

Understanding Urban Transport Transitions: The role of discourse in cycling futures and automobile dominance

Master Thesis

Barnard, Marie-Charlotte

Cohort 11

Supervisor Joshua Grigsby, MSc.

Second Reader Associate Professor Fernando Molini (Universidad Autónoma de Madrid)

4CITIES Erasmus Mundus Master Course in Urban Studies

Date of Submission: September 1st, 2020

Academic Year of the Defence 2020

Abstract

With the automobility regime under pressure, cycling initiatives have gained momentum in various cities. Following insights from transitions research, specifically the multi-level perspective framework (MLP), in order for a cycling future to emerge, the car regime will need to be destabilized, while cycling initiatives should be supported. Central to such a transition are discourses. Discourses encapsulate world views and ideologies of a certain group of people, and thereby inform and legitimise a certain course of action. Strategy documents can be considered discursive devices that navigate future trajectories and thereby transition. The present study examines the role of discourses constructed in cycling strategies in relation to an urban transition from a car-dominant regime to a potential cycling regime. The cycling strategy documents of Copenhagen and Amsterdam are analysed using policy narrative framework analysis (POLiFRAME). To gain a deeper understanding of possible omitted conflicts and tensions, interviews are conducted. This research links transition theory to locally used discourses, which has shown that discourses are crucial in sustainability transition. My findings can be considered evidence for considering strategy documents as powerful discursive devices. In terms of transition and framing, the representation of modes influences how the modes are discussed and thereby what is proposed as actions/solutions.

Table of content

Table of content.....	2
Introduction	4
Theoretical Framework	8
Automobility regime under pressure	8
Cycling regime as a potential substitute	10
System thinking, transition research and socio-technical transitions	12
Multi-level Perspective Framework (MLP)	14
Dynamics and different transition pathways	16
Transition as discursive, political and embedded in power relations	18
Policy strategy document as a discursive device.....	20
Policy analysis: frames and framing.....	21
Methods.....	23
Case selection	23
Contextual setting of cases	25
<i>Amsterdam</i>	25
<i>Copenhagen</i>	26
Strategy document analysis	26
Interviews	27
Results	31
Result Section Amsterdam	32
POLiFRAME A.....	32
Amsterdam strategy document	33
Pragmatic.....	34
Power of the problem frame	35
Car is not a viable option anymore.....	36
Exceptions, why the car is still desirable.....	37
Hierarchy and spatial justice	38
‘Doing it together’	38
Historical awareness.....	39
Conflict awareness, but not shying away	40
From POLiFRAME to MLP.....	41
Regime Resistance	42
‘Aggressive Cyclist’.....	42
<i>City director ('Stadsregisseur')</i>	42

<i>Car dominant society</i>	43
<i>Pedestrian vs. Cyclist</i>	43
<i>Intent to transition</i>	43
Results Copenhagen	45
POLiFRAME B	45
Copenhagen strategy document.....	46
Aspirational	47
Branding	48
Car is a hot potato.....	49
The car and bike: missing hierarchy.....	50
Cycling culture in Copenhagen	51
From POLiFRAME to MLP.....	53
Regime Resistance	54
<i>Police</i>	54
<i>Perceived difficulties</i>	55
<i>Transition/Stagnation</i>	56
Discussion	56
<i>MLP</i>	57
<i>Strategy as a discursive tool</i>	58
<i>Frame of sustainability</i>	60
<i>Window of opportunity</i>	61
<i>Frame of probability</i>	61
<i>Representation of modes</i>	62
<i>Limitations</i>	65
<i>Recommendations</i>	66
<i>Implications</i>	66
References	69
Appendices	78
Appendix A	78
Appendix B	80
Appendix C Interview guides.....	81
Appendix D Interview Transcripts	84
Interview transcripts Amsterdam	84
Interview Transcripts Copenhagen.....	128

Introduction

Modern transportation systems are of key concern for achieving sustainability, as Moradi and Vagnoni (2018) note that “transport activities are the main cause of unsustainability patterns especially in urban areas.”(p. 231). The transport sector is a strong contributor to climate emissions. In 2014, 44.4% of the GHG emissions of EU-28 transport was due to passenger cars, which is more than aviation with 13.3% (EEA, 2016). In addition to climate emissions, car use also causes air pollution, congestion, noise, and traffic injuries (WHO, 2019). Cities are an important context to introduce policies addressing climate change and sustainable developments (Moradi & Vagnoni, 2018). The societal system supporting the car is under pressure, however. Several scholars expect the end of car dominance in society to be sooner than later (Böhm et al., 2006; Cohen, 2012; Geels, 2012; Moradi & Vagnoni, 2018).

In response to the negative aspects of car use, there has been a growing interest in the promotion of cycling as a sustainable mode of transport in urban areas. Cycling could be an affordable, environmentally friendly and convenient substitute for short distance trips (Pucher et al., 2011). Amsterdam and Copenhagen have been identified as leading in becoming the ‘world’s best cycling city’, and have communicated high aims (*Copenhagenize Index*, 2019). In transport literature, cycling promotion strategies have been developed, including policies, awareness programs and adequate infrastructure (Harms et al., 2016; Pucher et al., 2010, 2011; Pucher & Buehler, 2008). However, only a few scholars have taken a systemic perspective on cycling and its potential to transition (Canitez, 2019; Kim, 2016).

The possible demise of car dominance and upcoming cycling cities touch upon change, stagnation and sustainability transition. Following the conceptualisation of Loorbach et al. (2017, p. 605) “The core idea in transitions research is that disruptive systemic change can be located in socalled regimes: the dominant order in a societal (sub)system.” A change from one system to another is referred to as transition. Sustainability transition specifically refers to large societal changes necessary for current societal challenges that require sustainability in the end. Sustainability should be understood as systemic, as it is not just about energy but ranges from resources, food, water to education, mobility and health care. Stagnating transition occurs through the workings of path dependency and lock-in, it is the “inability to change beyond optimization” (Loorbach et al., 2017, p. 605). It is important to make a distinction between regime optimization (change within a regime) and transition (a regime change). The transitions perspective does not assume no change happens at all, society is constantly changing but within the ramifications of the regime. Over time a regime develops path-dependency through sunk

investments, internal innovation, benefits of scale and processes of optimization. A transition, however, is the movement from one equilibrium to another equilibrium of the system (e.g. from horse drawn carriage to cars). With the Paris Agreement, the need for change seems widely accepted, yet from a transition perspective efforts to change have mainly focused on “reducing unsustainability through optimization” instead of changing systems (Loorbach et al., 2017, p. 602).

To study sustainability transitions, a systems perspective and interdisciplinary approach has been suggested by Schwanen et al. (2011). In issues of climate change mitigation, there has been an emphasis on economic and technical solutions, however insights from more perspectives and disciplines should be used to solve questions on change. The political aspect to change has been often overlooked compared to the economic or technical ones (Schwanen et al., 2011). Transport scholars have started using a systems perspective (Böhm, Jones, Land, & Paterson, 2006; Geels, 2012; Urry, 2004). However, it is recommended to develop the understanding of transport transitions further by using the multi-level perspective framework, in order to understand the relations of support and resistance between all stakeholders in transition (Cohen, 2012; Geels, 2012, 2014).

Within sustainability transitions research, the multi-level perspective (MLP) framework is a heuristic used to look into questions concerning transition and specifically its dynamics. Crucial to MLP is its focus on change and stability in transitions. The framework both includes existing systems, which is related to stability, path dependence and lock-in, and new pioneering developments, which are radical and relatively outside the current system (Geels, 2012). As defined earlier, the order in an existing system is named the regime (Loorbach et al., 2017). The context for new developments are called niches. Niches are conceptualised as spaces for the development of alternatives to the regime. Within MLP, the niche and regime are positioned within the landscape. Landscapes are considered the all-encompassing context and can put pressure on the regime (Geels, 2012). In MLP, it is highlighted that when a regime is faced by a niche challenger (or potential substitute) with momentum, there are several ways a regime can respond. Most importantly, MLP suggests that in order for a transition to happen, the existing regime needs to be actively destabilised while the substitute needs to be supported (Geels, 2012; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007). In this case, this suggests that the car regime should be destabilized and cycling should be promoted. This is in line with studies on the promotion of cycling (Pucher et al., 2010).

In addition to the need to destabilise the existing regime, transition should be understood as political, and embedded in power relations (Geels, 2014). Currently, the bike can be the (technical) solution for unsustainability in cities, however change does not happen, or at least not fast enough to limit the growth of the transport sector in light of climate emissions. A reason for slow change is that society is locked-in unsustainable practices. Not only do infrastructure and the built environment sustain our current practices but also our institutional and political practices can be sources of resistance to change (Canitez, 2019; Hermwille, 2016; Unruh, 2000).

These political and institutional practices, are related to dependencies among actors in the regime. There is a strong dependence between policymakers and business actors, which possibly constrains sustainability transitions. Policy makers are part of the system, and cannot simply make changes to the system. Due to the mutual dependencies, alliances are formed, making the stability of a system the result of alliances among incumbent actors (Geels 2014). Incumbent actors, such as policymakers and business actors, can thus be defending the current system by forming alliances that resist fundamental change and maintain the status quo.

With this alliance in mind, strategy documents can be considered discursive devices to navigate the relation between government and other actors (e.g. businesses) (Brandtner et al., 2017). A city's strategy presents a future trajectory, but also defines what is being problematized (and what is not), and what is offered as a solution (Brandtner et al., 2017; Knights & Morgan, 1991). The stories, values and norms presented in strategy documents have power in itself. A strategy assigns the problem and solution, and which actors should do 'what' in relation to the issue at hand. Being able to control these stories, values and norms by framing the discourse in a certain direction enables influence on the outcome of the situation, and thus power. Brandtner et al. (2017) consider it undemocratic power, as strategies are presented as if agreed upon, however that is not always true. For example, citizens' claims and needs are often presented, but citizens are not asked about these needs. Therefore, the discourses that give way to power should be interrogated (Brandtner et al., 2017).

A strategy document on cycling futures is thus where the political and power conflicts about transition are played out. Analysing such a document gives insights in the discourse used, the silences put in place and the sources of power. Discourses lay at the basis of action, before acting meaning and values need to be constructed (Dryzek, 2013). These can be in line with the car regime and/or cycling initiatives or not. However, following insights from transitions research, specifically the MLP, in order for a cycling future to emerge, the car regime will need

to be destabilized, while cycling initiatives should be supported. Norms, values and worldviews, are at the basis of a regime, as these inform action and then sustain a system. Destabilizing a regime and supporting a niche challenger, thus comes back to constructing discourses (Geels, 2014).

This thesis will look into the institutional and political practices in discourse formation behind cycling initiatives presented in strategy documents, with the aim to answer the following research question:

How do discourses constructed in strategy documents around cycling futures and automobility support/resist sustainability transition?

One can read multiple objectives with each different foci in this question. The underlying objectives in this question are the following; (1) What is the discourse itself? How are the stories constructed, and by who? (2) How do actors understand change (optimization/transition), and which one is their goal? (3) Why is change not happening? These three questions are all relevant for this research and will be touched upon, however the first two questions will be most important in the scope of this research.

To address this question, the analytical framework of multi-level perspective (MLP) and Policy narrative Framework analysis (POLiFRAME) are used. POLiFRAME is a model that draws on insights from policy analysis, foresight and future studies, it enables to identify discursive strategies and worldviews in policy (Miedziński, 2018). Using the POLiFRAME in addition to MLP, enables insight in possible alignments and de-alignments in discourses between niche challengers and regimes. Furthermore, the interpretative approach of POLiFRAME enables a deeper understanding of how different actors conceptualise complex problems (involving the regime, niche and landscape) (Miedziński, 2018).

The cycling strategy documents of Copenhagen and Amsterdam will be analysed, and analysis will be informed by additional interviews. Copenhagen and Amsterdam are suitable cases, as cycling as a mode of transport can be considered a strong challenger to the automobility regime. The strategies of both cities include the ambition to become the ‘best cycling city’, which indicates a discursively strong challenge. Additionally, cycling is a developed transport mode and therefore forms a potential substitute to the car. Lastly, the strategy of Amsterdam states to actively demotivate car use, while the strategy of Copenhagen does not, which is interesting in light of MLP, as MLP suggests the destabilisation of the car regime is necessary for transition.

This thesis will first review relevant academic literature to understand systems-thinking, transition, the multi-level perspective framework and, the role of discourses and resistance strategies in strategy documents. Followed by the methodology section, focusing on case selection, the methods used to analyse the strategy documents and the approach used for interviews will be explained. Then the discourses that emerged from the strategy document and interviews are presented. Lastly, the results are contrasted with literature, and an answer to the research question is presented.

Theoretical Framework

Automobility regime under pressure

The car can be considered as more than a mode of transport, it can be understood as part of the automobility regime. Urry (2004, p. 27) stated early on that automobility can be conceptualised as a “system that spreads world-wide, and includes cars, car-drivers, roads, petroleum supplies and many novel objects, technologies and signs”. The development of the car has influenced society greatly. It has been intertwined with the movement to modernity, enabled people to travel further distances, and resulted in city growth and a large economy. Böhm et al. (2006) argue that automobility is not only a system but a regime. They draw attention to the power dynamics and agency that sustain the system. Automobility is associated with high efficiency and a range of ideological ideals, such as freedom, autonomy, progress and movement. These assumed truths and symbols sustain car-use and its dominance over other modes of transport, and made ignoring the detrimental aspects of car-use possible (e.g. environmental impact, death rates)(Böhm et al., 2006).

This regime is under pressure, however. Several scholars expect the end of the car regime to be sooner than later (Böhm et al., 2006; Cohen, 2012; Geels, 2012; Moradi & Vagnoni, 2018). Böhm et al. (2006) ascribe the pressure to so-called fundamental impossibilities of car use, and thereby position the issue close to the car. The four fundamental impossibilities pointed out are (1) congestion, (2) the unsustainable nature of car use, (3) the dependency on oil and (4) the millions of deaths caused by cars. Contrary to Böhm et al. (2006), according to Cohen (2012), Geels (2012) and Moradi & Vagnoni (2018) sources of pressure can be found outside the system of car use, as indirect influences (this will later be called the landscape). Cohen (2012) argues that the circumstances that initially supported the growth of car use and the industry are now moving into a reverse direction. Examples of the (once) supporting influences are population dispersal to suburbs, the car being a strong signifier of social status and the

affordability of the car no matter what socio-economic background one has. These trends have once supported the car to thrive, however now that they are in the process of reversal the regime is being threatened. People tend to move towards city centres, the social status of having a car is decreasing and not everyone is able to buy a car as one pleases anymore (Cohen, 2012). Other cracks and tensions emerge from outside pressures such as the economic crisis, climate change debates and a weakened commitment of policy makers to car based developments (Geels, 2012; Moradi & Vagnoni, 2018).

Even though these pressures are becoming stronger, the regime has not broken yet. There is stabilization and resistance through change. Moradi and Vagnoni (2018) have identified market share, factories and infrastructure, the vehicle manufacturing industry, and user preferences as sources of lock-in that maintain the automobility regime. Additionally, Geels (2012) lists the sunk investments in people and skills (which has created vested industry actors) and the beliefs of actors in power (e.g. planners, industry actors, policy makers) as factors that stabilize the regime. Furthermore, the advances in industry and technology have been identified as important stabilizers in the regime (Geels, 2012; Moradi & Vagnoni, 2018). These advances internally adjust the regime, in order to maintain the regime, but respond to pressures at the same time (Geels, 2012). Lastly, there are also societal and external pressures that stabilize the automobility regime, these include cultural values such as time saving, choice, and freedom, and the increasing demand for mobility due to globalisation (Geels, 2012; Urry, 2004).

Reasons for why cities are considered the important context for change becomes clear when reading the following statement made by Moradi and Vagnoni (2018):

“Cities highly affect the world's sustainability (Wittmayer et al., 2014) and are considered the key context to apply sustainable development and climate change policies and strategies. In Europe, 25% of greenhouse gas emissions, and more than 30% of the total energy consumed in 2010, was due to the transportation sector (Staricco, 2013)” (p.231)

In cities the negative consequences of car use are concentrated and felt the most. Gössling (2013) points out that most cities deal with problems as a result of individual motorised transport. The main issues are air pollution and congestion. Canitez (2019) notes however, that some megacities risk being unliveable due to emissions, high energy consumption and congestion problems. Furthermore, Moradi and Vagnoni (2018) list the following negative consequences of transport in cities: “transport activities have several negative impacts including

traffic congestion, pollution, greenhouse gas emissions, fatalities and injuries, energy consumption and other environmental impacts. Transport activities are the main cause of unsustainability patterns especially in urban areas.”(p. 231)

Cycling regime as a potential substitute

Cycling could be an affordable, environmentally friendly and convenient substitute for short distance trips instead of motorised transport (Pucher et al., 2011). As Canitez (2019) states “Cycling as a daily transport mode has the potential to alleviate some of those problems if it can be embedded in the urban transport systems of those cities, particularly for shorter distances below 5km.” (p. 172). There has been a growing interest in the promotion of cycling as a sustainable mode of transport in urban areas. In transport literature, cycling promotion strategies have been developed, including policies, awareness programs and adequate infrastructure (Harms et al., 2016; Pucher et al., 2010, 2011; Pucher & Buehler, 2008). In practice, especially in major Western European and American cities bike shares have increased in recent decades (Pucher & Buehler, 2017). Cycling is recognized as a sustainable mode of transport, with interlinked advantages including health, economic and environmental benefits (Heinen et al., 2010). While cycling is a more sustainable transport option however, there are barriers to changing the current transport systems to that transport mode.

According to Canitez (2019) and Moradi and Vagnoni (2018) the barriers to cycling are the enablers of the automobility regime, and the other way around. There are contradictory dynamics present between the car regime and a potential cycling regime. For example, the enablers of the car regime build on widespread support from regime actors, the large economic market share and the speed it can travel. At the same time, cycling developments struggle with attaining widespread support, low economic interest and the ‘slow mode’ status (Moradi & Vagnoni, 2018). Similarly Canitez (2019) points out that cars have a higher status than bikes and that cars can be used in all natural circumstances (e.g. weather, topography), while cycling can be difficult. As the enablers of car use contradict the have-nots of cycling, the enablers of the automobility regime become the barriers of a potential cycling regime.

