



UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM

Faculteit der Maatschappij- en
Gedragwetenschappen

Den Haag, 30/I/2019

Beyond bicycle-oriented development?
Recognizing the physical and social
dimensions of bicycle environments

Samuel Nello-Deakin, s.nello@uva.nl





Bicycle-oriented development



Three urban fabrics



Bicycle Oriented Development Plans

It is well understood that rail and light rail are catalysts for new development and that they can pay for themselves by increasing land taxes. The same is true of bike infrastructure. Our Bicycle Oriented Development (BOD) plans identify routes for linear park networks and green loops that unlock under-utilised land for higher value functions operating on a bicycle mobility platform. With clever route planning it is possible, too, to join the loose ends of the bike routes a city already has, activate Space Left Over After Planning (SLOAP), naturalise waterways, beautify former rail corridors and provide alternative access to schools, sports grounds and other centres of urban activity.

It is important that Bicycle Oriented Development plans garner the support of current non-cyclists, the property sector and providers of student and affordable housing. That is why we put community and local professional engagement at the centre of our design process.

(Here is a slide show explaining one case study.)





Fietscultuur is niet maakbaar

BESCHOUWING Harry Oosterhuis

Fietsen is door beleidsmaatregelen nauwelijks te beïnvloeden. De vraag is wat dan een verklaring is voor het verschil in fietsgebruik tussen landen? Vanuit historisch perspectief gaat dit artikel in op het fietsgedrag en het fietsbeleid van Nederland, Denemarken, Groot-Brittannië en de VS.

Vaak wordt aangenomen dat gericht politiek beleid op het gebied van de verkeersinfrastructuur en het mobiliteitsgedrag van mensen het doorslaggevende middel is om het fietsen te bevorderen. Als er wordt gezorgd voor voorzieningen die het fietsen efficiënt, aantrekkelijk en veilig maken, zo is de verwachting, dan zullen meer mensen als vanzelf voor de fiets kiezen als dagelijks vervoermiddel. In de woorden van de Amerikaanse hoogleraar stedelijke planning en vooraanstaande fietsonderzoeker John Pucher (zie boekrecensie in deze AGORA): '... bicycling can be increased even under quite unfavorable circumstances, provided the right public policies are implemented.' Of zoals de optimistisch getoonzette ondertitel van een artikel van twee andere Amerikaanse onderzoekers over fietsvoorzieningen in Amerikaanse steden luidt: 'If you build them, commuters will use them'. Dergelijke uitspraken zijn symptomatisch voor het optimistische maakbaarheidsgeleef dat ook in veel fietsbeleidsnota's is aan te treffen.

Fietsbeleid gaat gepaard met irreële verwachtingen.

Misplaatst maakbaarheidsoptimisme

Op basis van mijn analyse van een dertigtal beleidsdocumenten en meer dan 200 onderzoeksverslagen uit verschillende landen plaats ik kanttekeningen bij de gangbare veronderstelling dat fietsvervoer door

beleidsmaatregelen is te bevorderen. Deze hebben in de meeste landen tot nu toe nauwelijks geleid tot een substantiële toename van het aandeel van het rijwiel in alle vervoersbewegingen. Dit geldt zowel voor landen als Nederland en Denemarken waar dat aandeel op een hoog peil staat (27 respectievelijk 20 procent), als in landen als Groot-Brittannië en de Verenigde Staten waar dat niet meer dan 2 procent bedraagt.

