

Bicycling

Policy in Perspective

Matthieu Neet
May 2016



Figure 1, Dutch cycle path sign. Source: <https://pixabay.com/en/road-sign-bike-path-bicycle-board-945937/>

Matthieu Neet, s4265505.

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Foreword

In front of you is my thesis on bicycle policy in Antwerp and Belgium. During the course of this thesis I got to visit Antwerp and Rotterdam and see it from a different perspective and get to meet people who know the cities and who are actively trying to improve the cities bicycle friendliness. The peek into different municipalities was a very valuable one for me as it was a peak into how a government works. Special thanks go to Kasper Kerkman for enduring the longer period it took me to write this thesis. This process has also been of immense value in what to expect when it comes to further research and the eventual masters thesis.

Summary

When travelling through Europe every country looks and feels different. This is the most obvious when crossing borders between countries. Everything changes when crossing borders. This goes for physical appearance to a different set of rituals to a different way of governing a country. The same goes for the Netherlands and Belgium. In the Netherlands bicycling is much more popular than in Belgium. In the Netherlands much more facilities and bicycle paths are found than in Belgium. This thesis tries to find out where these differences come from. Since bicycling is being promoted by various governments with the aim of reducing car use and getting more people on the bicycle this thesis will focus on the governance side of policy making.

The aim of this thesis therefore is gaining insight in what made the government do bicycle policy and to find out if there is a difference between the two cities.

In order to find the right perspective to research policy and policy making the first research question is:

Which theoretical perspective fits the interaction between policy and policymakers and can be used to create a conceptual model usable for the analyses of the interplay between policy and government?

Policy and policy making is about shaping action of a group of people, thus the theory of structuration by Anthony Giddens is used. Giddens' theory is about social action rather than policy making. Policy making and Giddens idea of reflexive monitoring are very similar so Giddens' theory can be used with a little adaptation. The idea of reflexive monitoring, which comes down to adapting the way an action is performed when unintended consequences happen is applicable to the policy creation cycle and is therefore a suitable theory to base this thesis on.

The policy creation process model used is iterative; existing policy → opinions on this policy → ideas on new policy → new policy. Then the process starts again. In this model the results of existing policy also influence the ideas on new policy. Ideas on new policy are influenced by outside influences. These outside influences comprise all factors not included in the model.

With a proper perspective to look at bicycle policy the following question can be asked:

What were the most relevant policies on bicycling and cycle paths in Rotterdam and Antwerp, and what are the differences in policy between the two cities and why are these different, and how much leeway do the municipalities have?

Bicycle policy in general is part of a wider transport and mobility policy, which includes various areas of transportation; public transport, roads, highways, pedestrians etcetera. Before the oil crisis there was hardly any bicycle policy. What little was done was done on an ad-hoc basis. The reason for this was that bicycle usage dropped dramatically after World War II, due to increased car use. This drop occurred in both countries.

In 1973 and 1979 the oil crisis happened. This had different effects on both countries; the Dutch government, already under pressure from the '*stop de kindermoord*' group, decided on a course change. This meant that in the following years bicycle path construction along the major roads in the country started. The Belgian Federal Government continued their traffic policies. The Gewesten, provinces and municipalities did not alter their policy either. At most a few disconnected bicycle paths were constructed, but nothing on the scale of Rotterdam. There is a notable difference here in the way both governments are set up: the Dutch government has much more authority and is much centralized than the Belgian Government. The Dutch national government has more say in local matters than the Belgian Government. This means that the Dutch government could and did concern itself with bicycle policy whereas the Federal could not and thus did not, because in Belgium it seemed to be a much more an issue for local governments. This meant that in the Netherlands bicycle paths were constructed everywhere and in Belgium hardly any.

While Rotterdam continued to increase their bicycle network the road network remained as important. The main reason for this was that Rotterdam was rebuilt after the 2nd World War with the car in mind. This meant wide avenues with plenty of parking space. This remained until recently, when the municipal government decided the city should be a more pleasant environment to live and a more economically competitive city. The city aims to achieve this by further improving the facilities for bicyclists and prioritising bicycles over cars.

Antwerp experienced a switch in attitude towards bicycling in the late nineties and early 2000's. Bicycling became more accepted, both within the municipality's government as the

general public, evidenced by the slow increase in bicycling and the increase in bicycle related policies. This included a small bicycle department within the department of transportation so bicycling would get more attention. The extra attention bicycling got from the municipal government resulted in many pro-bicycling measures. Of these, the Velo system, the additional bicycle paths, legalizing 2 way bicycling on one-way roads are the most visible.

In Rotterdam's case the first changes in traffic policy came from outside influences; the national government changed national traffic policy and Rotterdam had to follow suit. This changed was caused by a second set of outside influences, the oil crisis and the public pressure group '*stop de kindermoord*'. This public pressure group was agitating against unsafe bicycle paths because of the large amount of children getting killed in traffic while bicycling to school. The policy changes later were small and generally furthering the existing traffic policy. Further change comes around 2010, when the municipal government wants to improve Rotterdam's economic competitiveness by improving living conditions and creating mixed use development. In order to achieve this, the city wants improve cycling, because cleaner air means better living conditions and safer environments. This is done under the umbrella name "*citylounge*".

To get this information an extensive literature research was done into the publicly available policy documents. The apparent gaps in knowledge will be filled by interviews done with experts who work in the field.

The conclusion from this thesis is that a centrally governed nation can make much quicker headway in creating a bicycle network across a nation. A decentralized nation is more likely to take local interests into account, though they are more easily influenced by local interest. These may be in the best interest of the population. Getting bicycling off the ground can be more difficult as people may not be willing to make concessions when it comes to car use.

Contents

Foreword	3
Summary	4
1. Introduction	9
Case.....	9
1.2 Aim of thesis	11
1.3 Scientific and Societal relevance	11
1.4 Research Model	12
1.5 Research Questions	13
1.6 Methodology	14
1.7 On the choice of Rotterdam and Antwerp	15
1.8 Readers guide	17
2. Theoretical perspectives	18
2.1 Theoretical boundaries.....	18
2.2 Conceptual model.....	21
2.3 Operationalisation	21
3. Methodology.....	26
3.1 Case study.....	26
3.2 literature study	27
3.3 Interviews	28
4. Literature study.....	29
4.1 Rotterdam.....	29
4.1.1 Country of the Netherlands	29
4.1.2 Province of Zuid-Holland.....	30
4.1.3 Municipality of Rotterdam.....	31

4.1.4 Rotterdam Summarized	32
4.2 Antwerp	32
4.2.1 Country of Belgium	33
4.2.2 Gewest of Flanders	33
4.2.3 Province of Antwerp	34
4.2.4 Municipality of Antwerp	34
4.2.5 Antwerp Summarized	36
4.3 European influences	37
4.4 Comparison.....	37
5. Interviews.....	41
5.1 John Akkerhuis – Municipality of Rotterdam	41
5.2 Hillie Talens – CROW.	43
5.3 Sammy Cappaert – Municipality of Antwerp	44
5.4 Recap	46
6. Analysis	47
6.1 Analysis of Antwerp	47
6.2 Analysis of Rotterdam	48
6.3 Comparative Analysis	49
7. Conclusions	55
7.1 Conclusion.....	55
7.2 Suggestions for future research	56
7.3 Reflection.....	57
I. References.....	59
II. Interviews.....	62

1. Introduction

In this chapter the subject and the goal of this thesis will be explained. The first paragraph will introduce the research topic and elaborate on the context. The second paragraph explains the aims and targets for this thesis. The third paragraph gives a short explanation of the scientific and societal relevance of this thesis. The fourth paragraph explains the research model and paragraph five is dedicated to the research questions together with the reasons why these questions were chosen. The sixth paragraph explains the methodology which is followed by an explanation of the choice of Antwerp and Rotterdam in paragraph 7. The introduction paragraph ends with the readers guide in paragraph 8.

Case

From the outside, the European Union looks like a unified country with little to no internal differences. In some ways this true, in many ways it is not. For example, the border from the Netherlands to both its neighbours, Germany and Belgium, is clearly visible. The signs change, the plates on vehicles change, the architecture changes. When crossing the Dutch-Belgium border into Belgium by car the difference is even audible, because Belgium uses a different type of asphalt and maintains their roads in differently. It is the same for cycle paths, they change too. The differences do not stop at a different type of pavement, it goes much further; unlike the Netherlands, Belgium does not have cycle paths lining virtually every road, there are very few places outside major cities where you can store your bicycle and in general bicycle usage is not that high (Vlaamse Overheid, 2015).

The Netherlands is known for its bicycles and its bicycle culture. It's one of few nations in which the bicycle has a significant share in the modal split. It's the only nation which has cycle paths next to virtually every road. Many Dutch people use the bicycle to go shopping, to commute to work or go to school and for various recreational uses. It's indeed considered a rational and normal choice in the Netherlands to use the bicycle for short trips, so much so that people consider the cycle path network as a given. This culture has not spontaneously appeared however, the bicycle was promoted by the national government since the 70's. Many policies and measures have been taken, many cycle paths have been built and many bicycle storage facilities constructed to enable this to happen (Te Brömmelstroet & Pelzer, 2010).

The Netherlands are not alone in their desire to have more people on the bicycle. Many cities and nations in Europe are trying their hand in facilitating the bicyclist. One of these is Antwerp, in Belgium. . The difference becomes apparent when the border between the two countries is crossed; in many cases bicycle paths change, become smaller or disappear altogether. In Belgium more than 90% of the bicyclists are in Flanders. Antwerp is one of the cities in Flanders where many measures are taken to improve the quality of the cycle path network. (The Belgian governments, especially in the Gewest Flanders, are also implementing bicycle friendly measures. KBC Economics, 2015)

Bicycle policy has since the beginning been a project generally made by municipalities, rather than national governments. While national politics do influence bicycle policy in municipalities, it is the municipality's job to make that policy. The Belgian Federal Government doesn't even have a policy designed for bicycles. Because of this it makes sense to compare municipalities rather than countries and compare different cities. Therefore Rotterdam and Antwerp are the cities that will be compared. These cities are generally comparable, both have large ports, both have a significant share in their nation's economy, both have a comparable number of inhabitants and both have a large river, the Scheldt in Antwerp and the Maas in Rotterdam, dissecting the city. Both cities had high numbers of bicyclists after the Second World War and both cities saw a sharp decline during the sixties and seventies. Only in Rotterdam did the bicycle numbers increase again. This seems to coincide with a renewed interest by the Dutch national government in the bicycle and generous subsidies. The Belgian traffic policy remained focussed on constructing more motorways and making cities accessible for cars. (Vlaamse Overheid, 2015)

One major reason for these differences is that The Netherlands and Belgium are two different countries, with two of different cultures and two different ways of governing a country. These changes in the way things work and the way things are organized, in the broadest spectrum, happens every time a border is crossed. Despite the removal of border controls, steadily progressing integration of the European Union countries are still different both culturally and politically.

This thesis looks into the origins of bicycle policy, from a local perspective as well as a national perspective in order to find one of the causes why Rotterdam and Antwerp have a different bicycle policy. In this way the thesis focuses on the government side of policy making.

1.2 Aim of thesis

The aim of this thesis is to improve and add to the existing knowledge base in how municipalities create and created bicycle policy. This thesis does not aim to create a new theory on policy or improve an existing theory; instead it aims to improve the existing knowledge of bicycle policy (Verschuren & Doorewaard, 2007).

The aim of his thesis is to get insight in the way bicycle policy is created and where the roots of bicycle policy lay and how much room the municipal governments had in creating bicycle policy. This thesis aims to get these insights by using Structuration theory by Anthony Giddens. By using this theory the underlying differences between the Dutch way and the Belgian way should be made visible.

The structuration theory is explained in chapter 2, the bicycle policies of both cities is explained in chapter 5 and 6.

1.3 Scientific and Societal relevance

Societal Relevance

This research could be beneficial for other countries and societies in how bicycle policy could be approached. Belgium and the Netherlands differ in the way the country is governed. Governmental advice can be beneficial, but is not necessary. The Netherlands has a high degree of centralization while Belgium is much more decentralized. By comparing the two different styles of governing a nation on the same policy area differences between the types of government can be analysed. This thesis could also help governments of all levels to push their own bicycle policy.

Scientific Relevance

This thesis can fill in the gaps in knowledge about bicycle policy and how policy evolves on a municipal level with different approaches and different origins for bicycle policy. This thesis

can also serve to complete the picture of bicycle policy. With structuration theory this thesis can also serve as an analysis of the influence of a centralized government versus a decentralized government on bicycle policy. It is important to take into account the amount of progress made in bicycle policy. This thesis can also be a starting point for further research into bicycle policy and the way it is made, because many other cities and nations are trying to get more people into sustainable transport.

1.4 Research Model

In the book *'het ontwerpen van een onderzoek'* a research model consists of three parts, the research viewpoint, the research object and the research goal. The research goal is to gain more insight on where bicycle originated and the leeway the municipalities have in creating policy. The research objects are the municipal policies on bicycles. The research viewpoint originates from the structuration theory and the interplay between government and policy.

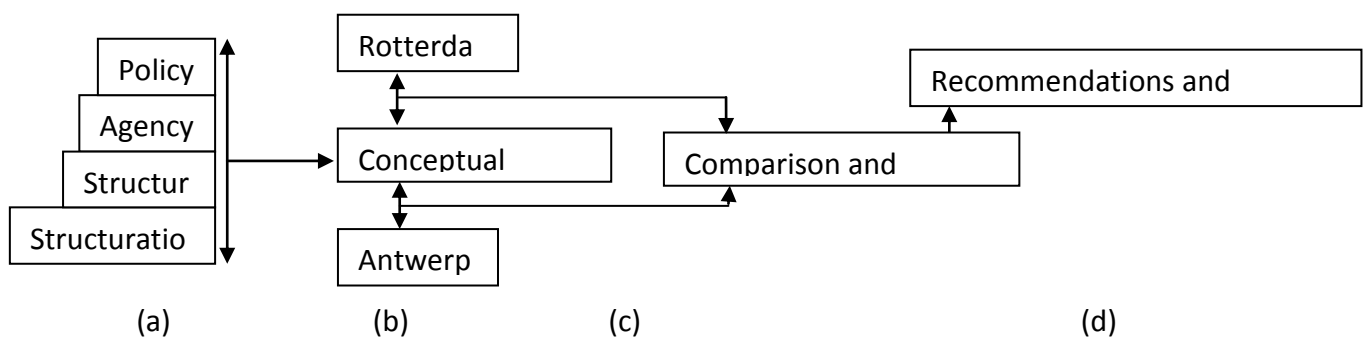


Figure 1, research model.

The research model shown in figure 1 translates to (a) a study into structuration theory and policies. This results in the research questions and the theoretical boundaries wherein this thesis takes place. This is then applied to the cases of Rotterdam and Antwerp (b), which are then compared and analysed (c) after which the recommendations and research proposals are made.

In (a) various theories will be researched in the field of policies and governments which could be used to provide a structured view of the field of policy creation. Out of these theories structuration theory has been chosen to provide the theoretical perspectives. This theory will be explained in chapter 2.

It has been made clear that policy creation is a continuous process which does not appear to have a defined start or a defined end. In (b) the cases of Rotterdam and Antwerp are researched, with a literature study complemented with interviews. These cases are looked at with the help of the conceptual model. These will be chapter 4 and 5.

In (c) both cities will be compared. With the use of the conceptual model and the interviews the aims of thesis can be reached and the second research question can be answered.

With (d) recommendations potential courses of action to pursue bicycle policy are given, along with recommendations for further research.

1.5 Research Questions

The main research question will be split in two, per Verschuren and Doorewaards (2007) guide on how to formulate a proper research question. The first question will establish the research viewpoint and the theoretical boundaries. From that the conceptual model will be created.

In order to get a good picture on why the two cities have had such a different start in bicycle policies the main question of this research project is:

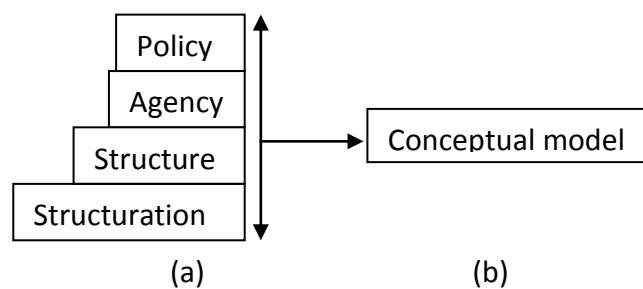


Figure 2, research model for the first question.

Which theoretical perspective fits the interaction between policy and policymakers and can be used to create a conceptual model usable for the analyses of the interplay between policy and government?

In figure 2 the question is put into a diagram. It shows what kind of concepts are considered when creating the conceptual models. The second main question is ‘what are the differences between Rotterdam and Antwerp when it comes to bicycle policy and how did these differences come into existence?’

Figure 3, as pictured below, shows how the theory and the conceptual model are applied to the cases of both Antwerp. After that the cities will be compared on their bike policy.

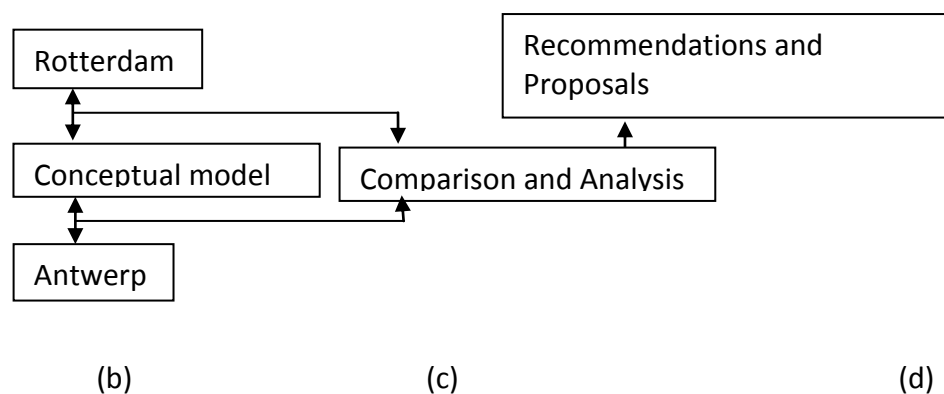


Figure 3, research model for the second question.

1.6 Methodology

This thesis is a case study of the bicycle policy in Rotterdam and Antwerp. This thesis tries to give a picture of the bicycle policy in the past 40 years in both cities and the way both municipalities approaches to bicycle policy. According to Doorewaard en Verschuren (2007) a case study has to adhere to seven points. First, a small amount of research variables, second a labour intensive approach, third a smaller but more detailed scope, fourth a selected and targeted sample, fifth a proposition that covers the whole instead of its parts, sixth an open approach at location and seventh a quantitative data and research methods.

Since policies are published on paper this thesis will start with a literature study. A review of available material on bicycle policy will be followed by interviews with people who are involved in current bicycle policy and scientific institutions related to bicycle and mobility research.

1.7 On the choice of Rotterdam and Antwerp

The oil crisis in 1973 was a major turning point in Dutch traffic policy. In that year Egypt and Syria invaded western backed Israel, which caused major oil producers in the Middle East to cut off oil to the west. This included the Netherlands. Gas prices in the Netherlands reached record highs and fears of oil shortages caused the Dutch government to look into alternatives for automobiles and other oil powered transport modes, one of which is the bicycle. Since 1973 marks a turning point, this thesis will only analyse bicycle policy from then on. In 1979 a second oil crisis, caused by the coup by Ayatollah Khomeini in Persia, accelerated the process already in progress; it caused an economic slowdown and the government focused on curbing car ownership and car use and promote other forms of transport. (Blessing, 2003) These events could be regarded as the start of Dutch bicycle policy. The Belgian Federal Government responded differently to the oil crisis; there are no indications of a change in the direction of bicycle policy, or more in general traffic policy. There was however a small start to bicycle policy in Antwerp, which pales in comparison with the Dutch start.

Bicycle policy comes in various forms. In both Antwerp and Rotterdam bicycle policy developed over the period discussed from a small paragraph in a larger mobility policy to a major part of several policy areas. These policy areas include Spatial Planning and Mobility and traffic. It's therefore important that whenever bicycle policy is mentioned in this thesis that the term bicycle policy includes spatial planning and mobility policies. These consist of creating a network or expanding a network of cycle paths, providing ancillary services like public bicycle schemes or public information campaigns which try to influence people to use the bicycle instead of other modes of transport. Both cities in this thesis have policies which encompass all three, though not all of them were considered when starting up bicycle policy. For example, the first directive by de Dutch government was subsidizing the construction of bicycle networks. (Directorate-General for Passenger Transport, 1999) In the last two decades the ancillary bicycle services were the focus of Dutch bicycle policy; According to professor Te Brömmelstroet (personal communication, 2015) almost half of the people who commute to work by train go to the train station by bicycle. Rotterdam has created 5200 bicycle parking places under the Central Train station to facilitate this move. (Rotterdam, 2014)

Bicycle policy can be subdivided into three sections, creating the network, creating supporting infrastructure and implementing soft measures. Creating the network is building a network of cycle paths and bicycle friendly streets. This is an early step in creating a comprehensive bicycle infrastructure, because without safe cycle paths bicycling is not an attractive means of transport. Supporting infrastructure are the bicycle storage facilities in the city, near public transport stops etcetera, but also a public easy access bicycle rental system, the Velo system in Antwerp and the OV-fiets in Rotterdam, easy access bicycle repair facilities and bicycle shops. The soft measures are the small adaptations cities can perform which cost relatively little and require little effort. Most of these are quality of life improvements. Re-adjusting traffic signals to better accommodate the cyclist, using rain sensors so bicyclists get a green light more often when it rains, providing information for tourists and for example regulations on how and where to park bicycles are but a few of these soft measures. Soft measures can also include changing the law to protect cyclists in case of an accident. It should be noted that some measures can be put in more than one section, since some cheap and easy measures can be the improvement of supportive infrastructure.

Since policy is in a continuous state of change, only significant changes in policy will be discussed. These turning points in policy are for example a significant expansion of the amount of measures taken or a significant change in government. These turning points are based what has been found in the literature concerning policy in both cities. In this chapter three significant changes in policy in both Antwerp and Rotterdam

In the coming chapter these three different parts of the policy will each be discussed for both cities. Afterwards the influence of the other levels of government will be explained, dependent on the availability of literature. These parts will be used to give a clear indication on what changed.

1.8 Readers guide

The first chapter is the introduction chapter to this thesis. The second chapter introduces the theoretical boundaries in which the research is done. The third chapter concerns the methodology. The fourth chapter is the literature study, in which the governmental boundaries of the municipality are laid out, followed by the interview chapter wherein the trends of governmental bicycle policy are laid out. The final chapter contains the conclusion and a reflective chapter.

2. Theoretical perspectives

In this chapter the theory and concepts used will be explained. The first paragraph gives an overview of the Theory of structuration. The second paragraph shows the conceptual model. The third and final paragraph continues with the adaption of the theory to the area of policies.

2.1 Theoretical boundaries

The way people behave has been researched by many scientists and philosophers. The discussion often revolves around the idea of a structure shaping the behaviour of people or the other way around, that behaviour shapes a structure. There are several theories of structure, action and agency, one of which is the Theory of Structuration by Anthony Giddens. In short, this theory tells us that behaviour, henceforth called social action, shapes structures and structures in turn shape action. Structuration is therefore a social theory and not a theory that applies to policy and policy making. The theory can however be adapted to policy, which will be done in this chapter. The adaptation of the theory is done to make the theory suitable for policy instead of social action. Some concepts within the theory do not fit different nature that is policy (Giddens, 1984).

Giddens' theory has been chosen because with certain alterations it provides an elegant platform and a good base for analysis of policy. The way government, the agent, shapes policy, structure, and in turn policy shaping the government is very similar Giddens' structuration. Structuration also provides a feedback loop in the form of reflexive monitoring, which is similar to the way policy is shaped and evaluated.

Policy is a way of shaping action of a certain group of people. These groups are defined by both geographical and legal boundaries. Structuration theory is a theory about how social action and structure are shaped. In this section Giddens' theory will be applied to policy and how policy is shaped. The first part will describe the theory itself, after which theory and reality will be combined and the theoretical model explained.

Summary Structuration Theory by Anthony Giddens

Structuration theory by Anthony Giddens concerns agency and structures and the relationship between them and the influence they have on each other. Having agency means that you have the power to act. Structure is anything that determines how you should act. This can be laws, written and unwritten rules but also the physical geography that determines how one should act. Giddens calls the interplay between agency and structure structuration.

