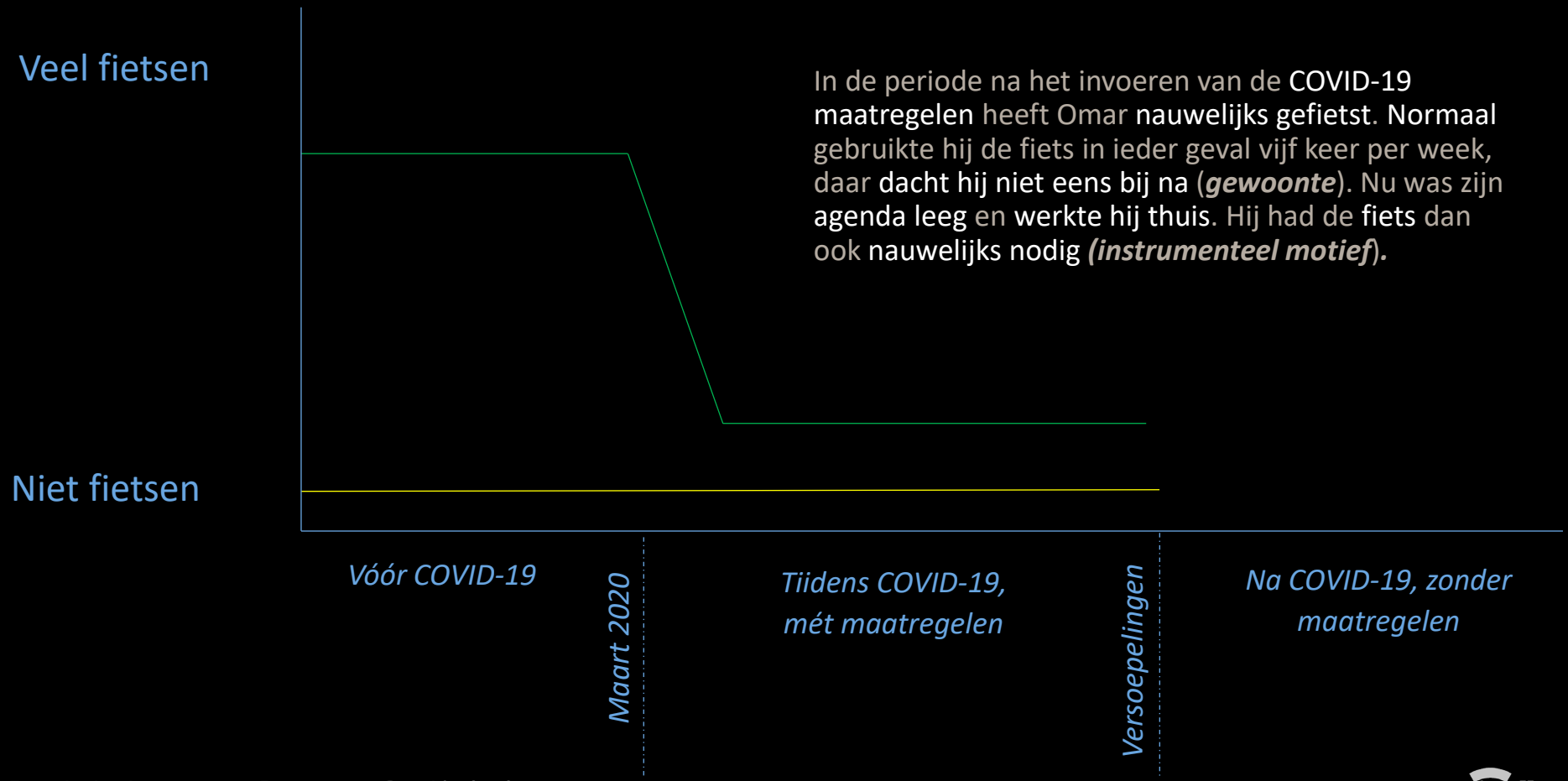


Omar woont in de stad, het grootste gedeelte van zijn leven speelt zich hier af. De fiets is altijd zijn primaire vervoersmiddel geweest. Wanneer hij ergens naartoe moet pakt hij de fiets. Wel zo praktisch vindt Omar: geen gedoe met parkeren en het is vaak sneller dan andere vervoermiddelen ***(instrumentele motief).*** Ook vindt hij het heerlijk dat hij met de fiets kan gaan en staan waar hij wilt en wanneer hij wilt. Hij geniet van deze gevoelens van vrijheid (***affectieve motief***).