A potential cycling regime or socio-technical system based around cycling has been discussed by only a few scholars (Canitez, 2019; Kim, 2016; Köhler et al., 2020). Their configurations have been based on the socio-technical components as presented by Geels (2012). Both include social, technical, natural and environmental dimensions as crucial components. In figure 1 the configuration of a cycling system as developed by Canitez (2019)

is shown. Especially the natural and built environment are important adaptations to the one of Geels (2012), which was based on the private car. In order for a cycling regime to emerge, these components should be well developed and favour bike use widely (Canitez, 2019).

Köhler et al. (2020) take the requirements for transition to a cycling regime even further, and have developed an ideational scenario demanding a wide range of policies. Strong environmental pressure is needed to create the initial movement towards a regime change. Increased climate awareness can set off a movement towards localism. The mobility lifestyles need to change in order to facilitate non-car based modes. This shift would need extensive town planning, infrastructure changes, and local strategies reducing the need for travel. Additionally, physical presence at work should be relaxed and can be aided by for example telecommunications. Furthermore, a re-appropriation of roads would be needed in order to create ‘cycling superhighways’. A cycling (and walking) regime is then characterized by cycling (and walking) as main mode of transport and a localised society with people working and living on a very local level.

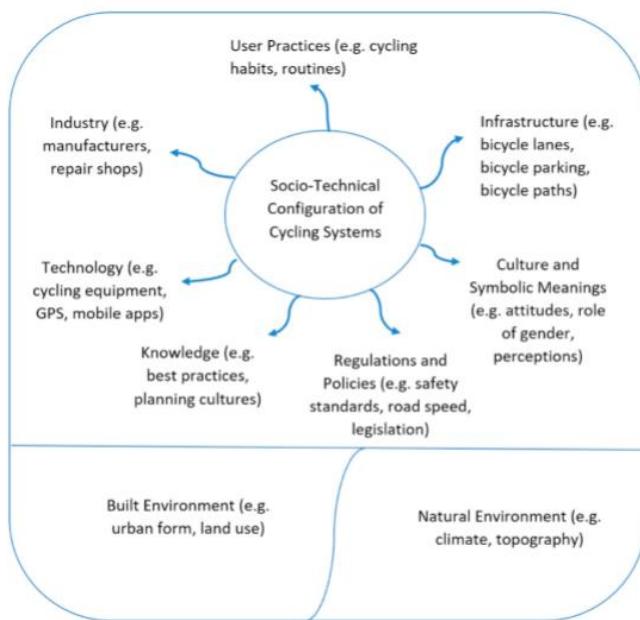


Figure 1 Socio-technical system on cycling (Canitez, 2019)

While the few scholars differ in their views on how a cycling regime could look like, there is also no consensus in literature on whether to consider cycling a niche or subaltern regime today, or even on what parameters such a decision should be based (Kim, 2016). According to Holtz et al. (2008) and Köhler et al. (2020), the current dominant mobility system is defined by a car-based regime. Holtz et al. (2008) state the car regime is coherent, stable and institutionalised on a national level. The coherence of the regime is explained by the fact that

“the technological elements like cars, streets, service stations, the kind of gas provided etc. are strongly adapted; the design of cars is not only defined by technical aspects but also through consumers' preferences; legal laws, taxes and insurances guide and bound the usage of cars” (Holtz et al., 2008, p. 629). Köhler et al. (2020) position car ownership as a decisive factor in dominance, at the same time the established mobility culture and infrastructure are considered as strong stabilising forces. The possibility that the regime can be conceptualised as a combination of car, public transport and walking/cycling is left open. Geels (2012), however, indicates that cycling can be considered a subaltern regime together with walking and public transport, as norms and practices surrounding cycling have already developed but are not dominant. At the same time, he argues that there can be local differences and that such conceptualisation should be applied situationally. This is in line with the considerations of Schwanen (2015), as both argue for a contextual approach. While Schwanen leans more towards a distinction based on the level of dominance (e.g. modal share, kilometres travelled), both state that the distinction can be difficult to make.

As the literature has set forth, automobility can be considered a pervasive, strong regime which is engrained in society (Böhm et al., 2006; Geels, 2012; Urry, 2004). Following, this conceptualisation and the conceptualisation of Holtz et al. (2008) and Köhler et al. (2020), there is a vast amount of literature to suggest that automobility can be considered a regime. At the same time, I will start the research by conceptualising cycling as a niche. This conceptualisation is based on the lack of literature that establishes cycling as a (subaltern) regime and a larger amount of literature conceptualising cycling as a niche (Canitez, 2019; de Boer & Caprotti, 2017). Admittedly, based on my findings this might change in a later stage during the research.

System thinking, transition research and socio-technical transitions

As introduced earlier, to study sustainability transitions, in this case a change in mobility system, a systems perspective and interdisciplinary approach has been suggested by Schwanen et al. (2011). The previous paragraphs introduced a systems approach to mobility. Transition research is supposed to be inherently interdisciplinary, as “transitions research emerged at the intersection between science and policy, including its intellectual origins and expansions, as well its public uptake, outreach, and subsequent funding and support” (Loorbach et al., 2017, p. 602). The term transition is used to describe “a nonlinear shift from one dynamic equilibrium to another” (p. 600). Sustainability transition then refers to large societal changes necessary for current social challenges that require sustainability in the end. In short, ‘sustainability transition’ is used to refer to the shift from one equilibrium to a sustainable equilibrium. There

has been increased recognition for the need to realize transitions in order to reach sustainable development, making it a growing academic field. The field of sustainability transition has a normative starting point, as it assumes a relation between transition and societal challenges, and assumes a sustainable direction. The perspective presupposes a sense of urgency and a necessity for a practical context of occurring change (Loorbach et al., 2017).

A central thesis in systems perspective is that the societal challenges should be conceptualised as systemic, and that solving the challenges requires a systemic response. The change from one system to another is nonlinear and disruptive. It is disruptive, as sustainability transitions form a threat to the existing state of affairs. Systemic change is not due to one change, but is a result of the interplay of a variety of changes in different domains and on different levels. The interaction of changes causes a whole system to change. The core aim of transitions research is to better understand transitions, and the possibility of steering towards desired transitions (Loorbach et al., 2017).

In transition research, disruptive systemic change happens within and around a regime. A regime can be defined as “a dominant and stable configuration in a societal system” (Loorbach et al., 2017, p. 605). Geels (2011) slightly differs from this interpretation, and clearly distinguishes between a system and a regime, in the following:

“The theoretical papers, however, tend to be more precise about the analytical difference between ‘regime’ and ‘system’ (Geels, 2004; Geels and Schot, 2007, 2010). System then refers to tangible and measurable elements (such as artefacts, market shares, infrastructure, regulations, consumption patterns, public opinion), whereas regimes refer to intangible and underlying deep structures (such as engineering beliefs, heuristics, rules of thumb, routines, standardized ways of doing things, policy paradigms, visions, promises, social expectations and norms). So ‘regime’ is an interpretive analytical concept that invites the analyst to investigate what lies underneath the activities of actors who reproduce system elements.” (Geels, 2011, p. 31)

As noted by Kim (2016), tangible and intangible are unclear concepts, but can be argued to reflect “actions of agency” and “normative and cognitive” respectively. By this reconceptualization the regime is that what informs our actions. While the system is the result of our actions. To illustrate, by having certain norms and values (regime), people act a certain way, in turn the results of those actions (re)produce the system.

A dominant regime exists in relation to other societal pressures, such as external factors (landscape), preferences and the interaction with innovations and possible alternatives. Over time a regime develops path-dependency through sunk investments, internal innovation, benefits of scale and processes of optimization. Yet, when faced with a new radical alternative, the regime will be under pressure, experience internal crisis and destabilisation. This might result in systemic reconfigurations (Loorbach et al., 2017).

The core principles of transitions research have been used in different disciplines and research fields. This has led to a variety of theories and perspectives on the dimensions of transition. The different approaches developed are: socio-technical, socio-institutional and socio-ecological (Loorbach et al., 2017). Rip, Schot and Kemp, and later Geels developed the notion of a socio-technical regime (Geels, 2002; Kemp et al., 1998; Rip, 1995; Rip & Kemp, 1997). This type of regime surrounds dominant technologies, and is informed by innovation studies, science and technology studies, history, and practice theory. One of the main analytical lenses, and used in this thesis, is the multi-level perspective (MLP), which has been used in studies on energy, mobility, water and waste management (Loorbach et al., 2017).

Multi-level Perspective Framework (MLP)

The MLP should be considered a heuristic framework which guides the analysis of a socio-technical system and enables investigation of interrelated components and dynamics of change (Geels, 2002, 2012). The MLP incorporates the earlier mentioned levels; niche (micro), regime (meso) and landscape (macro), as shown in the figure below. These levels can be considered nested in a hierarchy; the regime is positioned within the landscape, and niches either exist within or outside the regime (Geels, 2012). The three levels will be discussed below:

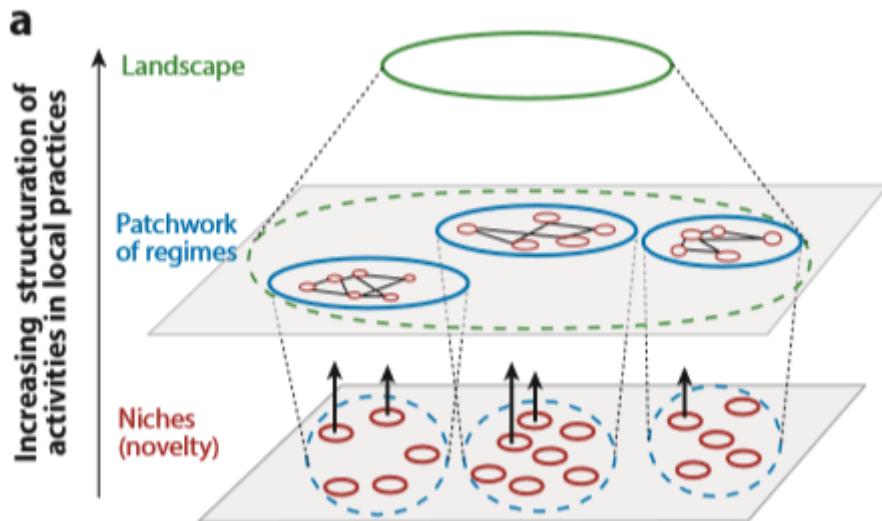


Figure 2 Multi-Level Perspective Framework (Geels, 2002. p. 1261)

Niche

Niches are conceptualised as spaces for the development of alternatives to the regime (Geels, 2012). As defined by Moradi and Vagnoni (2018, p. 240), a niche can be “radical alternatives developed and tried by pioneers, entrepreneurs, social movements and other relative outsiders (to the existing regime)”. Within a niche, there is a constant learning process going on, addressing imperfections, organizational issues, market demands, and existing policy. In this phase, the formulation of visions and expectation is crucial, likewise with gaining support from external actors (Geels, 2012; Hoogma, Kemp, Schot, & Truffer, 2005; Kemp et al., 1998). The developments in niches are not yet stable and do not affect the stable regime unless the alternatives gain momentum. A niche gains momentum “if visions (and expectations) become more precise and more broadly accepted, if the alignment of various learning processes results in a stable configuration (‘dominant design’) and if social networks become bigger (especially the participation of powerful actors may add legitimacy and bring more resources into niches)” (Geels, 2012, p. 472).

Regime

The regime refers to the socio-technical regime mentioned earlier. According to Geels (2012), a socio-technical regime is the result of “the alignment of existing technologies, regulations, user patterns, infrastructures, and cultural discourses” (p. 473). It is a stable regime due to dependencies between institutions, technologies, actors, values and beliefs, and due to

path dependency and lock-in mechanisms (Geels, 2014; Loorbach et al., 2017). Within path dependency and lock-in, changes do occur, however they happen in relatively predictable directions, leading to stable trajectories (Loorbach et al., 2017). For example, when actors become blind to alternative developments due to the success of their own business, they are said to be locked-in.

Actors in a regime include policy makers, engineers, firms, civil society and special interest groups. All these actors are embedded within the regime, and have agency and power to sustain the regime. For example, the automobility regime is sustained not only by the car manufacturers but also by regular people's habits of use and their cultural ideas about the car, such as freedom, autonomy, progress and movement (Böhm et al., 2006; Geels, 2012; Urry, 2004).

Landscape

Landscapes are considered the all-encompassing context and can put pressure on the regime. Examples of this external structure are the availability of materials, urban spatial structures, political ideologies, the media, the political economy and macro-economic trends (Geels, 2012; Kim, 2016). All things external to the case at hand, but still factors that influence behaviour in one way or another. In that sense, it is the most structuring component as it affects people's lives but individuals cannot exert control over it (Geels, 2012).

Dynamics and different transition pathways

Core to the MLP is that the interaction between the different levels can result in transitions and that all three levels are important for system change (Geels & Kemp, 2007). Changes in society create pressure from the landscape on regime variables, this slow process leads to changing norms and rules. The re-framings of norms and rules open up windows of opportunity. A window of opportunity refers to an opening into the regime for a niche challenger to emerge, one that functions well under the re-framed norms and rules. Examples of landscape pressures are radical changes, such as the economic crisis of 2008 and changes of values and norms that shift preferences away from the regime. When a niche takes up such a window of opportunity, possible pathways for change emerge. Each transition is different, and several general transition pathways have been developed (Geels, 2005; Geels, 2002; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007). Figure 3 illustrates the different pathways. One should note the nonlinearity of these pathways. These pathways should be considered ideal-typical representations of the interactions between the different levels (Geels & Schot, 2007).

Based on Geels & Schot's (2007) and Geels & Kemp (2007) typologies, there are four possible pathways once the niche has built up momentum:

- (1) transition. The niche innovation emerges and replaces the current regime by a process of 'creative destruction'. Hereby, a shift to a new trajectory takes place.
- (2) Being absorbed. The emerging niche is absorbed within the existing regime, leading to changes to the system/regime.
- (3) Internal transformation. The regime transforms internally, in order to solve the external pressure and problems without including the niche into its system. The process of adjustment does not happen mechanically, but through shifting power dynamics and negotiations among regime actors (Geels & Kemp, 2007).
- (4) de-alignment. Strong landscape pressures destabilise the regime to such an extent that there is de-alignment, and the creation of an open playing field for niches to compete, in order to re-align the system again with a 'winner'.

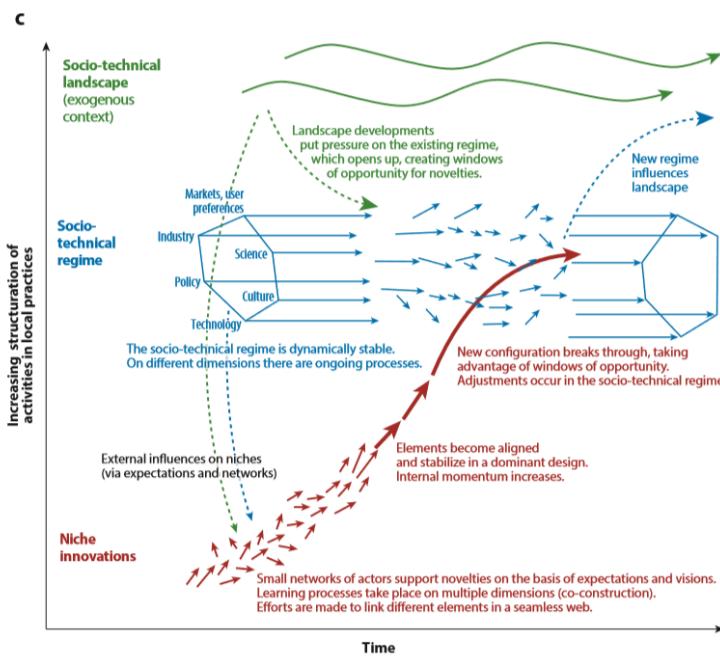


Figure 3 Transition pathways MLP (Geels, 2002, p. 1263)

From these ideal typical pathways it becomes clear that all three levels are important for transition to occur, and change is a constant nonlinear process (Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007; Loorbach et al., 2017). For a transition to happen activity needs to take place at all three levels and these dynamics should come together and align to reinforce the transition

(Geels & Kemp, 2007). In practice, the process of alignment “requires the adoption of a common problem-frame and applied concepts through which to analyse transitions and associated challenges” (Köhler et al., 2020). A niche challenger on its own is not enough for a regime to transition, there is a need for pressure on and destabilisation of the regime (Geels, 2005; Geels, 2002; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007). Destabilisation of the existing regime, can result in the breakthrough of niches; at the same time power in the regime can also hinder the breakthrough of niches (Geels, 2010). Yet, the process of adjustment in all four pathways, does not happen mechanically, but through shifting power dynamics and negotiations among regime actors. These negotiations and power dynamics are continuously at play (Geels, 2014; Geels & Kemp, 2007). The constant power struggle redefines stability as the balancing of power struggles.

Following insights from transitions research, specifically the MLP, in order for a cycling future to emerge the car regime will need to be destabilized, while cycling initiatives must be supported.

Transition as discursive, political and embedded in power relations

Incumbent actors reproduce and shape the regime. Regime actors are conceptualised as active agents who interpret and continuously construct shared realities, but also as being constrained by their embeddedness in the landscape (Geels, 2010).

On the one hand, based on the nested hierarchical nature of MLP, these actors are embedded in the landscape (Geels, 2010, 2012). The MLP draws from structuration as an ontology, thereby the landscape can be understood as a deeper structure of culture. The deep structure refers to a particular set of beliefs and symbols that guides meaning and behaviour external to an agent. It is the more general held beliefs than that of a particular agent (Geels, 2010).

On the other hand, actors are also active agents at the same time, as they engage in meaning making and interpreting symbols. By actively interpreting the deep structure of culture, the deeper structure is tailored to fit actors in a regime, and thereby the regime is reproduced and maintained, or changed. Before actors make decisions, they make sense of signals, symbols and situations. Actors continuously construct shared interpretations of reality (Berger & Luckman, 1967).

Discourses are such shared interpretations of reality expressed in language. Discourse is defined by Dryzek as “a shared way of apprehending the world. Embedded in language, it

enables those who subscribe to it to interpret bits of information and put them together into coherent stories or accounts. Discourse constructs meanings and relationships, helping define common sense and legitimate knowledge” (Dryzek, 2013, p. 9). Discourses thus encapsulate world views and ideologies of a certain group of people.