Action and Agency

Giddens specifies action as the part of human behaviour which leads to intentional consequence. This, meaning everything that a person does that has consequences or effects that were supposed to happen, is called action. Being able to act means being able to formulate reasons and understanding cause and effect. Action can and will most likely also have *unintended* consequences. These unintended consequences will be explained in the next paragraph. Being able to perform an act as described in this paragraph above is called having agency.

There is a distinction to be made between what an agent does and what an agent intended to happen. Yet for any act there is also unintended consequence. Unintended consequences can also be split in unintended and unwanted consequences and unintended but beneficial consequence. To limit and reduce the amount of unintended consequence agents continuously do something called reflexive monitoring. Reflexive monitoring is an integral part of Giddens definition of action. Reflexive monitoring means that an agent can adapt his behaviour in such a way that the undesirable and unintended consequences of his action are reduced and that intended consequences happen. Also part of having agency is rationalization and motivation. Rationalization means that the agent performing an act has a basic 'theoretical knowledge' about the act he is about to perform. Motivation pertains to the why of action and the reasoning behind this action. This motivation is not always a conscious motivation, it can also be subconscious.

Structure

In social theory structure explains how group action is formed. Structure, according to Giddens, is something that is simultaneously there and not there. Giddens calls this the intersection of presence and absence. Structure must be distilled from surface manifestations. This means that structure manifests itself in action, but you cannot see the actual structure itself. Structure is that what shapes action and cannot be seen as separate from action.

At the same time structure shapes action and action shapes structure and the structure is in continuous change. An important part of Giddens argument is the duality of structure. Duality of structure means that rules and resources used to create and recreate social action are the same rules and resources which are used to reproduce the system in which social action exists.

Rules are procedures which are used in the production of social practices. The most important rules are those which are used to recreate institutionalized practices. Those practices are the practices we are used to performing. According to Giddens written rules are interpretations themselves of rules.

Resources are either allocative or authoritative. Authoritative resources are sources of power over other agents. Allocative resources are material sources of power, most often meaning money, tools or other material objects.

Structure systems can be self-sustaining. One example of such a system is mathematics. Using the rules and resources from the system you can create formulas and with the same rules and resources you can recreate the mathematical system. It does not mean that systems are static. Systems are always subject to change.

Structuration

The structure shaping action and action shaping structure and structure being in a constant state of flux are the main components of structuration. With structuration Giddens tries to combine two separate viewpoints in the social theory. According to Giddens, structuration follows action and also action follows structure. This means that action is being shaped as well as shaping (Giddens, 1984).

Using this theory the thesis will attempt to give a clearer picture on how bicycling policy came to be in Antwerp and Rotterdam. Since both cities have a different governmental structure and a different starting point when it comes to policy this theoretical model will aid in clarifying the main differences.

2.2 Conceptual model

The conceptual model used for this thesis is shown below.

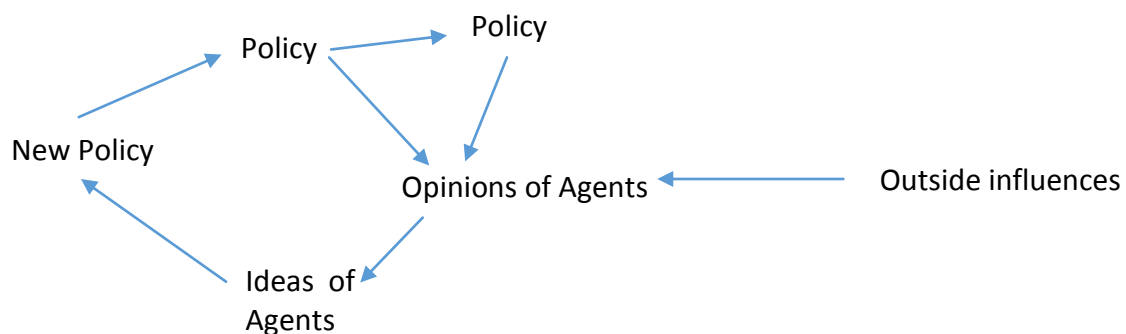


Figure 4, conceptual model

2.3 Operationalisation

Defining the conceptual model

When looking at policies and policy making the link with structure and structuration is quickly made; policy is the result of a confluence of public opinion, law and the government. In this case public opinion and the government are the agents, along with the general public subject to this policy, with law being the structure. The combination between these and the influence they have on each other is the structuration. Policy is the result of this structuration. A second point when talking about structuration is the idea that structure is created by action and action follows structure. In the case of cycling policy, policy is shaped by agents and the other way around action is very much shaped by policy and laws. Giddens also says that structure is not visible and can only be distilled from its manifestations. While policy in itself is not visible, the implications, namely cycle paths, increased bicycle usage, more bicycle storage at stations etcetera are visible. Even the policy documents are manifestations of policy and not a visibility of policy itself.

This conceptual model shows a cycle of policy making. Bicycle policy itself originated from existing traffic policy with which the municipal government did not agree with anymore. This thesis only talks about the origins of bicycle policy. General traffic policy is not covered in this thesis. In this case the cycle starts with bicycle policy. In some cases, when there is no specific policy for the relevant area, it either starts with opinions of agents and a general idea of how policy should be pursued or branches of an existing policy area. In the case of bicycle policy it branches of and is generally part of a larger traffic or bicycle policy. Thus completely new policy is created. Policy in any case has results, whatever they may be. These results shape opinion of the various agents involved. This means all agents involved: government, pressure groups and ordinary civilians. But policy results are not the only thing shaping opinions. It is also the policy itself which can create opinion, this time on ideological grounds.

In general, opinions on how a country should be run and in this case on bicycle policy shapes ideas on what should be done. Policy is made through deliberation and all the ideas get mixed in this deliberation and the result of this deliberation is policy. New policy when it comes into effect becomes policy and then the process continues again. There is no specific time span for this process.

In the conceptual model bicycle policy is the specific policy that is under scrutiny. Policy results are the results the current policy or the lack thereof gives. Opinions of agents are opinions of the agents about the policy concerned. The agents are all the people and institutions involved in making policy, these are most often the various levels of governments, the relevant ministries, lobby groups, citizen action groups and so forth. There are also outside influences which count when opinions are formed. Amongst these are the ideological differences. These opinions get translated to ideas on how policy then should be made. With all these ideas a new policy, which can either be a slightly altered version of the starting policy or a brand new policy in case none exists, gets made. This new policy then becomes the start of a new policy cycle.

It is important to mention that this process does not deal with morality and the good or wrong of policy; merely how opinion shapes action, which in turn shapes policy. This also

means that if new bicycle policy is aimed at reducing the amount of bicycles and it achieves that goal, that this is successful policy, whether it's socially acceptable is a different topic.

It must be noted that creators of policy change and with the change of creators so do the opinions and ideas. Policy is made by government officials. These officials will not be at their office forever, because they can change jobs, get voted out of office etcetera. New officials will change the field of agents. The opinions and ideas of the new agents will have been shaped earlier and they will most likely not take on the opinions and ideas of their predecessor.

Action

This thesis is not about social action but about policy creation. Action is therefore being able to create policies, traffic policies in general and specifically bicycle policy. This does not mean that action is limited to creating policies in this specific area, action contains all types of policy.

Agency

Agency is defined by Giddens as being able to perform an act. Acting in this case is being able to create policy. Having agency is not limited the institutions who can create policy. Even institutions and individuals themselves have agency, as they can influence the policy makers to alter the policy in question in such a way that it better suits the wishes of the influencing institutions.

In terms of resources, both the authoritative resources as the allocating resources are most often in the hands of the governments. Both in Belgium and the Netherlands the governments have the allocative resources –the monetary resources, the expertise- and the authoritative resources. Both the allocative and the authoritative resources are split between different the levels of government. The division of these resources are different for both the Netherlands and Belgium, because the countries are organized differently.

Belgium

The allocative resources in Belgium are divided between 4 levels, municipal, provincial, Gewest and Federal Government. The municipality have the most influence on bicycle policy within the municipal limits. The provincial level and the Gewest level exert a limited amount

of influence in the traffic policy of the municipality. Since the municipal governments reach is inherently limited to its own borders, the provincial and Gewest levels of government aim to integrate the municipality's bicycle policy with neighbouring municipalities, in order to create a more coherent network. Amongst the other responsibilities over the higher level governments are provincial and Gewest interests, which must be considered when making lower level policy. The Federal government has the least influence when municipalities bicycle policies are concerned. The allocative resources are arranged differently. Municipalities are the governments which spend the most resources on their policies. The provinces and the Gewest governments try to encourage certain policies by providing subsidies. Again, the Federal level does not provide money for bicycle policy.

The Netherlands

The Netherlands has three levels of government, municipal, provincial and national. In the Netherlands the municipal government is the most important agent in the creation of policy, because they make the policy and then have to implement it. The provincial and the national government also have traffic and bicycle policies, but they encompass a larger area and have different responsibilities. The national and provincial governments have tools to intervene in policies they decide are too different than what the province and the national government want, but generally municipalities have their own say in bicycle policy. The allocative resources are generally the same as in Belgium; the higher level governments primarily use subsidies to help municipal governments and steer them in a direction they want or to make policy at all possible.

Reflexive monitoring

The loop of policy process could be seen as cycle which constantly corrects itself. Giddens has included a process of self-correction in his structuration theory, which he calls reflexive monitoring. This reflexive monitoring process can with minor alterations be applied to the policy process.

Every policy has intended consequences and unintended consequences. When the consequences resulting from the enacted policy are intended, then there is no need for reflexive monitoring. However, policy always has effects not foreseen by its makers, so reflexive monitoring is needed. This is one of the reasons that every policy created has a section about how to monitor what the policy aims to achieve.

Indicators

In terms of indicators, the only real classification to be made is in the field of agents. There is an important distinction that has to be made between governmental agencies, which have the power and most often the money to initiate policy, and non-governmental agents. The non-governmental agents should be divided into agents who want to lobby the government and agents who otherwise participate. Only then is it possible to get a clear picture of who is who and what should be taken into account. Policy itself is not an indicator either, since bicycle policy and measures discussed in this thesis often is not a policy field in itself. Bicycle policy only has come on its own the last few years as a policy field.

In Short

In terms of Structuration, this process shows the interaction between structure, namely policy, and the agents, in this case aptly named agents. It shows that policy influences agents by the results of the policy, whether the agents are directly affected or not. These agents in turn affect shape by evaluating policy and creating policy. This whole process, of structure affecting agents and agents affecting structure is a prime example of structuration, albeit in a policy context and not a social context.

3. Methodology

This chapter concerns the methodology used in this thesis. The first paragraph explains the choice for a case study and the reasons why a case study is the proper choice for the research question. It also details some of the pitfalls there are in this subject. The second paragraph concerns the first part of the thesis, the literature study. The third and final paragraph details the how and the why of the interviews.

3.1 Case study

This thesis is a case study of the bicycle policy in Rotterdam and Antwerp. This thesis tries to give a picture of the bicycle policy in the past 40 years in both cities and the way both municipalities approaches to bicycle policy. According to Doorewaard en Verschuren (2007) a case study has to adhere to seven points. First, a small amount of research variables, second a labour intensive approach, third a smaller but more detailed scope, fourth a selected and targeted sample, fifth a proposition that covers the whole instead of its parts, sixth an open approach at location and seventh a quantitative data and research methods.

When analysing policies in two different areas the most suitable research strategy would be a comparative case study. Municipal policy is unique, since every municipality creates its own policy and most local policies. Some policies are mandatory and not unique because those policies come from higher up, other policies are made because the municipal governments find them important. This uniqueness is the reason why a case study is warranted.

This thesis confirms to all the seven points concerning a case study. The first point, a small set of variables is the bicycle policy. Bicycle policy is researched in Rotterdam and Antwerp, which limits the amount of variables. The second point, a labour intensive research, means that in order to get suitable data much research has to be done. In this case it's an extended literature study together with interviews done at location. This also satisfies the sixth condition, research at location. The third point, a small in scope but in depth research is doing the research in just Antwerp and Rotterdam and the relevant governmental levels. The fourth point is the targeted and selected sample, the research was done specifically at the municipality's level and the interviews made were done with experts in the cities

government as well as experts outside the governmental structure. The fifth point is that by including all levels of government in the thesis, the entire picture of bicycle policy is examined.

A case study is study where two situations get thoroughly researched and compared. Part of my research includes interviews with people who have or have had part in the policy creation process of bicycle policy and of its implementation. A case study also uses mostly qualitative methods of research, meaning that literature and interviews will have to be done to analyze is specific subject in depth.

In order to do this research it is important to know how Dutch policy making works. Since cycling falls under the traffic ministry, the literature study will first focus on the national level and will after that go to provincial and then municipal level.

The Belgium government is arranged differently and their policy should be analysed accordingly. The analysis should be done in a way that corresponds the best with their government. Since spatial planning is organised differently in both nations, Belgium on level of Gewesten and the Netherlands on a national level talking to the same level of government will yield different results. This will have to be taken into account when organising interviews and when analysing the results.

3.2 literature study

In order to get a complete as possible image of how policy developed a literature study will be done of as much policy documents as possible. Since policies are published and documented and publicly available a literature study is the most suitable course of action for this thesis. This literature study will not only focus on both cities, it will also sketch the framework in which the municipalities operate. This is done because municipal governance cannot be seen as separate from the higher level governments. Special care will be given to the differences between the two nations, since they have a different governmental structure.

3.3 Interviews

Not every question posed in the first chapter will be answerable via a literature study. In order to get a more complete image and to prevent a wrong interpretation of available data interviews will be done with people who are employed in the field of bicycle policy.

Since this thesis focuses on Antwerp and Rotterdam and has policy as its focus, it makes sense that the people who will be interviewed are employed at the cities' municipal government. They will know the most about local policy and its history, because knowledge of history and the successes and the mistakes in policy and policy making are vital when forming ideas and guidelines of future policy. Policies have traditionally published in paper, no other medium was available and not all policy documents from before the digitalization have been uploaded. . This means only a small part of policy documents is available online and limited resources and time means that archive research is not available.

4. Literature study

In chapter 4 the main subject is the difference in bicycle policy between Rotterdam and Antwerp. It tries to gain insight in what made both cities bicycle policy history and what made the governments do what they did. At first Rotterdam will be examined in closer detail. All three levels of government within the Netherlands have influence in bicycle policy so all three will be explained. The second paragraph does the same with Antwerp. Antwerp's case will be explained in much the same way with the addition of an extra governmental level, the Gewest. The third paragraph covers the influence of the European Union for both cities. The fourth and last part compares the two cities and shows the similarities, differences and gaps in literature.

4.1 Rotterdam

In the first part of chapter 4 Rotterdam's bicycle policy will be looked at in closer detail including the influence of the province of Zuid-Holland and the Dutch national government. Rotterdam's post world war two history, when it comes to traffic policy, will also be looked at to illustrate where some of Rotterdam's policies origins lie.

4.1.1 Country of the Netherlands

Bicycle use dropped countrywide after the Second World War until the '70s, when bicycle policy started to get attention from the national government, realising that fossils fuels will eventually run out and alternatives have to be found eventually. Traffic policy was in the hands of the national government until the turn of the millennium. (Brommelstoet & Godefrooij, 2010; Directorate-General for Passenger Transport, 1999).

The first changes to be made by the national government was subsidizing a large part of the costs of building cycle paths next to secondary and minor roads and subsidizing construction costs of cycle facilities. The government made this decision in 1976. The government expected that a majority of the roads, 70% for minor roads and 90% of secondary roads to have cycle paths by the end of the planning period, which was 1986. Primary roads are motorways and next to those the government does not want cycle paths next to them. It's important to mention that cycle paths which do not lie adjacent to roads were not considered for subsidies.

These policy decisions were in the form of a *Structuurplan Verkeer en Vervoer*, henceforth abbreviated to SVV I (Directorate-General for Passenger Transport, 1999).

In 1981 the national government constructed two long distance cycle paths, one near Den Haag and one near Tilburg to see what would happen if you build a cycle path on its own. According to this pilot study one cycle path does not improve the amount of cyclists and that a network of interconnected cycle paths would convince a lot more people to go cycling (Directorate-General for Passenger Transport, 1999). In the *Nota Fietsverkeer*, roughly translated as Policydocument on Bicycletraffic, it becomes clear that the government exerts a lot of influence on the way their policies are implemented; the document, which falls under the *structuurschema verkeer en vervoer*, explains that the government coordinates the planning and construction of cycle paths with the provincial governments.

It appears that with the second *Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV IIa)* from 1988 the bicycle fell out of favour, seeing that the plan only touched on the subject of bicycling. Policy however continued with the Bicycle Master plan made by the ministry of transport in 1990. This master plan aimed to improve and encourage bicycling as a whole, tackling bottlenecks, facilities, safety and anti-theft measures all together. (Directorate-General for Passenger Transport, 1999) This approach of doing small infrastructure changes continues to be done and is seen as an easy and cheap way to improve bicycling. (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2015) This process of improving cycle paths, removing bottlenecks and improving facilities has continued to this day.

4.1.2 Province of Zuid-Holland

There does not seem to be a provincial policy until late in the 90s, there is very little information available on this subject. The Dutch provinces are required by law to create mobility policy. The province of Zuid-Holland has made new bicycle policy in 2012 that run until 2016. These plans will be the framework along which the municipalities can create their own mobility policies. (Directorate-General for Passenger Transport, 1999)

Nowadays, the province of Zuid Holland is mostly concerned with creating intercity connections of high quality cycle paths. The paths are wide, allow for higher speeds by reducing the number of intersections with roads and constructing the path in the most direct route possible.

Often this is done by building the cycle path next to railways or motorways to take advantage of the already existing embankments, bridge and already reserved space. Cycle paths are in a unique position, because a cycle path adds next to nothing when it comes to noise or pollution and take up relatively little space. (Zuid-Holland, 2012)

4.1.3 Municipality of Rotterdam

Like all other cities in the Netherlands Rotterdam experienced a downturn of bicycle use in the two decades after the Second World War. Together with the ruined city centre and the subsequent rebuilding into a city made for transport made the bicycle even less of an attractive mode of transport, simply because everything was easily accessible by car. After the oil crisis in tandem with other cities and the national government the city made plans to create a network of high quality cycle paths. The main traffic policy after the oil crisis came from the national government; the municipal government had to implement the points laid out in the policy made by the Government. Traditionally, the municipal government have had much leeway in how policy was implemented and now with the decentralization process even more.

Later, when the realisation came that cars are not the best solution to the mobility question, made the decision was made to improve the quality of the bicycle network. This meant that cars got as much attention in policy as bicyclists. This meant that measures which would be disadvantageous for cars would not be implemented, like adjusting traffic lights to benefit the bicyclists or making streets safer for bicyclists by enlarging the cycle paths. This policy has not had a significant change until the 2015. (Brommelstoet & Godefrooij, 2010)

The city of Rotterdam, in its latest bicycle policy document, called '*Fietsplan 2015-2018*', aims to increase the amount of bicyclists by 10% and to become a biking city. The major focus of the '*Fietsplan*' are the soft measures, because there is very little funding available and the soft measures are the cheapest. By adjusting several traffic lights to prioritise bicycles instead of cars the city aims to alleviate pressure on several intersections in town where cyclists have to wait more than one cycle of the traffic lights in order to cross the intersection. Another soft measure is the addition of sensors which detect rain to traffic lights, which in turn make the traffic lights for the cyclists turn green more often when it rains. The soft measures part also includes better education for children.

The policy does aim to improve Rotterdam's network, mainly by constructing a few missing links, and it's supporting infrastructure, mainly by placing '*fietsnietjes*', a place where you can park your bicycle. Rotterdam also aims at improving bicycle and public transport connectivity, mainly by improving bicycle storage facilities and bicycle rental facilities. (Gemeente Rotterdam, 2015) (Bakker, Leijds, Guit, & Gemeente Rotterdam, 2016)

4.1.4 Rotterdam Summarized

Bicycle use dropped countrywide after the Second World War until the '70s when cars were getting more and more popular. Bicycle policy started to get attention from the national government when they realised that fossil fuels would eventually run out and alternatives have to be found. General traffic policy and the direction lower governments should take was the hands of the national government until the turn of the millennium. (Brommelstoet & Godefrooij, 2010; Directorate-General for Passenger Transport 1999).

The first changes to be made by the national government was subsidizing a large part of the costs of building cycle paths next to secondary and minor roads and subsidizing construction costs of cycle facilities. In 1981 the government constructed two long distance cycle paths, one near Den Haag and one near Tilburg to see what would happen if you build a cycle path on its own. It appears that with the second *Structuurplan Verkeer en Vervoer (SVV IIa)* from 1988 the bicycle fell slightly out of favour, seeing that the plan only touched on the subject of bicycling. Policy however continued with the Bicycle Master plan made by the ministry of transport in 1990. This master plan aimed to improve and encourage bicycling as a whole, tackling bottlenecks, facilities, safety and anti-theft measures all together. (Directorate-General for Passenger Transport, 1999) This approach of doing small infrastructure changes continues to be done and is seen as an easy and cheap way to improve bicycling. (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2015) This process of improving cycle paths, removing bottlenecks and improving facilities has continued to this day.

4.2 Antwerp

In the second part of paragraph 4 Antwerp's bicycle policy will be looked at in closer detail, including the influence of the province of Antwerp, the Gewest of Flanders and the Belgian national government.

4.2.1 Country of Belgium

The federal government has little say in bicycle policy because of the decentralized nature of the Belgian governmental systems. The Federal government does support bicyclists in two ways. It adapts traffic rules to create a better cycling environment and using the Belgian National Railways, the NMBS, to make cyclists able to get their bicycle on the train, to make bicycle parking facilities available on train station and building bicycle rental facilities. (Vlaamse Overheid, 2015)

The Federal Government did also change traffic law to improve bicycle traffic flow, but these measures are few and far between, for example how to behave when a cycle paths ends, whether you may park there or what who gets priority. The Federal government also prohibited some types of mopeds to drive on a cycle path.

4.2.2 Gewest of Flanders

Unlike the Netherlands, Belgium focus on cars remained strong even during the oil crisis. The Flemish government was for a large part responsible for the focus on road traffic. Only in 1996 was the first bicycle oriented policy made. This was policy focussed on altering the modal split, in other words change the percentages of people using modes of transport. In this case lowering the amount of cars and increasing the amount of people who use other means, like bicycles, public transport or even walking. This is indicated by the fact that the Flanders Government has been increasing the budget allocated to bicycle policy from 12.5 million euro's to 86.5 million euro's. Even now, the Flanders government subsidizes a large part of any bicycle project being undertaken in Flanders. (Vlaamse Overheid, 2015)

In 1996 the Flemish government implemented a change in how traffic policy in general should be made. This was called the '*conventantsbeleid*', covenant policy making. This change in policy making was instituted by the Flemish government to create a more coherent and better coordinated and integrated traffic policy, instead of every municipality doing what they liked. This meant that for every improvement or alteration made in Flanders several key agents should be included in the decision making process. It forced the provinces and municipalities to consider all modes of transport, including bicycling, when making new bicycle policy.

The Flanders government plays a large role when it comes to connecting cities with high quality cycle paths. Together with provinces the Flemish government maintains around eleven thousand kilometres in cycle paths connecting various villages, towns and cities, including Antwerp. This network is called the Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. This network is primarily meant to facilitate commute, school or shopping traffic. (Vlaamse Overheid, 2015)

4.2.3 Province of Antwerp

The Province of Antwerp didn't have a bicycle specific policy until the nineties. Before this time period a few Flemish cities took the lead in creating bicycle specific policy. The provinces themselves traditionally focussed on recreational bicycle policy, with commuter traffic coming into focus only recently. (Vlaamse Overheid, 2015)

The province of Antwerp, in conjunction with the Flanders government and various local governments wants to increase bicycle use. Since the province of Antwerp cannot directly govern municipalities it can however help the various municipalities to create and build their own bicycle network. The Province of Antwerp also subsidizes municipalities who want to build a Fietsostrade; a high quality cycle path made for higher speeds and longer distances and long straights. (Vlaamse Overheid, 2015)

The provincial government is also improving the network of long distance cycle paths; the so-called '*fietsostrades*'. For example the Fietsostrade Antwerp-Mechelen. This fietsostrade is an example of the cooperation between Federal and Provincial governments, because the cycle path has been built next to the Mechelen-Antwerp Railway. These longer distance and fast routes are part of the Bovenlokaal Functionele Fietsroutenetwerk, roughly translated as the interurban functional bicycle route network. (Provincie Antwerpen, 2015)

4.2.4 Municipality of Antwerp

Like most of Europe Antwerp saw a sharp decline in bicycle use in the two decades after the Second World War. Antwerp's bicycle infrastructure suffered because the focus of traffic policy was on cars; bicycle lanes were either not maintained or had to make way for road widening. Like Rotterdam Antwerp's bicycle policy suffered from inattention and like Rotterdam Antwerp also went through a period of suburbanization. (Asperges, 2012)

Antwerp's bicycle policy started in the eighties. It was subject of an ideological struggle between some of the traffic technicians of Antwerp. Several cycle paths were built, the start of a network of paths, and it became legal to bicycle against the direction in one way streets. Slowly bicycle policy started to get attention. A major project was the construction of a cycle path alongside the Scheldt, built for tourists.