2. Omar: Tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19

29 jaar, man

Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming

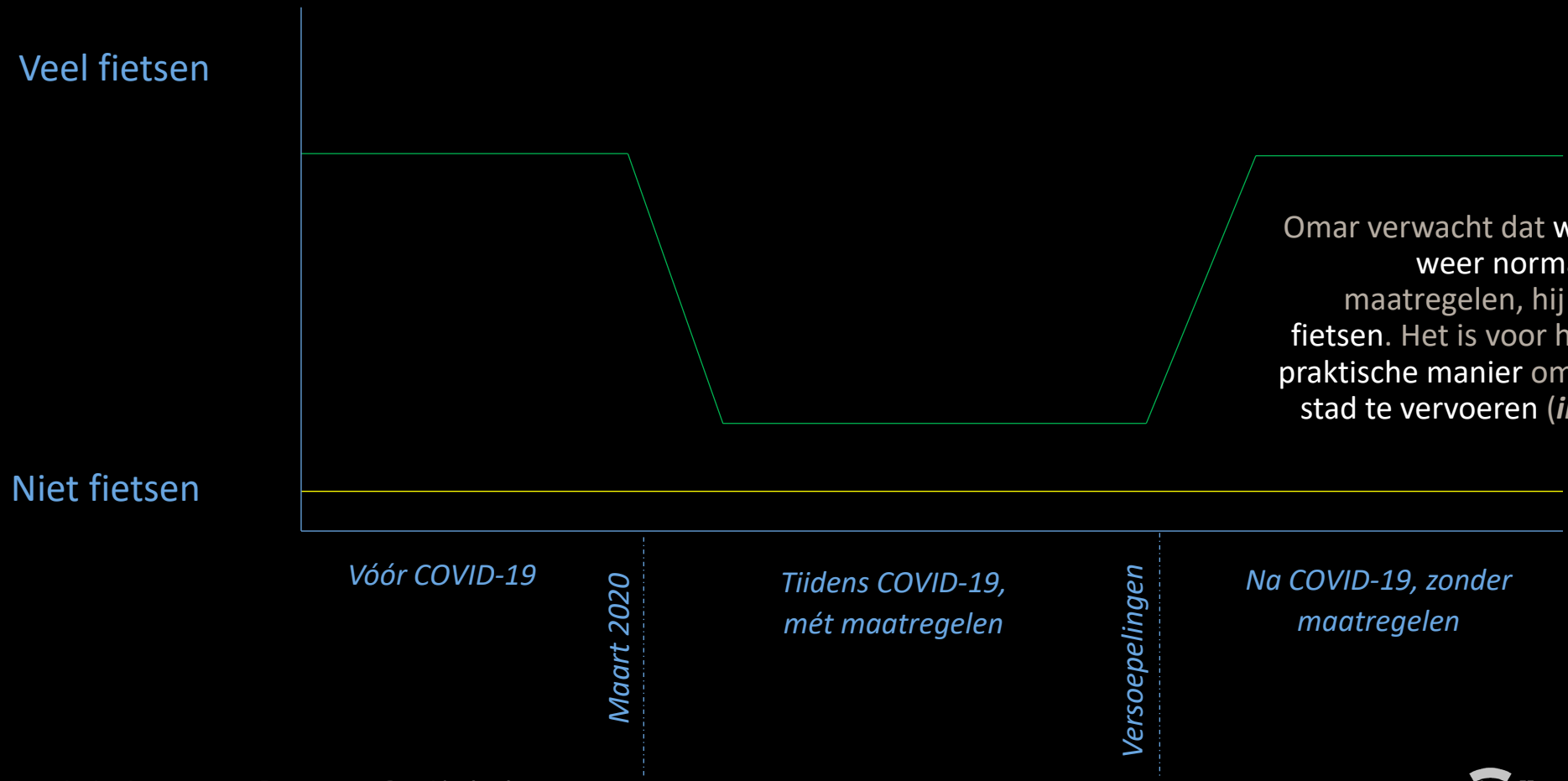


In de periode na het invoeren van de COVID-19 maatregelen heeft Omar nauwelijks gefietst. Normaal gebruikte hij de fiets in ieder geval vijf keer per week, daar dacht hij niet eens bij na (***gewoonte***). Nu was zijn agenda leeg en werkte hij thuis. Hij had de fiets dan ook nauwelijks nodig ***(instrumenteel motief)***.