Dominating discursive actions is a powerful strategy to resist changes to the regime. Discourses “influence how relevant audiences think and talk about particular issues (e.g. the causes and urgency of social problems, the potential and desirability of technologies), which affects their cultural legitimacy, which in turn influences public support, political protection or financial resources” (Geels, 2010, p. 505). By legitimacy and the discursive actions, the cultural dimension is linked to economics and politics (Geels, 2010)

The construction of discourses, however, is a process of contestation and resistance, as different collectives attempt to shape discourse to their advantage (Geels, 2010). Regime actors aim to construct a dominant discourse which both shapes what is being discussed and how it is discussed. The process of contestation is then played out as regime actors construct discourses that restore or maintain the status quo, while niche challengers create discourses that attempt to undermine the status quo (Geels, 2014; Oliver, 1992). Destabilizing the car regime and supporting cycling initiatives is thus partly done by controlling the discourses.

Discourse production is embedded in power relations as well. The MLP however does not provide exact sources of power or change in power, and could benefit from additional theory to extend this aspect of the framework (Geels, 2010). By focussing on dependency and drawing from a political economy perspective, mechanisms of resistance can be highlighted (Geels, 2014). Regime actors enjoy the power of a dominant discourse, while niche challengers need to deconstruct this. Within the regime, Geels (2014) has identified a particularly strong coalition between policymakers and firms. The basic idea is that the incumbent actors are all dependent on each other, and due to this mutual dependency actors form close alliances which maintain the status-quo (Geels, 2014). On the one hand, governments establish the general structure for firms to operate in, e.g. property rights, legality of corporate practice, taxes, loans (Fligstein, 1996; Geels, 2014; Lindblom, 2001). On the other hand, governments are dependent on firms, as capitalist society systemically needs economic growth. Firms provide taxes, jobs and economic growth (Burnham, 1990; Geels, 2014). Due to the co-dependence, a strong alliance is formed which enjoys monetary, discursive and institutional power.

Policy strategy document as a discursive device

In response to the aforementioned dependency among the public and private sector, strategy documents have made their way into city administrations (Brandtner et al., 2017). The strategy documents have entered city administration along with the shift from city government to urban governance. The shift towards ‘urban governance’ has been argued to reduce the state’s capacity to act (Rhodes, 1997). By “crafting strategy texts that rhetorically enact aspired governance configurations” (p. 1076), city administrations respond to the reduced capacity to act according to Brandtner et al. (2017). Strategy documents are now used in city administrations to delineate a future path and manage that pathway (Brandtner et al., 2017; Kornberger, 2012; Kornberger & Clegg, 2011). Strategy documents issued by city administrations include their expectations, aspirations and values, and the aspired governance configuration. Furthermore, the documents present ideas and concerns about the future (Brandtner et al., 2017).

These urban strategies commissioned by city administrations can be considered powerful discursive devices, as “they frame issues, highlight causes, identify effects, distribute agency and propose courses of action” (Brandtner et al., 2017, p. 1079). Besides presenting future trajectories, strategies are performative as they define what is being problematized (and what is not), and what is offered as a solution (Knights & Morgan, 1991). Additionally, strategies posit the condition for certain actions, and restrict other actions, by what is proposed (Pälli et al., 2009). Agency is distributed as well, by identifying ‘important’ agents in relation to what has been problematized and what has been suggested as the solution (Cooren, 2004). A city’s strategy can be conceptualised as a narrative reflecting negotiations between public and private actors, power constellations, and prioritised problems and appropriate solutions (Holsti, 1969). Strategy is thus an instrument through which power is exercised around governance issues by different actors (Brandtner et al., 2017).

A strategy document on mobility and cycling futures is thus where the political and power conflicts about transition are played out. Being able to control these stories, values and norms by framing the discourse in a certain direction enables influence on the outcome of the situation, and thus power. Brandtner et al. (2017) consider it undemocratic power, as strategies are presented as if agreed upon, however that is not always true. For example, citizens’ claims and needs are often presented, but citizens are not asked about these needs (Brandtner et al., 2017). Therefore, the discourses in the cycling strategy that give way to power should be interrogated.

Policy analysis: frames and framing

When studying policy documents (which include strategy) one enters the field of policy analysis, in which narratives, discourse, frames and framing are core concepts (Miedziński, 2015; Schön & Rein, 1994; van Hulst & Yanow, 2016). These elements have been touched upon when discussing how regime actors aim to construct a dominant discourse which both shapes what is being discussed and how it is discussed in order to maintain the status quo (Geels, 2014; Oliver, 1992). To construct discourse, frames and framing are used, as a discourse is the result of framing reality. In this section, the concepts of frames and framing will be further developed, based on the conceptualisations of Schön & Rein (1994) and van Hulst and Yanow (2016).

Frames are defined as “structures of belief, perception, and appreciation that underlie policy positions” (p. 23) by Schön and Rein (1994). When policy disputes take place, and parties do not understand facts the same way, it is their conflicting frames that explain the disagreement. These frames determine what is understood as relevant and compelling arguments and what is considered a fact (Miedziński, 2015; Schon & Rein, 1994). Frames can be said to guide people in their perception of reality by highlighting some aspects while ignoring others and ordering the aspects to form a coherent whole (van Hulst & Yanow, 2016). Frames are often thought of as objects in people’s head, like different lenses, but the analytic approach proposed by Miedziński (2015) and van Hulst and Yanow (2016), shifts the focus to ‘framing’. Van Hulst and Yanow (2016) define framing as an “interactive, intersubjective process through which frames are constructed” (p. 93). By focussing on the process, a more dynamic and political understanding of frames emerges (van Hulst & Yanow, 2016).

Following van Hulst and Yanow’s (2016) extension of Schön and Rein’s (1994) frame conceptualization, framing is done by “sense-making; naming, which includes selecting and categorizing; and storytelling” (p. 97). Each act will be discussed below. Sense-making is a constant process based on prior events, new events, language, and held values. During the process of framing, both prior knowledge and current values are organized, while guiding emergent action. When one is making sense of a situation, it is inevitable to name the features involved in the situation. The act of naming is inherently political, as by naming one is also selecting. You say one thing, but not another. Thus, you make one thing relevant, while excluding another. As mentioned earlier about the strategy documents, if something is not mentioned it also excludes further action possibilities. Additionally, by naming elements, one categorizes at the same time. That what you have named is ‘A’, but not ‘B’. Naming, selecting

and categorizing are the basis of shaping the world around you. Lastly, storytelling is about connecting all the named elements, events and features into an understandable whole. Here, narratives or storylines become of great importance. Narratives can both be used for problem definition and for persuading others (van Hulst & Yanow, 2016). Van Hulst and Yanow (2016) state the following: “In telling about policy action and its human and non-human actors, policy framing stories implicitly or explicitly attribute blame or praise and suggest causes of harm or success” (p. 101). These narratives thus create the ‘normative force’ to go from facts to values and recommendations, and to future pathways (Miedziński, 2015; Schon & Rein, 1994).

More specifically, Geels (2014) builds upon Snow and Benford (1988) to establish three different framing dimensions that can occur, aimed at politically shaping discourse for regime resistance. The following dimensions have been developed and will be discussed below: (1) diagnostic framing, (2) prognostic framing and (3) motivational framing. Firstly, Diagnostic framing addresses what is being identified as a problem, and defines these problems in relation to policy goals. Secondly, prognostic framing is concerned with the relation between the problem and the proposed solution. How is something the main solution to the problem, and not something else. How does one solution stand compared to alternative ways of dealing with the problem. Lastly, motivational framing provides the reasons for action, it addresses the question why one should want to act (Geels, 2014).

Understanding how naming works, how categories are applied, how stories are presented and how the different framing dimensions are used, enables one to understand framing “as a many dimensional socio-political process grounded in everyday practices and ordinary beliefs” (van Hulst & Yanow, 2016, p. 105). This raises the question how is this done in the cycling strategies, and do frames and framing dimensions differ between documents of different cities? In order to research such questions, Miedziński (2015) and Schon & Rein (1994) argue for the need of reconstructing the frames used in policy. By reconstructing these frames, policy controversies and conflicts can be brought to light. Miedziński (2018) has developed a model to reconstruct frames used in policy called POLiFRAME. This frame draws on insights from policy analysis, foresight and future studies. The frame combines both conceptualization of the history and future trajectories of policy, which in terms of framing are called problem frame and vision frames. By including the vision frames in addition to the problem, normative assumptions and controversies are brought to light.

Using the POLiFRAME in addition to MLP, enables insight in possible alignments and de-alignments in discourses between niche challengers and regimes (Miedziński, 2015).

As explained earlier, the alignment or dealignment of problem frames is key to understanding the process of (potential) transition. Following insights from transitions research, specifically the MLP, in order for a cycling future to emerge, the car regime will need to be destabilized, while cycling initiatives should be supported, in order for a transition to occur. Destabilizing a regime and supporting a niche challenger, is partly done by framing discourses which is an inherently political, controversial and contested process. Hence, the question arises;

How do discourses constructed in strategy documents around cycling futures and automobility support/resist sustainability transition?

The interpretative approach of POLiFRAME enables a deeper understanding of how different actors conceptualise complex problems (involving the regime, niche and landscape) (Miedziński, 2015). As different actors influence the momentum of the niche challenger and the resistance of the regime, it is interesting to analyse the conflicting frames and discourses present in the strategy documents that enable or resist a mobility transition. Both Amsterdam and Copenhagen aim for being a great cycling city, which can indicate a wish to transition. However, even these cities still tend to hold on to automobile dominance while acknowledging the importance of cycling. The narratives constructed around cycling policy must be dissected in order to understand conflicting realities and development processes for cycling futures and automobile dominance.

Methods

Case selection

In order to gain insight in the discourses constructed in cycling strategies and their transition potential, a multiple case design was chosen. A case study is valued in this instance as it links transition theory to locally used discourses. This study opted for multiple cases in order to satisfy a theoretical replication logic (Yin, 1995). The cases should be considered separate replications of testing the proposed theory (MLP, POLiFRAME on mobility strategies). Furthermore, multiple case designs are often more robust. However, due to the time and resources required, the study has only include two cases.

Following the theory on MLP, the proposition emerges that in order to achieve transitions the current regime should be actively destabilized while the niche should be supported. Another important proposition that emerged from the theoretical framework is that discourses are key in guiding transitions. This study operationalizes these propositions to guide the research. A theoretical replication logic is applied in order to question these propositions in

both cases. The replication logic was chosen as follows: one case was chosen so that it predicts similar results (literal replication) and one was chosen so that it predicts contrasting results (theoretical replication), as one case takes a punitive stance towards car use and one case does not (Yin, 1995). The cases differ on the relevant variable of destabilising the current regime. It would be preferable to have more cases for each type of replication, however due to the time and resources required, the small amount of cases should be accepted as a limitation of this study.

In order to select two cases, basic case requirements have been developed. The basic case requirements derived from the theoretical framework are the following:

- Policy on cycling is present and has had time to develop
- Strategy document is present and there is an intention of regime change (become a cycling city) stated in strategy documents
- There is cycling happening in the city and the city is listed on Copenhagenize (*Copenhagenize Index*, 2019)
- Relation between car use and cycling is established: either punitive or non-punitive

Concerning the MLP, these requirements ensure that cycling can be considered a strong niche challenger with momentum and that the strategies in place actually aim at (a regime) change. Concerning POLiFRAME, these requirements ensure strategy documents are in place and discourse is developed around cycling and automobility. The city being listed on Copenhagenize creates a shortlist of cities. Copenhagenize index (2019) is a holistic and comprehensive ranking of cycling cities globally. The highest ranked cities show to have the best methods to get people cycling (culture, infrastructure, modal share). Hereby, the cities listed high on the index, can be considered closest to a transition towards a cycling regime and have the strong strategies in place.

The cities fitting these requirements are Copenhagen, Amsterdam, Utrecht and possibly Rotterdam. Information on these cities is summarized in Appendix A. From these cities Copenhagen and Amsterdam were chosen, for the practical reason that there is a vast amount of information available in English due to their renowned status. They are world renowned cycling cities, and were interesting to study as the strategies are positioned in very distinct landscapes. The (historical) context in which the cases are positioned will be introduced below.

This study is interested in the dynamics between niche (cycling) and regime (car), therefore the two cycling strategies are chosen as main unit of analysis. However, as the study also considers the landscape dynamics the analysis should be open to the larger context these strategies are positioned in. The cycling documents took precedent over the other strategy documents, however in order to answer emerging questions from these documents the other documents were turned to in order to fill in potential gaps.

The main strategy documents analysed are: Copenhagen bicycle strategy 2011 – 2025 & Meerjarenfietsplan 2017 – 2022 for Amsterdam. The additional strategies, which were analysed are presented in table 1.

Table 1 Strategy documents Copenhagen and Amsterdam to reflect the landscape

Copenhagen (Urban development cph.Kk.Dk, 2020)	Amsterdam (Amsterdam, 2020)
Green Mobility	Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030
Climate plan 2025	Agenda Amsterdam Autoluw
Co create Copenhagen	Meerjarenplan verkeersveiligheid 2016-2021
Urban Nature	Stad in Balans 2018 - 2022
A harbour of opportunities	Programma Amsterdam Klimaatneutraal
The capital of sustainable development	Smart mobility Amsterdam

Contextual setting of cases

Amsterdam

The first bicycles emerged around 1860s, but only in 1920 did cycling become popular. In 1930 one third of traffic was cycling traffic (*De Strijd Tussen Auto En Fiets*, 2019). Due to the rapid increase of cars in the city, cycling was challenged in the 1960s in Amsterdam and excluded from the city's vision. Cycling became dangerous and uncomfortable. Due to the small streets in the city and the societal, political and cultural shifts in the 60s and 70s, the bicycle entered a renaissance. In the 70s activism specifically directed to cycling emerged (*De Strijd Tussen Auto En Fiets*, 2019). In 1975 the Fietsersbond (cycling federation) was founded. From that point onwards, the municipality has included cycling in their vision for the 'compact city'. Legally when a car and cyclist get into an accident, the driver is expected to cover at least 50% of the damage done to the cyclist unless the driver can prove it was the cyclists' fault (Fietsersbond, 2020). The results of a cycling city became visible in the 90s, with a strong increase of cyclists after 2000s. Now the city is dealing with the issues of its own success (Feddes & de Lange, 2019). The car however is still being used often in 2017, 19% of the

residents make use of the car per day and for visitors this goes up to 46%. The car takes up a lot of space, a driving car takes up 80 m^2 and a parked car takes up 15 m^2 , while a cyclist only takes up 8 m^2 . Many people own a car in Amsterdam as well, once a household consists of more than one person, more than half of the households own a car. This number only increases with the size of the household. While car usage decreases in the inner city, the amount of owned cars for the whole of Amsterdam is still rising as more people move to Amsterdam (Verkeer & Openbare Ruimte, 2020).

Copenhagen

By the early 1900s there were already more than 80.000 bicycles present in Copenhagen. This increased to approximately 400.000 bicycles by 1934. In 1905 the Danish Cyclists' Federation was founded (Kristensen, 2020). The 1930s are called the 'Golden age of cycling' (Gössling, 2013). In the inter-war period trams and bicycles were the main modes of transport. The German occupation during 1940-1945 of Denmark was conducive to cycling, as supply and fuel rationings prevented car traffic from growing. From the 1950s onwards, car traffic grew rapidly, until the mid-70s. Even though cycling decreased during this time, bikes were still used regularly. From the mid-70s cycling gained popularity again due to increased environmental awareness and the oil crisis. From 1980s onwards, a budget was allocated to the construction of cycling infrastructure (Kristensen, 2020). In 2007 the goal to become the 'world's best cycling city' was first mentioned (Gössling, 2013). In 2016, 7% of the total road area between houses was dedicated to cycle tracks, in comparison to 54% for traffic lanes. 1.44 million kilometres were cycled per weekday in 2018. Currently, 49% percent of the trips to work and education is by bike, the main focus is to bump this percentage to a 50% cycling modal share (City of Copenhagen (TMF), 2019).

Strategy document analysis

In order to analyse the strategy documents, the POLiFRAME developed by Miedziński (2018) and MLP was used. Miedziński (2015) suggests using the POLiFRAME in addition to MLP, in order to gain insight in possible alignments and de-alignments between niche challengers and regimes. On the one hand, the models share assumptions concerning non-causality, the importance of de-alignment and alignment, discourse and sources of conflict. Furthermore, core to both models is the presence of an old regime and new regime, and a change from one to the other. On the other hand, POLiFRAME is more specific in its temporal focus, when one speaks of de-alignment/alignment and the interpretation of frames. By following the interpretative approach of POLiFRAME, a deeper understanding of how different actors

conceptualise complex problems can be gained (involving the regime, niche and landscape) (Miedziński, 2015).

POLiFRAME enables the researcher to analyse and reconstruct the policy discourse. The framework focusses on change and exposes the underlying assumptions, worldviews and causal relations in policy. There are two analytic dimensions present in POLiFRAME, which are incorporated on the vertical and horizontal axes (see Appendix B). On the vertical axis, the narratives and argumentations are reconstructed following a timeline, going from past, present to future. In the future section, it is about the perceived challenges and potential future narratives. On the horizontal axis, the POLiFRAME reconstructs the used frames in a layered manner. The layers include (1) the understanding of actors of the policy issue, including the interpretation of facts and evidence, (2) the causal assumptions made, and (3) the unspoken deeper normative and cognitive assumptions made (Miedziński, 2018).

MLP was used as a heuristic to analyse the strategy documents. Following the MLP framework, enables understanding of the strategy proposed in relation to transition pathways and the role of the different components (niche, regime and landscape) in transition. Furthermore, as highlighted in the theoretical framework, the friction points between the different levels are of interest to understand the resistance mechanisms played out in discourse. The MLP is an aid in localizing these mechanisms.

The strategy documents were coded in multiple rounds. The coding approach includes an initial round of free coding, followed by a round of structural coding (Saldana, 2015). The questions used in structural coding operationalize the different sections of the POLiFRAME and MLP. The free coding rounds should function as a way to become familiar with the documents. After that, coding rounds were focused on emerging categories and larger themes present within POLiFRAME (Saldana, 2015).

Interviews

The policy document analysis was complemented by interviews. Mobility plans are political, and they potentially omit conflicts in order to be convincing (Gössling, 2013). That what is stated in a strategy document, can mean multiple things to the people involved in the issue at hand. Furthermore, people might not all agree with what is written in a strategy document. Therefore, conducting interviews enabled a deeper understanding of possible conflicts and tensions.

Interviews were semi-structured. The structure of the interview was based on preliminary findings from the analysis of the strategy documents (see Appendix C). The coding and analysis of the strategy documents pointed towards sources of conflict, tensions and assumed truths. Conducting the interviews after document analysis enabled the researcher to further develop the understanding of the identified framing activities in the document.