In the nineties bicycle policy gained momentum, seeing that increasing traffic levels were unsustainable. The major focus seemed to lie on the enlargement of the network of cycle paths. Several strategic routes were built alongside important roads, as the Gewest would not do it alongside the Gewestwegen. One of these was the '*ringfietspad*', a cycle path encircling the city alongside the ring road. Antwerp also made several agreements with important agents, like public Transport Company De Lijn, the National Railway company NMBS and with several bicycle organisations, the province and the Gewest, in the field of bicycle policy. The Antwerp municipality also changed its views on bicycles from bicycles are for recreational use to a view which includes bicycles for school or work traffic. (Vlaamse Overheid, 2015; Directorate-General for Passenger Transport, 1999; Asperges, 2012)

Bicycle policy continued to gain momentum after the year 2000, when a coherent mobility plan was announced and the group responsible for bicycle policy grew. The network continued to grow. One major development was the renovation of the Antwerpen Ring road, a major traffic artery for local, regional and long-distance traffic, circling east, south and west. The ring road experienced major traffic jams and was in need of a substantial overhaul which would cause even more traffic jams. In order to mitigate the traffic jams resulting from these major works the Gewest level of government set aside a subsidy for '*minder hindermaatregelen*', which means less hindrance measures. This money went to improving public transport but also to the creation of several urban cycle routes, so people would go to work on their bicycle instead of the car. Most of these measures are of the improving the network part. (Asperges, 2012)

The '*minder hindermaatregelen*' were not the last developments to occur in the development of bicycle friendly city. After the major construction works on the ring road ended bicycle policy continued to expand. The city launched a plan to construct a hundred kilometres missing link cycle paths, in order to improve the network. Next to network

improvements, bicycle facilities also received attention; in 2009 a new bicycle rental scheme called Velo was started, numerous storage facilities were built around the city and snow clearing machines were purchased. The city also implemented numerous soft measures, including amending the building code to provide bicycle storage in new apartment buildings, starting campaigns to encourage cycling, creating an Antwerp school for cyclists. It seems that in the last decade bicycle policy got a significant boost.

One example of Federal, Gewest, Provincial and Municipal cooperation is the construction of a large scale bicycle storage facility near Antwerpen Berchem railway station. The NMBS, in Federal hands, built it. The Fietsostrade, built by the province of Antwerp with subsidies from both city and Gewest will connect to it (Provincie Antwerpen, 2015).

4.2.5 Antwerp Summarized

Antwerp's first step in the direction of bicycle policy was after the oil crisis, much like Rotterdam. Antwerp's bicycle policy was very slow though. In the 80's the ringfietspad was constructed, which was built for recreation but instead used for commuting. This caused the Antwerp government to realise that bicycling to work had merit. Later, around 2005 the Antwerp ring road was being rebuilt and in order to reduce the impact it had it was accompanied by '*minder hindermaatregelen*'. Accompanying these reconstruction efforts bicycling itself experienced a major upturn. This has had its influence in Antwerp's bicycle policy; in a few years the scope of policy broadened significantly to include all three policy areas, infrastructure, supporting infrastructure and soft measures, instead of network only.

It is clear that bicycle policy in Antwerp started quite early, maybe even as soon as Rotterdam's, but it developed very slowly. It seems that from that point on bicycle policy, in the early years it was not a separate subject, slowly seemed to gain momentum. This whole change towards a more bicycle friendly stance seemed to come from the municipality itself, instead of other levels of government. While the municipality of Antwerp did get help from the province of Antwerp in the form of subsidies and knowledge, it only got subsidies from the Gewest of Flanders.

4.3 European influences

Being part of the European Union means that there is an additional layer of government, which is the same for both nations. This extra layer of government is the European government. The role of the EU in general is one which is subject to debate, what should the EU do and what should not the EU do and thus leave to national governments. The EU's role has been small, mostly around on the subsidiarity principle, but also due to the fact that the EU was not as far reaching as it is now. The responsibility of local transport and decent mobility has always been the municipalities. In 1999, the European Commission wanted to, amongst other things, increase bicycling. Therefore the EC published a document called *'cycling, the way forward for towns and cities'* in order to persuade municipalities and mayors of cities to adapt a more bicycle friendly attitude. The most important reason for this is that an increase in bicycling is good for the environment, because most new bicyclists will be people who let their car at home. In the case of bicycle policy the EU wants to stimulate bicycle usage in order to alleviate pollution and congestion and improve general health. Nowadays, the EU has set aside funds for this and has created several documents to help the different levels of government create, improve and expand their bicycle facilities. (Dekoster & Schollaert, 1999)

European Union is using more and more subsidies to help persuade municipalities, provinces and even nations to focus more on bicycling. With a policy document called the *'White Paper on Transport'* the EU recognizes the benefits of increased bicycle usage and urges nations and cities to reduce the amounts of deaths and increase the safety of vulnerable road users. The term sustainable safety is mentioned in these reports, a term coined in the Netherlands about bicycle safety in conjunction with other road improvement programs. Sustainable safety principle tries to address all the facets of safety for all road users, the paper also pushed for bicycling to be an integral part of land use planning.

4.4 Comparison

In this paragraph Rotterdam and Antwerp are compared on bicycle policy and results of the different planning processes in both countries. The bicycle policy from the different levels of government will be looked at and compared. The purpose of this paragraph is to illustrate the differences and to look at the sections which need more information, which is not

available through the literature research. There are several major differences between Rotterdam and Antwerp, of these of which are relevant and displayed here. The comparison first compares on a governmental level, comparing the national governments first, then down to gewest, provincial and then municipal level. The societal comparison is in chronological order, insofar that is possible.

Governmental comparison

When comparing the two cities, and by extension the two countries, several differences not immediately visible are becoming apparent. In bicycle policy it has become clear that on the level of national government the Belgium Federal government does not involve itself in any major way when it comes of bicycle policy. Where traffic policy is concerned it only focuses on the major infrastructural works and projects. The Dutch government has much more influence in traffic policy. Though in the last twenty years the Dutch government has been devolving much of its responsibilities to the governments below it.

The Netherlands do not have a governmental level like the gewesten in Belgium. In this case the gewest level can in some ways be compared to the national level in the Netherlands. This is because the gewest level of government has many of the same responsibilities like the national level in the Netherlands.

There's also a difference in what the province does and what methods they use. In Belgium the province together with other provinces is currently working on the Fietsostrades. These Fietsostrades link major towns and cities to each other, while taking up next to no space next to major railways. In the Netherlands small projects are realised to encourage the same kind of traffic, but not on the scale of Flanders, though this is subject to change. Both Zuid-Holland and Province of Antwerp are not actively involved in making bicycle policy in the cities concerned, both only seem to provide knowledge and subsidies.

On a municipal level the differences are not as big but still there. The biggest difference is that Rotterdam is trying to solve bottlenecks and ease of access issues, mainly by re-arranging intersections, whereas Antwerp is still building their 'missing links' in the network, though the scope of their policy is broadening. There are more similarities than differences. Both cities are improving their network, both by expanding the current infrastructure as well as improving the supporting infrastructure. Antwerp has a bicycle sharing system and in

Rotterdam a business is setting up a bicycle sharing network. Both cities have had major reconstruction works done to railways stations, Rotterdam Centraal and Antwerpen Berchem, with major enlargement done to their respective bicycle storage facilities. The major difference in bicycle policy is the way the cities started their bicycle policy; Antwerp started bicycle policy on its own whereas Rotterdam was forced to start because of the national government.

Societal comparison

Rotterdam's city centre has been destroyed in the Second World War and very little of the old city centre remains. It gave Rotterdam a unique opportunity to rebuild its city centre. The rebuilding of the city of Rotterdam was done with cars in mind so the city was rebuilt with wide streets and many parking spots (Huet, 2011). Antwerp did not suffer as much destruction during the Second World War and much of the historic city centre remains. Despite this the Antwerp government has tried to make as much of the city accessible by car. (Vlaamse Overheid, 2015)

In both countries and therefore also in both cities bicycle usage dropped significantly in the decades after World War Two. The most cited reason for this was increasing automobile usage during the fifties and sixties, combined with a general suburbanization trend. This increase in bicycle usage was partly caused by traffic policy that was focussed on cars instead of bicycles, including actively stimulating car use on distances previously done by bicycles. The movement towards the suburbs and thus longer, bicycle unfriendly, distances compounded this issue (Directorate-General for Passenger Transport, 1999).

Nowadays both countries have placed bicycle policy on equal footing with automobile policy. Both countries also focus on all facets of bicycle policy, meaning that next to cycle paths, parking places and other services have been built to accommodate the bicyclists (Huet, 2011; Vlaamse Overheid 2015).

A second major difference is the approach to spatial planning. Where the Dutch system is highly centralized and focussed on the common good, the Belgian system is much more decentralized with a focus on individual development and individual property. This resulted in the Netherlands into densely built cities where many services are within biking range. In Belgium the decentralized planning process resulted in many good things, but also in the

infamous “*lint-bebouwing*” in Flanders, where development along major thoroughfares was for a time virtually unrestricted which resulted in long roads with continuous buildings. This also meant that cities grew over longer distances with much lower density. This, in turn, causes services to be further away which in turn decreases the popularity of the bicycle. (Wouters, 2012)

In table 1, shown below, are the major events in bicycle policy as described in the past chapter.

	Antwerp	Rotterdam
Initial phase (1970-1980)	Initiated by municipality	Initiated by national government
	Construction of several disconnected bicycle paths.	Construction of network of bicycle paths
Middle phase (1980-2000)	Initiated by municipality	Initiated by national government
	Ringfietspad	Shifting of responsibilities to municipal government
Current phase (2000-now)	Initiated by municipality	Initiated by municipality
	Major Reconstruction works and ‘ <i>minder hindermaatregelen</i> ’.	Focus on liveable city and prioritising bicycles over cars.

Table 1, important events in bicycle policy history Rotterdam and Antwerp

Knowledge gap

While examining the policy documents from both cities it became clear that not everything has been documented. There is very little historic information available, and what is available is generic and applicable to both cities. Added to this is the fact the further back you go, the information available is less and less. With very few exceptions there are no policy documents available to the author with the means available. In order to get a more complete picture of the bicycle policy in both cities interviews will be conducted with current policy makers.

5. Interviews

In this chapter the results from the interviews, conducted to complement the literature study and complete the picture given. The interviews have been conducted with Sammy Cappaerts from the City of Antwerp, John Akkerhuis from the city of Rotterdam and the interview with Hillie Talens from the CROW, a Dutch Scientific Institute for Mobility. These interviews will be compared with each other.. Because there was little information on the role of the municipality and the Dutch national government an additional interview was done with Hillie Talens, a scientist at the CROW with extensive knowledge of cycling and cycling policy.

5.1 John Akkerhuis – Municipality of Rotterdam

The interview was done on the 2nd July in the Rotterdam town hall. John Akkerhuis is employed by the municipality of Rotterdam as a civil servant. He is primarily concerned with furthering the bicycle policies in Rotterdam and making sure that whenever new plans are created bicycling will be taken into account.

The Interview

Rotterdam itself historically had large amounts of bicyclists, shortly after the Second World War people were poor and often the only way to get around was by bicycle. According to John Akkerhuis Rotterdam was not very well suited to bicycles, though shortly after the war most of the trips were done by bicycle. The city was rebuilt with broad avenues specifically made for cars. When looking at the amount of bicycles and the amount of cars during the years before the oil crisis it can be argued that mobility policy specifically for bicycles was not necessary. The reasons for this are that the amount of bicycles and cars was heavily in favour of bicycles and the roads were wide, so cars and bicycles did not come in conflict as much. This could not last, since the amount of cars was increasing quickly and the share in the amount of traffic of bicyclists dropped dramatically, leading to higher deaths among bicyclists. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1983)

At the start of Rotterdam's bicycle policy the people who decided on the main focus of mobility policy and infrastructure planning were not in the municipality itself, it was the national government. In those days much of the planning and decisions were taken on a

higher level than the municipality. The country was much more centralized in planning. It was the municipality's role to implement the policy the national government made. The municipality had leeway in implementing the national government's policy, but did not get to choose where to focus its attention. The government started with bicycle policy because of the pressure group '*stop de kindermoord*', because the amount of children dying on their bicycles in accidents with cars was very high, and because of the pressure of the oil crisis and the general consensus that cars are not the be all end all solution.

The early nineties bicycle policy changed again. The scope of bicycle policy started to broaden to include other services for bicycles instead of only cycle paths and bicycle storage facilities. This general trend was found in every other city. This fits in the broader trend of decentralisation that started in the Netherlands around the year 2000. With the *Nota Mobiliteit* (2004) the task of mobility and infrastructure planning was devolved to the appropriate level of government. Bicycle planning traditionally was a municipality's responsibility. After the *Nota Mobiliteit* the process became even more decentralised than it was. This meant that Rotterdam was responsible for their own bicycle policy. This point is important not because policy changed significantly but because the people and institutions responsible for Rotterdam's bicycle policy changed.

A third change in bicycle policy is the Citylounge concept. This policy, in effect now at the time of writing, is created to make the city centre an attractive place to be, to shop and to recreate. The city centre has to become an economically attractive and competitive area, so that families with young children would return, so that more jobs were created and that the city centre became a more pleasant place to be. This idea encompassed more than just mobility policy. The major change for bicycle policy was that instead of car and bicycle side by side on Rotterdam's streets the cars would be secondary to bicycles. A major part of the funding for these cycle paths came from Europe in the form of emission reduction subsidies. They got these subsidies because bicycles are a sensible and more importantly environmentally friendlier form of transport for short trips. Nowadays those funds are gone and the municipality tries to achieve its goals by small cheap but effective measures. This major change came forward by a change in municipal government; the VVD, a liberal party and generally in favour of bicycles, though for them the bicycle does not get priority over the automobile, was the main reason for the car and bicycle side by side approach. The new

municipal government consisting, amongst others, of Leefbaar Rotterdam and D66 took a different approach.

5.2 Hillie Talens – CROW.

Hillie Talens is employed by the CROW, a knowledge institute concerned with infrastructure, mobility, space and environment. She is employed as a researcher and she is the leading figure in the CROW when it comes to bicycling. The interview took place the 20th of October 2015 in the offices of the CROW in Ede.

Interview

Bicycle policy in the Netherlands has been influenced by the Dutch national government since the beginning in the 1970's. While the municipalities make policy and implement policy, the national government was responsible for encouraging and supporting the municipalities in their efforts to create an environment suitable for people to bicycle. In order to better substantiate their efforts the national government, along with three different cities, created the so called '*demonstratieprojecten*'. These projects were built in three cities. The first was in Tilburg, which consisted of an east west cycle path with the least amount of intersections with other roads in order to connect the university campus with rest of the city. The second was in Den Haag, connecting outlying suburbs with other cities. This was done in conjunction with other measures to increase safety. The third occurred later, to further study the effects of the first two. The municipality of Delft built a network of cycle paths to see if a network of cycle paths would increase bicycle usage. Delft did not have a major bicycle artery like Tilburg, because most of the destinations are located around the city, including the university campus. These three projects were initiated by the government and carried out in conjunction with the municipal government. These projects initiated the Dutch bicycle process on the national level.

Bicycle policy before the oil crisis was mostly focused on clearing the cyclists of the streets in order to make room for cars. The national government had a goal that every family should have a car. This meant that the government expected that in the near future, hardly anyone would drive a bicycle. This in turn meant that there was no need for any bicycle related

policies or bicycle stimulating measures. The first cycle paths were made so that cars could drive fast inside city limits.

The oil crisis changed this view. Together with other societal pressures the governments started to question their position and initiate bicycle policy. The other societal pressures include, amongst others, the resentment towards the car taking up much if not all of the space in the city limits and the resentment towards the removal of many pieces of nature in order to construct roads. In the beginning the main reason to build cycle paths was safety, the focus of the public action group '*stop de kindermoord*'. Nowadays the aims of bicycle policy include other reasons. Environmentalism and a pleasant living environment are reasons to build cycle paths.

It should be noted that according to Hillie Talens municipal policy in general has been influenced the most by the needs of large business or otherwise ventures which bring in money or create jobs. These businesses, especially when building along a motorway, are not interested in bicycle access, because they have a more pressing need of automobile access; to receive costumers or clients and easy access for trucks, to deliver and to receive products. The municipalities were encouraged to proceed with bicycle policies because the national government provided subsidies for 75% of the construction costs of cycle paths. This does not include planning costs, ground acquisition costs or maintenance costs. This resulted in many cycle paths being built, mainly because cycle paths could often be included in existing plans. This also means that the national government has had to push the municipal governments to create bicycle policy. According to Hillie Talens that was the case with the first bicycle plans shortly after the oil crisis and the '*Master plan fiets*' of the 90's.

5.3 Sammy Cappaert – Municipality of Antwerp

The interview was done in Antwerp on the 24th of June. Sammy Cappaert is employed by the municipality of Antwerp as a consultant on bicycle policy. He is considered the go-to civil servant when it comes to bicycle policy.

The interview

The slow start in bicycle policy can be traced back to a lack of a *mobiliteitsplan*, a policy document in which the entirety of the policy concerning mobility is written up, and internal

politics concerning the bicycle. Another major agent was the fact that the higher levels of government did not stimulate bicycle policy making in any way.

After the municipal elections of 1976 and 1982 a centre-left coalition came into power, with the CD&V being the centre party and the SP being the left party. In this period the first cycle paths were constructed because the opportunity presented itself. These opportunities were most likely road reconstructions where the municipal government could implement a cheap option that did not interfere with other cars. Yet, lacking a unified policy it remained with these few paths. There was no network to speak of. After the 1988 elections the PVV, a liberal party, joined the coalition, though not much changed. In 1994 the environmentalist party Agalev joined, with the CD&V leaving. Only in 2012 did the coalition change again, this time with the PVV and the N-VA. These election results seem to show that during the past decades the city of Antwerp leaned to the left. Despite this bicycle policy did not really get off the ground. (Cappearts, personal communication, 2015).

A reason for this might be that the political parties were not able to come to agreement on the issue of whether bicycle policy should be implemented at all and if so, in what way bicycle policy should be implanted. According to Cappearts bicycling was generally seen as being 'left' of the political spectrum and using the car was generally considered being on the 'right' side of the political spectrum. This can also be seen in the current party standpoints. For example the OpenVLD, the successor party to the PVV, has in its party programme that the city centre should remain accessible to the car and that it should not be public transport and bicycles. The SP.A, successor to the SP and Agalev, on the other hand says that access to the city should be sustainable for all forms of transport. The N-VA also has the same points in their programme. These political parties underwent several iterations and different names. It is assumed that current political standpoints resemble the party programs of the past decades. Of the parties mentioned the OpenVLD is the most centred around the car; they say that bicycling and other modes of transport are not enough to keep the city accessible in the future and that the car should still be catered for, unlike the other parties. The other parties are more focussed on the public transport and bicycles. When looking at the current party programs they all look very similar when it comes to bicycle policy. It seems that bicycling has evolved to a point that all political parties see a benefit of bicycling.

The biggest difference now is on what role the car should have when compared to bicycling.. (CD&V 2015, N-VA, 2015, OpenVLD 2015 & Socialistische Partij 2015)

This only clarifies the slow start to bicycle-related policies, because although the municipal government does change, the major players remain the same. With the construction of the *ringfietspad* the municipality seemed to realise that bicycling can also be a decent alternative for short trips, especially in the city centre. The main reason for this realisation is that the *ringfietspad* was built for leisure, not for commuting, yet according to Cappaerts that was the main use of it. Cappaerts said that after opening roughly 5000 people a day used it. This realisation seemed to push the municipality into constructing more cycle paths, yet it did not result in a significant change in mobility policy.

A major change in mobility policy did happen after the major reconstruction works on the ring road of Antwerp in 2005. These reconstruction works were necessary because the ring road suffered from years of neglect. The majority of the ring road was reconstructed. Because of the major reconstruction the ring road its capacity was drastically reduced. The municipality knew this in advance and preparation increased capacity of other roads. This would not suffice so other options were explored, including improving the public transport system and increasing bicycling. When the actual works were under way the citizens, now facing increasing travelling times, took to bicycling. (Cappaerts, 2015)

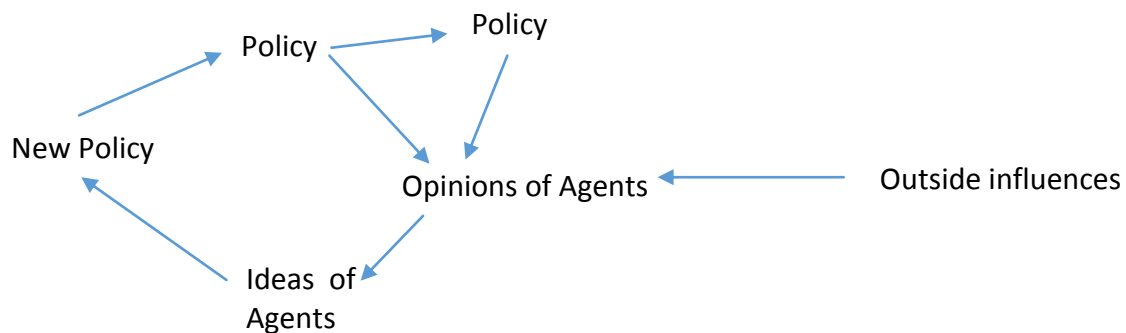
These major road works could be seen as a turning point in Antwerp's bicycle policy; it certainly marks a point where the scope of Antwerp's bicycle policy increases rapidly and where investments in bicycling start to rise. The expanding scope of Antwerp's policies now includes all three parts of the earlier mentioned sections. Where at first the city seemed to focus solely on the infrastructure part, now the focus seems to include all three; infrastructure, supporting infrastructure and soft measures.

5.4 Recap

From the interviews it is clear that both cities have different ways of handling bicycle policy and both cities have had a very different start to bicycling; Antwerp gradually started their bicycle focussed slowly, while Rotterdam had a much quicker start to bicycle policy.

6. Analysis

The aim of this chapter is compare and analyse the differences found in chapter 4 and 5. This chapter will link the conceptual model and the theory created in chapter 2 with the cases of Rotterdam and Antwerp. Additional sources will be used to substantiate what the interviewees have said. Figure 4, the schematic representation conceptual model, is repeated here for convenience.



6.1 Analysis of Antwerp

Three mayor points in time where bicycle policy changed in municipal Antwerp were the 80s, Ringfietspad construction and the ring road reconstruction. The 80's was the time where bicycle policy first got attention. The first changes were not radical. Bicycle policy did not really exist. According to Cappaerts, the changes made were opportunities that presented themselves; for example where roads were reconstructed and there was room and money to add a bicycle path. The ringfietspad happened slightly later and was built to accommodate recreational cyclists but instead was used by commuters. In the year 2005 the Antwerp Ring road was reconstructed. The mitigation efforts included bicycle focussed measures. In the conceptual model the change happened in the ideas on policy. It appears that the opinions did not change significantly, only the ideas about policy. Having the change to implement small changes in policy which represent a new direction in which policy should go means that the within the municipality something fundamentally changed in favour of the bicycle. This is an important change because until then the Belgian governments, including the provinces and the Gewesten were heavily involved in building more motorways (Vlaamse Overheid, 2015). This change could have come about because of the oil crisis and the publication 'Limits to Growth', by the Club of Rome. This could fit in the larger realisation

that the way in which the world is being exploited is not feasible. Though there was a realisation the actual will to substantially change traffic policy wasn't there.

The second change in policy, namely the *ringfietspad* is a different story. The realisation that bicycling could be used to commuting as well was an important one, beforehand the city seemingly only built paths for recreational use. From here on the city also considered cycling for commuting, though it seems it did not get much more of a priority afterwards.