2. Omar: Tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19

29 jaar, man

Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming



Omar verwacht dat wanneer 'alles weer normaal is', zonder maatregelen, hij weer veel zal fietsen. Het is voor hem de meest praktische manier om zich door de stad te vervoeren (***instrumentele motief***).

2. Omar: Tijdelijke afname fietsen tijdens COVID-19

29 jaar, man

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: binnen de stad alles fietsend. Dit zijn alleen fietsritten met een bestemming, niet recreatief.
- Tijdens COVID-19: afname fietsgedrag
- Na COVID-19 (intentie): toename fietsen met een bestemming

Determinanten fietsgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

+ + Instrumenteel motief: gemak van fietsen als vervoerswijze
+ Affectief motief: gevoelens van vrijheid
+ en – Gewoonte: fiets is hoofdvervoermiddel in de stad, gebruiken zonder erbij na te denken
– Gelegenheid (recreatief fietsen): perceptie van tijd

Behouden/stimuleren fietsgedrag Omar

Uitdagingen:

- Omar fietst altijd al veel. Dit zijn alleen fietstochten met een bestemming, recreatief fietst hij niet. Het fietsen is sterk instrumenteel gedreven: hij gebruikt de fiets als hoofdvervoermiddel. Hij doet dit automatisch en denkt hier niet meer over na. Risico op afname fietsgedrag wanneer de gelegenheidsfactoren veranderen en zijn gewoontes doorbreken: denk aan COVID-19 maatregelen of verhuizen naar buiten de stad.

Kansen:

- Maak Omar bewust van zijn fietsgedrag, versterk zijn (nu onbewuste) identiteit als fietser.
- Laat Omar kennismaken met recreatief fietsen, door gebruikelijke activiteiten of interesses van hem te koppelen aan fietsen (bijv. een horeca fietstocht of fietschallenge).