Interviewees were selected on the basis of snowballing, starting with people closest to the publication of the cycling strategy in both Copenhagen and Amsterdam. The aim was to continue this approach until all the main stakeholders concerning cycling policy and strategy developments were interviewed so that multiple perspectives would come to light. In the case of Amsterdam, I started by reaching out to the municipality and the Dutch Cycling Embassy. The embassy responded and referred me to specific people. I went from there. In the case of Copenhagen, I started via the Danish Cycling Federation, and tried the Municipality. By multiple lines of contact, no one at the Municipality of Copenhagen was willing to do an interview. Due to COVID-19 functions within the municipality changed, and tasks such as giving interviews were cancelled. Table 2 and 3 show the stakeholders that were presented to me during the process, their stake and whether I have interviewed them or not.

I conducted 4 interviews for the case of Copenhagen, and 6 interviews for the case of Amsterdam. Each interview lasted approximately 50 minutes. Transcripts can be found in Appendix D. Due to COVID-19 all interviews were conducted over skype, this was not always ideal and has affected the quality of the transcripts. Due to technical difficulties, two interviews had to be conducted by phone. These interviews lack full transcripts.

Table 2 Stakeholders Amsterdam

Amsterdam		
Stakeholders	Stake	Interviewed?
Municipality of Amsterdam	The Municipality of Amsterdam consists of local council, with nine commissions. Decisions are made in council, but the commissions have the expertise to inform the decisions. Traffic issues fall under the commission of 'Mobiliteit, Luchtkwaliteit, Duurzaamheid' (translation mobility, air quality and sustainability). In the executive branch, there are five clusters, an administrative body focused on management, and seven city districts. The clusters have expertise in an area and turn policy into frameworks so that the city districts can execute these. Traffic policy falls under the cluster of space and economy (Gemeente Amsterdam, 2020).	Yes, from the cycling department, the project team of cycling and the 'Autoluw' (almost car free) department
Fietsersbond Amsterdam	Fietsersbond Amsterdam is part of the national fietsersbond, which represents the interests of cyclists. Fietsersbond Amsterdam critically engages with the policy of Amsterdam and its political agenda. Furthermore, they have projects in place to protest and make the wishes of cyclists heard. (Fietsersbond, 2020)	yes
Urban Cycling Institute Amsterdam	A close partner to the University of Amsterdam, they work on "bringing cycling knowledge from science to practice and back". It is mainly a research faculty. They have several courses on cycling and have acted as consultants to cycling EU projects (Urban Cycling Institute, 2020).	yes
Dutch Cycling Embassy	Organization that acts as an intermediary between Dutch cycling parties and the demand for Dutch cycling expertise. By connecting actors, they share the knowledge and expertise on cycling with cities around the world in order to spread the advantages of cycling (Dutch Cycling Embassy, 2020).	yes

Table 3 Stakeholders Copenhagen

Copenhagen		
Stakeholders	Stake	Interviewed?
Municipality of Copenhagen	The municipality of Copenhagen consists of the City Council, its supreme authority, and seven committees. The committees can make decisions in their areas, while the City Council sets up the ramifications for the committees tasks. Specifically the Technical and Environmental Committee with its corresponding administration deals with traffic issues. There are 6 other committees with corresponding administrations that work in parallel within the municipality (City of Copenhagen, 2020).	No, due to COVID-19 it was not possible to schedule an interview with employees of the municipality. I have however conducted an interview with someone who used to work at the municipality at the cycling department.
Danish Cycling Embassy	CED is a network of professionals in cycling and they work together to promote cycling in Denmark and share best practices with other cities worldwide. They claim that "the Cycling Embassy of Denmark's members represent the latest knowledge of all areas related to cycling". They publish the bi-annual bicycle account which lists all relevant statistics on the progress of Copenhagen's strategy (Cycling Embassy of Denmark, 2020).	yes
Danish cyclists' federation	As a private NGO they are a cycling interest group with the aim to improve cycling in Denmark. The federation is in close contact with officials in parliament, politicians and many municipalities, they sit at the table in debates on future traffic (Danish cyclists' Federation, 2020).	yes
Police	Police carries out and checks the regulations on traffic control, and thereby upkeeps regulations. Additionally, the police has veto power over mobility decisions in Copenhagen (Iannitelli, 2018).	No, interviewees broadly talked about the police but I was not able to pinpoint who to contact exactly for their involvement.
National Ministry for Transport and Housing	The National Ministry for Transport is the national body in charge of Transport and Housing. Concerning transport, their main responsibilities include the following: "roads, vehicles, railways, rapid transit systems (e.g. the Copenhagen metro), fixed links, harbours, ferry operations, aviation, airports and postal services." (Ministry of Transport and Housing, 2020)	Yes, however this person did not speak from this particular work experience.
Danish Road Directorate	The Danish Road Directorate carries the responsibility for all state-owned roads in Denmark. Car traffic is focussed on most (vejdirektoratet, 2020).	yes

Results

This thesis explores the role of discourses in urban transport transition and, specifically, the discourses as presented in cycling strategy documents in the movement from cars to bikes. What I found was that Amsterdam and Copenhagen have very distinct strategy documents and thereby differing discourses. While in Amsterdam the focus is on solving the problems of today, in Copenhagen the focus is on the future vision. The difference in approach leads to different components in each discourse. The pragmatic stance taken by interviewees in Amsterdam leads to discussions on car use, limited space and the desirability of certain modes. While, the aspirational stance taken in the strategy document of Copenhagen circumvents the discussion of car use and the desirability of one mode over the other. The interviewees in Copenhagen have expressed the need to open up these discussions, but also noted the difficulty in doing so.

The chapter will first review the case of Amsterdam, while focussing on the setup and power of the strategy document before addressing the emerging themes of the interviews, which include the unviability of the car, the importance of ‘doing it together’, the emergence of a spatial hierarchy and some resistance mechanisms. Concluding with a section on the intent to transition. The chapter will then review the case of Copenhagen, again starting with the setup and power of the strategy document before addressing the emerging themes of the interviews, which include city branding, the car as hot potato in debates, a lack of hierarchy, and the cycling culture in Copenhagen. The resistance mechanisms include police involvement and the perceived difficulty of introducing change.

Result Section Amsterdam

POLiFRAME A

Amsterdam POLiFRAME, based on strategy and interviews

(Bold = strong and often used frames, black = mentioned in cycling strategy, red = interview input, blue = mobility strategy, dark blue = climate action plan, yellow = Traffic safety strategy, purple = limited car strategy)

	Storylines and arguments	Facts and evidence	Causal assumptions	Normative and cognitive determinants
Systemic deficiencies	<p>Population Growth</p> <p>Built environment with small streets and set city layout cannot keep up with current mobility use</p> <p>'Dichtslibende stad' (direct translation: clogged city) Lack of space and population growth cannot handle this: becomes problematic in accessibility and peoples happiness/willingness to live there</p> <p>Car use does not fit in the streets of Amsterdam anymore</p>	<p>Statistical evidence on the population increase, transport usage and areas under pressure in traffic.</p> <p>Public space becomes economic value (both for residents to settle and for commodification)</p> <p>Increased willingness to travel longer distances</p> <p>Highly educated devoted to cycling. Huge increase in cycling. Car use decrease due to high parking fees, and decrease public transport. (public transport → bike)</p> <p>Car for personal traffic are largest share in mobility of CO2</p>	<p>City growth (population) has led to more mobility and less space</p> <p>A changing demographic causes a shift in mobility needs.</p> <p>More citizens, jobs and tourists create higher needs for mobility in Amsterdam,</p> <p>Different and more users on cycling paths lead to differences in speed and more dangerous situations</p>	<p>'Great, but' logic. A realisation of succumb to own success.</p> <p>The most used transport mode (bike) 'deserves' most attention and space. A new spatial hierarchy should emerge, with cyclists and pedestrians on top.</p> <p>Monocentric city focus, justified by the problem frame of limited space</p> <p>Importance of the happiness of citizens</p> <p>Citizens are considered part of the problem, solution and legitimacy of the solution.</p> <p>Understanding for the essential need for the car, do not want to start a war on cars. However car is problematic and impractical.</p>
First-order problems	<p>There is limited space available for the many users in the streets.</p> <p>The design of the streets does not fit the most often used transport mode (bikes)</p> <p>(Parked) cars take up a large amount of space</p>	<p>Extensive use of analysis and statistics (e.g. Parking spots, busyness, usage, accessibility for pedestrians under pressure. Health benefits, amount of bicycle parking)</p> <p>Survey statistics on the experience of cycling in Amsterdam</p>	<p>The busy streets lead to annoyances among commuters, a low sense of security and deterrence of new cyclists</p> <p>Parking issues in the city lead to annoyance, and are mainly explained by the lack of private</p>	<p>Cycling needs to be pragmatic and should be treated that way</p> <p>Citizens have a certain level of responsibility in making traffic issues work</p>
	<p>Cycling cannot grow further than it already is due to overcapacity.</p> <p>The huge amount of cyclists creates problems of overcapacity, annoyance, low sense of security and stressful cycling experience</p> <p>Too little space for bicycle parking</p> <p>Risky behaviour cyclists, pedestrians and mopeds (MJP)</p> <p>Cyclists not following the rules is frowned upon but cars is problematized</p>	<p>Results of analysis on choice behaviour of commuters (comparing bike and car use in different areas in Rotterdam)</p>	<p>parking spaces. People rely heavily on public parking</p> <p>People take the car instead of the bike because of the following: personal preferences, education, sense of security, infrastructure of bikes</p>	<p>Public space is valuable to everyone, but limited.</p> <p>Road users have a large responsibility in safe conduct</p>
Scenarios of change	<p>Need to optimize the use of the space we have now, by prioritizing cyclists and pedestrians (e.g. autoluw, take space from cars, max speed 30 km/h). The bike is presented as the solution to the problem of limited space and population growth. Work towards a new spatial justice, following the new hierarchy: 1. Pedestrian. 2. Cyclist 3. Public transport 4. Car</p> <p>Need to create uninterrupted and comfortable journeys (cycling paths 2.5m width, well connected, prioritize flow, flat surface),</p>	<p>Exact project on street names/locations mentioned</p> <p>Projected budget calculations</p> <p>Solution is supported by aiming for certain target (%) of citizen surveys on experience of cycling in future</p> <p>Predictions of needed space and calculations on expected cycling increase</p> <p>Awareness that not everything is known and therefore research needs to be continued</p>	<p>With an increased amount of people, space managing is more important</p> <p>More pedestrians and cyclists saves space. The creation of more cycling lanes and parking spots, cleans up streets and enhances accessibility</p> <p>Improved cycling etiquette, accepts more cyclists and makes it a more enjoyable experience . Increased diversity requires more space and friendly behaviour from everyone Campaigns can address cyclists behaviour</p>	<p>Bike most cost efficient and beneficial on short distances</p> <p>Shared responsibility & doing it together of great importance (citizens, entrepreneurs, tourists, city officials) ('Amsterdam' making it a cycling city is about peoples safety and choice)</p> <p>Goods- and destination traffic valued and understood as necessary to the most basic level</p> <p>Enforcement valued to upkeep each other's responsibility</p> <p>Mutual relationship, city governments expects cooperation and initiative in</p>

	<p>Need to improve bicycle parking (more, clean current ones, regulation, subsidize private parking, increase turnover)</p> <p>Work towards “new” cycling (etiquette, conscious behaviour and more cycling)</p> <p>Areas under pressure and areas that have low cycling rates should be prioritized</p> <p>Shared responsibility: public, private and citizens have a role in improvement</p> <p>Controlled and focussed decrease of car use while maintaining an accessible city (autos naar hoofdwegen only). Takeaway parking space. And enhance car sharing practices.</p>	<p>Expectation decreasing growth in need for mobility</p>	<p>Infrastructure optimisation leads to better acceptance and good experience for everyone</p> <p>Having cyclists in the city, creates a more attractive public space.</p> <p>Making cycling more attractive, will lead to more cyclists</p>	<p>return of citizens (participatie samenleving)</p> <p>Diversity should be valued and facilitated (e.g. cyclists/non-cyclists, fit people not so fit people)</p> <p>Healthy city is a city with healthy and active citizens. Being in shape is something to strive for.</p> <p>Cannot tell citizens what to do or how to choose</p> <p>Friendly open and tolerating behaviour needs to become natural in cycling, not only pushed by traffic laws</p> <p>Cycling considered pragmatic and organic</p> <p>Innovation = to cope/find a better way of doing something</p>
Future vision	<p>A compact city that is liveable: public space that is comfortable to be in and moving space.</p> <p>A well-functioning, healthy, liveable, attractive and accessible city, with safe traffic, improved air quality and decreased CO2.</p> <p>Almost car-free city: car use still present but as a guest and for taxi, delivery services.</p>	<p>Extrapolated benefits of cycling, in health and job creation</p> <p>Estimated CO2 emission saving when more cyclists</p> <p>Estimated amount of people living in Amsterdam, needed space.</p> <p>Several technical advances such as electric car, sharing mobilities, .. traffic regulating devices.</p> <p>Expected population growth and thereby increase in mobilities (smart mobility)</p>	<p>Cycling will ..</p> <ul style="list-style-type: none"> • make people healthier, and therefore less often sick. • prevent the emission of CO2 • cycling strengthens the economy, by job formation, health and liveability. • take less space and make the city more accessible. • Cycling makes the city more attractive, by giving space to more developments in the city 	

Amsterdam strategy document

From analysing the strategy document of Amsterdam, the main storyline (vertical axis POLiFRAME) identified is the following; Due to little space in the city layout and increasing population growth, the roads are under pressure and that creates annoyances among people. Thus, there is a need to optimize the use of the space there is and create space where it is possible. The bike is presented as the solution to limited space, it is an accessible vehicle adjusted to city distances, and at the same time takes up limited space. Meanwhile, the car is presented as impractical. The causal relations set forth build on the assumption that by creating more facilities for cycling and creating new parking spots, space is more efficiently distributed. The increasing population and limited space are considered unsolvable, but there is more efficient ways to deal with it. Additionally, behaviour change is introduced so that people can cope better in busy traffic. Better facilitating the growing population and associated traffic should result in a liveable and accessible city.

Moving towards the underlying layers of the narrative (horizontal axis of POLiFRAME), some contrasting and supporting frames emerge. For example, the car is not considered an important part of the future anymore but there are exceptions to this claim in the problem frame. At the same time, the heightened attention to cycling seems to be underpinned by a value system reflected in the frequent use of ‘deserve’. These cognitive and normative determinants will be further developed in the sections below.

When looking at the POLiFRAME A, all aspects of the POLiFRAME are filled in. There is a stronger weight on the problem frame than on the solution frame. In all strategies of the city of Amsterdam one can observe this problem focussed line of argumentation. The setup of the argumentation used in strategies goes as follows: ‘There is x and the following problems y, we aim to solve y and achieve z, so we should do a, b and c.’. The problems are identified first, after which a solution is presented, fitting the degree of the problem. Statistics are used as evidence to support the storyline. Each chapter in the strategy document started with a presentation of relevant statistics to the topic. Interviewees did not base claims on statistics.

The interviewees shared a similar understanding of the problem and solution present in Amsterdam. Their insights complemented the story set forth in the strategy, as presented in POLiFRAME A. They shared challenges to the implementation strategy, stressed that the car is not a viable option anymore and underlined the importance of liveability in the future.

Pragmatic

The strategy document is designed on a problem-solution basis, however shows little consideration for a future vision. The weight in the POLiFRAME is on the pragmatic issues and solutions of today, with relatively little ideological arguments. A problem and a fitting solution are presented. The bike is proposed as a solution to the limited space and growing population. This pragmatic approach (‘we have a problem, this is how we can deal with it’) was shared by the interviewees as well. Ideological arguments were barely used. All interviewees valued the enormous amount of cyclists, but also considered them necessary in order to cope in a busy city with small streets.

As the capacity for cyclists on the current infrastructure is reaching its limit, a ‘great, but’ logic emerges underpinning the storyline. In the cycling strategy, current cyclists are valued, but at the same time annoyances and problems with such a large amount of cyclists are addressed. Examples of these issues are: the large amount of space bicycle parking takes up, annoyances of cyclists with each other, cyclist traffic jams and the need for improved behaviour

of cyclists. When asked about these negative aspects of cyclists, Cycling advocate #2 and Civil servant #2 said that the advantages to cycling outweigh the issues by far. Civil servant #1 mentioned that the balance between the criticism and advantages should be carefully set forth. All interviewees were convinced of the use and future of the bike, and that some self-criticism would not get people off the bike but is beneficial.

The bike is not idealised or advocated for but simply presented as the best fitting solution to the problems. The bike merely becomes a means to an end. Thereby the problem half and solution half of the POLiFRAME follow a coherent storyline. Cycling advocate #3 mentioned how a professor at Utrecht university compared the bike to a vacuum cleaner. The bike makes a city more liveable, similarly the vacuum cleaner cleans the living room. This analogy was used to explain that biking is not a goal on its own but simply a way to make a busy city liveable. Furthermore, a supporting underlying cognitive determinant is that the users of the bike, are seen as convenience man. This term was used to explain that people choose based on comfort and ease: the choice to ride a bike is informed by comfort and ease, nothing else. These same arguments are accepted for the car, people choose to take the car because it is easy.

Power of the problem frame

As mentioned earlier, the weight in the POLiFRAME A is on the problem half. As indicated by Van Hulst and Yanow (2016), a frame should not be considered static only but as something that is (re)produced and maintained. I have found a few instances in which the problem frame (growing city, little space) is actively present in what is proposed as a solution and what is not.

With limited space being the underlying issue that needs to be addressed, the focus is mainly on the inner city and around transport hubs. Hereby a monocentric focus emerges, as limited space is only found in the inner city. The interviewees have characterized the outer neighbourhoods of Amsterdam as more spacious, with many spacious cycling lanes, and fewer cyclists. However, when looking at the strategy, getting more people to cycle is overshadowed by managing the huge amount of cyclists in the inner city (Cycling advocate #1 /Civil servant #2). Interviewees agreed that there is a lot of potential in the outer neighbourhoods, but justified the limited focus by the prevalence of space. The problem of space is not present, so a focus on the outer neighbourhoods is not justifiable in the current frame. The problem frame is excluding the outer neighbourhoods, even though there is potential to increase the amount of

cyclists (Cycling advocate #1, #2 & #3/Civil servant #2). Interestingly, one could argue that by increasing cycling in the outer neighbourhoods mixed-use developments can emerge, and thereby reducing pressure on the inner neighbourhoods, as the need to travel there is reduced. However, this view has not come up, the outer neighbourhoods simply do not suffer from the problem frame.