De resultaten van het sociaalwetenschappelijke fietsonderzoek staan op gespannen voet met het optimistische geloof in planologische en sociale maakbaarheid waarop fietsbeleid stoelt. Er bestaat vrijwel geen empirisch bewijs voor een causaal verband tussen infrastructurele beleidsmaatregelen en attitudeverandering en de frequentie van het rijwielgebruik. Ook laat het onderzoek bepaalde vragen onbeantwoord en vertoont het blinde vlekken. De cultuurhistorische en in het bijzonder de nationale dimensie van het fietsen blijft onderbelicht, terwijl die wel zou kunnen bijdragen aan de verklaring voor de uiteenlopende en overwegend tegenvallende resultaten van het fietsbeleid in verschillende landen. Dat blijkt uit een vergelijking tussen de fietsculturen in enerzijds Nederland en Denemarken en anderzijds het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

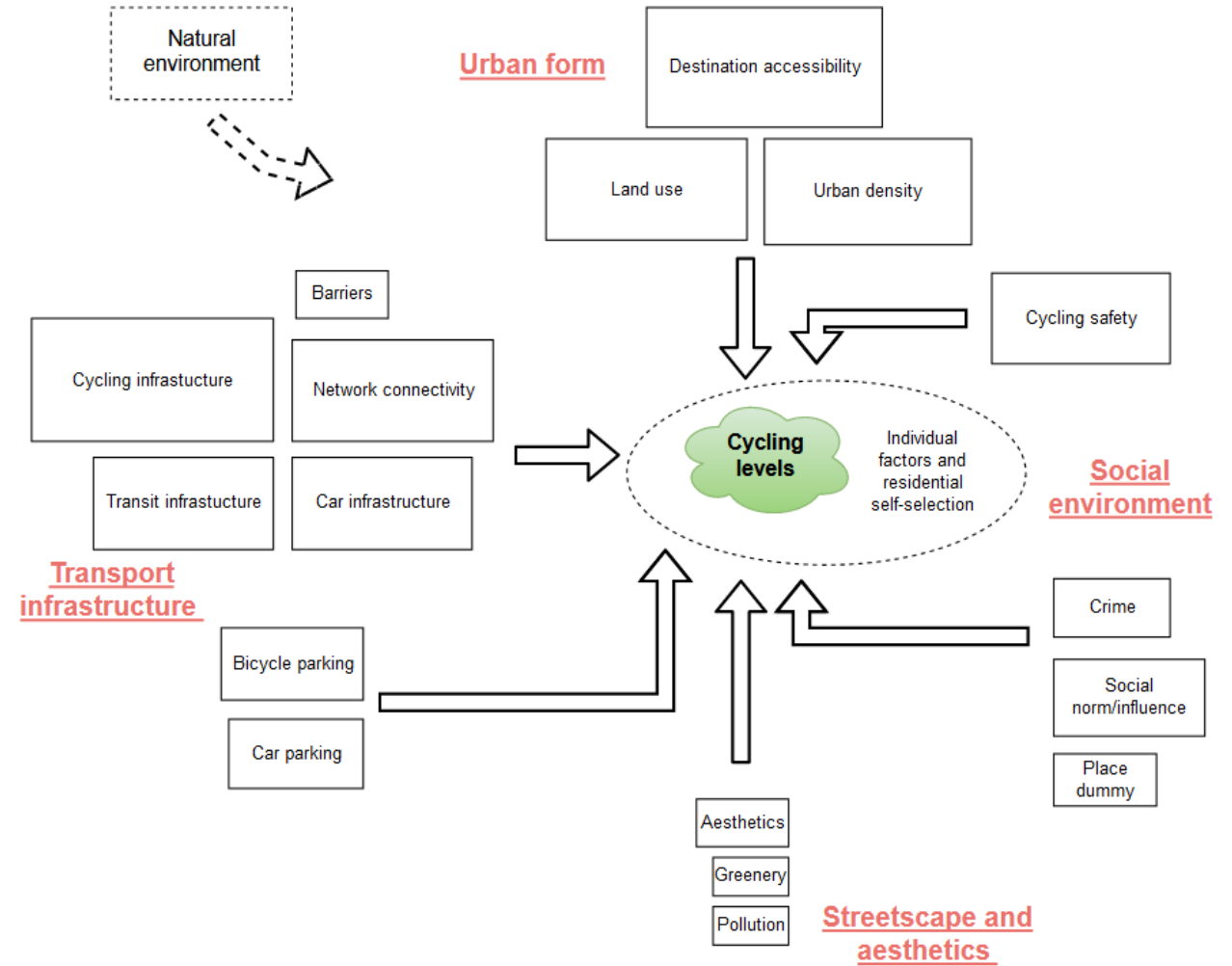
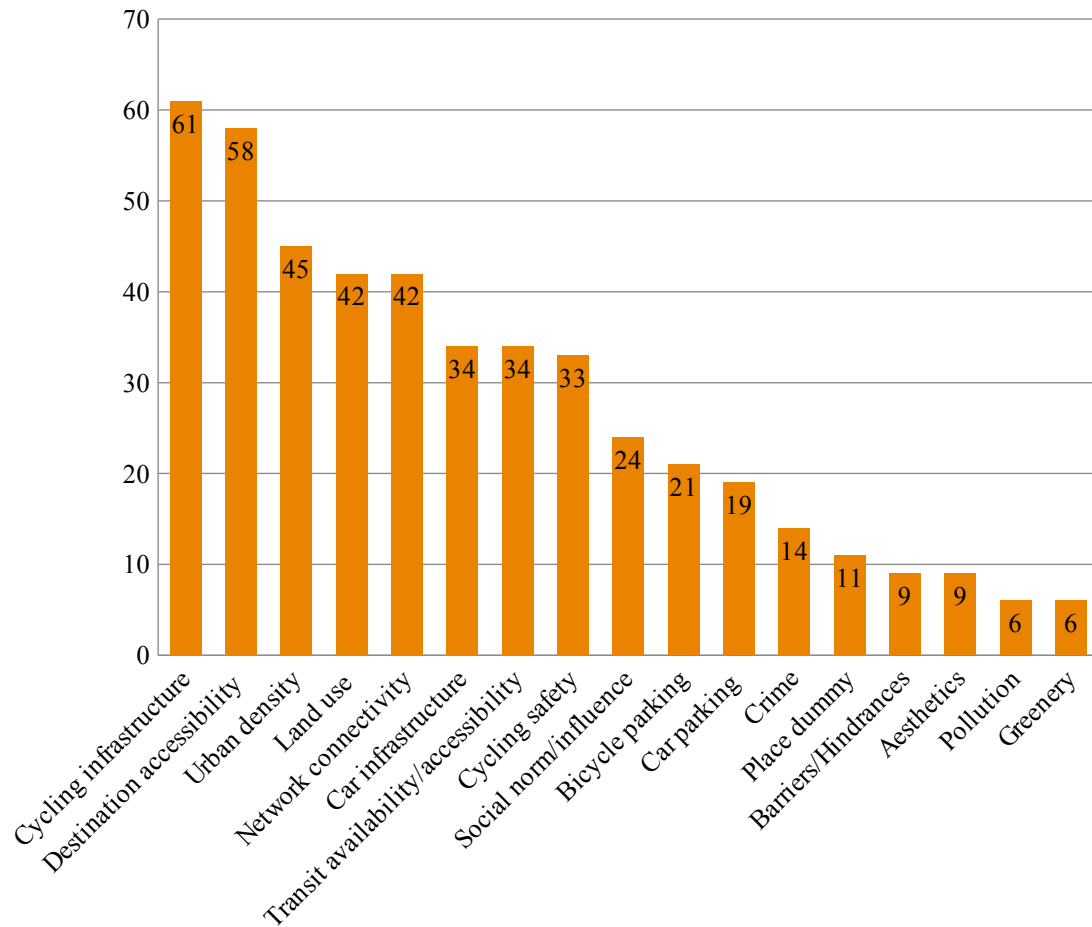
Infrastructuur