Improvements did continue though. The change here happened in the policy results to opinion of agents. The policy results were not the results they were expecting and this in turn changed the opinion of the policy makers. The change in opinion did influence the ideas of agents a little, though not enough to make a difference in actual bicycle policy. The bicycle policy did not change much, it continued like before.

The third point in time, namely the 2005 reconstruction works of the ring road, was a major catalyst in when it came to bicycle policy Antwerp. As has been told in an earlier chapter the major reconstruction works appeared to provide an impetus to bicycle policy. After the reconstruction works a significant increase in the amount of bicycling measures undertaken by the municipal government is visible. This significant increase means that the policy makers changed their opinion, and thus their ideas, because of the realisation that bicycles are a viable option.

6.2 Analysis of Rotterdam

Rotterdam's changes in bicycle policy are different. This is most likely because of how the Dutch government is arranged. The first change in policy was the start of bicycle policy, in the 70s. The move to subsidize large parts of the nation's bicycle network could be considered radical, it did have effect; large parts of the Dutch road network, including cities, were joined by cycle paths, either separate in case of higher speeds or separate lanes, for the lower speed roads. The government provided generous subsidies in order to achieve this. In this case the national government changed their ideas radically in favour of the bicycle; the circumstances in which their original policy, namely car focussed, was formed changed. This change was because of both the 2 oil crisis and because of the public action group '*stop de kindermoord*'. How Rotterdam approached the oil crisis and the mobility policy is not clear, very little information is available on how municipal policy.

Decentralisation of bicycle policy occurred during the 2000s. This was a major change because Rotterdam would get more freedom in what they thought was best when it comes to mobility. In the conceptual model this changes the agents; instead of the national government it is the municipal government who decides on policy and with the decentralisation local action groups will have more influence, because now only the municipal governments have to decide and they decide over a smaller area with less people instead of the country where the national government has to take into account more public interest groups.

The third change also involves a change of agents, this time in the municipal government itself. After the 2014 municipal elections the D66 and Leefbaar Rotterdam came into power. The VVD was the reason that car and bicycle both had their place on the road was replaced with a more bicycle friendly policy, with the car taking second place. It has to be said that the bicycle was not side-lined; together with funds from Europe many cycle paths were constructed. The VVD, D66 and CDA coalition was replaced by the CDA, VVD and Leefbaar Rotterdam. This change in agents caused a shift in bicycle policy where the bicycle got more attention. With a change of agents comes a change in ideals and in opinions. These opinions and ideals seem to be integrated in the idea of a liveable and economically attractive city. This plan contains much more than bicycle policy, but does get idea across that a significant change occurred (CDA Rotterdam 2015, D66 Rotterdam 2015, Leefbaar Rotterdam 2015 & VVD Rotterdam 2015).

6.3 Comparative Analysis

The biggest difference between Rotterdam and Antwerp is governance. Where in Rotterdam the higher level governments historically have had much more influence in city and municipal governance. In contrast, Antwerp has had much more leeway and freedom in how the city was run, the federal government for instance does not influence local politics at all, only indirectly via the Gewest and provincial levels. This means that in the policy process the outside influences are different. This paragraph analyses differences by governmental level.

National differences

One of the major differences between the two nations is the government. On a national level there is one government in the Netherlands, while Belgium has 9 different governments, of which 2 are relevant to this thesis; the federal government and the Vlaams Gewest level. This includes the Gewest level, since the Netherlands does not have a comparable level of government. The level of involvement of these governments is very different. Historically, the Dutch national government has had a large influence in the development of the country, whereas the Belgium Federal Government has devolved many of its responsibilities to lower level governments. (Waals Weekblad, 2016)

Compared with the conceptual model the mayor difference here is the actor part. When making policies in Antwerp you get different set of actors which do not resemble the actors when making policy in Rotterdam. The mayor reason why policy changed so much in the seventies is because of outside influences; the 2 major ones are the oil crisis and the mounting pressure from the '*stop de kindermoord*' group. This made the policy results, which were intended when policy was made, unfavourable. This caused a change opinion on bicycling which in turn lead to different ideas, in this case more favourable to bicycling, and in the end policy which took a different direction. The Belgian Federal Government didn't influence traffic policy at all, it was mainly concerned with constructed motorways and national routes.

Provincial differences

The differences between the two provinces are not all that big; the biggest is that the Province of Antwerp has more power vested in it then Zuid-Holland. Both province do focus on the same subjects when it comes to bicycle policy; both are focussing on connecting the various urban cores with each other by constructing high quality, fast bicycle paths between the two cities. The province of Antwerp seems to be doing this at a more rapid pace then Zuid-Holland. One reason for this could be that most Dutch regional roads already have bicycle paths next to them and since these roads are connecting urban cores with a relatively direct route this could mean that there is a relatively low need for a high speed high quality bicycle paths. Belgium lacks these and thus these bicycle paths could be in higher demand since there is no alternative.

This difference mostly stems from the different policies and therefore policy results; The Belgian province itself has not done as much as the Dutch province, and by extension the national government, in building these cycle paths.

Now, the Dutch enjoy the benefits where the Belgians are seemingly trying to create that what the Dutch already have.

Municipal differences

Between the two municipalities the differences are not all that big, the actual policy measures themselves are almost identical; bicycle paths, bike storage facilities, bike rental facilities are the same. The biggest difference is that the city of Antwerp has more power vested in it then Rotterdam. Rotterdam has to abide by more guidelines and policy documents from higher level governments. When it comes to bicycle policy itself Rotterdam has to negotiate with different parties in the bicycle process, because the higher levels of government also have a say in how policy should be made, more then what the higher levels have to say in municipal Antwerp.

These governmental differences is one of the most important differences on why bicycle policy is different; different responsibilities municipalities have means that different political mechanisms are at work, which also mean which direction bicycle policy goes. This leads directly to the difference in the time period in which bicycle policy got off the ground and the way bicycle policy started. The starting policy of which bicycling became its own for bicycle policy may be the same – existing traffic policy – the two cities start to diverge when it comes to policy results; Rotterdam's municipal government changed its opinion on traffic policy, because of pressure resulting from a combination of the oil crisis and the *stop de kindermoord* lobby group and a national government which was under the same pressure. In Antwerp nothing really changed and the car focussed traffic policies continued, only a few bicycle paths were constructed. It seems that Rotterdam and the Dutch national government realised bicycling could be used as an alternative to car transport much earlier than Antwerp. Antwerp's opinion change after the unexpected results of their *ringfietspad*, the unintended consequences as mentioned in the previous paragraph, happened much later. Since then Antwerp has been investing more and more in their bicycle system.

The biggest difference here is the reason why bicycle policy came to be; in Antwerp as a result of unintended consequence of existing bicycle policy, decided by Antwerp, and in Rotterdam because of a change in opinion on existing traffic policy, which in turn was caused by outside influences, namely the national government. In Antwerp these changes happened at a much slower pace than Rotterdam, seeing that Rotterdam has a more developed bicycle infrastructure. The actual change in actors, namely changing municipal governments, as talked about in earlier chapters, seems to have had a small influence in policy creation. In the end, once the first few bicycle paths were constructed the ball kept rolling and slowly even more was done for bicycling. This means that the first change seems to have had to biggest influence and started the direction of traffic policy which is the subject in this thesis.

Rotterdam created bicycle policy, under guidance of the national government, to improve bicycle safety. The first bicycle paths constructed were built to create more space for cars and make a safer environment. A side effect, though it may not have been necessarily unintended, was that the dramatic drop in bicycle use was halted and in the following decades slowly reversed. One consequence of promoting bicycling is bicycle traffic jams. For example, the Erasmus Bridge during rush-hour the bicyclists are backed up such a long way that they have to wait for multiple green phases of the adjoining traffic lights to pass them. This is an unintended consequence, though one which could have been foreseen. This is one of the problems the Rotterdam municipal government intends to solve by the 'soft measures' as described earlier in the chapter. These unintended consequences are focussing Rotterdam's attention to further improve the bottlenecks in the system. This unintended consequence is not on the same level as Antwerp's though, because this unintended consequence is a result from the goals the city had; more bicyclists. In the case of Antwerp the unintended consequences, commuters instead of recreational cyclists, caused a general policy shift more in favour of bicyclists as a reasonable means of transportation. So in short this cycle went from recreational cycle path having the unintended consequence of being used for commuter bicycling. The opinions of actors was positive to this development and got ideas for further development of the bicycle in Antwerp, after which bicycling got more attention in policy. The same happened with the '*minder hinder maatregelen*' after which got more people on the bicycle than anticipated, after which the city continued to support them.

Both cities have bicycle sharing systems. Rotterdam's bicycle sharing or rental system is not actually a Rotterdam only system, it is a nationwide sharing system called the OV-fiets which rents its bikes from railway stations.

Antwerp's system is called Velo and consists of stations bicycles in specially built bicycle racks where you can rent a bicycle and take it to a different station. Velo was created by Antwerp, while the OV-fiets has been created by the Dutch National Railways. Both systems are increasingly successful. Rotterdam now has the option to introduce its own bicycle sharing system akin to Antwerp's system. This time it's not actually run or subsidized by the municipal government, it's a private initiative to which Rotterdam only had to give permission. This difference in levels of government which took initiative to create a bicycle sharing system shows again that the different governmental structure and thus different actors in the policy making process can make for similar systems.

The actors most likely to promote bicycling and bicycling policy have almost always been the political left of the spectrum, in both Rotterdam and Antwerp. Both Sammy Cappaerts and Hillie Talens covered this in their respective interviews. Further analysis of party programs of the political right leaning parties show that they support the idea of car access to the town. With elections every 4 years, if not more often because of other reasons, the actors within the process of policy making change. Since opinions and ideas are mostly bound to actors this means that with a change of actors policy changes. Not all of it changes though, once a particular line has been agreed upon earlier it takes a bit of effort to change that direction to one favoured by the current actors. In this research the most prominent change in actors happened recently in Rotterdam. Leefbaar Rotterdam was inducted into the municipal government, which favoured bicycles over cars. This in turn is reflected in the '*citylounge*' idea. In Antwerp, despite having had both left and right leaning municipal governments an actual shift in focus when these governments came into power is barely visible.

In short, the differences on bicycle policy are not all that big. The biggest difference one could say is time and government, because Antwerp started much later than Rotterdam on bicycle friendly policy. The reason for this was that Antwerp did not have the national government and the '*stop de kindermoord*'-group to jumpstart bicycle policy.

While the actual policy measures didn't have much difference between the cities, the way the policies were created did have plenty of differences.

The biggest being the governmental difference, Antwerp created its own and developed slowly while Rotterdam's bicycle policy was partly implemented from higher level governments and its implementation was much more rapid. This again is a matter of different actors having different opinions thus ideas on bicycle policy and how it is created.

7. Conclusions

In this chapter the main research questions of this thesis will be answered and the results of this thesis laid out. The first paragraph contains the conclusions to this thesis. The second paragraph contains suggestions for further research and the last and final chapter contains reflections on this thesis.

7.1 Conclusion

In this thesis origins of bicycle policy in both Antwerp and Rotterdam have been researched. In this chapter the main research question will be answered and recommendations for future research, both practical and theoretical. The first research question in this thesis is:

Which theoretical perspective fits the interaction between policy and policymakers and can be used to create a conceptual model usable for the analyses of the interplay between policy and government?

As seen in chapter 2, Giddens' theory of Structuration is not directly applicable to policy making. It does however provide an adequate base for this thesis, since the theory is primarily concerned with action and how action is created. As shown before policy is a way of shaping action. Giddens' theory of structuration however can be adapted so it can be used as a theory to use as a base. The idea of altering ones behaviour and structure and adapting it because of unintended consequence can be used as part of the policy cycle.

The second research question in this thesis is:

What were the most relevant policies on bicycling and cycle paths in Rotterdam and Antwerp, and what are the differences in policy between the two cities and why are these different, and how much leeway do the municipalities have?

The actual policies of Rotterdam and Antwerp are not that different. Both cities have aimed from the start to eventually create a complete network, both are aiming to create a safe, pleasant and easy to use environment for bicyclists. Much of this was done to alleviate automobile traffic, especially in Antwerp. The development of both Antwerp's and Rotterdam's bicycle policy developed along the same lines, it started with creating a rudimentary network.

After that the additional infrastructure starts to develop and when most of the network has in some way been constructed, do the soft measures come. These are often small changes or additions in the network which improve the way people cycle. The first difference is time. Rotterdam was earlier with creating a network of cycle paths. Antwerp had a much slower start but has since been catching up to Rotterdam.

A second group of differences are the level of governments which were behind the changes in bicycle policy. The first change in Antwerp was done simply because the municipal government saw an opportunity to construct a few bicycle paths. In Antwerp the biggest changes were all realisations by the municipal government, not the Federal government, that bicycles are a good form of transport and that Antwerp's inhabitants would bicycle if there were options. These options were presented in the form of a *ringfietspad*, which was constructed for recreational use and the *minder hindermaatregelen* which were instituted during the ring road reconstruction. These realisations were unintended consequences of policy which turned out to be a good change. All these changes were implemented by the municipal government, with little to no influence from other levels of government. In Rotterdam however the initial change came from the national government. The initial change, caused by the first oil crisis and the public action group *stop de kindermoord*, was initiated by the national government to construct cycle paths near every major and secondary road. The second change also came from the national government, only the last change came from the municipal government, this time in the form of elections. This change was not because of new insights but because of a different coalition of political parties. The replacement of the VVD with Leefbaar Rotterdam caused a change in direction from car and bicycle to bicycle and public transport first and after that the car. There were no realisations, save for the initial one, or unintended consequences which lead to a different policy. In Rotterdam policy mostly was a continuation of earlier policy, either changed by limited resources or a change in political parties in power.

7.2 Suggestions for future research

When researching the topic of bicycle policy there were several gaps of knowledge. One of the major gaps in public available knowledge are the mobility policies from before the year 2000. When looking online or in libraries there was no information on earlier policy.

There are large gaps in knowledge of municipal policy, both in Antwerp and in Rotterdam. Most of the knowledge gained was through the two interviews done and several documents which included parts about Rotterdam.

A second avenue to explore is the role of '*volksaard*', a national character and what kind of role it plays in deciding what mode of transport to choose when undertaken a trip. Hillie Talens mentioned this in her interview. According to her the north of the Netherlands, the protestant part, is more careful with what kind of transport they choose then the south, the catholic part, where the people are a bit more laid back in their choice on mode of transport.

7.3 Reflection

During the process of making this thesis I encountered several difficulties along the way. Policy making is a field which is in continuous change and policy documents from before 2000 are rarely available on sources which I can use. Defining policy and what is policy and what is not, very difficult to distinguish. Lots of interconnectedness between various actors, policy documents do not tell who or what inspired what; actual implementation not always visible. Actual policy documents are rarely easily available. I have limited means of transportation, so accessing local libraries is a very costly business and policy documents from before the age of internet are nowhere to be found. Most of the historical information came from introductory chapters of current policy documents. Finding people with knowledge about policy before their time very difficult. Mainly because bicycling was not a field until the last years, before which bicycling policy was just a chapter in a larger traffic policy area which focussed on other subjects.

During the writing of this thesis I noticed that I often did not know what to do. I realised I very much prefer to have some sort of guidance on what goes where and how. With this I mean a framework on which I can put the contents of this thesis. I very much know what I want to write, I just needed guidance on what to put where. Not having used the book by Verschuren and Doorewaard from the beginning meant that I was sailing blind. Using a thesis as a reference and getting the book I managed to get a better framework.

This, combined with a course I failed meant that I suddenly had an extra year in which to complete this thesis. As a consequence my motivation and concentration dropped considerably. Now, nearing the end of this thesis I can motivate myself a bit more and concentrate a little better.

I. References

- Agentsschap voor het Binnenlands bestuur; studiedienst van de Vlaamse Regering. (2014). *Gemeentelijk Profielschets*. Antwerpen.
- Asperges, T. (2012). *BYPAD Bicycle Policy Audit Stad Antwerpen*. Antwerpen: Timenco.
- Bakker, A., Leijs, S., Guit, M., & Gemeente Rotterdam, d. (2016, January 16). *Rotterdam gaat voor duurzame mobiliteit*. Retrieved from Verkeerskunde.nl:
<http://www.verkeerskunde.nl/integrale-artikelen/rotterdam-gaat-voor-duurzame-mobiliteit.20141.lynkx>
- Blessing, M. (2003). Dertig jaar na de oliecrisis. *Historisch Nieuwsblad*. Retrieved from Historisch Nieuwsblad.
- CDA Rotterdam. (2015, August 13). *Standpunt*. Retrieved from CDA Rotterdam Standpunten:
<https://www.cda.nl/zuid-holland/rotterdam/standpunten/standpunt/fiets-3/>
- CDenV. (2015, August 13). *Verkiezingsprogramma*. Retrieved from CDenV:
<http://www.antwerpen.cdenv.be/waar-staan-we-voor>
- CROW Fietsberaad. (2015, April 26). *CROW Fietsberaad*. Retrieved from Mobiliteit België:
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/obiliteitBelgi.doc>
- D66 Rotterdam. (2015, August 13). *Verkiezingstandpunten*. Retrieved from D66 Rotterdam:
<http://d66rotterdam.nl/verkiezingsprogramma-2/>
- Dekoster, J., & Schollaert, U. (1999). *cycling: the way ahead for towns and cities*. Brussels: European Community.
- Directorate-General for Passenger Transport. (1999). *The Dutch Bicycle Master Plan*. Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement.
- Doorewaard, H., & Verschuren, P. (2007). Het ontwerpen van een onderzoek. *Boom Uitgevers*. Amsterdam.

- Gemeente Rotterdam. (2015, June 6). *Fietsplan Rotterdam 2015-2018*. Retrieved from fietsplan voor rotterdam, de ideale fietsstad:
<http://www.rotterdam.nl/fietsplanvoorrotterdamdeidealefietsstad>
- Gemeente Rotterdam. (2015). *Rotterdam Centraal Factsheet*. Retrieved from Rotterdam Centraal: <http://www.rotterdam.nl/feitencijfersrotterdamcentraal>
- Huet, R. v. (2011). *Rondom de Metro*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam, dS+V, afdeling Verkeer & Vervoer.
- Leefbaar Rotterdam. (2015, August 13). *Economie, infrastructuur en milieu*. Retrieved from Leefbaar Rotterdam:
http://www.leefbaarrotterdam.nl/index.php/lr/comments/verkiezing2014_6
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Den Haag: Rijksoverheid.
- Nieuw-Vlaamse Alliantie. (2012, August 13). *Verkiezingsprogramma*. Retrieved from Nieuw-Vlaamse Alliantie: <http://districtantwerpen.n-va.be/verkiezingen2012/programma>
- OpenVLD. (2015, August 13). *Mobiliteit en Openbare Werken*. Retrieved from OpenVLD Thema: <http://www.openvld.be/?type=themas&id=54>
- Pelzer, P. & Te Brömmelstroet, M. (2010) *Fietsen, Revolutie en Reprise*. Agora, 2010-4.
- Provincie Antwerpen. (2015, March 3). *Nieuwe fietstempel bij station Antwerpen Berchem*. Retrieved from Provincie Antwerpen:
http://www.provincieantwerpen.be/beleid/leefomgeving/fietsen/nieuws-over-fietsen.masterdetail.html/p_detail_url/nl/drom/dienst-mobiliteit/nieuws/fietsbeleid/20150324_lanceringongehavend1.html
- Provincie Zuid-Holland. (2012). *Uitvoeringsplan Fiets*. Provincie Zuid-Holland, Afdeling Mobiliteit en Milieu.
- Rotterdam Info. (2015, April 20). *Geschiedenis*. Retrieved from Rotterdam Info:
<https://www.rotterdam.info/bezoekers/over-rotterdam/geschiedenis/>

- Socialistische Partij. (2015, August 13). *De Ruimte om comfortabel te leven*. Retrieved from Socialistische Partij: <http://www.s-p-a.be/socialewelvaart/de-ruimte-hebben-om-comfortabel-te-leven/#article>
- Stadsregio Rotterdam. (2015, April 28). *Fietsbeleid*. Retrieved from Stadsregio Rotterdam: <http://stadsregio.nl/fietsbeleid>
- Steriu, M. (2012). *Raising the Bar, Review of Cycling Safety Policies in the European Union*. Brussels: European Transport Safety Council.
- TRT - Trasporti e Territorio, Milan, Italy. (2010). *THE PROMOTION OF CYCLING*. Brussels: European Parliament.
- Van Goeverden, K., & Godefrooij, T. (2010, november 25). Ontwikkeling van het fietsbeleid en-gebruik in Nederland. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*. Roermond.
- Vlaamse Overheid. (2015, March 13). *Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets*. Retrieved from Mobiel Vlaanderen: <http://www.mobielvlaanderen.be/docs/persberichten/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen.pdf?a=14>
- VVD Rotterdam. (2015, August 13). *Bereikbaarheid en Parkeren*. Retrieved from VVD Rotterdam: <http://www.vvdrotterdam.nl/archief/news/all/688>
- Waals Weekblad. (2016, March 4). *De 9 Overheden van België*. Retrieved from Waals Weekblad: <http://www.waalsweekblad.eu/links/306/20021/>

II. Interviews

Interview John Akkerhuis, medewerker Fietsbeleid bij Gemeente Rotterdam

J: John Akkerhuis

M: Matthieu Neet

Interview locatie: Gemeentekantoor Rotterdam, wilhelminakade 13\

M: Ik ben een derdejaarsstudent Planologie aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Ik ben bezig met mijn Bachelorsthesis. Ik ben onderzoek naar waar komt fietsbeleid eigenlijk vandaan, wat zijn de achterliggende oorzaken ervan, origine kunnen noemen van Rotterdam en Antwerpen. Naast elkaar. Het zijn twee steden die veel op elkaar lijken maar ook veel van elkaar verschillen. Daarom is enigszins vergelijkbaar. Vindt u het goed dat ik dit interview opneem?

J: Ja, ja.

M: Dat is even voor de record natuurlijk. Waaruit bestaat uw functie?

J: Ik ben fiets coördinator zoals dat heet. Dat is een functie, ik ben geen verkeerskundige, mijn achtergrond is eigenlijk duurzame mobiliteit, maar dat hoeft ook niet als fiets coördinator, mijn rol is eigenlijk gewoon van weten wat er allemaal speelt op het gebied van fiets, dat is waarschijnlijk veel breder dan alleen het aanleggen van fietspaden. Fietsen stimuleren, fietsparken, praten met marktpartijen, bureaus, wethouder adviseren, burgers te woord staan, pers. Het is heel breed gevarieerd werkveld en dat is wat ik doe. Nu sinds een jaar dus, mijn eerste klus is eigenlijk het eerste nieuwe Rotterdamse fietsplan schrijven samen met een paar collega's, en die heb ik hier. Dus het beleid van nu kan ik heel mooi vertellen, beleid van hoe verder terug in de tijd hoe minder ik ook weet.

M: heeft u enige kennis van de wederopbouw toevallig? Want Rotterdam is, zoals elk Nederlands geschiedenisboek vertelt vrijwel geheel vernietigd in de tweede wereldoorlog, dat is opnieuw opgebouwd en ik heb proberen te zoeken hoe is het opnieuw opgebouwd en Rotterdam staat inmiddels ook bekend als stad van de auto. Weet u wat de rol van de fiets was tijdens de wederopbouw? Of is dat gewoon omdat?

J: naja, de fotos die ik je net liet zien van net na de oorlog. Mensen hadden gewoon geen geld voor de auto, volgens mij en de fiets was natuurlijk het enige fatsoenlijk alternatief om je een beetje door de stad te verplaatsen. En als je dus van net na de oorlog kijkt, bijvoorbeeld de maastunnel, dan heb je de maastunnel hier, ik weet niet of je die kent,

M: ik heb erover gelezen.