In the solutions envisioned, the problem frame is actively present as well. There are two future solutions that fit the future vision of ‘liveability’, but are excluded as beneficial due to the problem frame: electric cars and green space. Both solutions have benefits, but do not solve the issue of limited space. This is reflected in the critical stance of the interviewees. As Civil servant #3 explains, green space aids to the wish to have a liveable city, however it needs to be operationalised strategically. Simply introducing green space to the city conflicts with the need to efficiently deal with limited space. When discussing how space is redesigned when parking spaces are replaced, the importance of creating room for the different modes is stressed. Simply replacing parking space with green space would not aid towards this objective, as this is then termed ‘*clutter green*’ (authors’ translation). Green can be used, but only when it is useful in addition to being pleasurable. ‘Pleasurable’ as a justification, just does not stick according to Civil servant #3.

In the same way, switching all cars to electric cars does not suffice for the taken problem frame. Electric cars would be better than normal cars for multiple reasons, but it would not solve the current issue of limited space. Civil servant #1 explains this by saying: “*Space is still the problem, that makes smart mobility only a partial solution. Simply switching (to electric cars) does not solve the problem. ... For finding a smart solution, we already have one: the bike*” (authors’ translation). Thereby switching to electric cars is discarded as a main objective. Civil servant #3 clarified this by saying “*Admittedly, electric cars are better than regular cars, it is worth striving towards, but it is even better to have less cars*” (authors’ translation).

Car is not a viable option anymore

The frame that is taken by most of the interviewees (Cycling advocate #2 & #3/Civil servant #1, #2 & 3) is that the car is not a viable option anymore, which is presented as a systemic deficiency in the POLiFRAME. The negative aspects of the car are stressed and talked about (e.g. deaths, unsustainable, takes up large amount of space, bad for air quality). The car is considered problematic and not as an important aspect of the future of Amsterdam anymore, as Civil servant #1 states “*Car usage is problematic, it takes up too much space, is bad for the*

environment and is simply outdated" (authors' translation). Civil servant #2 stressed the amount of deaths the car causes and how that is just unacceptable. While Cycling advocate #2 and Cycling advocate #3 focused more on the (again pragmatic) inefficient aspect of a car in the city. According to them it is often faster and cheaper to take public transport or to go by bike. Furthermore, the amount of space used by the car is considered unacceptable. The costs outweigh the benefits in the city.

Exceptions, why the car is still desirable

While the car is considered impractical, there is a conflicting frame that offers exceptions to this statement. This frame came up during the interviews, and is presented as a cognitive determinant in the POLiFRAME, as it was not part of the main explanations or stories but can be considered strong influence. A car-free future is considered too radical and not wanted. Too radical in that Civil servant #2 and Cycling advocate #3 argue it is impossible as there are currently so many cars and some resistance to the taken measures already. Civil servant #3 argues that cars are desirable to a limited extent as they create accessibility for the people who need it. People who need it include elderly, handicapped and people with certain jobs. Delivery services and taxis are exempt from the wish to get rid of as many cars as possible. Goods movement and taxis are not problematised, Cycling advocate #1 states "*I actually don't really have an issue with delivering goods by trucks, that makes sense to me but people movement makes a lot less sense*". Cycling advocate #2 and Civil servant #3 don't see another possible way to deal with goods movement and stress the need for certain services to have a car. Cycling advocate #1 critically notes that keeping this divide in the desirability of cars, the larger automobility regime is protected. An interesting remark is that the decrease of movement of people by car is simply shifting numbers out of the dataset. People movement is recorded in km, distance and modes, but goods movement are not recorded. So there is a blind spot in the use of motor vehicles when it comes to goods movement.

Besides the need to drive, Cycling advocate #2, Civil servant #2 and Cycling advocate #3 share their awareness of the option-value of the car. From this option-value, resistance emerges towards reducing car use. As mentioned earlier people are considered convenience man, and like to have the option to take the car. This might not be rational or desirable, as pointed out by Civil servant #2, who exemplifies this by the fact that some people do not take the car as they will lose their parking spot. Yet, having the option is desirable on its own.

Hierarchy and spatial justice

In deciding on future plans and writing up the strategy a new hierarchy is used. This hierarchy is as follows, 1. Pedestrians, 2. Bikes, 3. Public transport and 4. Car. The hierarchy is supposed to inform all decision taken in the future, and was clearly communicated by the interviewees. It is based on a new sort of ‘spatial justice’. In the cycling strategy it is already hinted towards. For example, it states “Cyclists deserve more space” (p.23) and “Cyclists deserve comfortable routes” (authors’ translation). Cyclists ‘deserve’ more, the idea of deserving developed itself into a normative determinant for the storyline. When asked about this wording, Cycling advocate #2 and Civil servant #2 explained it as showing appreciation for cyclists and an awareness of having been subordinated for a long time. Civil servant #2 clarifies that only in the 00s the municipality became aware of the actual value of having cyclists, before that the cycling lanes were there but no specific strategies were present. That has changed now.

Subordination is defined in relation to other modes of transport. Cycling advocate #2 states that “*the car gets way more space relative to what they add to mobility within the city*” (authors’ translation). The line of argument goes as follows: More people take the bike more often than the car within the city, however the car gets more space on the street. This is considered unjust and as an imbalance (Cycling advocate #1 & #2/Civil servant #2). Civil servant #2 states “*It is odd that one person can take up so much space, while 10 people could have used that space by bike.*” and “*We are happy with so many cyclists, we being the municipality. It is odd when you appreciate a certain mode of transport, they get crammed in such a small space.*” (authors’ translation) There is an underlying value system that is shifting in favour of the cyclist (and pedestrian). These modes should be prioritized according to how much they are valued.

‘Doing it together’

In the cycling strategy an important aspect of what is proposed is ‘doing it together’. Road users are considered to have a responsibility to make traffic work and safe. Safety measures are proposed in which the municipality takes action, while maintaining a critical stance to cyclists who do not use bike lights or indicate their direction. There is a limit to what the municipality will do, and to what is expected from the road users. It is stressed that only when everyone works together and takes up their responsibility, will the city succeed.

While not asked directly, interviewees seemed to pay attention to togetherness as well: “*How do you keep it fun together*” (Civil servant #1). “*The starting point is: we have a public space together that we can use, but we will have to change how we use it now*” (Civil servant #3). “*Currently, cyclists and pedestrians have to manage their movement in a very small space, and have to figure it out together*” (Cycling advocate #2) (authors’ translations).

However, a more important focus was ‘de Amsterdamer’, which is used as a justification for the proposed changes in the strategy (translation: person who lives in Amsterdam). Everything that is proposed is for them. This relates to the crowdedness of the city by tourists, the new focus is to show that the citizens have not been forgotten and are most important. They are part of the problem and solution, and its justification. In the strategy an analysis is presented on the experience of the Amsterdamer and their input is valued. There are goals that aim at a certain score on experience given by Amsterdammers (e.g. experienced safety). Civil servant #1 reasons “Because you do it for the Amsterdamer, you want to have goals that include their opinion” (authors’ translation).

Historical awareness

All interviewees have addressed the history of the bike in Amsterdam. That this history is mentioned so often, shows a strong historical awareness. Even when I did not ask for a historical explanation, history was brought up. It was usually brought up to inform a certain mindset, therefore it is considered as a cognitive determinant in the POLiFRAME. This history has set a trend of ‘how we do it’, and still guides the interviewees of where to go. The efforts in history are valued greatly to this day. That the bike has been there throughout history and protested for in the 70s, is used to explain and justify its cultural and protected status. For example, when asked about the political ground to discuss the bike versus the car, the trend set forth in history is presented as a piece of the puzzle. As Civil servant #3 explains, “*there is a cycling culture in the Netherlands. That culture was lost (to the car) for a while, but in the 60s and 70s this culture grew strong as people decided against the car developments. At one point people simply said we won’t continue with building all these roads, it is destroying our city... That movement has triggered developments that we are still continuing.*” (authors’ translation). Drawing on history shows it is an active concept still today. History has set the trend to keep the bike and to fight for the liveability of the city. This is valued and taken to heart by many of the interviewees.

Conflict awareness, but not shying away

The conflictual awareness is threefold, (1) a strong awareness of the politically loaded concept of almost-car-free (autoluw), (2) mismatched interests and (3) the inherent conflictual nature of space. During the interviews I realised that while conflicting interests are present, interviewees do not shy away from addressing them.

With the strategy Autoluw (almost-car-free), comes an awareness of how politically ambitious and sensitive the topic is. Civil servant #3 explains “*‘Almost car free’ is a term with connotation, and some negative connotations too. It is because it focusses on removing something, while actually we add a lot: space for other functions and uses*” (authors’ translation). While little resistance is experienced with cyclist initiatives, there is some resistance to the idea of less cars and parking spaces (Cycling advocate #2). Politically however, Civil servant #3 explains this debate manifests itself in the question ‘how fast should change be’. On the one hand, a faster change leads to larger results. On the other hand, it is argued that a moderate pace of change is easier to adapt to and keeps more people onboard. Among residents there is support for the idea of less cars, however when it is about their personal car it sometimes is more difficult (Civil servant #3).

While the car is sensitive in debates, mismatched interests and the inherent conflictual nature of space are presented to nuance this sensitivity. Civil servant #3 states “*One should realize there are different interests within space*” (authors’ translation), and explains these interest are sometimes incompatible. According to Civil servant #3 there is many people that have an interest in the car taking up less space, while Cycling advocate #3 explains that it will spark resistance as people don’t like to give up their own options. There is a strong awareness of the different wishes, and the underlying question is “how do you keep it fun together?” (posed by Civil servant #1). This question is hard to answer and will differ from time to time. But Cycling advocate #2, Cycling advocate #3, and Civil servant #3 realize that redesigning space is inherently conflictual. When creating A, you take away from B, while opening up opportunities for C and limiting them for D. Under this logic decisions about space seem to be made when listening to the interviewees.

While these interests should be balanced with care, conflict is unavoidable. Conflict is considered a reason to discuss, instead of to avoid it. To exemplify: Cycling advocate #2 uses a Dutch saying (‘zonder wrijving geen glans’) to explicate that some conflict is necessary to get

to the best results. While Civil servant #3 explains that even though there are mismatched interests, it is important to upkeep the conversation.

From POLiFRAME to MLP

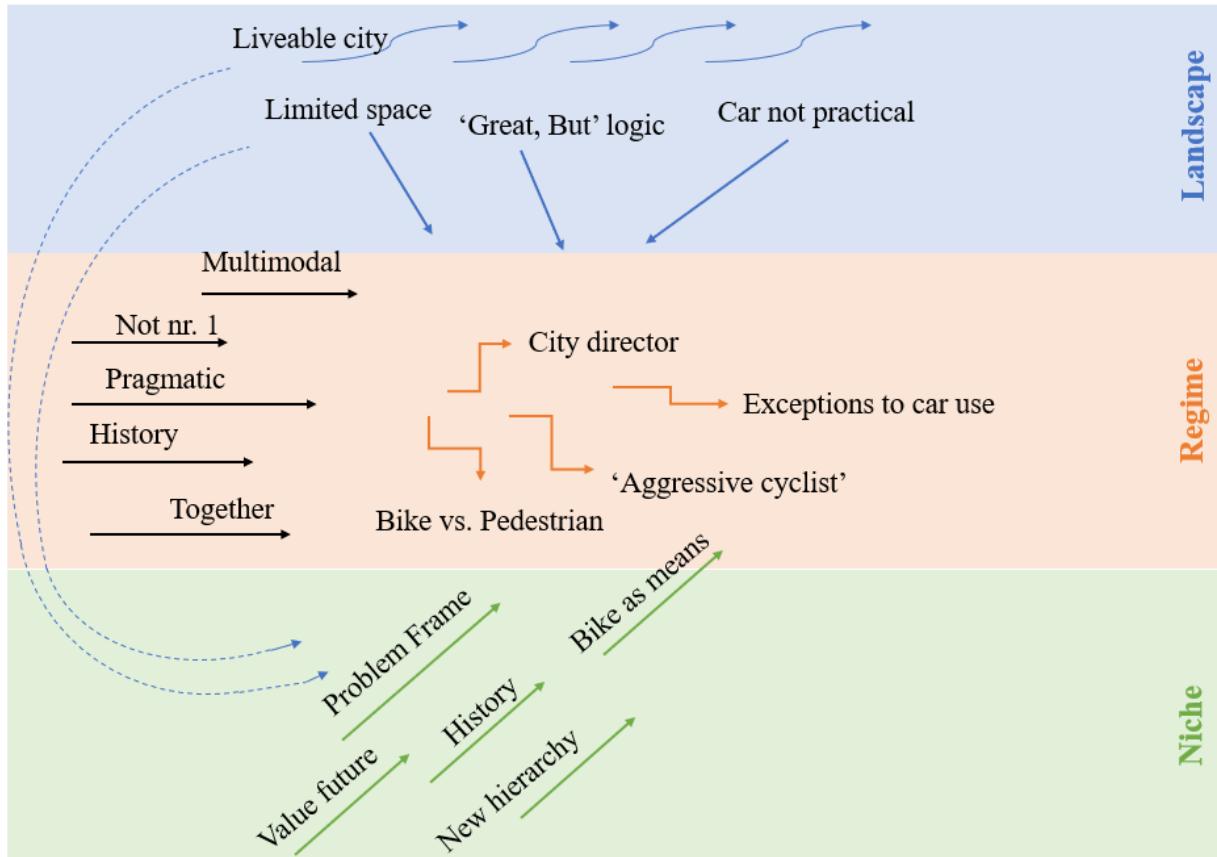


Figure 4 Themes POLiFRAME Amsterdam presented in MLP model

In order to create an overview of the discussed themes and the relation with the MLP model, I have located the themes within the different levels (see figure 4). By doing so a distinction between supporting and inhibiting influences can be made. Furthermore, by this conceptualisation the connection between POLiFRAME and MLP is made explicit. The frames operating on a landscape level are the following; problem of limited space, the idea the car is not a viable option anymore and the pragmatic stance to self. The promotion of cycling (niche) is supported by the following frames; problem frame, the introduction of a new hierarchy, advantages, the bicycle's fit with a liveable future. I have located the frames that were seen as 'this is how it is' in the regime. These include pragmatism, togetherness, not wanting to be nr. 1, and being multimodal. The arrows in the centre show regime resistance. This will be developed below.

Regime Resistance

As discussed in the literature review, when a regime is under pressure, resistance mechanisms emerge. I have identified four mechanisms in which regime resistance is recognizable. These mechanisms have repeatedly come up in the interviews, and are either about not addressing ‘the elephant in the room’ or about counter movements.

‘Aggressive Cyclist’

The concept of ‘aggressive cyclist’ is taking hold in debates and conversations, while indeed some cyclists drive dangerously the concept can hurt the cyclists’ status. According to Civil servant #1 , if the advantages and dangers of cycling are not balanced, it could become a reason why people do not want to cycle. In the strategy the current behaviour of cyclists is problematized: they drive through red, do not indicate their direction or do not have lights on their bike. The logic applied is that in order to cope in traffic with many cyclists, cyclists need to behave and respect each other’s driving. In line with this reasoning, Civil servant #1 states “*In many different ways the bike is the new car. When parked sloppy it takes up a lot of space, or aggressive cycling becomes a danger to pedestrians*” (authors’ translation). There is more insight needed in the behaviour of cyclists according to Civil servant #1, Cycling advocate #2 and the strategy in order to address the bad behaviour correctly. While the concept of the ‘aggressive cyclist’ is taking hold, the interviewees also put side notes to this concept. According to Cycling advocate #2 the behaviour is not that bad, there are only a few bad behaving cyclists: “*There are aggressive cyclists, similarly to aggressive pedestrians and motorists. It is an old phenomenon. It just shows more now that there is so little space*”(authors’ translation). Civil servant #2 repositions the argument by stressing the enormous advantages the cyclists bring to the city, despite the few bad behaving ones. According to her it is important to focus on these advantages, and not overestimate the few bad behaving ones.

City director (‘Stadsregisseur’)

The city director is presented as an example of an institution that sometimes complicates implementing the strategy. When physical changes need to be made to the infrastructure in the city, the City director allocates timeslots for the road works. The City director is responsible for the accessibility of the city when there is road works. Civil servant #1 shares that it is sometimes hard to get a timeslot in the near future. He indicates that even when changes are approved, it can take a long time until it is actually carried out. The goals of the municipality and the city director clash here, as the city director focusses on today while the municipality

focusses on the future. With a focus on accessibility now, the new hierarchy is not always applicable and the car is sometimes favoured.

Car dominant society

As touched upon under the heading ‘Exceptions, why the car is still desirable’, there is no wish to dismantle the car dominant society. As Cycling advocate #1 states “*in Amsterdam it is great that half of all trips are done by bike, I haven’t been able to visit the kilometers numbers, but you will see that if you look at the kilometers it is much less. In reality movements through space, because that is what matters, how far you travel, much more movements through space are done by automobile.*” When critically observing how much the regime is put under pressure in combination with the exceptions to car use, there seems to be a resistant dominance of the car. Cycling advocate #1 continues “*I’d say the car dominant logic still remains and it has.. I dont think it has any signs of going away. It is still the dominant paradigm by far. It is all fun, this little experiment that is happening in this bubble, but for most of the world. And most of the knowledge embedded in the institutions in traffic engineering is around the car. So, no optimism there.”*”

Pedestrian vs. Cyclist

When different modes of transport are compared, the cyclist and pedestrian are often said to compete for space. Civil servant #2 explains that in history space has been taken away from pedestrians for cycling lanes. When discussing a crossing or space in front of a stoplight today, pedestrians and cyclists have to figure it out together. In this encounter, cyclists are often said to be stronger and take more space according to Cycling advocate #2. Additionally, cyclist’s bad behaviour includes not stopping for zebra paths or crossing red lights, putting pedestrians in danger (Civil servant #1). Interestingly, in this comparison the car does not come up, it is excused. The car also takes up space in the street, that could have been for the pedestrian and cyclists. However, the car gets its own discussion point and is considered a different league compared to the pedestrian. The exclusion from the car in this debate, indirectly protects the status it enjoys on the street.