Uit het fietsonderzoek blijkt dat de omvang van het fietsgebruik deels afhankelijk is van gegeven omstandigheden als geografie, klimaat, ruimtelijke ordening en bevolkingskenmerken. De invloed van deze factoren is echter niet doorslaggevend en verschilt per land. In onderzoek en beleid gaat de meeste aandacht uit naar de inrichting van verkeersinfrastructuur en motivatie van mensen om al dan niet te kiezen voor rijwielvervoer. Dit ligt voor de hand, want in tegenstelling tot de gegeven omstandigheden, bieden infrastructuur en vervoersgedrag aangrijpingspunten voor gerichte beleidsmaatregelen. Denk aan aanleg van fietspaden en voorlichtings- en promotieactiviteiten. Vaak verklaren fietsonderzoekers de hoge fietsfrequentie in Nederland, Denemarken en delen van Duitsland met de rijwielvoorzieningen en bepleiten zij een soortgelijk beleid in andere landen. Hier wordt echter een denkfout gemaakt.

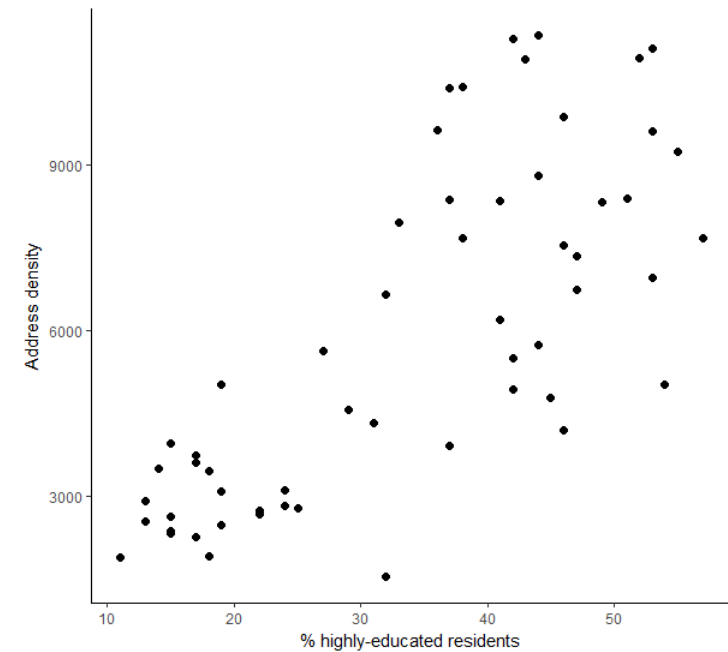
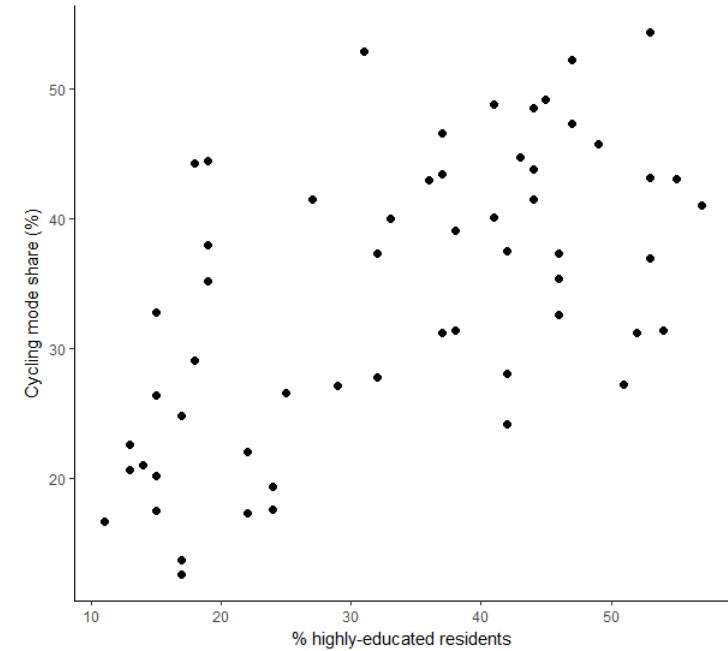