J: dat was ook een fietserstunnel, een fietsersbuis erbij, een voetgangersbuis. Aan allebei de kanten via hele grote roltrappen die de fietsers in een keer naar beneden brengen en aan de andere kant weer omhoog, daargingen dacht ik 80000 mensen per dag door die tunnel heen, en de fotos die je ziet zijn echt het moest met politiebegeleiding moest het door die tunnel heen, het was echt gewoon extreem. En bijvoorbeeld ander fotootje daar heb je al die rivierkruisingen de brug, vreselijk druk, de straat waren er helemaal niet op ingericht natuurlijk, en wat je langzaam zag was van dat [...] dat het moesten sturen, de stromen sturen. Toen zag je langzaam de eerste verdeling van fietspaden van mensen die rechtdoor moesten, van mensen die rechts afslaan. Wat ook meespeelden was natuurlijk, dat was weer wat later, we zijn natuurlijk een havenstad, nu zit je echt in het oude havengebied, waar [...] maar wat je zag was dat de hele industrie eromheen, de haven gerelateerde industrie dat ging, dat vestigde zich bij de haven, maar omdat de schepen steeds groter worden functioneerden de havens niet meer die waren eigenlijk te klein, de havens zijn allemaal helemaal naar de zee verschoven, de maasvlakte dat is echt havengebied en al die oude havens hier, die werden steeds minder gebruikt. De bedrijven eromheen en de spooremlacements die hadden ook geen functie meer. dat kan allemaal weg en dat heeft heel veel ruimte gecreeerd om mooie nieuwe infrastructuur te maken, voor auto en fiets en alles en bij elkaar, dat is niet alleen bombardementen geweest maar ook in onbruik raken van oude havengebieden. Je moet eigenlijk maar kijken op die fotos, ik heb heel veel fotos en plaatjes van rotterdam in de tijd hoe het is gegroeid, het is het complete verhaal het is niet alleen de fiets. Het is gewoon mobiliteit in bredere zin.

M: je ziet dus aan het eind van de jaren zestig en zeventig heel snel daling van het fietsgebruik, dat zie je niet alleen hier dat zie je overal in Nederland, ook in België zie je dat. Dus de grove lijn was dat de fiets altijd al onderdeel van het mobiliteits hier in Rotterdam.

J: Nou nee hoor, dat weet ik eigenlijk niet. de straten waren er niet op ingericht op fiets. Net na de oorlog. Dus of dat fiets beleid is geweest weet ik niet.

M: Ok. Eerder fietsbeleid van voor pak em beet, was vooral vanuit de centrale overheid geregeld, met structuurschema's verkeer en vervoer, nota mobiliteit, die is trouwens van later. in hoeverre had de stad zelf keus in de invulling van het fietsbeleid? Je ziet duidelijk een omslag in de jaren 70/80 in auto naar fiets weer erbij komt. Hoe ging dat in Rotterdam?

J: Dat weet ik niet. Sorry. Voor de jaren 70 was het echt landelijke overheid

M: voor de jaren 90 zelfs, de term decentraal wat kan, centraal wat moet, die kwam toen ook al voor.

J: Waarom moest dat centraal of iets, dat is juist toch iets.

M: het hele mobiliteitsbeleid was centraal geregeld, de overheid zal nooit zeggen daar en daar komt een fiets pad in deze gemeente, maar het is wel zoiets van normen en eisen en dat soort dingen.

J: Ja.

M: ik heb gelezen waar eerst de auto en de fiets na 2000 auto en fiets naast elkaar, en nou zag ik dus de autoluwe stad. Er zit dus een omslag punt in waar die auto daadwerkelijk minder belangrijk, een andere rol krijgt toebedeeld in de stad. Waar komt dat omslagpunt vandaan?

J: dat heeft te maken met de groei van de steden. En die groei in economische zin een aantrekkelijke stad zijn, het moet aantrekkelijk zijn om in te leven. anders lopen steden leeg. En wat je zie is dus al die autos op een gegeven moment kan je ze ook niet meer kwijt al die autos, je kan niet doorgaan met blijven helpen van, het zorgen voor parkeerplekken, zeker in de binnenstad voor de autos is dat ook te klein. Dus wat je ook ziet is wij in Rotterdam zijn nou bezig met de Rotterdamse Mobiliteitsagenda, dat is dus een visie van hoe moeten we nu de komende periode wat moeten we gaan op het gebied van mobiliteit om mee te gaan om economische een prettige stad te blijven, een economische sterke stad. Concurrerende stad, hoe krijgen we weer gezinnen in de stad en hoe krijgen we maken we de stad aantrekkelijk voor studenten om in te leren, hier te studeren en te blijven. Dat zijn niet gelijk weer weglopen, allemaal dat soort aspecten zitten erin en onder die aanpak hangt ook het

fietsplan, dat is er ook een belangrijk onderdeel van, de fiets heeft alles te maken met, het is gewoon een heel goed alternatief voor de auto, we hebben wat we dan zeker in geveel met Utrecht en Amsterdam een heel goed fietsennetwerk, heel goede fietspaden, veel meer dan andere steden en fietsen is gegroeid, 60% procent gegroeid in de laatste tien jaar, maar dan heb je dat politiek wel altijd een college had, veel VVD waarbij de auto eigenlijk altijd wel de belangrijkste, de auto was voor de stad het belangrijkste maar met het college van nu, is heel erg D66 en nu is het echt bijzonder van nu, de fiets is nu eigenlijk die nieuwe heilige koe. Dus keuzes, er worden nou gewoon keuzes gemaakt ten gunste van de fiets ten koste van de auto, en dat is heel erg bijzonder op dit moment. Dus wat we echt aan het doen zijn is het nadenken over parkeerplaatsen, er gaan gewoon minder parkeerplaatsen in de stad voor de autos maken, autovrij, dan kan je heel leuk groen inrichten prettige leefruimte creëren, fietsparkeerplaatsen maken noem maar op. Je kan denken aan stoplichten instellingen, laat de fiets minder lang wachten dan de auto, allemaal dit soort dingen dat is heel bijzonder wat er nu aan de hand is. Er is niks .., je moet meegaan met de tijd en de vaart van de burgers om aantrekkelijk te blijven als stad en nu heel recent is er ook een politieke kentering.

M: die politieke kentering, heeft dat ook te maken met dat de D66 de VVD heeft vervangen.

J: Ja. En ook leefbaar, dat is bij ons ook een grote partij, en die zit heel erg op de burger, daar merkt de burger heel veel van. De gezondheid van de burger, dat je een goede lucht hebt in de stad, minder autos betekent minder uitstoot, betekent een schonere lucht, gezondere burgers, en dat past fietsen ook heel mooi in. dus niemand haat fietst in dit land op het moment.

M: dat zul je in Nederland vrij weinig vinden, denk ik, mensen die echt tegen de fiets zijn.

J: Ja, nee Ja.

M: Nederland is vrij uniek wat betreft fietsen natuurlijk.

J: de fiets ten opzichte van autos natuurlijk.

M: succesvol fietsbeleid hangt natuurlijk niet alleen van mobiliteitsbeleid, het hangt ook af van ruimtelijke ordening, van wat plaats je nou waar neer, in hoeverre houdt de stad Rotterdam rekening met de fiets bij stadsuitbreiding?

J: Steeds meer, zeker nu worden, alle fietspaden die nu gemaakt worden over de groei van de stad die hangen allemaal op hetzelfde verhaal, aantrekkelijk stad zijn, en fiets krijgt daar een hele belangrijke plek in. we zijn nu ook aan het kijken zorg nou dat het stadscentrum, fietsverbindingen naar de wijken eromheen, dat die optimaal zijn, twee kanten, je kan ook een slag groter kijken, de uitgaande routes van de wijken naar de regio, veel meer recreatief, zorg dat dat ook beter wordt, nog. Want ook dat maakt het weer aantrekkelijk, en je maakt het ook makkelijker voor mensen die van wat verder komen de fiets te pakken in plaats van de auto.

M: hoe is het overleg tussen de provincie zuid Holland en Rotterdam? Want volgens mij draagt de provincie deels verantwoordelijkheid voor het verbinden van steden, onder andere van fietspaden, en ik heb gelezen dat er plannen zijn, maar een echt snel direct fietspad naar bijvoorbeeld Rotterdam of Den Haag, die ligt er nog niet echt.

J: Jawel. Er zijn er al een paar gemaakt, in ieder geval naar Den Haag, Delft.

M: Dan is wat ik heb gevonden dan

J: de laatste die gemaakt is vanuit Dordrecht naar Rotterdam, geef het beetje maar een naam, snelle fietsroutes,

M: fietssnelwegen,

J: Apart, comfortabel,

M: zo min mogelijk kruisingen

J: waar we wel samenwerken met, het is net geen provincie, ben je ook bij de metropoolregio's beland? De metropoolregio Rotterdam?

M: ik heb wel sites gevonden daarvan

J: op dat schaalniveau, vroeger hadden we de stadsregio Rotterdam, dat is Rotterdam en vijf gemeentes eromheen, Den Haag, had stadsGewest Haaglanden, dat was de stad Den Haag en een paar gemeentes eromheen, die zijn samen gegaan als een soort bezuinigingsefficiency slag, dat is nou metropoolregio Rotterdam-Den Haag. 22 gemeentes. Dan heb je echt het hele schaalniveau te pakken waar je snelfietsroutes kunt afspreken. En de provincie, die hebben ook wel wat visie en beleid erop, volgens mij zitten zij iets meer op recreatieve routes. De

kunst is natuurlijk om, en het is natuurlijk een subsidiant, als je probeer altijd, het aanleggen van fietspaden is best duur, een miljoen per kilometer, dus dat is heel veel geld. Dat is natuurlijk een beetje het lastige van deze periode, we hebben eigenlijk, de gemeentes hebben ook niet zoveel geld meer, en vroeger het fietspaden netwerk wat we nu hebben, 600km, is voor een groot deel betaald vroeger, uit luchtkwaliteit gelden, we hadden gewoon verplicht moest voldoen aan luchtkwaliteitsnormen en emissie-eisen en Europese regelgeving, en daar zat heel veel geld bij om dat voor elkaar te krijgen. dan kan je denken aan maatregelen als restwarmte uit de industrie ipv kolencentrales, elektrische autos ipv benzineautos en ook fietspaden. Dus heel veel fietspaden zijn gerealiseerd de laatste 5 jaar met luchtkwaliteitsgelden. Dat is nou ook stop, want wemoeten aan de normen voldoen, maar er zijn nog steeds plekken waar het nog steeds niet helemaal gelukt is. En het geld is weg, en nu moeten met veel minder geld doen, 2miljoen per jaar, op dit moment, de komende periode.

M: is dat voor nieuw of is dat ook voor onderhoud?

J: dat is allemaal voor nieuwe dingen, onderhoud wordt gewoon ingebed op het onderhoud budget. Klopt hoor, heb je gelijk in, het gaat om meer geld. [...] geld is voor nieuwe dingen, fiets parkeren, verbeteren van netwerk wat er is. Wat we zien is door die groei, dat je gewoon fietsfiles krijgt, zeker hier, als je deze lijn door trek van het verkeersplein van deze kant van de brug naar de volgende, dan kom je bij de Coolsingel, de Hofplein, de -, die loopt echt helemaal vol met fietsers in de spits. Dan heb je dus dat je niet meer door rood kan, door groen op tijd dat je moet wachten tot het weer groen is. Ruimte voor stoplichten, dat zijn investeringen die we gaan plegen om toch op die manier het systeem te kunnen laten functioneren, blijven functioneren.

M: Quality of life. Ik ga toch even terug de wederopbouw. Daar werd gezegd duidelijke scheiding van functies. Toen, destijds was dat vrij belangrijk idee binnen de hele politiek, ook in andere steden. In hoeverre zie je dat nog terug in Rotterdam, die scheiding van functies? Van wonen daar, werken daar, recreëren daar en geen menging daartussen?

J: volgens mij gaat dat weer veel meer mengen, als onderdeel van het mobiliteitsagenda. En plannen voor de stad. Ik ben geen stedenbouwkundige, maar ik heb de plaatjes gezien dat het die kant op gaat.

M: functiemenging, dat is alles dichtbij elkaar, fietsbare afstanden, dat is natuurlijk een van de belangrijkste onderdelen van, dat maakt het mogelijk om te fietsen.

J: En dat maakt het prettig om in te wonen. Alles onder bereik.

M: wordt er bij het maken van fietsbeleid en het algemenere mobiliteitsbeleid gekeken naar andere steden en of landen? Is er een bepaald item uit het beleid dat duidelijk [..]

J: voor de fiets bijvoorbeeld wel. Wat we nu niet hebben, dat is wel jammer, sommige steden hebben echt een fietsicoon, een mooie rotonde, eindhoven heeft er een, was dat bij Den Bosch, die rotonde? Bij eindhoven geloof ik. Dat is voorbeeld van een fietsrotonde,

M: boven een kruispunt

J: ja, zoiets is wel hartstikke gaaf, dat zouden we wel willen hebben maar dat hebben we gewoon niet. dat kan je ook gebruiken voor promotiedoeleinden om te laten zien dat je een fietstad bent naar je eigen burgers. Er zijn kleinere dingetjes die je kan doen om de fiets te stimuleren heeft eindhoven bedacht, stel je voor je hebt een kind en je wil boodschappen doen in de stad, het is best lastig om met je boodschappen en je kind, je komt gewoon handen te kort en daarom komen mensen met de auto. maar als je nou eens een fietsenstalling, dat mensen toch met een kind je en de fiets naar de stad komen en je geeft een leenbuggy, dat je kind in de buurt kan blijven en verder boodschappen doen in de stad. Zo kan je op een paar hele simpele manieren mensen belonen of overhalen noemt het maar oom toch met de fiets te komen en in eindhoven hebben ze dat gedaan en dat was succesvol en dat gaan we hier ook doen. dus goede ideeën zijn hele kleine dingetjes soms.

En groningen die hebben bijvoorbeeld die heeft geëxperimenteerd met verkeersinstellingen op een kruispunt

M: alle kanten groen

J: den bosch heb je als je op een kruispunt aankomt en je moet twee keer oversteken om verder te gaan dan is dat gokken of je de goede keuze gemaakt, den bosch regeling heeft een pijltje die kant op en een pijltje die kan om te zien hoe je het snelst kan oversteken. Hele simpele dingen die [..] Den Bosch,

M: Ik woon 25 jaar in Den Bosch en nog nooit van gehoord. Ik woon in de binnenstad alles buiten binnenstad kom ik bijna nooit.

J: ik weet ook niet waar het is hoor maar collegas zijn er wezen kijken en wat een andere stad geweest is een regensensor, ken je dat?

M: Enschede was dat volgens mij.

J: alle leuke ideeën ja nou ik ga er [..]

M: ik heb meermalen in Enschede gestaan met zon plas op de auto weg, dat je dan

J: ooooo

M: verschrikkelijk is dat. Volgens mij zijn we dan redelijk tegen het eind. Het is jammer dat, ik zoek nog steeds iemand die meer weet van voor 1990, dat is jammer. Is er nog iets wat ik gemist heb, is er essentieels beleid en diens oorsprong waar ik helemaal overheen heb gekeken.

J: dat er gewoon verplaatsten van de haven naar de zee. Dat er gewoon heel veel ruimte vrij komt en dat dat een hele mooie kans is om goede nieuwe goede nieuwe infrastructuur aan te leggen.

M: hoe is de verbinding eigenlijk voor de fiets met de havens? Het zijn natuurlijk flinke afstanden.

J: ze zijn wel bezig, er komen allemaal van die snelfiets routes. Het havengebied hebben wij als gemeente, zij zijn zelf beheerder van de buiten ruimte, de hele haven zijn eigen beleid heeft, eigenlijk zijn eigen fietsbeleid heeft, dat stemmen we wel op elkaar af. Maar ze proberen wat dingen om mensen op de fiets door de haven te laten. Je zegt op infrastructuur he,

M: ja het gaat vooral, deel fietsen, dan kennen wij de ov fiets, heeft Rotterdam dan nog een apart deelfietsstelsel?

J: wij zijn bezig met go bike uit Denemarken, Copenhagen zit, zo zit het elke grote steden dat je een huurfiets kon lenen en ergens anders wegbrengen. [..] hele contractfase, ik denk dat we volgend jaar die deelfiets in de stad hebben. Dat is helemaal in het kader van

aantrekkelijk stad, tourisme, bedrijven, burgers verlijden met de fiets te bewegen ipv auto. wat ik ook zie is dus bedrijven als gobike zien nouw kansen, dat is wel vaker geprobeerd om op commerciële basis een deelfiets systeem neer te zetten maar het lukte nooit, maar nu gaat het gewoon lukken. Blijkbaar is er iets aan de hand, wordt het zo aantrekkelijk dat het fietsen business is.

M: Antwerpen heeft ook z'n deelsysteem, sinds 2009 als ik het goed heb, en het schijnt heel populair te zijn. je ziet van elke 10 fietsen die je ziet zijn 1 of 2 antwerpen fietsen.

J: Antwerpen heeft het gekocht en betaalt ervoor, en wij betalen niets, zij willen het zelf. Ik zie gewoon business cases, maken gewoon contracten met bedrijven en soort tariefstructuren waar het gewoon uit komt.

M: doen jullie daar nog iets mee, anders dan zeggen ja dat mag?

J: past natuurlijk heel mooi in het plaatje van fietsbeleid, maar ik heb wel geleerd dat we van die andere steden moet je niet teveel mee bemoeien met de business case. Alleen politiek gevoelige dingen weet je wel, er zit ook marketing omheen, het staat wel buiten, het moet wel functioneren en goed zijn en anders wordt het politiek. Als het rammelbakken zijn of als ze nooit gebruikt worden dan ongelukken mee gebeurt.

M: ik kan me natuurlijk voorstellen dat er gedenkt wordt dit vinden wij een bijzonder goed idee we willen best financieel of een of andere manier zorgen dat het een succes wordt, meehelpen dat het een succes wordt.

J: Ze krijgen wel wat subsidie hoor maar, van ons. Uiteindelijk hebben we rond Rotterdam de verkeersonderneming, en die heeft als taak te zorgen dat de ring snelwegen rond Rotterdam niet dichtslippen, en dat doen ze op allerlei mogelijke manieren, veel samenwerken met werkgevers, ze hebben ook een keer een aanbesteding uitgeschreven voor aanbieders kom met creatieve ideeën die helpen mensen uit de auto te krijgen, waardoor wij geholpen worden met ons probleem en dat heeft hele leuke ideeën van een aanbieder gehad, bijvoorbeeld die mensen komen in groepjes met OV naar de stad en die gaan met een coach trimmen ze door de stad naar hun werk en de schone kleren en het koffertje die staan klaar op het werk. dat bedrijfje verzorgt dat, je hebt gezondheidsport en leuk, ze komen niet meer met de auto, dus de verkeersonderneming is blij, en het bedrijfje krijgt er een

vergoeding voor. Subsidie. En zo is Go eigenlijk ook gekomen, ze krijgen wel geld, maar niet van ons. Dat zijn allemaal een beetje de zachte kanten.

M: die zachte kant, het grootste deel van de fietspaden liggen er inmiddels als, de zachte kant is nu de manier om mensen zoveel mogelijk aan het fietsen te krijgen, als er een fietspad tussen a en b ligt en er zijn fietsstallingen dan heb je het grootste deel van wat je kan doen heb je gehad natuurlijk. Ik kijk naar meerdere steden wat betreft beleid en je ziet vaker van, het is bijna af, de focus ligt hier in ieder geval meer op de zachte kant.

J: wat wel het probleem is is fietsparkeren, de aantalen blijven groeien en die fietsen moeten ze erges kijwt, en aan de andere kant willen we een aantrekkelijke stad zijn, CityLounge noemen ze dat, en moet je een stoep vol fiets hebben, fietsparkeren is wel een uitdaging. Voor het eerst zijn we op zoek met bedrijven, je hebt van die leegstaande panden, maak er een buurtfietsenstalling van. Parkeerplaats in plaats van een fietsenstalling, nee fietsenstalling in plaats van. Je kan ook stukjes parkeergarage die leegstaan ombouwen naar fietsenstalling. Je moet niet vergeten dat fietsen zelf je hebt zoveel dure fietsen hier, ik loop wel een stukje om als hier zoveel dure fietsen staan. heel veel mensen hier hebben geen zin om ff te lopen dus de stalling echt pal voor de deur hebben waar ze willen zijn. het is echt wel lastig om dat goed te doen.

M: dat probleem speelt ook bijvoorbeeld in Den Bosch, de HEMA heeft een hele grote ingang en de helft staat vol met fietsen. Dat is een andere plek.

J: wat we hier ook gehad hebben en dat is ook heel belangrijk is de rivierkruisingen. Rotterdam zuid 250k mensen denk ik, rotterdam noord ook iets van 350, we hebben eigenlijk bar weinig manieren om je de rivier over te krijgen, we hebben deze brug, dan een tunnel een stukje verder en de willemsbrug daar, maar dat is het. Voor een fiets is dat al gauw een stuk omfietsen als je eerst naar die brug moet, dan er overheen en terug. En de brienenoordbrug is de volgende. We hebben wel wat veerpontjes er tussen door varen, de Aqualiner, en een waterbus waar de fiets mee kan en het is allemaal hartstikke duur, en daarom is de fietbaarheid die moet tip top in orde zijn om het fietsbaar te houden. En dat is best lastig. Steden met rivieren, dat zijn er nog al wat. Bijvoorbeeld Amsterdam die hebben die grote veerboten, om noord of zuid, ik weet het niet precies.

M: Amsterdam noord. Het grootste deel van Amsterdam ligt Zuid. Ik heb ook gelezen dat het aandeel fietsers in het totale hoeveelheid beweging in de stad is lager dan het Nederlands gemiddelde,

J: JA

M: zouden de beperkte hoeveelheid kruisingen met de rivieren een oorzaak van kunnen zijn?

J: Nee, ik denk dat de alternatieven zo goed waren, de auto, kijk amsterdam [...] daarom kan je er.

Fietspaden in ieder geval, dat is allemaal goed, er zijn meerdere factoren die allemaal meespelen, rivierkruising weet ik eigenlijk niet, zou kunnen. wat we wel zien is dat in de zuidkant minder gefietst wordt dan aan noordkant maar dat heeft te maken met cultuurverschillen, de wat arme wijken en veel allochtone gezinnen waar fietsen niet in de cultuur zit, ouders kunnen niet fietsen, die stimuleren kinderen ook niet op de fiets en die hebben geen geld om een fiets te kopen. [...]

Het zijn allemaal factoren die mee kunnen spelen met de verschillen.

M: terwijl juist de fiets zou het transportmiddel van de armere mens zijn, het grootste deel van wat ik doe doe ik ook met de fiets.

J: ja, maar sommige groepen die vinden ook status belangrijk. Als je met je fietsje komt heb je geen geld om met de atuo te gaan, die pakken dan toch de auto of het ov. [...]gil

M: Ik ken een chillpil

J: dat heet G I L, penjaloza. Dat is een beetje de AL Gore van moderne stedelijke inrichtingen. Hou maar op met die autos, hou veel meer rekening met langzaam verkeer, voetgangers, fietsers. Die heeft twee weken geleden, hebben we hem gevraagd, is er dan in andere steden ook een cultuurverschillen. Hij zegt ja dat verschilt heel erg. Overal en in de stad is het juist de status helemaal geen probleem en in een andere stad wel een probleem. P[...] maar het is wel, heeft wel oorzaken. Maar hem moet je ven kijken of je wat kan vinden. Past ook wel in je onderzoek denk ik. Het is oud burgemeester uit bogota, colombia,.

M: daar heb ik ook wat van gehoord ja. Die hebben een groot deel van de snelwegen gezegd, dat doen we niet. een busbaan, een, wel meerdere dacht ik, hoogwaardig openbaar vervoer, om de 5minuten een bus, grote bus, veel mensen. want bogoto heb ik gehoord liep ook vol.

J: ook wel arm, veel armoe. Het is [...] twee rijen huizen aan beide kanten, een zandweggetje van helemaal niks. Leefbaarheid was gewoon eigenlijk absoluut geen aantrekkelijke omgeving om te wonen. Hij is begonnen toen met het zandweggetje een leuke leefstraat van te maken. met weinig ruimte voor de auto, er zijn wat plekjes voor de auto voor parkeren gemaakt, maar dat is niet belangrijk dus laat het lekker.

M: ohja, die hebben een heel ringfietspad gemaakt, we hebben er wel wat over gehoord, die case. Het is redelijk uniek, gewoon, we bouwen niet meer snelwegen, we doen het gewoon anders.

Transcript Interview Hillie Talens

Locatie: CROW Fietsberaad, Galvanistraat 1 te Ede.

Datum: 20 oktober 2015, van 10:00 tot 11:00.