3. Sue: Tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19

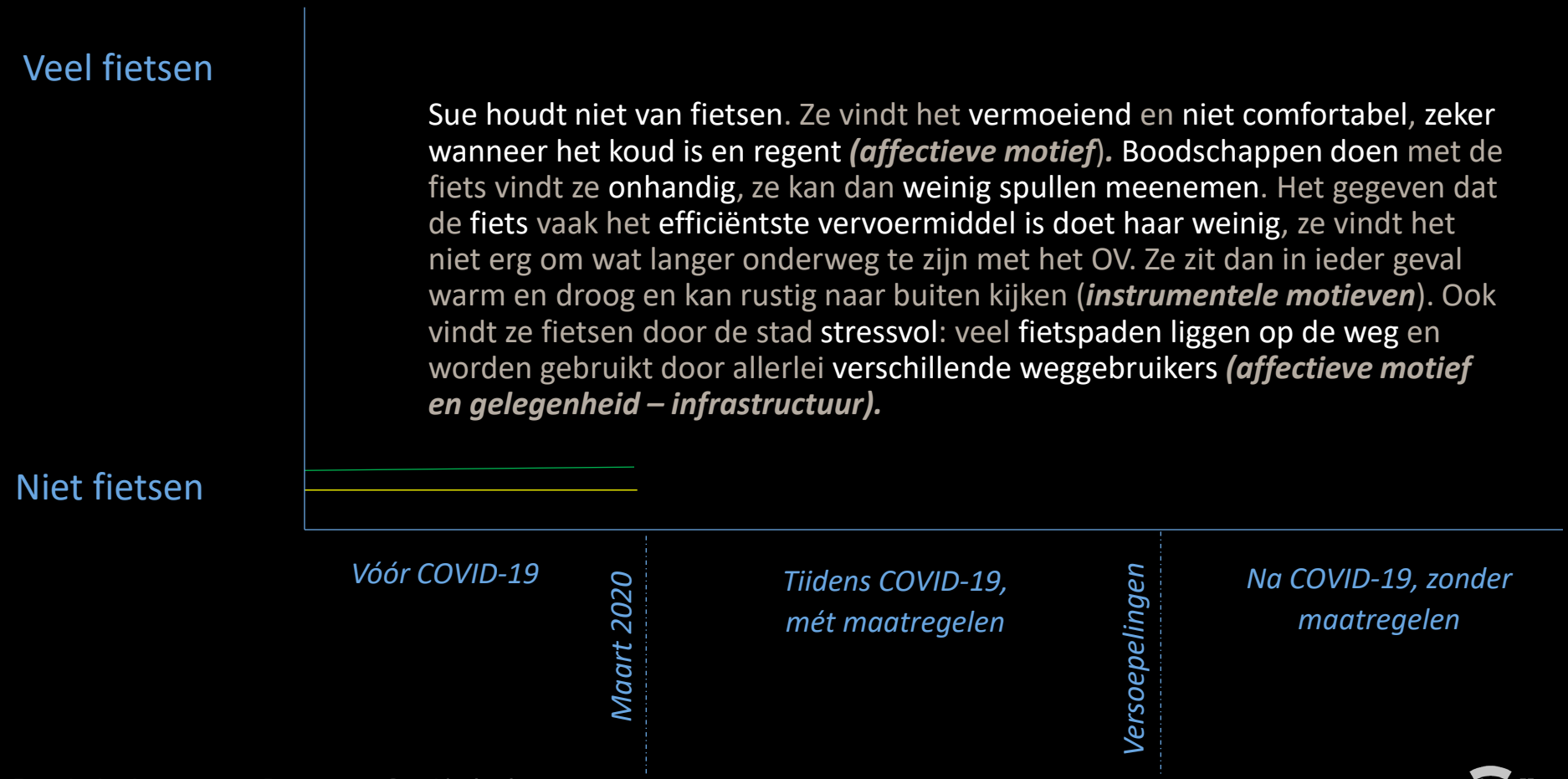
61 jaar, vrouw

‘Ik fiets echt alleen omdat het moet.
Ik kan niet wachten tot het weer veilig genoeg is om met het OV te gaan"