Intent to transition

While the intent to be a great cycling city is strong, transition is not considered. Interestingly, the municipality self-acclaims being the best cycling city. Civil servant #1 explains that it is not a goal to be number one in the world or on the Copenhagenize index for example. Every time the index is posted, discussions start about whether or not the municipality

should join the competition. However, every time it is discarded as there is no wish to spend money on it.

The intent to be a great cycling city does not reflect an intent to transition. Relating this with the MLP model, the proposed changes are considered in line with history and logical to do. They might be radical to outsiders as Cycling advocate #1 indicates, but for the city of Amsterdam they are a logical progression of previous goals. There seems no need or wish to be radical either. There is a wish to solve the problem of limited space, to decrease car use and not to declare a war on cars.

Results Copenhagen

POLiFRAME B

Copenhagen POLiFRAME based on strategy documents and interviews

(black = Copenhagen cycling strategy, *black* = interview input, red = interpretation strategy by author, purple = Cocreate, Blue = green mobility strategy, orange = climate plan, green = sustainable development)

	Storylines and arguments	Facts and evidence	Causal assumptions	Normative and cognitive determinants
Systemic deficiencies	<p>Losing its competitive stance, its brand of being the best and thereby losing out on finance, citizens, tourists & businesses</p> <p>There will be more citizens and workplaces, not all modes of transport always fit and connectedness remains important</p> <p><i>No hierarchy between different modes of transport in the law of transportation, therefore car as most powerful mode enjoys dominance.</i></p> <p><i>The police has a veto right on all plans concerning traffic regulation</i></p> <p><i>Bike and car city. Bike follows car logic, and treated in that way by the law.</i></p> <p><i>Tension between the region and the city centre</i></p>	<p><i>Examples of how people bike and drive in Copenhagen traffic</i></p> <p><i>Example of the police veto-ing a decrease of the speed limit to 30 km/h</i></p>	<p>Historic developments and comprehensive effort has led to the success of today</p> <p><i>The police veto inhibits more radical change in favour of cyclists, and negatively influences planners in what they propose</i></p> <p><i>Voters care for having a car, and therefore it is a sensitive debate</i></p>	<p>Already a good cycling city, no problems present but a need to improve</p> <p><i>Image driven change</i> ('Must become the world's best cycling city')</p> <p>Taking the bike is a choice, which can be influenced by influencing other modes of transport (<i>just like a substitute good</i>)</p> <p>Focus on co-existence of transport modes, little either/or</p> <p>Improvement always possible</p> <p><i>Focus in law from trip from A to B, not the journey. This is based on car logics, but does not apply to the bike</i></p> <p><i>Fast cyclist are benefitted right now</i></p>
First-order problems	<p>Copenhagen is already a good cycling city, but can be better: there is room for improvement. Areas in need of improvement: safety, infrastructure, comfort and duration of cycling trips</p> <p><i>The focus on city branding and best omits problem of use or car</i></p> <p><i>Congestion and pollution</i></p> <p>Not reached the 50% cyclist modal share yet. <i>and likely it will not happen in the foreseeable future</i></p> <p><i>Difficult to discuss the car and therefore cannot introduce the question 'who has the right to use the street and how'</i></p> <p><i>The cycling culture is very fast, and thereby excludes others from taking the bike.</i></p> <p><i>The municipality is settling for a three-way split between cycling, cars and public transport</i></p> <p><i>The focus on city branding and best omits problems (e.g. cycling culture or car use). This focus enables people to be in favour of the bike but not address the car.</i></p> <p><i>Not eager to problematize</i></p>	<p>Statistics on modal share (increase), profile of cyclists and amount of cyclists present today</p> <p>Survey statistics on the sense of security and opinion on infrastructure of citizens</p> <p>Statistics on carbon production from the transport sector</p> <p><i>Speed of the Green Wave 20 km/h</i></p> <p><i>Example debate on congestion charge turning sour</i></p> <p><i>The new built metro is proposed as a reason why the 50% cycling share will not be reached</i></p>	<p>General public and target groups need to be addressed in order to achieve ultimate effect</p> <p>Due to the unfulfilled room for improvement, people do not take the bike</p> <p><i>The business sector needs mobility to grow, measures need to be taken for green mobility</i></p> <p><i>The fast cycling culture inhibits children and elderly to take the bike because they feel uncomfortable going so fast.</i></p>	
Scenarios of change	<p>Need to improve the modals share, by prioritizing Cyclists and innovating</p> <p>Cycling needs to become the fastest and easiest transport option, <i>to set incentives for people to make 'green and healthy transport choices' (green mobility)</i></p>	<p>Projections and predictions how to increase the modal share</p> <p>Survey results show main reason for Copenhageners to cycle: fastest and easiest</p> <p>Economic benefit of cycling</p>	<p>More people cycling frees up space for everyone in the city</p> <p>Cyclists make the city more lively and safe, and the other way around</p> <p>Assumptions on how improved infrastructure, increasing comfort,</p>	<p>50%. 50% as a clean number that people remember</p> <p><i>Problems of the police, and the sensitivity of the car debate are considered unlikely to be addressed. A change in institutional design or the law is very bureaucratic and tiresome.</i></p>

	<p>Partnerships are important, including private and public bodies, to get best results.</p> <p>Cycling not a goal in itself but a tool ("cycling is not a goal in itself but rather a highly prioritized political tool for creating a more liveable city")</p> <p>Importance of image, it needs to be upheld.</p> <p>Work towards use of cars on electricity, bio fuels and hydrogen</p> <p>"We must x. We already are y" → Smart kid in class. Ensuring staying great</p> <p>Need to make the role of the car and other modes in space discussable</p> <p>Create a more inclusive cycling culture: slower and more organic to the bike as a mode in itself</p>	<p>Statistics to show there is a market for electric cars</p> <p>Survey perceptions of residents on targets</p>	<p>safety and decreasing time will lead to more cyclists. Changes in the quality or travel time of other transport forms affect the cycling share (substitute good)</p> <p>Positive mutual relation between positive stories on Copenhagen and achieving the high goals (Selling Copenhagen, and the bike)</p> <p>Partnerships will "ensure optimal effect and anchor the various initiatives"</p> <p>Using information and incentives can influence the choice to green means of transport</p> <p>Investing in the environment makes good business sense</p> <p>The people's initiatives and contribution make the city liveable, cutting edge and responsible. Only successful if everybody works towards this</p> <p><i>Assumptions that a more inclusive cycling culture leads to greater diversity and more cyclists</i></p> <p><i>Discussing role of car in the city, opens up possibilities for traffic calming</i></p>	<p>The debate on the car will not change unless the voters change.</p> <p>Cycling is environmentally, economically and socially viable</p> <p>Car can be worked around. Relation Car and Bike is choice, and time competitive</p> <p>Pride and image of high importance. Valued to be an example for others, the best and a pioneer.</p> <p>Goal setting in order to aim high, no strict time deadline</p> <p>Value of entrepreneurial identity, be the best in their brand</p> <p>Innovation needed in climate solutions and green technology as those will be essential competition parameters of the future.</p> <p>Innovation as a way to improve and stay cutting edge in intercity competition</p> <p>Copenhagen must be/become/remain'</p> <ul style="list-style-type: none"> - World's best cycling city - World's first carbon neutral city - World's best city to live in - Metropolis for green growth - SMART city - A responsible city, a liveable city and a city with an edge
Future vision	<p><i>Cycling culture is inclusive and follows its own logic. Cycling as a dance: inclusive, spontaneous and free</i></p> <p><i>The law of transportation is changed, it is now sensitive to different modes.</i></p> <p><i>The police is only an executive body and does not have a veto right anymore</i></p> <p>A bicycle friendly city: "is a city with more space, less noise, cleaner air, healthier citizens and a better economy.". With everyone on the bike and Higher quality of life, close connection to nature, CO2 neutral.</p> <p>Be the best in the world, and an example for others (successful city brand)</p> <p>Reduced climate effects. Prepared for future challenges.</p> <p>Copenhagen as one of the most vibrant cities, winning the competition with other cities.</p>	<p>'unexplored territory'</p> <p>Coal, oil and gas will become expensive</p> <p>Benefits of green shift higher in the city as it impacts more people</p> <p>Expected increase of jobs in the green sector</p> <p>Economic analyses of beneficial returns on green investment</p>	<p>More cyclists results in ..</p> <ul style="list-style-type: none"> • "a better everyday life for many because of increased accessibility, reduced pollution, less noise and safer traffic conditions" • less congestion, fewer sick days, longer life expectancy, less wear and tear on the roads and less pollution" 	

Copenhagen strategy document

From analysing the strategy document of Copenhagen, the main storyline identified is the following (vertical axis POLiFRAME B); As the goal of 50% modal share is not reached yet, there is room for improvement of the cycling experience. Cycling is an individual choice, and if the infrastructure and experience is improved this choice can be influenced. People should want to buy into cycling. The weight in the argument is very much on the future aspirations of the city government: becoming the best cycling city and upkeeping an image.

Moving towards the underlying layers of the narrative (horizontal axis of POLiFRAME), less information is present. Evidence is scarcely used. As the problem is framed as improvement, the evidence is easier to ignore when you believe ‘improvement is always possible’. Projections are not made, which is justified by being a pioneer and not being able to know. Furthermore, the history and followed trajectory is valued greatly, and is used as an indication of how to continue. The role of other modes of transport in relation to the bike are not discussed.

When talking to the interviewees, another perspective emerges (POLiFRAME B). In POLiFRAME B the text in italics is input from interviewees that diverges from content in the strategy document. One can observe there is little overlap between the interviewees perspectives and the strategy document. Copenhagen is considered a great cycling city, and the municipality knows what they are doing. However, there is also large numbers of car traffic. As Cycling advocate #4 notes the following “*Copenhagen has been successful in having a well-functioning car traffic and a cycling track. From I guess a lot of times, that has actually been the selling point to say 'look at Copenhagen, people can drive the car but you also have cyclists*””. When I asked the interviewees about the role of the bike in the city, the dominance of the car and police involvement came up as challenges. These challenges and the proposed changes by the interviewees, differ greatly from the proposals in the strategy. The changes proposed by the interviewees are more radical and larger, but at the same time they note various perceived difficulties of why these changes are not easily set forth.

There is a divergence in content of the strategy document and the views of the interviewees. This divergence guides the following sections. The first two sections (Aspirational and Branding) will develop the narratives presented in POLiFRAME. The strategy document takes a central role in these sections, with a focus on coherence and support. The sections after that will focus on the interviewees’ views and the determinants that underpin their diverging perspectives.

Aspirational

The strategy document is designed on a future-action basis, however shows little problematization. The weight in the POLiFRAME B is on the desired aspects of the future, with relatively little practical arguments. A desired future image is presented, with steps towards that future. The strategy is driven by aspirations and a desired image of the city in the future. The bike is part of that future vision, but is primarily a political tool to achieve the other future goals, such as a liveable, healthy and co2 neutral city. An important goal to the strategy is ‘being the

'best cycling city', and being the first to achieve that. Being an example for other municipalities, and the stories circulating about Copenhagen are valued greatly. Being the best or the first is a reoccurring theme present in all strategies of Copenhagen municipality (e.g. 'World's first carbon neutral city' - green mobility. 'World's best city to live in' - Climate Plan).

Similar to the reasoning in the strategy, in the interviews Copenhagen was considered special and the reasons to cycle were focussed on the benefits of doing so. Copenhagen was made out as a special case, the municipality knew what they were doing and they were considered very good at it. Little was wrong with cycling in Copenhagen. When asked about why 'becoming the best cycling city' was an important goal, (ex-) Civil servant #4 answered "*But from my understanding, it was very much due to the benefits of having many people cycling. These classic benefits always mentioned, you know, environment, health and so on.*" Cycling advocate #5 more critically considered focussing on a future vision, as a political strategy to gain more voters. In the strategy it states cycling is a tool to reach larger political goals. She explained that this in itself is actually a smart way of getting people in favour of cycling without touching the car of the voters base. Everyone likes this idea of large political goals, but the way to these goals is not clearly defined.

During the interviews, it was hard to get to the problem frame of cycling in Copenhagen. People seemed to think in positives rather than problems. When asked specifically what problems cycling was supposed to fix, (ex-) Civil servant #4 answered "*It gets almost boring because it is many different topics but in many cities they say there is an agenda*". He continued listing the issue of car congestion, air pollution, health, and how the bike can help reduce these problems. It sounded as universals of the bike, less specific to Copenhagen. At the same time he refrained from calling these 'problems' but called them 'needs'.

Branding

"The eyes of the world are already focused on Copenhagen – The City of Cyclists. By continuing the ambitious work towards becoming the world's best cycling city, we maintain the many positive stories about the city. Stories that brand Copenhagen as a liveable, innovative, sustainable and democratic city with a political will to lead the way in the battle for an improved quality of life for the citizens. By aiming to be the best in the world we can show the way for other cities around the world and raise the bar for what is possible in the area of urban cycling." (City of Copenhagen, 2011, p. 6)

This quote from the strategy, illustrates how important and valued Copenhagen's status is. It is important people talk about Copenhagen and to be the first. The city of cyclists can be considered a brand, that needs to be upheld by maintaining the highest cycling share. The goal to achieve a 50% cycling share in commuting trips is set forth to do the trick. When I asked interviewees about the reason why the goal of 50% was set in place, the answer was mainly because it is a nice number. It looks good. (ex-) Civil servant #4 explained "*So maybe 46,5 was the most realistic or whatever but nobody can remember 46.5 so if you already have 40. I am sure there was a discussion among people who knew about transport and about people how to communicate this and the political level, and then the decision was 'ok lets go for 50'.*" While Traffic planner #1 simply put it as "*I think it is just a figure, it is nice and clean.*"

As I wondered if there were any other motives behind the 50% I asked interviewees 'what if it is reached, what will happen then?'. The interviewees seemed sceptical about when it would be reached, and even more about new goals. There seemed to be no talks about a new goal. (ex-) Civil servant #4 and Traffic planner #1 explained that the modal share might go down for a while as the new metro has recently opened, and people were expected to use that more often now.

Interviewees from Amsterdam and from Copenhagen seemed to agree that Copenhagen is better at selling cycling, while Amsterdam is a better cycling city. Cycling advocate #1 from Amsterdam explained this difference due to extensive city branding, according to him the image Copenhagen has built creates attention and thereby justifies the focus on cycling for the municipality. Similarly Cycling advocate #5 explains that image can be considered a way to get politicians and voters on board. Interestingly, she shares that the Cycling Embassy started to spread knowledge on cycling and sell it internationally, but this was also to then have impact locally and make a case for why we want cycling.

Car is a hot potato

As mentioned by Cycling advocate #5, branding and the focus on the future make the car less of a topic for discussion. The car is not discussed in the strategy document. According to the interviewees, the car is a difficult topic for debate. It is a very politicized topic and therefore difficult for a party to take a stance in favour/against the car. The voters are considered to play a part in the debate, as Cycling advocate #4 states "*Well, you can't ignore that a lot of people own cars in Copenhagen and you want those people to vote for you. That's the problem*". And Cycling advocate #5 stressed that while voters don't like punishing measures on the car,

only liberal parties can possibly get it through but conservative parties have a lot of motorists in their voters base.

To illustrate the sensitivity, I was told about a debate on a potential congestion charge. At one point, a congestion charge was proposed for the ring around Copenhagen, it became so heated and politicized that it was discussed nationally as well. As Traffic planner #1 puts it “*All of a sudden it turned very infected, it started to be 'oh this poor mother of two who has to transport her kids to school' kind of thing, and crossing the limit to get to Copenhagen. It became sort of a 'poor drivers', it was voted down. We did not get to have this congestion charge*”.

Another tension present when debating the car, and illustrated in this story, is a sentiment of the region versus the city centre. A large share from car traffic present in Copenhagen is commuters from outside the city limits. Traffic planner #1 explains how commuters felt attacked by this congestion charge, while people living in Copenhagen would not be targeted by this. She states “*It is not that you are on this side or the other side of the charged ring that they were going to propose, but you can create this kind of feeling that those people in the inner city of Copenhagen, they are so bike friendly and they don't want anyone else and people who don't live in Copenhagen would have to pay to cross the ring and would have it difficult.*” This tension is also present in parking regulation. People who live in Copenhagen can park their car for a cheaper price than people from outside of Copenhagen. Traffic planner #1 shares how this plays into the regions vs. city sentiment, as she states “*I mean I remember being in a discussion with people who lived in a small village outside and they were furious. I mean going shopping and you have to pay so much for parking, and people from the city just want to go by bike and you have your car.*”

The car and bike: missing hierarchy

As mentioned earlier, Copenhagen is considered a bike and car city. While the role of the car is difficult to debate, the law of transportation in Denmark does not stipulate any hierarchy between the different modes. There are rules applied to cars and cyclists, and if these are not adhered to you get a fine. Fines are the same whatever mode you use. For example, using your phone when driving a car or riding a bike is both 150 kr. Cycling advocate #4 is currently busy with a project to rethink this law, so that a hierarchy emerges that is sensitive to different modes of transport. He argues it is important to create a hierarchy to be able to give direction to traffic developments, he notes that he prefers a cyclist losing focus for a second

over a car driver, but that this is not present in legislation. Furthermore, he states differing rules are fitting as “*Cycling is more like dancing, it's more flexible, more spontaneous and sometimes the safest thing to do as a cyclist is to break the rule. Not because you are a bad person but because you are part of the flow...Same thing with a pedestrian*”

(Ex-) Civil servant #4 argues there is a subconscious hierarchy in people's mindsets, even though there is no hierarchy by law he thinks people consider the car more prominent. He illustrates this by pointing out the submissive behaviour of cyclists on a cycling street: “*I think it is quite a mental thing combined with learned experience, that in Denmark and Copenhagen that you cycle in front of a car, I think all the cars would become impatient and feel 'I have the right to overtake them'*”. He notes this mindset might be an overarching phenomena supporting car dominance in cities, as he states “*I think still there is something in the hierarchy of modes engrained in Danes, and also engrained in people in Amsterdam and Utrecht. That's a little bit different. The car is still the important thing in a way, even though the discussion in Copenhagen 'oh no it is crazy that so many are in favour of cycling'. If you look at the number and how much space is allocated, you could argue it is not really the case*”.

Cycling advocate #4 and (ex-) Civil servant #4 hope that in the near future the question 'who has the right to use the street and how?' becomes a discussion point, so that the role of each mode and the hierarchy between them can be applied in future street designs. Having such a hierarchy would for example empower city planners to favour cycling over other modes. This suggestion only comes from the interviewees however, and is not present in the strategy document at all.