H: Hillie Talens

M: Matthieu Neet

M: Dus nog even voor de opname: Vindt u het erg als ik het opneem? Nee. Mijn naam is Matthieu Neet, ik ben student planoloog, planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen en ik doe voor mijn thesis onderzoek naar het fietsbeleid van zowel Nederland als in België. en dan specifiek Rotterdam en Antwerpen, twee belangrijke economische steden in beide landen, twee zelfde grootte ongeveer, zelfde verkeersproblemen. er ontbreekt nog informatie aan de hand van Nederland, ik kan vrij weinig vinden over het fietsbeleid van de oliecrisis tot pak 'em beet 2005. En tijd en geld om het archief in te duiken heb ik niet dus hoop ik via deze manier iets meer informatie over het hoe en het wat in het algemene Nederlandse fietsbeleid en meer specifiek u die bezit over Rotterdam.

H: Nee, dan moet je naar Rotterdam gaan.

M: Daar ben ik dus al geweest en dat is dus vrij lastig.

H: Oké

M: het is eigenlijk doel van het hele thesis is dus het verschil vinden tussen België en Antwerpen en waar die dus vanuit het beleidsperspectief vandaan komen. waar ik dus nog achter wil komen is pre oliecrisis want er lijkt heel weinig aandacht geweest te zijn voor de fiets, na de oorlog. waardoor kwam dit eigenlijk.

H: omdat de auto werd beschouwt als de motor van de economie. het is kijk met de oorlog, kwam de Amerikaan naar Europa en in Amerika was de motorisering al wat langer aan de gang met mannen als [Henry] Ford enzo. vervolgens werd de auto hier ook mainstream geïntroduceerd voor die tijd, voor de oorlog was de auto voor de burgermeester en de dokter en de notaris. en na de oorlog we willen ook zo worden als in Amerika want Amerika was toen behoorlijk koploper, ze hadden die recessie jaren behoorlijk goed overleefd en de auto was daar mainstream. de Duitse industrie moest weer in het zadel geholpen worden, zij hadden die staalindustrie en zij gingen ook auto's bouwen dus dan kon die economische impuls, dat zijn dus die impulsen die je dan hebt. en zo werden auto's gewoon heel belangrijk. de fiets werd beschouwd als ouderwets en achterhaald, daar kon je maar kleine stukjes mee en met de auto kon je veel langere afstanden mee, dus echte heel Nederland lag open. voor de tweede wereldoorlog was Nederland echt heel klein. ik weet niet hoe het zit met je ouders of je grootouders maar mensen ontmoeten elkaar gewoon in beperkte kring en was je heel speciaal, mijn schoongrootouders hebben elkaar ergens in een vakantiecamp ontmoet, mijn schoonoma komt uit Doetinchem en mijn schoonopa uit Amsterdam en dat is echt een heel speciale combinatie want anders waren het vaak gewoon bij elkaar in het dorp of het belendende dorp en dat soort dingetjes. en je kwam ook je hele leven ook niet veel verder, maar door de auto werd je actieradius gewoon veel groter, de mogelijkheden werden groter, dus mensen zagen dat er heel veel mogelijkheden in zaten. Grotere kansen, meer mogelijkheden en dat soort dingen. Dus die auto, dat was gewoon heel belangrijk. daar hadden wij helemaal geen infrastructuur voor dus dat moest ontwikkeld gaan worden. toen was die fietser best wel lastig dus wat hebben ze gedaan, ze hebben eigenlijk onze vrijliggende fietspaden en ons hele fietspadenstelsel is er op gericht om die auto te ontzorgen, als dus die fietsers maar aan de kant zetten voor de auto dan kan die auto

makkelijker doorrijden. als die fietser nou van de weg af, zo werden de fietspadjes ontwikkeld.

M: Dat waren de eerste, ja

H: dat is in de jaren vijftig en zestig. en in de jaren zestig zei Joop den Uyl in zijn verkiezingsbelofte van, elke gezin moet zijn eigen auto hebben, daar gaan wij op in zetten, pas dan kan je mee, dan ben je goed bezig en dan ontwikkel je jezelf. en daarna kwamen in de jaren 70 een tegenreactie, of eind jaren zestig begin jaren 70 zo'n tegenreactie en omdat de auto in de stad alle ruimte opsoupeerde en omdat we zagen alle bossen gekapt, geruimd en geasfalteerd gingen worden.

M: en de oliecrisis.

H: ja

M: die had toch ook.

H: Ja Natuurlijk, en de onveiligheidscijfers. ik heb een hele stapel boeken meegomen, ook om jou te laten zien, misschien bij jou in de bibliotheek dezelfde tegengekomen. ik heb een beetje gezocht naar oude dingen. ken je deze?

M: Ik ken vrij weinig boeken van. Ik heb wel die stadsnamen die op dit boek gezien, ik heb wel een stuk hier uit gelezen. die staan op, volgens mij zelfs op de site van het CROW.

H: van dit boek staan geen stukken, tenzij we er zelf aan bijgedragen hebben.

M: die stadsnamen ik gebruik namelijk een bron waar deze namen in voorkomen, onder andere met antwerpen. dat zou uit het blad geografie kunnen zijn waar ze vandaan komen

H: dat kan.

M": het boek zelf ken ik niet.

H: oke, dan moet je best doen om ernaar te zoeken want daar hebben een paar geschiedkundigen, ze zijn op dit moment ook bezig, daar moet je wel eens mee gaan praten. op zich zijn het aardige mannen, meneer Albert, is zijn achternaam, de la bruhèze die zit in Enschede op de universiteit die doet onderzoek naar geschiedenis van allerlei technische dingetjes hij is nu ook met een vervolgstudie voor deze bezig en we blijven op een beetje op

wat jij doet, Antwerpen en Rotterdam een vervolg aan dit boek te geven. en verders is Eindhoven een Ruth Oldenziel, professor Ruth Oldenziel en die werkt met hem samen. Zij samen bezig die geschiedenis, die zijn ook een hele dag bij mij langs geweest om met hun onderzoekskennis mij te bevragen mijn geheugen leeg te wurmen. omdat een mens soms meer weet dan ie in de gaten heeft dus zij konden het allemaal in rij en gelid zetten en ik kon daar bouwsteentjes bij aan leveren. ik vond dat ontzettend inspirerende middag. vandaar dat ik ook zo enthousiast reageerde op jou mail, van he ik heb zon sessie al eerder gedaan maar dan echt heel indringend door vragen, bevraagd en wat gebeurde er toen, en wat gebeurde er toen en wat daar de aanleiding voor dus op zich grappig. met die visie hebben ze dat ook geschreven. dit is een relatief voor geschiedkundigen [...] voor jou zal die wel ouder zijn

M: twintigste eeuw

H: Dit is een origineel oud boek dit is van Rupkes, vervoerdeskundige, die in 1977 een visie op de komende tig jaar verkeer en vervoer heeft gegeven. die kun je bibliotheken ook nog tegenkomen, ik geef ze niet mee, want ik heb te vaak boeken niet teruggekregen

M: ik zou het ook niet vragen, die kan ik dan beter zelf opzoeken . Ik zal ze even opgeschrijven.

H: het masterplan fiets ben je vast tegengekomen

M: Oh ja,

H: dat s van deze tijd dat is van de jaren 90,

M: daar heb ik ook heel veel uit kunnen halen

H: ken je deze dan ook, Ruimte voor de Fiets? met de voorbeeldsteden in Nederland, Denemarken Duitsland en Zwitserland.

M: volgens mij heb ik die ook gezien.

H: je kent de demonstratiefietsroutes? Maar dat is Den Haag en Tilburg.

M: die ben ik ook langsgekomen

H: fietsplannen, dit is van buiten de bebouwde kom, dit is van de WUR daar hadden ze ook iemand, meneer Jaarsma, die heel erg druk bezig was met fietsvoorzieningen in plattelandsgebieden en dit is naar aanleiding van de 2de nota RO of, toen het nog CRM was,

M: tweede nota ruimtelijke ordening was de jaren 70

h: 70, maar dit geeft een leuk inzicht over hoe ze toen dachten over het inrichten van de stad, met hemelvaart (?) maar dat is al een heringericht plaatje dat is de stad weer teruggrepen, gebracht is naar de mensen, vanmorgen al bladerende ook nog.

m: dat heb ik gezien, wat je onder andere tegenkomt als je naar Rotterdam kijkt en na de tweede wereld oorlog, de wederopbouw van die stad, het is een wezenlijk onderdeel van de geschiedenis van die stad, daar zijn ze heel erg aanvankelijk begonnen met het scheiden van de functies, van dat gebeurt daar en dat gebeurt daar en niets in hetzelfde gebouw, dus die stad is ook heel breed opgezet nu.

H: het is heel erg opgezet naar Amerikaans principe

M: voor auto's vooral

H: en volledige scheiding van verkeerssoorten. dit zijn de plaatjes, hier eindigt het met allerlei voorbeeld inrichtingen, de stiefkinderen van de binnenstad, hier zie je dat er bijna geen ruimte overblijft voor voetgangers. en dit zijn dan van die feestplaatjes van wat ze wel willen, dat de stad teruggeclaimt wordt door de voetgangers. dat zijn de acties die je in '79 zelfs in rijksrapporten boeken, inspiratieboeken terecht komen.

M: dat is wel heelsuccesvol beleid geweest. als ik mijn eigen stad zie, mijn eigen stad als in Den Bosch, als je fotos van de jaren 90 ziet zie je overal autos in de binnenstad, nou niet meer. Nou bijna helemaal niet meer.

H: Ja goed, maar wat is het succes dan?

M: nou, de stad is een stuk leefbaarder geworden. ik woon in de binnenstad,

H: vind je dat de stad een stuk leefbaarder geworden is?

M: ik vind autos in de binnenstad vind ik heel vervelend

H: dat vind jij als niet auto bezitter, als niet auto gebruiker

M: ik gebruik de auto van mijn ouders redelijk vaak.

H: ik bedoel, dat is jouw mening aan de borreltafel,

m: ik zeg ook, ik vind het succesvol, ik vind de stad veel fijner om te zijn.

H: ja goed, ik denk dat je als wetenschapper dus gewoon probeert te analyseren de criteria, de baken.

M: is het succesvol, ik ben vooral fietser, vooral voetganger. Ik vind het prettig maar vinden de veertigers, vijftigers, zestigers met een auto die graag in de stad willen zijn het ook handig?

H: blijkt dat ook uit economische groeicijfers en dat soort zaken, en dat is nog weer iets, dat jij je prettig voelt, nou best, maar

M: maar dat is ook een graadmeter, prettig voelen in de stad,

H: dat zijn zaken die moet je meetbaar maken, kwantificeerbaar en vergelijkbaar.

M: en dat is lastig

H: en als wetenschapper moet je ook niet roepen; ik zie het bij mij in de stad dus is het zo, of lijkt het mij zo. affijn, Rotterdam ontworpen voor de auto, het is ook de eerste stad die ontworpen met een voetgangersgebied.

M: de lijnbaan

H: Ja, die is echt specifiek gebouwd voor de voetgangers en de bevoorrading vindt aan de achterkant plaats. het hoeft niet, kan niet aan de voorkant, nergens voor nodig. die hebben dus die delivery streets die in Amerika heel beroemd zijn en heel erg naar zijn, hebben ze daar ook gewoon gepland, in het centrum, maar Rotterdam heeft ook nog ontzettend veel oude straten. Oude zuiden is ook nog heel oud van voor de oorlog, gelukkig wel.

M: Ik ben er geweest voor een interview en ik vond het, ik kende Rotterdam ik vond het geen fijne stad, allemaal nieuw, heel breed, heel open, heel hoog, weinig op straat. ik had tijd over ik ben gaan lopen in de stad en dan kom je ook langs die hele mooie straatjes, maar ook een heleboel autos, echt een heleboel autos.

H: Hetzelfde heeft Amsterdam,

M: dat klopt

M: In Amsterdam lijkt dat meer weggemoffeld te zijn.

H: dat hangt heel erg af met welke bril je gaat kijken. maar goed, wat is dan precies je, dit is wat ik aan historisch materiaal heb kunnen vinden. De ontwikkeling van de autos was belangrijker en toen kwam de oliecrisis en toen, nou ja, weet je dit is het kantelpunt. dit is een heel beroemde grafiek, tekening tussen het toenemende fietsgebruik en de onveiligheid. en vervolgens was er in de jaren 70 vielen er ongelooflijk veel doden onder de fietsers, waaronder, en dat is heel belangrijk

M: de kinderen

H: de kinderen, er vielen 400 kinderslachtoffers, en dat is iets wat je gewoon enorm [...] wat je heel goed kunt gebruiken in beleid, dan voelt iedereen zich betrokken, medeschuldig. en die twee dingen samen hebben er voor gezorgd dat er gewoon veel meer aandacht uitging naar de fietsvriendelijkheid

M: de actiegroep stop de kindermoord

H: dus je hebt et youtubefilmpje ook gezien dat rondgaat over de geschiedenis van het fietsen in Nederland en Engels ondertiteld. en nagesynchroniseerd volgens mij over de ontwikkeling van fietsverkeer in Nederland. er komen gewoon heel veel krachten samen, de flower power beweging dat ze gewoon in de stad de straat terug claimen en dat de oliecrisis en dat de benzine gewoon niet zo heel erg betaalbaar meer is, beschikbaar is in ieder geval, een enorme hoeveelheid verkeersslachtoffers in ieder geval, onder met name de kinderen en bij de zwakker verkeersdeelnemers. dat allemaal bij elkaar dat kun je als politiek niet meer hebben, dat moet van je bordje af dus daar moeten maatregelen komen. dus dat was een hele mooie hefboom. toen werden wij ook wat linksiger in Nederland. dus ook dat scheelde best wel voor de fiets en het milieu.

M: er zit dus ook een politiek component aan, aan die links en rechts

H: tuurlijk

M: dat heb ik in mijn onderzoek niet gevonden. dat die link direct gelegd werd. toen ik in België was heeft die kerel gezegd ja, fiets werd echt als links gezien en autos echt als rechts.

en zij zijn een tijd heel rechts geweest maar ook links, het is een beetje. in Nederland heb ik dat niet echt gezien. in de stukken die ik heb gevonden, laten we het daar op houden.

H: en daar is waar oldenziel en De la Bruhèze mee bezig zijn. die proberen ook die link te leggen met de politieke ontwikkelingen. tegenwoordig is het niet meer zo, dat de fiets linksig is en de autos rechtsig

M: probeer de fiets maar eens te verbannen,

H; daar gaat het niet om. je ziet het ook in de stad als de jouwe, een stad als Den Bosch, daar hadden ze een groenlinks wethouder die het fietsplan gezet heeft na de gemeenteraadsverkiezingen, de vorige, is er een VVD wethouder op verkeer gekomen dus alle ambtenaren hielden hun hart vast want dan zou het met de fiets behoorlijk ambitieuze fietsplan wel eens afgelopen zijn en die man was misschien wel ambitieuzer te zijn met fietsvoorzieningen dus dat had als een keer

M: ik ken die wethouder

H: als je een keer de functie van de fiets in je openbare ruimte en in je verkeersvervoerssysteem en de economie van de stad herkent dan maakt het niet meer uit, dan wordt het politiek neutraal. de aanzet is binnen de rechtsgeoriënteerde politiek niet zo sexy om de fiets te promoten als dat in de links georiënteerde politiek is, maar je ziet Rutte ook gewoon op de fiets op televisie en dat vindt ie stoer en daar maakt ie reclame voor. zelfs die jan piet hein,

M: Piet Hein Donner?

H: donner zie je op de fiets naar de koningin gaan. en de links georiënteerde politici, dus ja, komen op de fiets, dus eigenlijk [..].

M: het lijkt in ons bloed te zitten tegenwoordig, dat wordt gezegd.

H: nou ja, goed, fietsen is onlosmakelijk met ons vervoerssysteem verbonden, wij zijn keuzereizigers zeg ik altijd, je gebruikt de fiets als dat handig is en je gebruikt de auto als dat handig is.

M: Dus als ik even terugkijk naar het fietsbeleid, pre oliecrisis zullen we even zeggen dan fietsers aan de zijkant.

H: dat is het ontwerp, beleidsmatig was er geen aandacht voor. Die [fietsers] redden zichzelf wel en bovendien was het overbodig geworden want iedereen had zijn auto. want dat deden ze in Amerika ook, daar hadden ze ook geen fietsen.

M: dus er was nagenoeg geen fietsbeleid. onder de andere de oliecrisis, daar hebben we het al over gehad, die samenkomst van omstandigheden zorgde eigenlijk voor een vrij drastische ommekeer in het fietsbeleid. de alternatieven werden weer aangehaald de auto was niet echt meer de oplossing. die omslag lijkt vrij radicaal geweest te zien. wat ik heb gevonden is dat er ook gelijk een heleboel subsidies tegenover werden gesteld, voor het bouwen van fietspaden. dat rijkssubsidies vrij riant waren. klopt dat.

H: dat is eigenlijk van voor mijn tijd, die hele subsidieregeling. ik denk het wel. maar er werd ook nog steeds enorm veel geïnvesteerd in autosnelwegen hoor maar

M: het kwam erbij, de fiets werd weer belangrijk.

H: omdat we na die enorme recessie van de oliecrisis ook behoorlijk weer economische in de lift kwamen en toen mede geïnvesteerd werd in fietsers. toen werd er gezegd die auto afhankelijkheid daar moeten voorzichtig mee zijn die moeten we verminderen en laten we die fiets als asjeblieft als second best of derdebest oplossing ook heel goed stevig in het zadel helpen, lettelijk en figuurlijk en toen kwamen er inderdaad subsidies voor fietsvoorzieningen. toen kwam het denken over de fiets want vervolgens zijn die demonstratiefietsroutes aangelegd, dat is in '77 geweest, dat betekent dat het denkproces 1 of 2 jaar gaande was en in '77 is het uitgevoerd die demonstratieroutes, dat is dan Tilburg en Den Haag. waarbij er aangetoond werd dat niet hier en daar een fietsvoorzieninkje, of een doorsteekje of een fietspaadje want als je een samenhangend deel als route zou maken dan zou je veel meer mensen kunnen aantrekken op de fiets en zou je het er misschien wel veiliger op kunnen maken. daar hadden ze zelfs het resultaat mensen best bereid waren om een kilometer om te fietsen om op die snelle fietsroute te komen dat ze vlot van oost naar west Tilburg konden fietsen of naar Zuid Den Haag, daar is heel veel van geleerd, vervolgens hebben de in Delft, ze hebben heel veel met demonstratieprojecten gewerkt, in Delft hebben gekeken van ja het is wel mooi dat je een route hebt maar wat nou als je in de hele stad het netwerk zou verbeteren, het hele netwerk aan fietsvoorzieningen zou maken, en dat bleek dat als je op netwerk niveau investeert dat je gewoon ook zo 10 tot 15% meer

fietzers hebt in de stad. Omdat je ziet dat iedereen meer ziet dat je niet meer hoeft om te rijden dat er gewoon doorsteekjes zijn en de kracht van het verhaal erachter is dat alles met de fiets vlotter moet gaan dan met de auto. dat je als auto denkt daar heb je die fietser die rijdt alweer voor mij en dan moet je een blokje om of bij het verkeerslicht wachten en dan is die fietser ou voorbij die rijdt weer voor je, zo deden wij in de jaren 70 en 80 wedstrijdes, studenten onder elkaar van de rand van de stad, van ons opleidingscentrum, naar het centrum wie er het eerst was, met de auto of de fiets en met de fiets won je gewoon 9 van de 10 keer. alleen als de verkeerslichten een beetje gunstig waren voor de auto had je vette pech maar de meeste met de fiets zat je eerder op het terras. dat was in heel veel steden zo, vooral in die oude steden en vooral naar het centrum toe. ik heb het niet over de buitenwijken, dat zijn nog steeds autovriendelijke gebieden. dat maakt ook niet echt uit. de auto is ook een normaal fatsoenlijk vervoermiddel als daar een fatsoenlijke chauffeur in zit.

M: fietzers ook, als er een fatsoenlijke fietser op zit.

H: Ja goed, maar een fietser is zich altijd bewust van zijn eigen kwetsbaarheid en ik weet niet of elke automobilist zich bewust is van zijn eigen moordenaarsschap, dat ie bezig is met een moordwapen. [...] in een auto kan je iemand dood rijden op een fiets is dat tamelijk lastig. maar goed, dat het verhaal wat er achter zit, er waren best subsidies projecten maar het ging met name om die voorbeeldprojecten en dat het ook uitgedragen werd door de ministerie. kijk daarnaar het is ook een demonstratieproject geweest die is niet zo beroemd geworden, van Arnhem naar Nijmegen via Elst voor de scholieren. demonstratiefietsroute voor de bebouwde kom. als je heel goed kijkt kan je er nog bepaalde onderdeeljes van terug vinden en als je daar iets meer over wil weten moet je met Minke Pronk provincie Gelderland gaan praten. die was daar toen als jongste [...] bij betrokken. Mevrouw Minke. dat was toen gaande, dat was allemaal de jaren 70 begin jaren 80. vervolgens kwam de focus veel meer op langzaam verkeer terecht, dus 30km gebieden werden geïntroduceerd, de allereerste woonerven komen dertig kilometergebieden en eind de jaren 80 komen de 60 kilometer gebieden buiten de bebouwde kom. wat we inzagen dat hoge snelheden hoge risico's met zich meebrengen. breng die snelheid maar naar beneden. dat betekent dat er nog meer voordelen aan zitten voor die fietser, als die auto bijna met de snelheid van de fietser moet gaan rijden dan heb je gewoon het voordeel van die auto behoorlijk genivelleerd. daar gaat het allemaal om. het komt van twee kanten het is een beetje wat de

ANWB dan autootje pesten noemt. je had toen ook die tegenbeweging, blij dat ik rij en blij rij. van de bovag en de ANWB samen, misschien ken je die tekeningetjes wel, poppetjeautootje gemaakt.

M: blij dat ik rij doet wel een belletje rinkelen ja

H: je had toen die tegenreactie eind jaren 70 begin jaren 80 kwam die echt opzetten. dat was toen heel erg zo'n wij zij verhaal, een ajax feyenoord verhaal zeg maar. nu is met meer van ja weet je het zijn allemaal vervoersmiddelen, je zit op de fiets als dat handig is en als het even niet zo handig is pak je de auto, jaah, en vergeet het OV niet. en de fietsers altijd een handiger feeder geweest voor het openbaar vervoer dan de auto. de auto is groter en moet weer ergens geparkeerd worden de fiets is veel kleiner, je kunt acht fietsen op de plek van 1 auto kwijt dus dan vind de NS traditioneel veel fijner dat iedereen met de fiets naar het station komt. [...] alles bij elkaar je zou echt in de archieven moeten duiken want die cijfers heb ik niet paraat hoeveel meer subsidieregelingen er toen waren voor fietsvoorzieningen tov nu of van de periode daarvoor. de jaren 60 of zeventig.

M: Ik hoorde zoiets van de helft voor een bepaald type fietspad of de 85% procent voor een ander type fietspad. ik denk van als je zoveel geld kan krijgen van de rijksoverheid in wat voor zin zou dat gemeentelijk beleid beïnvloeden dan? want zoveel geld laad je als gemeente niet links liggen. want het was specifiek, van wat ik gelezen heb, voor fietspaden primaire en secundaire wegen, snelwegen daar gelaten.

H: ja, maar die subsidieregeling is anders, je kreeg 75% van de aanlegkosten vergoed, dat betekent dat voorbereidingskosten, die ambtenaren die allemaal plannen zitten te maken, de mensen die de grond zitten te verwerven, de grond aanschaffen en die dingetjes, dat werd helemaal niet vergoed. dus het was een beetje een fopspeen, maar als je de plannen al had liggen en je was toch al van plan om vanwege de verkeersveiligheid fietspaden langs een bepaalde weg te maken omdat je niet wilde dat scholieren overreden zouden worden, gemeentes waren wel allemaal bezig met het ontwikkelen van fietspadenplannen, dat gebeurde vanaf 1980 ofzo, in de jaren 80 gingen alle gemeentes hune eigen fietspadenplan maken. was het verkeer en vervoerplan of het verkeerscirculatieplan heette dat toen een beetje opgebakken een hoofdstuk auto een hoofdstuk fiets en een hoofdstuk over [...] het openbaar vervoer zal ook wel een eigen hoofdstuk hebben gehad. en ik heb in mijn

stageperiode bij gemeentes ook gewerkt aan fietspadenplannen. dus toen was dat een beetje dat raakte toen ingeburgerd dat was toen normaal als gemeente maakte je toen een fietspadenplan iedereen deed dat en als je dat niet had dan wist je dat voor een deel gesubsidieerd werd door de provincie het meeste ging het geld van het rijk naar de provincie weer naar de gemeentes en soms ging het direct van het rijk naar de gemeente. Je had toen ook een directie verkeersveiligheid die zich daarmee bemoeide. Omdat in dat soort zaken werd heel vaak de verkeersveiligheid benadrukt en toen kreeg je dus ook het idee dat je bij het ontwerp van fietspaden dat je de fietser uit de voorrang moest halen, want die moest bij alle zijstraatjes maar stoppen en voorrang verlenen, want dat was veiliger want die auto zou toch niet stoppen voor die fietser, dus er was heel erg ingezet op de verkeersveiligheid terwijl tegenwoordig zetten wij heel erg in alle andere zaken inclusief verkeersveiligheid dus dat vergeet je niet maar andere zaken zijn ook belangrijk.