3. Sue: Tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19

61 jaar, vrouw

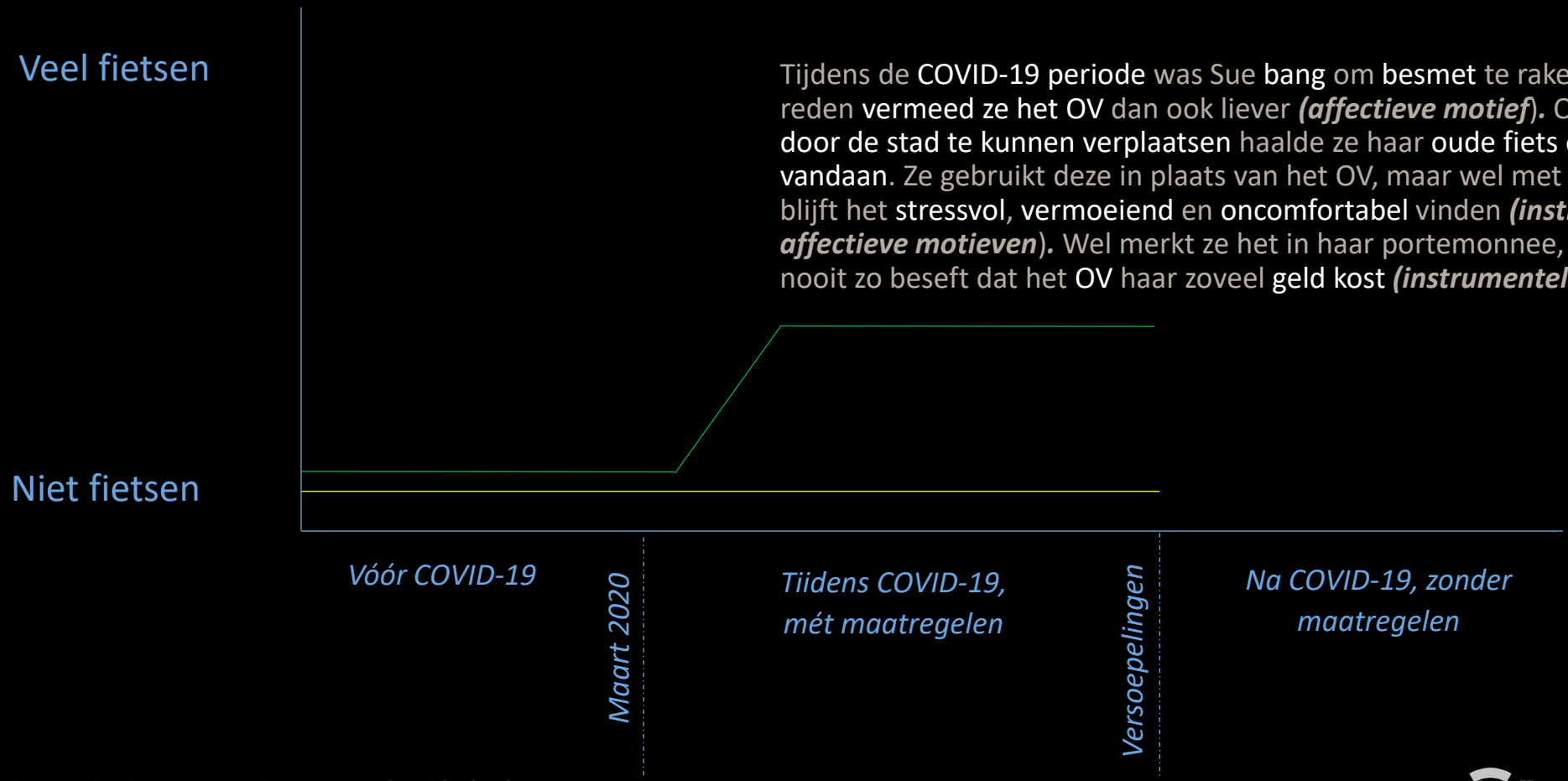
Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming



3. Sue: Tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19

61 jaar, vrouw

Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming

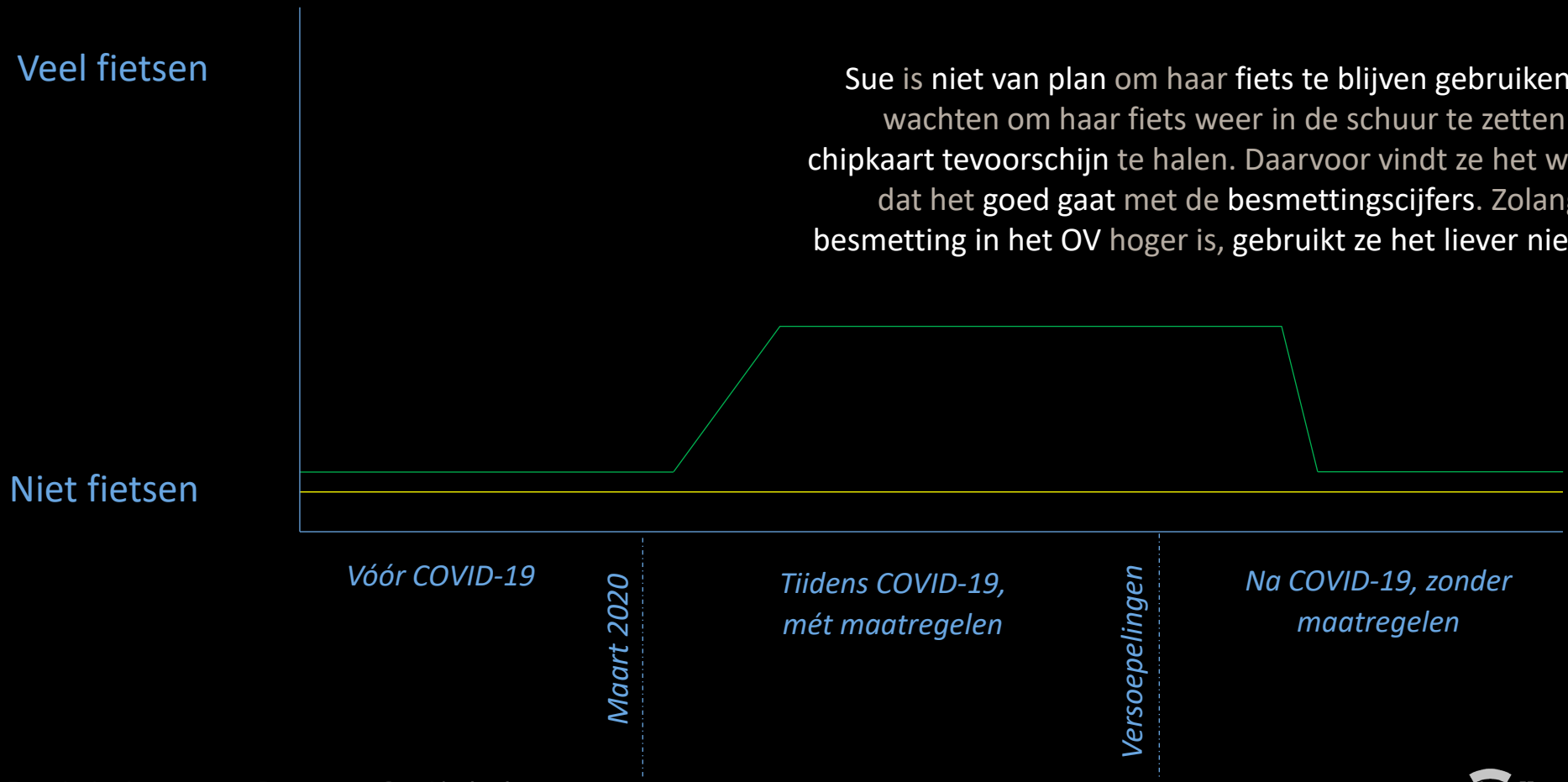


Tijdens de COVID-19 periode was Sue bang om besmet te raken. Vanwege die reden vermeed ze het OV dan ook liever ***(affectieve motief)***. Om zich toch door de stad te kunnen verplaatsen haalde ze haar oude fiets onder het stof vandaan. Ze gebruikt deze in plaats van het OV, maar wel met tegenzin. Ze blijft het stressvol, vermoeiend en oncomfortabel vinden ***(instrumentele en affectieve motieven)***. Wel merkt ze het in haar portemonnee, ze had zich nooit zo beseft dat het OV haar zoveel geld kost ***(instrumentele motief)***.

3. Sue: Tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19

61 jaar, vrouw

Recreatief fietsen
Fietsen met een bestemming



Sue is niet van plan om haar fiets te blijven gebruiken. Ze kan niet wachten om haar fiets weer in de schuur te zetten en haar OV-chipkaart tevoorschijn te halen. Daarvoor vindt ze het wel belangrijk dat het goed gaat met de besmettingscijfers. Zolang de kans op besmetting in het OV hoger is, gebruikt ze het liever niet ***(affectieve motief)***.

3. Sue: Tijdelijke toename fietsen tijdens COVID-19

61 jaar, vrouw

Gedrag en intentie:

- Vóór COVID-19: verplaatst zich voornamelijk met het OV.
- Tijdens COVID-19: Reizen met OV ingeruild voor de fiets, uit angst voor besmetting
- Na COVID-19 (intentie): OV weer inruilen voor de fiets

Determinanten fietsgedrag tijdens COVID-19 (+/-):

++ Affectief motief: angst besmetting OV
+ Instrumenteel motief: financiële voordelen
– – Gelegenheid en affectief motief: stress door infrastructuur en drukte
– – Instrumenteel en affectief motief: (praktisch) ongemak en weinig comfort fietsen (t.o.v. OV)
– Gelegenheid: slecht weer

Behouden/stimuleren fietsgedrag Sue

Uitdagingen:

- Sue houdt niet van fietsen, ze ervaart er weinig (affectieve en instrumentele) voordelen van. In tegenstelling tot het OV, dat ze met veel tevredenheid gebruikt.

Kansen:

Bij Sue is iedere actieve verplaatsing winst. Dit stimuleren door Sue te ondersteunen bij de belemmeringen die ze ervaart, namelijk de stress, vermoeidheid en het slechte weer. Bijvoorbeeld door middel van:

- Stimuleren fysieke fitheid, bijv. met een gezondheidsprogramma.
- Infrastructuur gericht op stressvrij fietsen (denk aan aparte fietspaden).
- ‘Veilige fietskaart’: overzicht van veilige/rustige fietsroutes in de stad.
- Faciliteren fietsaccessoires of elektrische fiets.
- De voordelen van fietsen benadrukken (die haar aanspreken): denk aan de financiële voordelen. Daarnaast kunnen de ervaren nadelen worden weerlegd of kunnen er handvatten geboden worden hoe hiermee om te gaan (één halte lopen i.p.v. de hele route).