Cycling culture in Copenhagen

According to Cycling advocate #4, the bike culture that has emerged as a result from wanting a car and cycling culture is a very aggressive one. He states “*look at Copenhagen, people can drive the car but you also have cyclists'. But.. I mean.. the costs of that, or the sacrifice we made was to create a really aggressive cycling culture.*” The cycling culture is fast, focused on moving from A to B and based on a car logic. To illustrate, the GreenWave for cyclists is set on 20 km/h in Copenhagen. Both Cycling advocate #4 and (ex-) Civil servant #4, also note that the Danish bike is closer to a racing bike than a city bike like in other cities. The focus on going from A to B is present in the strategy as well, they aim to have the fastest and most comfortable routes from A to B. The car logic of cycling in Copenhagen is a combination

of the similar rules for cyclists and cars, and the behaviour of cyclists. Cyclists ride very fast and even indicate when they are stopping (with a hand sign), which simulates brake lights.

According to the interviewees the cycling culture should become slower and more inclusive for different types of cyclists. As Cycling advocate #4 states “*we can't say 'hey we want ten percent more people to cycle', but let's all be like crazy fast cyclists. It is not cool, it is not nice*”. For children, elderly and new cyclists, cycling has to be slow, otherwise they won't do it. Similarly, Cycling advocate #5 expresses curiosity for the children's cycling strategy which is currently in progress. In the strategy, diversity of cyclists is mentioned once, it states “*The more cyclists we get, the more different types of cyclists we get, too. People ride differently and the cycle tracks of Copenhagen should allow for this diversity. There should be space to allow for taking it easy, checking out shop windows and city life, without blocking the path for those who just want to ride quickly*” (City of Copenhagen, 2011, p. 27). Ways of how to achieve this are not mentioned. The interviewees problematize the speed of cycling and consider it as a hindrance to attracting more cyclists. A great illustrating quote from Cycling advocate #4 is the following: “*Have you ever been to a critical mass? So that is the kind of vision you have to find, you cannot do a critical mass if everybody is driving really fast because then it is a tour de France, not a critical mass*”.

From POLiFRAME to MLP

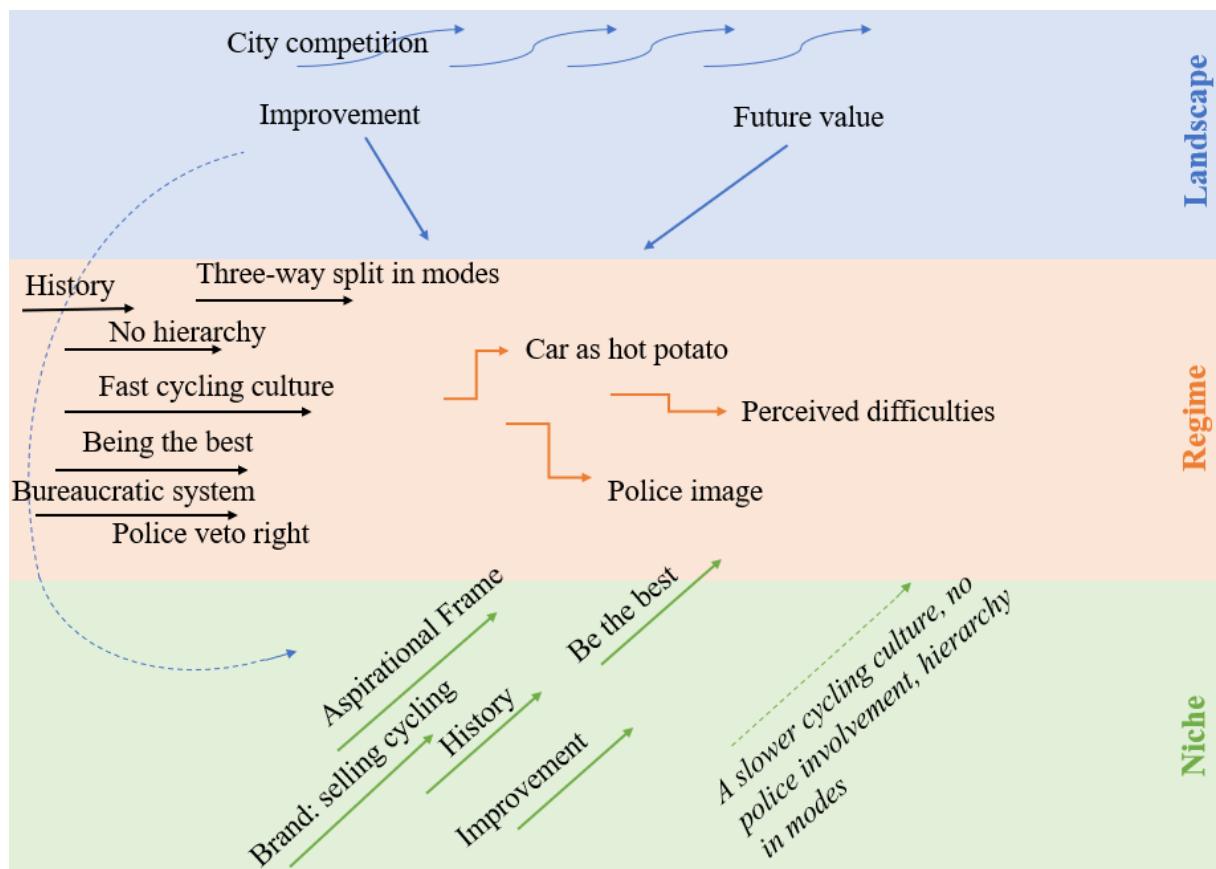


Figure 5 Themes POLiFRAME Copenhagen presented in MLP model

The frames operating on the landscape level are the following; the idea of improvement, city competition and a focus on the future. The landscape level reflects the themes that are present within all the other strategy documents as well. The strongest drivers for the promotion of cycling (niche) are the aspirational frame, the wish to become the best and the importance of the Copenhagen brand. The suggested changes by the interviewees are included in the niche, but as a dotted line. As these changes were not even considered likely to be carried out by the interviewees themselves, they can be considered weak drivers of the niche. However, they should be included to show the divergence. Again, I have located the frames that were considered as ‘this is how it is’ in the regime. These include a fast cycling culture, the police as an actor involved in decision making, a balance between car and bike, being the best and a missing hierarchy. The arrows in the centre show regime resistance. This will be developed below.

Regime Resistance

Police

In Denmark the police has to accept all matters involving the regulation of traffic, including signs, markings, changing road layouts, closing off streets or opening new streets. Once a plan is voted through by politicians, it passes the police and they have to accept or reject the plans. The police is the last body a plan passes and they have a veto right. The parameters on this decision are unclear and non-transparent. Traffic planner #1 shares her awareness of this unique institutional design, by saying “*You don't have it in any other country actually. I think other countries have other authorities and they also have regulations that the police needs to carry out things and don't have the function of ratifying*”. Similarly, Cycling advocate #4 states “*That (police involvement) is so weird in Denmark, which is a pretty not-corrupt country, and there is structure for everything, this is one of the weirdest cases of just completely arbitrary decision-making*”. The image the interviewees have, however, is that it is a low positioned job within the police department, and is based on a whim of the moment decision. (ex-) Civil servant #4 explains this by saying, “*it is not a very high profile in the police to be the one to say yes or no to municipal traffic projects. That is kind of a niche, it is not the most fancy thing to do within the police.*” The interviewees are convinced this image is probably more nuanced but due to the little transparency, they express a certain amount of scepticism.

The interviewees hold a conservative image of the police based on their decision making in the past. They have rejected the proposal to introduce a 30 km/h zone in the city centre, and are considered generally very reluctant with lowering the speed limit. As Traffic planner #1 interprets the reasoning behind this, she states “*I think there are different reasons, one is that they think it is too much to put on the drivers, I mean that it is very difficult for the drivers to follow the speed limits... The police are very against ratifying lower local speed limits lower than 50. Also it means that they need to go out and check everything, and that would put an extra workload on them. These are my thoughts, it is not that they are saying these things.*”. While Cycling advocate #4 states “*That is the thing, they have an idea of traffic which is from the 70s, so they talk about traffic flow. Of course when they hear the cyclists or the municipality talk about urban space or traffic calming, they hear that and then they hear the merchants who say 'hey we need to get out stuff delivered and we need trucks'. And they hear the ambulance company saying 'we have to pass', and then the taxis. And then they consider all these inputs equally. And that's the problem, the police should not be an authority to do that exercise. They*

are not competent to do that task.”. Both interviewees hold an image that the police are incompetent for this job and generally opposed to change.

While these are just images, they become problematic as they are internalized by planners. I asked if the stance of the police is taken into account before a formal proposal is made. Cycling advocate #4 told me people take the police into account when developing ideas. Cycling advocate #4 shared his experience on the matter by saying “*I mean I have shown some like.. what I would call ambitious road designs to some planner I know.. and they are like 'I love it, I would love it to be like that but I would never present it because I know it will be vetoed', which is so sad*” and “*you create like this negative incentive that is super conservative*”. The image becomes an action frame that inhibits people from proposing certain projects. This can be considered a frame resisting change.

Cycling advocate #5, Cycling advocate #4 and Traffic planner #1 wish the role of the police changes, so that speed limits can be brought down and more ambitious proposals can be presented. Traffic planner #1: “*This (police veto right) might change, I hope so, mostly for the speed limit. I really hope.*” Cycling advocate #4: “*we have to change the letter of the law so that the police's task will be different*”. Cycling advocate #5 shares that the Federation of cyclists wishes that the police involvement changes, but also notes it is a very tiresome and bureaucratic process to do so. While Traffic planner #1 nuances by questioning the extent to which the city would change if the police veto was removed, she does think speeds would change and therefore the ability to cycle. The interviewees agree the police veto is a hindrance to furthering cycling in Copenhagen, but as noted by Cycling advocate #5 it is considered difficult to change.

Perceived difficulties

While the strategy does not touch upon any perceived challenges or difficulties, the interviewees shared a different perspective. Their focus was on other goals than the strategy set forth, and mentioned multiple hindrances to achieving their goals. They considered change to be difficult concerning: the transportation law, to introduce a hierarchy between transport mode, to change the role of the police, and to have a discussion on space and the role of the car. These discussions are necessary according to the interviewees to further cycling substantially in Copenhagen, but perceived hindrances might inhibit them from happening.

Transition/Stagnation

The strategy and vision of the interviewees diverge. When reading the strategy, there is strong focus on achieving a better cycling future. When talking to the interviewees there are other changes that need to happen in order to increase cycling in Copenhagen than proposed in the strategy. The interviewees indicated points of this divergence, as instances of stagnation. According to the interviewees issues such as a hierarchy in traffic, police involvement and inclusivity in the cycling culture should be discussed. At the same time they note how difficult this is to achieve politically. Relating these findings to the MLP model, it seems that exactly these issues upkeep the regime. Cycling advocate #4 and (ex-) Civil servant #4 note that they have the impression that the municipality is settling for a three-way split between cycling, car traffic and public transport. The intent to transition seems strong based on the strategy, but unrealistic when talking to the interviewees. The stabilizers of a three-way split are considered stronger than the potential for changes. To break from this equilibrium would require discussing the car, and as has become clear that does not seem likely to happen at this point.

Discussion

This thesis aims to explore the role of discourses in urban transport transition and specifically, the discourses as presented in cycling strategy documents in the movement from cars to bikes. While previous work has established the usage of the MLP in mobility transitions and the relation between discourses and transition, previous work has not addressed discourse formation in mobility issues and transition potential. This thesis has looked into the discourse formation behind cycling initiatives presented in the strategy documents from Amsterdam and Copenhagen, with the aim to answer the following research question:

How do discourses constructed in strategy documents around cycling futures and automobility support/resist sustainability transition?

While in neither case a strong intent to transition is identified, I consider the discourse in the case of Amsterdam to be closer to alignment and thereby transition. I found that these findings are in line with the prediction of the replication logic chosen in the method section, thereby presenting support for the proposition following theory on the MLP. At the same time, the frames applied in both cases differ greatly, with the pragmatic line of argument in Amsterdam's strategy and the aspirational line of argument in Copenhagen's strategy. I have shown in the result section how these two approaches lead to different components in the discourses used. This in itself is of great illustrative power of strategy documents as discursive

devices as noted by Brandtner (2017). Contrary to what was expected, is the finding that the frame of sustainability was not of influence on mobility questions. While in literature the debate of sustainability was identified as a source of landscape pressure on the regime, it is now questionable what source of pressure in these cases is able to open up a window of opportunity. A major perceived inhibiting influence, however, was the frame of probability, being the perceived likelihood a change can be made or not. I consider this influence to be stronger than the regime resistance mechanisms itself, as identified in the result section. Furthermore, an emerging difference in the representation of modes in each case touches upon inclusion and segregation based on how the discussion is framed.

This chapter will first set out a relationship with previous research, before discussing the limitations of this research and paying attention to the consequences of COVID-19 to this research. This will be followed by a look towards the future with recommendations for future research. Lastly, the implications of this research are presented.

MLP

Based on the replication logic applied, it was expected that Amsterdam would be closer to a transition than Copenhagen, following the proposition of the MLP, which states that in order for a transition to happen, the existing regime needs to be actively destabilized while the substitute needs to be supported (Geels, 2012; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007). Both cases strongly support their cycling initiatives, however they differ in destabilizing the regime. As Amsterdam had a punitive stance towards the car, there was likely more pressure on the regime. At the same time, Copenhagen did not have a punitive stance towards the car and thereby was likely to put less pressure on the regime. It seems pressure on the regime and addressing the regime is an important aspect of transition, or at least change.

In the case of Amsterdam, the intent to be a great cycling city is strong, however transition is not considered. The proposed changes might be radical to outsiders, but for the city of Amsterdam they are a logical progression of previous goals. There is a wish to solve the problem of limited space, and not to declare a war on cars. This line of thinking is shared broadly by all interviewees and is reflected in the strategy document. There are problems today that need fixing for tomorrow. As stated by Köhler et al., alignment “requires the adoption of a common problem-frame and applied concepts through which to analyse transitions and associated challenges” (Köhler et al., 2020). Amsterdam seems to be closer to this alignment based on the overall togetherness of the POLiFRAME and the perspectives of the interviewees.

Additionally, the alignment is present in the MLP as well. The frames operating on the landscape level put pressure on the regime and at the same time reinforce the niche.

When reading the strategy of Copenhagen, there is a strong focus on achieving a better cycling future. When talking to the interviewees there are other changes that need to happen in order to increase cycling in Copenhagen than proposed in the strategy, namely address the current affairs. The interviewees indicated points of this divergence as instances of stagnation. While the strategy circumvents the topics of hierarchy, car use and the cycling culture in Copenhagen, the interviewees wish to address this. The interviewees believe these topics need to be addressed in order to change. This sentiment is in line with Köhler et al. (2020). As indicated by Köhler et al. (2020), for transition to happen the frames and concepts should be shared by all parties involved. In Copenhagen this does not apply. There is a de-alignment between the frames set forth by the municipality and those held by the interviewees. In terms of MLP, a de-alignment is present as well. The indicated issues by the interviewees are part of the regime but not up for discussion or included in the drivers of the niche. There is a divergence within the niche: on the one hand, the ideas found in the strategy document. On the other hand, the ideas held by the interviewees. Furthermore, the frames present in the landscape seem to support the regime more than the niche.

In both cases there was strong support for cycling, as suspected there was strong support for the niche challenger. As in line with previous research, these findings provide evidence for the importance of pressure on the regime and addressing the regime as an important aspect of transition, or at least change (Geels, 2012; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007). As set forth in the theoretical framework, strategy documents play a crucial role as discursive devices that navigate future trajectories and thereby transition. While interviewees in Copenhagen expressed the diverging views to touch stagnation, interviewees in Amsterdam drew from similar frameworks. This raises the question how is this difference reflected in the frames used in and underlying the strategy documents?

Strategy as a discursive tool

The frames applied in both cases differ greatly, one based on pragmatism while the other one is based on aspirations. I have shown in the result section how these two approaches lead to different components in the discourses used. Thereby, my findings can be considered evidence for considering strategy documents as powerful discursive devices. My findings show that besides presenting future trajectories, they are performative as they define what is being problematized (and what is not), and what is offered as a solution (Knights & Morgan, 1991).

The performative nature of the strategies is clearly exemplified in the case of Amsterdam. This has already been developed in the result section.

On a larger scale, as stated by Brandtner et al. (2017), “they (strategy documents) frame issues, highlight causes, identify effects, distribute agency and propose courses of action” (p. 1079). The way of framing reality makes it possible for Copenhagen to not discuss the car or other modes of transport, while for Amsterdam it is impossible not to do so. The dominant frame for Amsterdam is one of problem-solving (emphasis on systemic deficiencies and first-order problems). The car and other modes of transport are impossible to ignore. The focus on little space in the city layout and an increasing population, opens up the debate for all different users of space. The dominant frame for Copenhagen is one of becoming (emphasis on future vision, less on scenarios of change, even less on problems that justify the future vision in the first place). The emphasis on the desired future image of Copenhagen, turns the bike in a tool to reach the goals and disconnects the plans from current problems. Relating this to the MLP, the discourse that emerges from the strategy documents addresses the car regime in the case of Amsterdam but circumvents the car regime in the case of Copenhagen.

As strategies are presented as if agreed upon, Brandtner et al. (2017) consider them conducive of undemocratic power. This is also in line with my findings, in the sense that the strategy of Copenhagen seems very convincing in light of transition, but falls apart when talking to the interviewees. The interviewees have different views on what should be done to further cycling and what is at stake. Not discussing the car when putting forth cycling initiatives can be seen as a form of power. The strategy document shapes the narrative in a way that does not need to discuss it. The strategy even pushes towards silencing a debate. As indicated by the interviewees, bringing the car or a hierarchy between modes into the debate is considered very difficult and even unlikely to happen any time soon.

Another important source of power in the case of Copenhagen is city branding. The strategy document in itself is a discursive tool for branding. There is a vast amount of text dedicated to enacting an aspirated city image and ‘selling’ the success of cycling in Copenhagen. These findings are in line with the findings of Huxley et al. (2019), who posit that creating an image, envisioning a future and building a cultural belief system has great normative power in transition. They too used the case of Copenhagen and the municipal cycling policy. They also found that in Copenhagen there is “broad support for long-term sustainable visions” (p. 6), noting that the normative power was strongest on city level. However, it is still questionable whether sustainability transitions are led by vision (Geels & Schot, 2007; Huxley et al., 2019).