M: Geef het door rechts gaat voor.

H: dat weer wat anders

M: dat ging toch over het rechts voorrang geven van fietsers?

H: ja maar dat is iets heel anders, dat is geen verkeersveiligheid.

M: dat kan ik me nog herinneren van vroeger toen ik heel klein was, met smurfen was die reclame.

H: dat is in de derde golf voor verkeersveiligheid, hadden ze begin jaren 90, toen was het duurzaam veilig, toen werd er weer heel veel ingezet op verkeersveiligheid en toen werden bepaalde maatregelen ook gewoon doorgezet, wij hadden sinds de tweede wereldoorlog de maffe regel dat fietsers van rechts geen voorrang hadden op autos van links, en terwijl in de rest van de wereld dat wel zo is, dat kwam omdat de Duitsers het hartstikke lastig vonden om met die vele fietsers hier dat ze van al die fietsers voorrang moest verlenen als zij met de auto rondreden, dus dat is toen ingevoerd en altijd blijven bestaan want ach we hadden niet zoveel aandacht voor die fietser en de opkomst van de auto vonden we het ook wel handig dat die auto voorrang had op die fietser. Maar in het kader van 1 Europa moesten al die verkeersregels gelijk getrokken worden in de jaren 90, dit is het moment om het te doen, als je het nu niet doet dan is het echt een gemiste kans dat moet je echt of 20 jaar wachten of

het lukt je nooit meer want zo veel aandacht verkeersveiligheid en voor de fiets nou moet het lukken. Maar we hielden allemaal ons hart vast want het is geen veiligheidsmaatregel en het is onveiliger op geworden voor de fietser want de automobilisten allemaal niet handig weten en fietsers soms denken ik kom van rechts ik heb voorrang dan krijg je toch een bealngenconflict [?]. maar omdat we zo druk bezig waren met verkeersveiligheid, het verlagen van de snelheid van de auto proberen bij de automobilist tussen de oren te krijgen dat ze het verstand voorrang moesten geven en dat het allemaal rustiger aan moest durfde iedereen die oude regel te schrappen en dus te introduceren dat alle verkeer van rechts, alle bestuurders van rechts, voorrang te geven.

M: Je had het net over, om even een regel terug te gaan met die vraag, over die voorbeeld projecten. U had het over den haag, tilburg en uiteindelijk ook delft, kwam dat vanuit de rijksoverheid?

H: Ja. Daar zal [de gemeente] ook geld mee hebben moeten bijdrage maar hoe die geldverdeling is, dan moet je in de [..] zoeken.

M: het gaat niet zozeer over de geldverdeling het gaat meer over van het is een project opgezet vanuit de rijksoverheid dan.

H: In samenspraak met de gemeentes. Ze zullen ongetwijfeld proefgemeentes gezocht hebben en ze zullen zich aangediend hebben, ze hebben wel gezegd, wij hebben een probleem met de bereikbaarheid van ons universiteitsterrein en het westen en alle shcolieren of studenten die uit het oosten komen, eigenlijk heel Tilburg want Tilburg ligt ten oosten van de universiteit, maar dna heb je daarna ook nog [..] en oisterwijk wat ook op fietsafstand ligt en het zou hartstikke fijn zijn als er een doorlopende route zou zijn. Mooi voorbeeld. En in Dleft lagen de universiteitsgebouwen gewoon dicht tegen de stad aan, dat daar niet 1 route voor te beschrijven was denk ik en bij andere universiteitssteden is het ook een beetje wisselend. Maar het tilbrug is een vrij nieuwe universiteitscomplex het ligt gewoon echt net als nu Heyendaal bij Nijmegen buiten het centrum helemaa nieuw alles bij elkaar, dat was [..] van het begin geweest die hebben naar de oude [...] Dus ik denk dat dat de reden is geweest voor het kiezen van Tilburg. Nou dan herkomst-bestemming, groei verkeersstromen dan heb je iets te laten zien. Tilburg is ook altijd een beetje linksig geweest dus dat scheelde ook en Den Haag ik denk dat die gewoon het dichtst bij het vuur zit en want

je kreeg in de jaren had je ook nog de zoveel hectaren plannen, moest je demonstratie komen voor 30-kilometer gebieden. Er was er ook eentje in rijswijk, lekker dichtbij den haag en eentje in Eindhoven. Waar ze ook gewoon een mooi naoorlogse wijk, of net vooroorlogse wijk. Heel mooi[...] en daar hebben ze ook een demonstratieproject voor dertig kilometer gebieden gedaan. Dat is niet een staat maar gewoon een heel gebied als dertig kilometer in richt. Dus dat soort dingetjes, dat zijn demonstratieprojecten. Dat soort dingen werden dus grof gesubsidieerd vanuit het rijk, maar natuurlijk moesten de gemeenten daar ook aan bijdrage. Het ging voor een stuk uit gemeente financiën maar daarnaast had je als gemeente een soort visitekaartje, als het lukte. Dan had je een verkooppraatje, leuk dingetjes om te laten zien. Je werd wel verplicht om jaren lang nog onderzoek te doen. Moest allemaal gemonitord worden. Moesten evaluatiestudies kunnen plaatsvinden, maar veel van die evaluatiestudies werden dan ook weer door het rijk betaald. En er moest gewoon af en toe eens een ambtenaar op vrijmaken omdat te doen. Of om daar aan bij te dragen.

M: dus je zou dus kunnen zeggen dat de rijksoverheid van oudsher niet heel erg veel invloed uitoefende op het fietsbeleid. Dat het vooral, zeker in de steden zelf dat het vooral door de gemeentes gedaan werd. U zei net het als je niet fietscirculatieplan hebt dan hoor je er eigenlijk niet meer bij.

H; Ja precies. Dat is gewoon mode, net als dat nu elke in de verkeerswereld. Ja goed. Je had ook op een gegeven moment een milieuplan, een verkeersmilieuplan wat dan heel erg in was en gesubsidieerd werd. Dus je kreeg ook subsidies voor het maken van verkeersmilieuplan dat zou je eens moeten opzoeken. Dat is ook echt van voor mijn tijd geweest.

M: er was in mijn, alles wat ik heb gevonden was een heel groot gat van na de oliecrisis tot pak 'em beet 2005.

H: [...]

M: dat gat was er echt, ik wist vrijwel niets over van wat er aan de hand was.

H: na die demonstratieroutes en vooral na dat netwerk van Delft kregen we ook meer een rechtse regering. Als fietser hoort dat bij de gemeente, daar gaan we als rijksoverheid niet meer bemoeien. Ze trokken zich ook een beetje terug op kerntaken, andere dingen werden

belangrijk. Daarna kwam er nog 1 keer ene impuls en dat was het masterplan fiets, want toen kwamen ze tot de conclusie dat als wij centraal in Nederland er geen regie op voeren dan blijft, dan zakt het een beetje weg bij gemeentes, want ja, de burgers in de gemeente moeten toch gewoon met de auto ergens kunnen komen, de auto voor de deur parkeren, met de auto [...] met de auto naar de bioscoop met de auto naar vrienden op bezoek. Dus toen werd verslapt wel de aandacht voor die fietsers, betekent wel dat je continu een impuls moet geven aan de fietsers of vanuit het rijk of vanuit de maatschappij of wat dan ook. De masterplan fiets kwam toen en heeft een behoorlijke impuls gegeven daarna is het ook weer weggezakt. Wat je nu ziet opkomen is dat nu weer allerlei krachten binnen de rijksorganisatie, rijksoverheid, proberen om de fiets gewoon weer ook op de rijksagenda te krijgen en dat met deze minister best wel lastig, die met de mond dat ze fietsen wel leuk vindt, het is een VVD'er, dus maar ze vindt autos en vrachtautos ook wel heel erg interessant en als je naar de cijfers dan is het nog steeds vrachtwagens een groot deel van onze economie ophoesten, met autos wordt gewoon meer geld verdient dan met de fiets, dat is gewoon, ja, dat is nu eenmaal een feit. Er wordt ook veel meer kapotgemaakt maar dat wordt dan individueel opgehoest, dat is nu eenmaal niet zo boeiend. Dus dat was het verhaal een beetje.

M: Rotterdam ben ik een maand of twee gelden geweest, en die zeiden van we doen nu het fietsbeleid samen met een leefbaar rotterdam, die hadden een hele grote paraplu van we willen economisch aantrekkelijk zijn en dat houdt ook in mensen ook binnen de stad kunnen wonen. Ook mensen makkelijk met de fiets de stad in, de stad uit, en de auto is daarbij niet zo heel belangrijk. Op een gegeven moment is de ruimte ook op.

H: dat klopt. Want in Rotterdam tegen het fietsbeleid gepleit heeft is dat er in Rotterdam altijd heel goed openbaar vervoer systeem heeft gehad. Dat zij als eerste een metrolijn hadden die de beide rivieroeveren met elkaar verbond waardoor de noodzaak om met de fiets te gaan niet zo heel groot was. Dus rotterdam van oudsher veel lager fietsgebruik als je die vergelijkt met bijvoorbeeld Amsterdam. Of Den Haag. Den Haag is moeilijk vergelijkbaar want die wordt niet in tweeën gespleten door water maar amsterdam met het IJ en Rotterdam, Rotterdam noord en zuid zijn wat dat betreft vergelijkbaar. Amsterdam had wat dat betreft alleen maar wat veerpontjes naar de overkant. Rotterdam had bruggen en metro.

M: Dat vond ik ook in die cijfers ik heb het nog gevraagd maar die man wist niet precies waarom Rotterdam nou lager fietsaantallen had.

H: Verhgelijk maar openbaar vervoer aandeel.

M: Die man heeft nog wel gezegd er is een tunnel, de maastunnel, die is in de tweede wereldoorlog is die afgebouwd en daar hadden ze over dat ze 4 roltrappen hadden naar beneden voor de fietsers, ook voor de autos. Maar de fietsers, en dat vlak na de oorlog 80.000 fietsers op en neer gingen. En dat is later helemaal weggezeakt.

H: Want in de jaren 70 hebben ze daar de metro aangelegd, ja de jaren 70.

M: is er nog iets wat ik nog gemist heb in mijn vragen? Ik heb nou een stuk duidelijk beeld gekregen over het nou daadwerkelijk met de gemeentes ging. Is er nog iets gemist heb in mijn, het grootste deel van wat ik gevonden heb moet nu dus aangepast worden. Het was een gat, ik heb dingen aangenomen die blijkbaar fout waren. Centraal wat moet, decentraal wat kan, heeft dat nog invloed gehad.

H: Het is nu andersom, decentraal wat moet, en als het echt niet anders gaat dan centraal.

M: heeft dat nog invloed gehad op het fietsbeleid?\

H: Sommige beweren van wel, andere niet. Het stimuleringsgedoe dan ontbreekt gewoon de motivatie als je alle individuele gemeentes hun gang laten gaan dan zijn ze ook weer heel druk bezig met de zaken te regelen figuren, en als dat geen fietsers zijn dan wordt het lastiger en dat zal bij grote steden iets consistenten zijn als daar spreken de harde cijfers meer aan dan toekomstvisie. Heb je hem nou uitgezet of is de batterij leeg?

M: ik ben even aan het checken of ie het nog doet.

H: Maar goed, de harde cijfers, dus als je kijkt naar de autobereikbaarheid, het investeringsklimaat voor bedrijven bij gemeente, dan telt gewoon heel erg mee. Soms ook, wat hier in Ede bijvoorbeeld speelt defensie is weg en dat is een hele grote werkgever hier en wat doe je met het terrein, hoe zorg je dat al die mensen een andere baan krijgen hoe zorg je dat je een aantrekkelijk vestigingsmilieu blijft houden heel veel investeerders en grote ondernemers kijken toch naar een bedrijven gebied van kan ik me ergens vestigen waar aan en afvoer van spullen makkelijk is waar de mensen makkelijk kunnen komen en

dan kijken ze toch naar het hoofdwegennet en de aansluitingen daar op. Of ze kijken naar een aansprekende stad. Ede is absoluut geen aansprekende plaats, als je op je visitekaartje zet dat je hoofdvestiging in ede zit dan heb je wat uit te leggen. Dat is de reden dat philips van eindhoven naar amsterdam is gegaan want internationaal veel beter bekt. Maar las je gewoon een bedrijf bent, wat is het, een groothandel in verf materiaal dan wil je gewoon vlak bij de snelweg zitten, goedkoop terrein makkelijk aan en af kunnen voeren en dan interesseert de fiets je helemaal niet dus als Ede een groot bedrijf wil faciliteren die kijkt naar dat soort dingetjes en dan zakt de fiets wel weg, want De fiets is voor scholieren en internen en dat regelt zich wel. Je merkt pas dat je het veronachtzaamt als je een toename in je autobgebruik ziet. En dan heb je van dat iedereen in de auto kruipt dan betekent dat we betere fietsvoorzieningen moeten maken en mensen moet verleiden met te fiets te gaan. Dan krijg je z'n omkeerproces. Het is misschien grappig dat als je de tijd hebt moet je eens met Tom Godefrooij gaan praten.

M: ook die nama ben ik tegengekomen.

H: Hij komt uit de hoek van de fietsersbond en hij is heel lang beleidsmedewerker bij de fietsersbond geweest en hij is inmiddels gepensioneerd denk ik. Hij is een stadsgenoot van je dus op zich zou een afspraak makkelijk te regelen moeten zijn, Den Bosch.

M: den Bosch of Nijmegen

H: Hij is een bosschenaar. Je moet maar even googelen want ik heb zijn privéadres of zijn gegevens niet. Misschien staat 4241

4545

Het enige wat we weten is dat boven de rivieren structureel meer gefietst wordt dan onder de rivieren, beneden de rivieren.

M: beneden de rivieren, brabant en limburg. Zeeland ook toevallig? Valt dat ook onder ed rivieren.

H: soms wel soms niet, zeeuws vlaanderen is weer katholiek maar de rest is biblebelt dus dat is een beetje een lastig altijd aan te gevn.

M: daarom.

H: volgens mij zijn vlissingen en middelburg nog wel behoorlijk katholiek. Dat zijn van die steden waar ook nog eh...

M: ja.. terwijl toch eigenlijk redelijk de protestantse kant op is. Ik ben niet zo heel erg into religie, ik ken katholiek en protestant en dat er een heleboel denominaties zijn van dit

H: ze hebben allemaal hun eigen fijnslijperijtjes maar goed. De scheidslijn is tofch gewoon katholiek en protestant. Maar goed dat is een aardig om mee te nemen als een bijkomende verkalerende factor.

M: terwijl toch met de ontkerkelijking tegenwoordig.

H: daar heeft het niks mee te maken volgens mij, het zit in de volksaard.

M: het is niet ik ben protestants ik ga fietsen, dat klopt, dat is het denk ik niet.

H: nee maar het is net als een volk wat heel erg lang onder een tiran geleeft heeft is moeilijk in staat, je ziet dat in Rusland bijvoorbeeld, is heel moeilijk in staat om voor zichzelf te denken het is gewoon volksaard. En de volksaard van een katholiek is veel luchtiger, gemakzuchtiger, meer levensvreugd, niet zo zwaar op de hand. Een beetje pluk de dag, carpe diem en de volksaard van een protestant dat was ook de reden van de afscheiding, van ja hallo je hebt je eigen verantwoordelijkheid, je kan niet bij elke biecht het gewoon op het bordje van onze lieve heer leggen van ik heb tegen onze lieve heer gezegd dat ik gezondigd heb en nou kan ik weer verder gaan met mijn vrolijke leven. Die katholieke waren veel zwaarder op de hand, dat was memento mori en dus zit daar de verklaring van dat er bij de protestanten, dat moet je in religies gaan verdiepen, daar is dat rentmeestersschap veel belangrijker van, je hebt de aarde in bruikleen. Daar mag je wonen maar daar moet je zorgvuldig mee omgaan dat is niet van jou dat is van ons allemaal dat is van onze lieve heer dat moet allemaal... dus is dus met dat rentmeestersschap van de wereld, van de aarde om ons heen. Is het ook belangrijk dat je zorgvuldig met delfstoffen omgaat met het milie en dat soort dat dingen en dat je ook gaat fietsen wanneer dat je het beste uitkomt en de auto daar ga je een beetje terughoudend mee om en die katholieken hebben veel meer van wat nou onze lieve heer heeft ons geleerd hoe je een auto moet bouwen en daar gaan we eens van genieten. Het zit em in de volksaard dat is de verklaring, niet dat heel Nederland

ontkerkelijk is en weet ik veel wat allemaal. Kijk maar eens naar de Russen, die zijn van nature veel zwaarder op de hand, een beetje, ja als het voor ons niet geregeld wordt wat moeten wij dan doen. Het komt gewoon door jaren tirannie dus, dan gebeurt er iets met de maatschappij, dat zijn de maatschappelijke ontwikkelingen heel andere studie, heel andere filosofie. Er zit een deel van, natuurlijk het is reuze boeiend, maar daar gaat je scriptie niet over. Je kan het gewoon als grappige zijlijn kan je hem meenemen, van goh, ik heb ook nog gevonden resultaten van de fietsbalans waarbij heel veel steden in Nederland met elkaar vergeleken zijn dat steden met een overwegend protestant geloof dat er substantieel meer gefietst wordt dan steden met overwegend katholiek geloof. En misschien geldt dat ook als verklarende factor voor het verschil tussen Rotterdam en Antwerpen?

M: dat kan zeker

H: als je het zo aankleedt kan geen prof je er mee onderuit halen. Het zou eventueel mogelijk een bijkomende verklaring kunnen zijn. Nader onderzoek nodig, want zo eindigen alle scripties.

M: verder onderzoek in deze en deze richting kan...

H: kan daarover uitsluitsel geven. Een beetje bijgepraat?

M: ja, dan ga ik bij in de bieb nog eens kijken naar die boeken. [..]

[niet relevant].

H: Rotterdam is altijd een vreemde een in de bijt geweest want daar wordt niet zoveel gefietst. Zeggen wij met ons allen dus dat is ook heel raar

M: volgens mij is het dat de stad opnieuw opgebouwd is met tegelijk inzet op de auto is lijkt mij een van de oorzaken te zijn.

H: het is ook niet helemaal, de aandacht ging gewoon veel meer uit naar die auto en het scheelt ook dat Rotterdam niet zo heel veel truttigs zuinigs had met oude binnensteden want die hadden ze dus gewoon niet en de volksaard is ook veel meer niet zeuren maar poetsen gewoon doorwerken en eigenlijk heel pragmatisch, als het handiger is voor iedereen om overal met de auto te komen dan doen we dat toch gewoon. Dat is eigenlijk ook weer een verschil, dan is dat meer een zuidelijk opvatting terwijl in het noorden meer gezegd

wordt van ja, dat hoort niet zo dat kan zo maar niet. We moeten ruimte voor de fietsen, aandacht voor de fiets, zorgvuldig beleid. Een beetje constructief, eigenlijk zijn ze in Rotterdam niet zo conservatief geweest al die tijd. In andere steden misschien wel, maar goed dan zouden ze dicht bij antwerpen moeten komen, ik weet het niet.

M: Antwerpen is ook bezig met een stad bereikbaar houden voor de auto. Je hebt die termen, blij dat ik rij, die zie je ook in Antwerpen. Vooral daar is het fietsen nog heel politiek, daar zie je links, rechts zegt nou ook, de fiets is wel belangrijk, maar de auto we moeten ook overal met de auto kunnen komen.

H: ja precies.

M: terwijl toch. Als je daar terwijl Antwerpen eigenlijk een hele mooie stad is, je kunt overal komen overal fietsen die [...] heel veel autos, heel veel autos.

\H; dat is gewoon helemaal de belgische volksaard, vergeet niet wat volksaard doet he.

M: ik zal eens googlen, op zoek gaan naar die volksaard. Daar heb ik helemaal geen aandacht aan besteed, vooral vanuit politiek,

H: dan moet je bij collega studenten of professoren, stadssociologie, gaan praten want daar heeft het alles mee te maken. Dat is gewoon een wetenschap mensen die echt onderzoek van hoe werkt dat in steden met volksgroepering hoe zit die dynamiek in elkaar dat heet dan stadssociologi.

M: ik zal eens moeten kijken bij ons op de uni want ik heb stadssociologie, valt waarschijnlijk onder sociale geografie bij ons.

H: ja misschien ook wel sociale wetenschappen. Ik weet dat in Amsterdam is daar gewoon een echte studie van. Daar studeren mensen op dat vak, ook wel boeken van die heb ik denk thuis staan. Deel van mijn bieb heb ik thuis en een deel heb ik hiër op het werk, wat direct relevant is voor mijn werk hier. Zoek ook maar eens op stadssociologie wat je dan tegen komt. Misschien kan je er zijdelings naar verwijzen. Anders wordt je onderzoek veel te groot want jij hebt een heel mooi overzichtelijk probleem, of in die zin analyse onderwerp. Je kan wel pijltjes naar buiten tekenen van goh, misschien kan een verklarende factor gevonden worden in en dan een pijltje naar buiten, en dan moet je je focussen op fietsen.

M: het zit ook vooral ook in de wisselwerking tussen landelijke overheid, rijksoverheid en de gemeente in Nederland en in België heb je de Federale overheid, maar die is niet zo heel erg geïnteresseerd. Het is vooral m

H: Vlaams Gewest

M: die zorgt voor subsidies, provincie Antwerpen zorgt voor subsidies en Antwerpen zelf die heeft die. Je ziet een stijgende lijn in investeringen.

H: heeft iemand jou ook gewezen op het openbaar lichaam Rijnmond?

M: nee,

H: want ik denk dat Rotterdam ook nog wel invloed, want nu tegenwoordig de Randstadregio heet, nee tegenwoordig is het de regio Rotterdam Den Haag

M: ooh die metropool regio.

H; dat heet nu metropoolregio, maar heel vroeger in de jaren 80 heette dat openbaar lichaam Rijnmond. En dat was toen ook weer een stadsregio voor dat wij die een stadsregio gingen noemen. Die is opgeheven en die mensen zijn allemaal ondergebracht bij de provincie of de gemeente Rotterdam of ergens anders. En daarna is er weer een stadsregio Rotterdam volgens mij opgericht en de regio Haaglanden die zijn nu weer samengevoegd tot een metropool regio. Maar dat is de bestuursgeschiedenis dat de opkomst en ondergang van stadsGewesten en regio's ten koste of ten gunste van de provincies, dat was dan volgens mij Jorritsma die gewoon de provincies wilde afschaffen dat was allemaal veel te groot te log en te afstandelijk dus dan hebben we regio's, die zaten veel dicht op de zaak en toen vroegen de gemeentes wat doen wij dan nog als je die regio's hebt dan heb je dus het land en allemaal kleine regiotjes en daarbinnen nog eens steden en dan als je in Vlaanderen bezig bent je hebt de belangen van Vlaanderen voor ogen dan is bij een stadsregio Rotterdam als je daarbij hoort het gevaar reuze groot dat alles naar Rotterdam gaat en dat er voor Vlaanderen geen aandacht meer is en dat is in Haaglanden ook zo dan gaat alles wordt ten dienste gesteld van de grootste stad om vervolgens zoetermeer dat is dan weer een wormvormig aanhangsel bij Haaglanden. Dus dat werd een beetje als onevenwichtig gezien terwijl als je een provincie hebt dan heb je al meerdere grotere steden en kleinere steden en dat zou wat evenwichtiger zijn dus dan hebben we maar weer

gezegd dan moeten we provincies maar handhaven en provincies zijn die stadsGewesten nou niet heel erg handig maar internationaal gezien is het wel handig om een randstadregio te hebben ofzo iets en de randstad de naam was ook weer not done want amsterdam en rotterdam de naam en den haag in 1 stad dat kunnen we in Nederland nog steeds niet over ons hart krijgen dus noem dat maar gewoon een metropool regio rotterdam den haag, of den haag rotterdam ik weet niet welke volgorde, dus het is niet nu is daar wel weer een speciale metropoolregio ontstaan omdat daar die liggen zo dicht bij elkaar die hebben zoveel verstrengeling daar moeten we verstengeld noemen wedat. Ze hebben samen een vliegveld, zestienhoven, rotterdam airport heet het tegenwoordig geloof ik. En als je naar den haag gaat is dat niet zo ver maar in ieder geval dat zijn dan bestuursproblematiek dingetjes, dat is weer een ander vak. En misschien heeft antwerpen daar ook wel mee te maken want brussel veel verder weg ligt dan den haag rotterdam. Dat heeft met sociologie trajecten te maken

M: daar heb ik totaal geen zicht op, subsidietrajecten zon thesis is heel globaal dus ik probeer die wel belangrijkste er in te houden. Ook het specifieke dat probeer ik een beetje uit te laten.