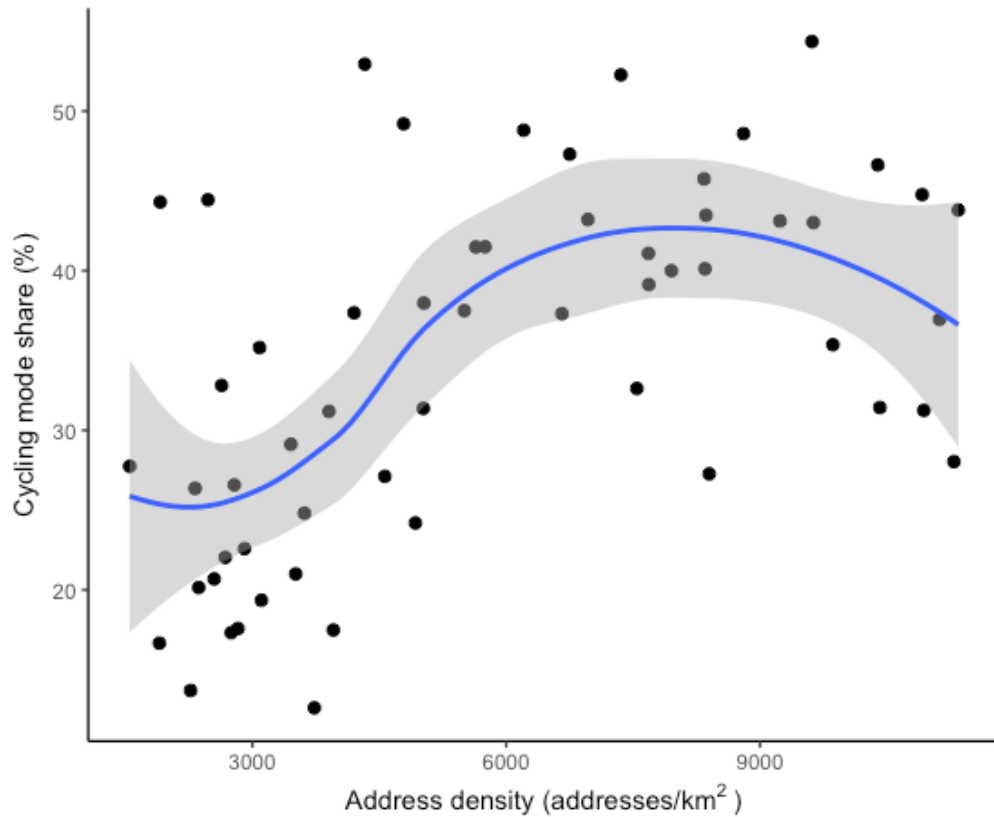
Er is namelijk geen eenduidige relatie tussen infrastructuur en fietsgebruik. Sommige onderzoekers menen dat dergelijke faciliteiten het gewenste effect hebben, maar alleen als aan een serie specifieke voorwaarden wordt voldaan. Anderen betwijfelen of infrastructureel beleid een toename van het fietsen bewerkstelligt. Zowel onderzoeken naar het aantal wielrijders voor en na de aanleg van fietspaden als vergelijkende studies over de omvang van het rijwielverkeer in steden met en zonder fietsinfrastructuur hebben hiervoor geen hard bewijs opgeleverd. Voor zover onderzoekers een correlatie vaststellen tussen fietsfaciliteiten en de omvang van het rijwielgebruik, vormt dat nog geen bewijs voor een oorzakelijk verband. Ogenscheinlijk succesvol fietsbeleid zou ook een gevolg kunnen zijn van een daarvoor opgetreden en door andere factoren veroorzaakte aanwas van het rijwielverkeer, waardoor er een behoefte aan voorzieningen ontstond.