Interview Sammy Cappeart, medewerker fietsbeleid bij de Gemeente Antwerpen

M: Matthieu Neet

S: Sammy Cappaert

Locatie: Gemeentekantoor Antwerpen

Datum: 24 juni 2015

M: Mijn naam is Matthieu Neet, ik ben student Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. En ik ben inmiddels derdejaars student en ben dus bezig met mijn eindthesis. En dit gaat over fietsbeleid, over het antwerpse fietsbeleid en het Rotterdamse fietsbeleid en dit probeer ik naast elkaar te leggen van waar liggen die verschillen waar komen ze bij elkaar en waar komt het vandaan? En daarvoor doe ik dit interview en daarom wil ik graag interviewen. Nog even voor de opname, ik zou dit graag willen opnemen zodat ik dit thuis kan analyseren, vindt u dat goed?

S: Geen probleem

M: Om te beginnen, eh het interview werkt chronologisch, ik heb eerst van het begin van fietsbeleid hier, de jaren 80 ongeveer, naar de jaren negentig tot nu ongeveer, zo zit het ongeveer in elkaar. Met aan het eind nog een of twee globale vragen.

S: oke

M: Hoe ziet uw huidige functie eruit, wat doet u hier in Antwerpen?

S: Ik werk momenteel binnen dienst mobiliteit ik werk samen met een collega david, een soort fietsteam vorm, wij bereiden alles voor van fietsbeleid voor onze beleidsmakers eigenlijk. Wij maken geen beslissingen. dat gebeurt uiteraard, dat bij alle steden zo, bij de besturen, binnen onze dienst ik denk dat er ongeveer een vijftigtal mensen zitten. is dat opgesplitst in verschillende pijlers, en onze pijler eigenlijk een soort beleid en planning is waar ook mensen van openbaar vervoer zitten, waar mensen voor het mobiliteitsplan zitten, dus ik zit samen met David daar voor de fiets

M: ok ik ben het internet op gegaan ik heb onderzoek gedaan ik heb gekeken naar wat ik kon vinden. En daaruit bleek onder andere dat in de jaren 80 kwam de fiets uit de schaduw van de andere transportmodi, de fiets kreeg iets meer aandacht. Volgens die bron, het was een evaluatie van de stad antwerpen zelf. Was het geen samenhangend geheel, het structuurplan van '83 maakt een start met fietspaden, maar van enig netwerk is niet te spreken, waarom was dat structuurplan zo beperkt eigenlijk?

S: de vragen van de geschiedenis van 80 90 zal bij mij moeilijk zijn omdat ik helemaal nog niet was, dus dan moet ik gewoon op buikgevoel afgaan, want ik heb geen idee waarom dat dat toen beperkt was. Dat zijn vragen die je eigenlijk moet stellen aan iemand die er werkte, die kan je niet vinden waarschijnlijk. Ik veronderstel dat er idd nog geen geheel zichtbaar, en dat er gewoon een aantal opportuniteiten binnen het structuurplan werden gezocht, een aantal ontwikkelingen een aantal tendenzen, want toen was er nog helemaal geen sprake van een mobiliteitsplan ofzo laat staan een onderdeel fietsplan zou hebben.

M: misschien iets globaler, wat is de reden dat België de fiets aandacht gaf? Misschien wat algemenere trend in België toen?

S: In de jaren 80?

M: ja, ongeveer. In Nederland, ik probeer die vergelijking een beetje te trekken, in Nederland was het een tiental jaar eerder, tijdens de oliecrisis en met een publieke pressiegroep. Maar ik heb dat in België niet kunnen waarom dat ineens,

S: dat in die periode een tiental jaar later dan toch. terug met de fiets gereden werd dan voordien. Dat is een goede vraag, ik zou het eigenlijk ook niet weten. Ik denk dat je daar andere bronnen moet proberen te raadplegen.

M: Dan gaat het fietsbeleid natuurlijk verder en waar het in het begin een beetje opportuniteiten was, lijkt het steeds meer een geheel te worden, in de jaren negentig. Die trend gaat nu ook door, het wordt steeds uitgebreider. Er lijkt een soort ergens een impuls te zitten. het lijkt in elk geval. De aanleg van enkele strategische routes, een ringfietspad. Die werden in een paar jaar allemaal aangelegd. Klopt het dat er een soort van impuls kwam?

S: het voorbeeld dat je aanhaalt van het ringfietspad dat eigenlijk oorspronkelijk aangelegd als eerder een recreatieve verbinding. Die inderdaad naast de ring gelegen is die eigenlijk een soort tangente route vormt rond Antwerpen. Maar al snel bleek eerder een functioneel gebruik was, dat heel veel mensen voor woon werk die route gebruikten. En ik denk dat ze toen ook de opportuniteiten hebben gezien, dat ze de gevolgen hebben gezien van een goede infrastructuur wordt aangelegd wordt die ook gebruikt en kun je inderdaad meer mensen op de fiets krijgen. en dan is er in 2001, dat is misschien ook wel een belangrijke datum, dat er door de provincie ook echt een netwerk uitgetekend. Het bovenlokaal provinciaal functioneel fietsroutenetwerk.

M: de fietsostrades, onder andere,

S: die zitten erbij maar het is meer dan alleen fietsostrade

M: dat zag ik. Dit was dus meer een soort van combinatie van het fietspad werd aangelegd als recreatie, daarna werd de kans gegrepen om er iets functioneels van te maken.

S: ik denk dat dat ook een stukske te maken heeft met jaren 90 begin jaren 90 was er al wel congestie bij de wagens en file en nog niet zoveel en ik denk dat dat een beetje zowa hoe meer file hoe meer de mensen alternatieven beginnen te zoeken. Zolang dat alles makkelijk bereikbaar was wordt er misschien minder snel aan de fiets gedacht. Maar gezien de jaren 90

begint het echt begint de ring vol te staan en daarvoor was dat maar op bepaalde momenten, is dat een stuk begonnen.

M: dus je zou dan kunnen zeggen dat de focus aanvankelijk, eerder de jaren 80, meer op de auto lag,

S: ik denk dat wel

M: dan alternatieven

S: ja. Ik denk dat daar de jaren 80 de jeugd nog een groot aandeel in de fiets had. Gewoon ook om dat het voor hun de meest voor de hand liggende keuze was om die momenten.

M: ik heb cijfers gezien, als je begint met een thesis ga je vooral op zoek naar cijfers en bleek vooral dat veel schoolgaande jongeren dat 40% met de fiets naar school ging en de rest vrijwel niet.

S: dat dat terugviel inderdaad en dat de perceptie is dat als je bent 16 of 18 dat je dan overschakelt.

M: ok. In de loop van de tijd krijgt de fiets steeds meer aandacht steeds meer uitgebreid. Het scala aan maatregelen lijkt ook steeds groter te worden.

S: Dat klopt, ja.

M: nu staat het [...] van fietsen ook uit andere onderdelen die niet binnen mobiliteitsbeleid vallen, onder andere ook ruimtelijke ordening. Heeft u enig idee hoeveel de afdeling ruimtelijk ordening binnen de stad Antwerpen rekening houdt met de fiets bij het maken van nieuwe plannen.

S: dat wordt sowieso meegenomen omdat wij alle plannen die worden uitgewerkt komt op een commissie, en daar zit ook altijd mobiliteit bij. En dat. Ik denk dat dat een stuk is ingebakken. Bij de opmaak van het structuurplan Antwerpen is er inderdaad heel hard meegenomen dat fietsverhaal aan het begin.

M: ik trek de vergelijking met Nederland even. De fietser heeft in Nederland een beschermde status in de wet. Als er een ongeluk tussen een auto en een fietser komt is de

auto ondanks wat er gebeurd meestal verantwoordelijk. In hoeverre wordt hier in België gedaan?

S: je bedoelt echt de wetgeving toe.

M: In Nederland is dat een belangrijk onderdeel van de fiets, dat die auto moeten opletten, de bestuurders van de auto's, want die zijn als die een aanrijding krijgen met een fietser, ook al is het niet hun schuld, moet de verzekering de betalen.

S: dat is hier in België ook het geval, ik weet niet in hoeverre al autobestuurders er zich van bewust zijn, maar in principe is dat ook het geval. Zelfs als de fietser niet op het fietspad rijdt en op de weg rijdt en de wagen rijdt de fietser aan dan zal nog altijd de verzekering de automobilist in sprake worden gesteld.

M: doet de stad Antwerpen inspiratie op uit andere steden of landen bij het maken van fietsbeleid?

S: Natuurlijk bijvoorbeeld fietsberaad is een enorm grote kennisbank in Nederland. onze dienst gaat ook regelmatig naar een fietscongres in Nederland of opleidingen van fietsberaad, dus er wordt zeker.

M: Maar ook andere landen? Denemarken, Kopenhagen heeft een heel

S: de plaatsbezoeken zal niet zo groot zijn, de kosten en de afstand een stuk groter is. Maar er wordt zeker meer naar gekeken in voorbeelden gehaald. Een voorbeeldje is bijvoorbeeld de fietstelpaal die we nu hebben staan, we hebben nu ook twee fietstelpalen staan. elk fietser wordt opgeteld maandelijks en dagelijks, dat iets wat we eigenlijk ook vanuit Denemarken en vanuit Nederland hebben gezien natuurlijk. Dus dat dingen die zeker worden opgepikt. Ik denk dat we echt voorbeelden zijn voor ons fietsbeleid.

M: in welke mate hebben hogere overheden invloed op het fietsbeleid van Antwerpen? In Nederland wordt dat vrij centraal geregeld allemaal, de gemeentes hebben wel enige vrijheid, maar niet zo heel veel. En nou zit België is op een andere manier georganiseerd. Ik vroeg mij af welke invloed hebben de provincie Antwerpen en Vlaanderen.

S: de provincie is eigenlijk juist een niveau boven de steden en de gemeente en die profileren zich ook wel heel erg met fietsbeleid dus die halen het er echt wel uit. het

fietsbeleid binnen hun provincie vorm mee willen geven die ondersteunen ook de gemeente zowel qua kennis als met subsidies. Je kan ook subsidie krijgen om fietspaden mee aan te leggen. De fietsostrades proberen ze zelf aan te leggen als provincie. En dan de hogere overheid ligt het Gewest, die stelt ook altijd financiële middelen ter beschikking voor het aanleggen van fietspaden binnen uw Gewestwegen. Kun je ook subsidies krijgen.

M: het gros van het beleid komt wel van de stad zelf. Er wordt niet, moet de goede woorden vinden.

S: er is wel ooit een fietsplan vlaanderen opgemaakt. In de jaren 2005 ofzo iets in die periode. Maar uiteindelijk binnen de ministerposten van mobiliteit worden er ook een aantal doelstellingen ofzo voor fietsen geformuleerd, minder verkeersongevallen, het fietsroutenetwerk vervolledigen. Dus in die zin wordt er wel een stuk gestuurd, naar het is niet zo dat ze in detail dat ze gaan ze gaan zeggen dat daar en daar een fietstelpaal bij moet komen en daar moeten meer stallingen of fietsstallingen, dat is echt eerder de stad die of de gemeente die die beslissingen neemt.

M: het is veel van de stad moet het allemaal zelf regelen en ik wil graag dat deze doelstellingen gehaald worden. zijn dat verplichtingen, die doelstellingen of zijn het meer van moet je die doelstelling halen binnen een gezet aantal jaren of is het de bedoeling van probeer je dit te bereiken.

S: ik denk dat het vooral van de hogere overheid is van probeer die te bereiken. Zowel middelen als ondersteuning bieden maar niet echt een opgelegde aantal of dat denk ik niet. het is eerder van we moeten meer doen voor de fiets, die en die dingen zijn belangrijk, wij ondersteunen met geld en eventueel met andere kennis, wat is er nu ook een fietsberaad Vlaanderen opgericht.

M: die probeer ik ook aan te schrijven maar dat gaat een beetje moeizaam.

S: dus dat is ook een stuk van de hogere overheid ter ondersteuning van de steden en gemeente kennis en zo verder te organiseren. Binnenkort is er een fietstelweek, in Nederland is ook een fietstelweek. Er wordt dan door fietsberaad gestuurd en georganiseerd dat er voor die steden en gemeente makkelijker wordt om uit te kunnen voeren.

M: hoe ziet de toekomst eruit van het fietsen in antwerpen. Ik ben een beetje globaal idee. Ik ben door de stad wezen lopen, ik heb het centrum, ik heb over de meijer gelopen, ik heb een heleboel fietsenstallingen gezien, bijna meer dan in Nederland. maar op sommige wegen waar vrij veel autos rijden bijna geen fietspad, fietsstrook of iets in die richting. Bijvoorbeeld op de minderbroedersrui, daar heb ik ook een stukje gelopen. In hoeverre willen jullie de langs elk autoweg, in welke vorm dan ook, een fietspad hebben liggen?

S: dat is zeker geen doelstellingen, doelstelling is om de stad fietsvriendelijk te maken, het hangt er vanaf welk type straat, welk type weg welk fietsinfrastructuur dan nodig heeft. als het binnen zone 30 valt dat er vooral gemengd verkeer gebeurt, dan is het zeker niet nodig om er een fietspad aan te leggen. Dus ik denk dat een doelstelling op zich is, overal fietspaden aan te leggen, maar dat het overal fietsvriendelijk is en je kunt ook inderdaad door de snelheid naar beneden te halen, in richten als gewone woonstraten waar het perfect fietsen is. De bewoners hebben de perceptie dat als er geen fietspad ligt dan is er niets voor de fietser terwijl het eigenlijk perfect kan. Ik weet niet welke straten dat je op hebt gezien.

M: ik ben de leopoldstraat, ik heb hier ook de mechelsesteenweg volgens mij en dan zo de stad in en dan de comediestraat en dan zo via de stad, een beetje toerist zijn .

S: maar het is zeker niet de doelstelling om overal fietspaden te leggen.

M: In Nederland is dat ook niet. maar ik denk van het is een vrij drukke straat ik denk misschien is dat. Ik probeer iets uit wat ik gezien heb.

S: het is natuurlijk wel zo dat als de intensiteiten hoog zijn en er zit openbaar vervoer op kan het wel nuttig zijn om in fietspaden te voorzien. Maar je zit altijd met beperking dat zal in Nederland dat zal nog iets de ruimtelijk ordening iets beter dan in België, dat is helemaal historisch gegroeid. zeker in de binnenstad, zo'n smalle beperkte ruimte dat je gewoon het er niet in krijgt. Dan ontstaan er problemen.

M: ik las ook iets over Station Berchem, een fietsstalling voor 5000 fietsen.

S: 2500, maar dat je erna nog kan uitbreiden. Ok, ik dacht 5000 te hebben gelezen. De nieuwe stalling is 2500 maar op het plein zelf kan ook nog fietsenstalling, dus in totaal zal je wel aan 5000 komen. Maar de nieuwe stalling is voor 2500. Met een dak erop waar je eventueel nog kunt uitbreiden.

M: is die link tussen en fiets en OV die in Nederland lijkt een beetje onderkent, wordt die hier ook versterkt, wordt er aandacht aan gegeven?

S: meer ne meer, dus we willen ook inzetten op de superschakels, de fietsenwissels waar je eigenlijk van de ene modi op de andere overstapt. Waar er vroeger nog wel gedacht werd fietsen, van punt a naar punt b was, en geen traject, zien we nu dat er heel veel momenten zijn dat je met de fiets naar het station gaat en met de trein naar uw eindbestemming omdat je met een trein ergens toekomt en daar een fiets pakt en verder te rijden dat je veel meer combinaties hebt dan vroeger en er wordt ook meer en meer op in gezet om dat te faciliteren en uit te rusten.

M: volgens mij... ik had gehoopt iets meer te weten te komen van de jaren 90. Als het er niet is.

S: Ik denk dat er nog een belangrijk moment in fietsbeleid voor de Stad Antwerpen is de Grote Werken. Dat gaat ook nog een omslag geven. In 2005 zijn er een heel veel grote werken geweest aan de Antwerpse Ring en zien we ook in de cijfers dat dat fietsgebruik dan een enorme boost heeft gekregen. Ik denk dat er een omslagpunt is geweest om dan meer en meer voor de fiets te doen en om de fiets meer en meer te gebruiken een wisselwerking van de twee dat dat dan serieus echt naar boven is gekomen. Voor bewoners van woonwerk verplaatsingen zitten we ook al aan de dertig procent van de modal split. Dus dat is eigenlijk redelijk veel.

M: Dus een succesverhaal.

S: we merken dat ook in de stad meer en meer fietsen. Maar dat is een datum die zeker kan spreken door de geschiedenis is dat er zeker je moet meenemen.

M: het is eigenlijk meer van we kunnen er iets mee doen, lijkt het erop. En dan gebeuren er dingen die zo zeer van het beleid te maken, de grote werken, dat men een besef krijgt van , hee hier kunnen wij iets mee.

S: wat ook het verschil is met Nederland is dat zowel in de jaren 80 en jaren 90 veel over de fiets eigenlijk al zien als een soort politieke strekking. Mensen die veel met de fiets willen doen zijn vrij links, in de politieke sfeer zitten. als dat dan echt meer met de auto was dan is dat meer rechts. Terwijl je als je nu ziet dat eigenlijk, net was in Nederland altijd al zo, fietsen

dat is eigenlijk geen politiek deel dat denk dat, er zijn partijen die dat opeisen verwijzende de partij die voor de fietsers is, dat denk ik. Terwijl dat hier in het begin wel een beetje de kiezers zoeken terwijl dat nu het besef er wel is dat je gewoon er veel moet voor doen, punt. Zonder dat links of rechts. Ik denk dat dat ook wel een groot verschil is met

M: In de jaren 70 en midden jaren 70, oliecrisis, autovrije zondagen. Zaterdag, of zondag? Dat wee tik niet. is er dat van de rijksoverheid heeft gezegd, zo kan dit niet, wij moeten meer op die fiets inzetten. En die oliecrisis is een beetje uitvergroot geweest in Nederland, er was niet zo heel veel aan de hand, olie kwam toch wel binnen. Maar er was toch zoiets van, he, zo kan het niet langer. Alleen maar olie ena tuos, en toen is er van de rijksoverheid heel extreem gesubsidieerd om overal fietspaden te krijgen. volgens mij was er toen ook een vrij linkse overheid.

S: de [onhoorbaar, slechte kwaliteit] overheid

M: ER zijn diverse grafieken te zien, na de tweede wereld oorlog, van Antwerpen stonden die cijfers er ook bij, was fietsen belangrijk transportmodus. Maar in de jaren zestig, ook in Nederland, niemand meer.

S: de komst van de wagen

M: In Nederland zie je dat weer langzaam stijgen, door die fietspaden etc. En in Antwerpen zie je dat nu ook gewoon gaan stijgen.

S: dat klopt.

M: dat verschil vind ik interessant, België is heel anders als Nederland, doet dingen anders, waar komt dat verschil vandaan.

S: Is dat ook niet een stuk mentaliteit, ik weet het niet. het rare is, dat de wielersport in de jaren 70 en 80 in België wel geweldig, met helden, met merckx en tourwinnaars. Dat dat niet terugslaat op het gewone gebruik van de fiets.

M: In Nederland hebben we nog steeds een tour de france winnaar en dat is in de jaren zestig en wij zijn nog steeds niet heel erg op wielersport gericht

S: Nee

M: we vinden de fiets gewoon van A naar B.

S: Dat is wel zoiets beetje de andere mentaliteit of perceptie die

M: Die perceptie is wel hartstikke interessant, want als je die kan beïnvloeden. Ik heb laatst op youtube een presentatie gezien van een Amerikaan die is drie maanden in Nederland geweest, heeft overal fotos gemaakt van, en die legt dan aan andere Amerikanen uit van hoe wij als Nederlanders omgaan met onze fiets. En er wordt vooral nadruk op gelegd geen lycra, geen spandex, en geen helmen. Het is gewoon een dagelijks ding. Het is gewoon. En denk dat het hier in België ook steeds meer

S: gewoon is.

M: in ieder geval in Vlaanderen, er wordt, de slides laten ook zien dat 90, 95% procent van de fietsen gebeurt in Vlaanderen, vrij weinig in Wallonië.

S: de niveauverschillen en de afstanden en de

M: daarom vraag ik ook naar die Ruimtelijke ordening, want ik kom met enige regelmaat in België, je komt langs die lintbebouwing heel veel huizen langs de weg en voor de rest en ik heb een artikel, een wetenschappelijk artikel gevonden die dat geanalyseerd heeft en die heeft gezegd dit is niet goed voor de fiets, die lintbebouwing, vandaar dat ik ook vraag in hoeverre houdt de stad Antwerpen rekening mee met de fietser bij het plannen van stadsuitbreiding.

S: dat wordt sowieso wel gedaan, nu wordt er altijd wel meegenomen, hetzelfde ook van het openbaar vervoer enzo. Als er tramverlenging is naar ginder, dat dat er allemaal mee in zit in heel de ontwikkeling van het eilandje enzo. Het wordt nu altijd wel meegenomen maar dat is wel op stadsniveau natuurlijk.

M: het ruimtelijk ordeningsproces is hier heel decentraal in elkaar, heb ik gelezen. Ik vroeg me af, de eigenaar van de grond heeft veel met zijn grond terwijl dat in Nederland niet zo is. Ik vroeg mij dat af die wisselwerking tussen stadsplanning aan de ene kant en het fietsen aan de andere kant.

S: het wordt sowieso meegenomen en wat we ook gedaan hebben is het stallen in de bouwcode is ook verplicht. Het is ook verplicht dat als iemand met een project komt,

appartementen of andere stadsuitbreiding dat er voorzieningen worden getroffen voor fietsen te stallen. Dus in de bouwcode is er al zeker.. dat als de herkomst bestemming verandert, dat als er een ander pand komt dat dat moet worden aangepast.

M: het herbestemmen

S: het herbestemmen van een functie, ja. Nu ook: Antwerpen breidt ook uit, het schoolprobleem, nieuwe gebouwen voor scholen, daar wordt ook het fietsverhaal in meegenomen en dat je daar ook plaats hebt voor fietsen te kunnen stallen. Dat heb je met al die oude gebouwen niet voorzien.

M: Ik heb de fietsstraten heb ik gelezen, dat het een probleem is van autos bij scholen tijdens afzetten en ophalen van kinderen. Heleboel auto's, moeders, vaders die hun kinderen afzetten met de auto en dat de fietser er dan niet meer langs kan. Dat ze op zo'n manier fietsen naar school weer gewoon proberen te maken. klopt dat ook heir in Antwerpen.

Ik kwam langs de Sint Norbertus straat, een stukje verderop, als het goed is, zag ik geen fietspaden, of fietsenstallingen.

S: In welke straat zeg je dat?

M: volgens mij is dat de straat die hier voorlangs loopt, aan de linker kant als je die kant oploopt.

S: dat kan. Als het een zone dertig is zal er sowieso geen fietspaden in liggen. en fietstalling kan ook zijn dat het inpandig is, ik weet dat niet van alle scholen. Maar het verhaal van fietsstraten is anders dan in Nederland dat het hier wel wettelijk kader heeft, er is wel meer een verkeersbord en het komt in de wetgeving en de moet de wagen ook effectief achter de fietser blijven. Terwijl in Nederland dat wel gesuggereerd wordt maar niet verplicht wordt. \

M: Nee dat klopt.

S: Maar in de stad Antwerpen zijn er wel een aantal straten waar we fietsstraten van willen maken er is nu een momenteel in de grote nonstraat, maar dat moeten we nog een beetje evalueren en een beetje kijken is dat de juiste manier van inrichten en zo verder. Maar er zullen er nog wel een aantal bijkomen zo, fietsstraten.

M: Volgens mij ben ik er dan.

{afsluiting}