In de Verenigde Staten en Groot-Brittannië leidde de aanleg van infrastructurele faciliteiten niet tot een substantiële toename van het

1. Literature review



2. Quantitative analysis



3. Qualitative analysis



Interview	Name	Age	Gender	Country	Education	Current Occupation	Household Size	Children 0-7	Children 7-17	Car Ownership	Cycling Frequency
1	Laura	26	F	Spain	Master	Creative/retail	2	0	0	0	Daily
1	Miguel	26	M	Spain	Master	Creative/retail	2	0	0	0	Regularly
2	Alice	53	F	USA	Master	Engineering	1	0	0	1	Occasional
3	Iris	41	F	South Africa	Master	PhD student	3	1	0	0	Daily
4	Soo-jin	35	F	South Korea	Master	Creative/catering	2	0	0	0	Daily
5	Marina	32	F	Spain	Bachelor	Catering	4	0	0	0	Daily
6	Patrick	33	M	Togo	Vocational training	Catering	2	0	0	0	Daily
7	Mark	31	M	South Africa	Bachelor	Master student	3	0	0	0	Regularly
8	Sadiq	19	M	Pakistan	Bachelor*	Bachelor student	1	0	0	0	Regularly
9	Pavel	24	M	Czech Republic	Bachelor	Master student	1	0	0	0	Daily
10	David	40	M	USA	Bachelor	Publishing	3	1	0	0	Daily
11	Stephen	35	M	USA	Master	Non-profit	4	2	0	1	Daily
12	Alma	35	F	Hungary	Master	IT consulting	2	0	0	1	Occasional
13	Leila	20	F	Syria	High school	Retail/student	1	0	0	0	Daily
14	Fatima	28	F	Sudan	Bachelor	None	4	2	0	0	Learning to cycle
15	Pedro	18	M	Portugal	Bachelor*	Bachelor student	1	0	0	0	Regularly
16	Ranim	27	F	Syria	High school	None	4	1	1	0	Daily
17	Maria	26	F	Italy	Master*	Master student	2	0	0	0	Daily
18	Mina	36	F	Iran	PhD	None	1	0	0	0	Daily
19	Jane	30	F	UK	Bachelor	None	2	0	0	0	Learning to cycle
20	Tereza	26	F	Czech Republic	Master*	Law/Master student	4	0	0	0	Occasional
21	Jasmine	23	F	UK	Bachelor	Hospitality	2	0	0	0	Occasional
21	Adrian	28	M	Australia	Bachelor	Hospitality	2	0	0	0	Occasional
22	Ryan	31	M	Phillipines	Bachelor	Advertising	1	0	0	0	Regularly
23	Vainius	26	M	Lithuania	Master	Catering	4	0	0	0	Occasional
24	Nour	28	F	Morocco	Bachelor	None	4	2	0	1	Learning to cycle
25	Madidah	32	F	Eritrea	Primary	None	3	0	1	0	Learning to cycle
26	Lucy	30	F	Singapore	Bachelor	Logistics	1	0	0	1	Occasional



Main factors encouraging cycling uptake

1. Access to cycling is easy and inexpensive
2. Cycling is more competitive than other modes of transport
3. Cycling is part of the Amsterdam lifestyle
4. Other people expect you to cycle
5. **The city is built for it**
6. Cycling is fun and enjoyable
7. Cycling is built into the rhythm of daily life



Takeaway points

- Urban form and cycling infrastructure: **precondition for cycling**
- **Social environment** is crucial in encouraging cycling uptake.
 - Cheap bikes
 - Social norm
 - Direct influence
- Most people are **contingent cyclists**: basically, they will cycle if it is **more competitive than other transport modes**.
 - 30 minutes as maximum
- **Amsterdam**
 - Physical and social conditions for cycling met in **neighbourhoods inside ring**
Tight integration with grocery shopping and bringing children to school – **cycling dependency?**
 - **Historical centre**: too crowded, unpleasant, possible to walk/PT instead
 - **Outside ring**: Destinations are too far, PT/scooter is more attractive. Cycling for local trips.