Huxley et al. (2019) note that regulatory action needs to follow the normative images, in order to align the three levels in transition. One could argue there is a strong aligned story that serves branding, but no alignment in how to pursue the goals. The strategy then serves branding more than it sets out an action plan stretching the different levels. This supports Huxley et al. (2019)'s claim that the ability to effect change is contingent on regulatory action in support of the normative images presented by branding. Lacking regulatory action is then a core weakness of strategic documents.

Frame of sustainability

My findings run counter to the view held by many authors that the perceived need to become sustainable is an important drive to transition (de Boer & Caprotti, 2017; Geels, 2012; Loorbach et al., 2017). Additionally, sustainability is often mentioned as a reason for why cycling is advantageous (Heinen et al., 2010; Pucher et al., 2011). My findings, however, suggest otherwise. In both strategy documents, sustainability was a goal in the future but not a reason to take action right now. It can be seen as a desirable effect, but not a reason to act on its own. I distil this from the fact that sustainability is only present in the future half of the storyline-section of the POLiFRAME, it does not come up as a motivation in the problem frame.

My motivation to start this research stemmed from the frustration and disbelief that municipalities do not take more (radical) action in order to create sustainable mobility systems in cities. Personally, it came as a surprise to realize that sustainability is not a strong influence on either strategy.

While among others, Cohen (2012), de Boer and Caprotti (2017) and Geels (2012) expected sustainability to become a strong landscape pressure in the future, in this study the concern for sustainability did not come across as very important (yet). I agree with the literature that sustainability is a potential future drive, but it has not become important enough today. I believe the following statement by Geels from 2012 puts it well; namely that the “the automobility regime still seems fairly stable in relation to sustainability and climate change problems. The reason for this assessment is not that the problems are small, but that important regime actors are neither fully committed (yet) to acknowledge these problems nor to placing them on agendas with a high sense of urgency” (p. 478). This raises the question whether the regime is under enough pressure in order to open up a window of opportunity or not. The next section will dive into this question.

Window of opportunity

As noted in the theoretical framework, changes in society create pressure from the landscape on regime variables, this slow process leads to changing norms and rules. The re-framings of norms and rules open up windows of opportunity. A window of opportunity refers to an opening into the regime for a niche challenger to emerge, one that functions well under the re-framed norms and rules (Geels, 2005; Geels, 2002; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007).

Based on my findings, I believe there is suggestive evidence for a window of opportunity in the case of Amsterdam, especially with the shift in frames towards a vision in which the car is not part of the city anymore. While there is resistance to the idea of completely getting rid of the car, it is agreed upon that the car should not have an important place in the city of Amsterdam anymore, and that pedestrians and cyclists should be prioritized. I would argue that sustainability is helping this opportunity to emerge, but the perception that there is too little space in the city is a stronger influence. It is however, still questionable if this pressure will be significant enough to stimulate long-term action.

Contrarily, in the case of Copenhagen the source of landscape pressure is less clear and there is no clear reframing present in the discourse and POLiFRAME. The movement from the problem frame to the future frame heavily relies on improvement rather than changing a belief for the future. Interviewees do indicate a need to change and ways of doing so, but their perception of the likelihood of making this change is a strong damper on change. By the lack of reframing, I believe there is not enough pressure on the regime of Copenhagen for a transition to emerge. While cycling is favoured and supported widely, a niche challenger on its own is not enough for a regime to transition, there is a need for pressure on and destabilisation of the regime (Geels, 2005; Geels, 2002; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007).

Frame of probability

If there is a damper on change, how is that reflected in the discourses? My findings suggest that the frame of probability (author's concept) is of important influence on the debates and future vision in both cases. I have defined the frame of probability as the perception something is possible or not, and acting in line with that probability, which enacts the perceived likely outcome. For instance, considering something very unlikely, and therefore not acting upon the idea, which in turn results in the scenario not occurring. It works similarly to the Thomas Theorem from the field of sociology, which states "If men define situations as real, they are real in their consequences" ("The Thomas Theorem of Sociology Explained with

Examples," 2014). Admittedly, there is collinearity in transition, meaning it is always multiple influences at the same time with no specific order that create change (Loorbach et al., 2017). While the frame of probability is not the only explanation, I believe that this frame is an important meta-frame in the potential to transition, and that it inhibits transition in both cases.

This meta-frame seems stronger than the actual identified resistance mechanisms itself, but seems to be operational as regime resistance within the MLP. In the results of both cases the underlying frame of probability can be identified. Especially in the case of Copenhagen it is prevalent, the interviewees have identified desirable changes, however they seem to agree that actually making those changes is tiresome, difficult and bureaucratic. If the perception of difficulty/impossibility was less, the identified changes could be discussed widely and potentially put through. An example from the interviews was when Cycling advocate #4 shared his experience with the proposal-culture among planners and the police veto, noting how some planners do not even propose a plan because they believe the police will veto it. The fact an idea is not even proposed, shows the power of the idea of impossibility. The image becomes an action frame that inhibits people from proposing certain projects. This can be considered a frame resisting change.

While the previous example was relatively clear, it is present in a more subtle manner in the case of Amsterdam as well. The frame of probability arises in the stance towards cars in the inner city. The car is discussed negatively in the strategy and by the interviewees, with a few nuances. The frame of probability emerges in the exceptions to why the car should not completely go. Some interviewees expressed that it seems unlikely as there is already some resistance, and others said it is undesirable. Cycling advocate #1 expects that the car dominant logic underpinning society will not go away, even though the initiatives in Amsterdam are great. He is referring to a dominant paradigm in which the car logic is still strong, and there is no optimism in changing that. At the core of this paradigm, what does the car and bike then represent? What framework sustains the hierarchy between modes in Amsterdam and Copenhagen?

Representation of modes

What does the car represent in each case? In the case of Amsterdam, as mentioned in the result section, people are considered convenience men. There is no ideological reasons that need protection, it should be practical and simply convenient. From this perspective, the car is considered essential for handicapped people, elderly and certain (delivery) services. At the same time, due to the size of a car it is also considered inconvenient in the city. There is an

understanding for why people wish to own a car, but a very practical approach with the underlying question “do you really need it?”.

Pushing further than the voters base in Copenhagen, the car touches people’s individual freedom. Freedom being so important, is not surprising with ‘freedom’ as second on the most valued cultural traits-list in Denmark (*Danmarks kanon*, 2020). It is freedom not as defined by Urry (2004), being able to move freely, but more the concept of the right to choose where one lives, works and with what mode one travels. The right to own a car and to choose whenever to use it, is being protected. To refer back to the heated debate on a potential congestion ring in Copenhagen, it was the ‘poor families’ from the region that needed protection. It is their right and ability that should be protected. A similar protectiveness over freedom and cars in Copenhagen was found in the research of Iannitelli (2018).

While the meanings associated to the car in both cases differ, I believe the framing of the debates influences whether the topic is discussable or not.

In the case of Amsterdam it is difficult to pinpoint an illustrative debate, as the debates identified include relations to all modes. My findings suggest that the conceptualization of shared space and ‘doing it together’, directs the problems of the car to everyone and not a particular group. As mentioned in the POLiFRAME; “Citizens are considered part of the problem, solution and legitimacy of the solution”. Furthermore, as the ‘Amsterdammer’ is said to be multimodal, one can consider all space in the street to feel like theirs. Just the usage differs from time to time. These conceptualizations aid the problem and goal to be a common task, and I believe therefore more likely to be discussable.

On the other hand, cars in Copenhagen are said to be largely the result from commuters from outside the city. The issue of addressing this matter is that there is no overarching plan by municipalities to address these commuters. Therefore, it is argued that the municipality of Copenhagen can only do so much to address cars in the city. During the debate on the potential congestion ring, two sides started to show: the commuters from outside the city and the people who could cycle because they lived in the city. While this is pushing it to the extremes, this seemed to be the conceptualization in people’s mind. There is a group that is or might feel particularly addressed: commuters and people from the region. One could argue that these people are not in the voters base of Copenhagen so that there is an inconsistency in my findings. However, the commuters are of importance to the economic vision and identity of the city. Iannitelli (2018) came across a related controversy, as she states “despite wanting to attract

businesses through livable and cycling city branding, the fact that they have an agenda for economic growth and its connections with cars hinders more dramatic shifts in attention and decision-making” (p. 30). This controversy reveals a new side to the conflict between car use and cycling, both are necessary for the future vision as presented in the strategy.

An integrated versus segregated view of the users emerges, which has a spatial dimension as well. The idea that all citizens are considered part of the problem, solution and legitimacy of the solution, integrates everyone and makes everyone responsible. Contrastingly, the split between commuters from the region and cyclists from Copenhagen municipality gives way to a segregated view of users. This integrated and segregated view has a spatial dimension that is visible on the streets of Amsterdam and Copenhagen. Most streets in Copenhagen have segregated tracks so that pedestrians, cyclists, and motorists rarely share the same space. There are some exceptions. In Amsterdam the completely segregated tracks are less common, most often the cycling tracks are indicated by street paint. Furthermore, there are ‘fietsstraten’ in Amsterdam in which cyclists have the right of way, and cars are the guests.

It is questionable whether the segregation of tracks is in favour of cyclists or motorists, and to what extent space distribution is indicative of a ‘fair’ mobility system. The goal to have a ‘fair’ distribution of road space is inherently problematic according to Nello-Deakin (2019). He illustrates that there is no ‘fair’ distribution, as there is no intuitive connection in quantified approaches to road space. Thinking in single usages per space limits the flexibility found in mobility. The example used by Nello-Deakin (2019) is that cyclists sometimes use the space of pedestrians, while cars sometimes use the space of cyclists when they are unloading items. From my findings, the case of Amsterdam and Copenhagen fall on different ends of this statement. Space in the case of Amsterdam seems to be defined as shared space that needs to be made better use of, while in the case of Copenhagen space is more divided based on different functions.

Furthermore, the technical approach to street design often disguises the political choice what mode to prioritize, and misrepresents actual needs (Nello-Deakin, 2019). While neither strategy contains arguments based on pure quantified approaches, the question of prioritization is more prevalent in the case of Amsterdam. In the strategy document of Amsterdam, it is stated that the cyclist deserves more space and attention. In POLiFRAME and the result section a new hierarchy is introduced. By communicating that new hierarchy, future plans and actions should prioritize the bike from now on. While the hierarchy between modes is not communicated in the strategy documents of Copenhagen, the interviewees believe working to a new hierarchy

would benefit cycling. However, as mentioned in the results section, the hierarchy between modes goes undiscussed and is very subconscious. A very telling example was shared by (ex-) civil servant #4, as he argues that there is a subconscious hierarchy in people's mindsets, even though there is no hierarchy by law he thinks people consider the car more prominent.

In terms of transition and framing, I believe the representation of modes influences how the modes are discussed and thereby what is proposed as actions and solutions. The spatial dimension of prioritizing modes of transport has emerged as a theme in my findings. I believe Nello-Deakin (2019)'s research and the emerged themes in this research is worth combining in further studies. There are relations between the spatial dimension and discourses used that have yet to be identified, but are out of the scope of my research.

Limitations

As indicated in the introduction, the scope of this research is not aimed at answering why there is change or not. The aim of this research is to find out how discourses inhibit and/or support the sustainability transition from a car dominant society to a cycling regime. Thereby this research shines light on the systemic nature of changing mobility, the importance of discourse in transition and the deeper constructed realities behind automobile dominance and cycling promotion.

Furthermore, I should stress that the usage of the MLP is limited to a heuristic, and that it should not be treated as a model. Fitting the exact pathway of change is not the aim of this research or the MLP (Geels, 2012). There is no such thing as a perfect pathway to transition. A transition or change in the regime is the result of collinearity, meaning a convergence of influences without a chronological order (Loorbach et al., 2017). It should be treated as a heuristic and not a model to fit in, therefore this research does not make any claims on the exact paths that are followed as that would defeat the purpose of treating it as a heuristic.

Even though COVID-19 already came up in the interviews and might have affected people's views, the research was conducted too early on to have included these views in the results. The starting point of the research remains policy narratives, COVID-19 had nothing to do with the strategy documents early on. The views on COVID-19 and mobility were only brought up in casual conversation after the interview rather than in answers to the questions. I believe these ideas were still in development among the interviewees, and therefore have only impacted my research to a limited extent.

Admittedly the lockdown has had an effect on the way the interviews were conducted and the inability to interview members of the municipality of Copenhagen. I have tried multiple ways of contacting the municipality, but due to the overwhelming changes no one at the municipality was willing to talk to me. This has likely resulted in a underrepresentation in the case of Copenhagen. At the same time the diverging views might be overrepresented, as it is possible that an employee of the municipality might have subscribed more to the content of the strategy document than the other interviewees. To mitigate this issue of representation, an interviewee that worked at the municipality was included.

Recommendations

Ideally, this research would include respondents from the Copenhagen municipality. COVID-19 however, offers a very interesting influence on transition. It could be the landscape shock cycling needs to get forward. During the lockdown, several cities (e.g. Athens, Barcelona, Bhopal, Paris) have already indicated they want to make use of the situation to promote cycling (Connolly, 2020; Dhillon, 2020; Lombraña, 2020). In due time it would be interesting to research the landscape dynamics COVID-19 has set in motion for urban transport mobility transitions. The landscape dynamics in MLP are least defined, a study to specifically locate these dynamics could improve the MLP significantly.

This research has linked discourses and the MLP, but I believe there is more to discover in this relationship. While this study has been a comparative study between two cases, a comparison over time within one case would aid an understanding of the temporal aspect and the emergence of discourses. Additionally, a more actor focused study could shine light on who shares the frames proposed and who does not, and how actors become relevant or not. This would have been relevant especially in the case of Copenhagen, in which discourses varied.

Lastly, this research has stumbled upon two interesting topics, namely the police's right to veto in Copenhagen and the relationship between images of the mobility system and the spatial dimension. Both of these topics are more likely to be studied in other academic disciplines than transition research. For example, the veto right of the police in Copenhagen could be of interest in institutional design or political science. Nonetheless, I believe these two topics could be of interest for future research.

Implications

Narratives and perceptions have shown to be important for transition. My findings can be considered evidence for considering strategy documents as powerful discursive devices. My

findings show that besides presenting future trajectories, they are performative as they define what is being problematized (and what is not), and what is offered as a solution (Knights & Morgan, 1991). It seems addressing the regime is an important aspect of transition, or at least change. The way of framing reality makes it possible for Copenhagen to not discuss the car or other modes of transport, while for Amsterdam it is impossible not to do so. Relating this to the MLP, the discourse that emerges from the strategy documents addresses the car regime in the case of Amsterdam but circumvents the car regime in the case of Copenhagen.

This research has taken up the suggestion by Miedziński (2015) to combine POLiFRAME and MLP. The two models have shown to complement each other well, POLiFRAME is more specific in its temporal focus and the interpretation of frames, and MLP gives a better situational understanding of change and transition. The problem/future frame of POLiFRAME makes the concept of change and transition more tangible. Similarly, the concept of conflicting frames makes regime resistance more tangible. Lastly, the combination has been especially useful when addressing alignment and de-alignment. In the case of Amsterdam, there is suggestive evidence for a window of opportunity, especially with the reframed vision in which the car is not part of the city any more. The landscape level puts pressure on the regime and supports the niche, aiding alignment. By the lack of reframing in the case of Copenhagen, there seems to be too little pressure on the regime for a transition to emerge. Here, the niche does not address the regime but is almost supporting the regime, and the interviewees' ideal changes do not take up momentum (potentially due to the frame of probability as a resistance mechanism). Furthermore, the landscape seems to be a more beneficial context to the regime than the niche.

These findings are in line with the prediction of the replication logic chosen in the method section, thereby presenting evidence for the proposition of the MLP: A niche challenger on its own is not enough for a regime to transition, there is a need for pressure on and destabilization of the regime (Geels, 2005; Geels, 2002; Geels & Kemp, 2007; Geels & Schot, 2007)

In terms of transition and framing, the representation of modes influences how the modes are discussed and thereby what is proposed as actions and solutions. While the meanings associated to the car in both cases differ, I believe the framing of the debates influences whether the topic is discussable or not. In contrast to what was expected based on literature, sustainability was not a very important frame for transition. While among others, Cohen (2012), de Boer and Caprotti (2017) and Geels (2012) expected sustainability to become a strong

landscape pressure in the future, in this study the concern for sustainability did not come across as very important (yet). Furthermore, an important new finding of this research is the frame of probability (author's concept). I believe this to be an important influence on the debates and future vision in both cases. I have defined the frame of probability as the perception something is possible or not, and acting in line with that probability, which enacts the perceived likely outcome. While the frame of probability is not the only explanation, I believe that this frame is an important meta-frame in the potential to transition, and that it inhibits transition in both cases.

This research has linked transition theory to locally used discourses, which has shown that discourses are crucial in sustainability transition. As suggested by Schwanen et al. (2011) insights from more perspectives and disciplines should be used to solve questions on change and sustainability. The political aspect to change has shown to be of great relevance in this study. It should not be overlooked compared to technical or economic perspectives any longer.

References

- Amsterdam. (2020). *Volg het beleid* [Webpagina]. Amsterdam.nl; Gemeente Amsterdam.
<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/>
- Avelino, F., & Rotmans, J. (2009). Power in Transition: An Interdisciplinary Framework to Study Power in Relation to Structural Change. *European Journal of Social Theory*, 12(4), 543–569. <https://doi.org/10.1177/1368431009349830>
- Berger, P. L., & Luckman, T. (1967). *The Social Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge*. Doubleday Anchor.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Introduction: Impossibilities of Automobility. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 3–16.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00634.x>
- Brandtner, C., Höllerer, M. A., Meyer, R. E., & Kornberger, M. (2017). Enacting governance through strategy: A comparative study of governance configurations in Sydney and Vienna. *Urban Studies*, 54(5), 1075–1091. <https://doi.org/10.1177/0042098015624871>
- Burnham, P. (1990). *The Political Economy of Postwar Reconstruction*. Springer.
- Canitez, F. (2019). A socio-technical transition framework for introducing cycling in developing megacities: The case of Istanbul. *Cities*, 94, 172–185.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.06.006>
- City of Copenhagen. (2011). *Good, Better, Best. The city of copenhagen's bicycle strategy 2011-2025*. www.kk.dk/cityofcyclists
- City of Copenhagen. (2020). *City of Copenhagen Government*. International Kk Dk.
<https://international.kk.dk/artikel/city-copenhagen-government>
- City of Copenhagen (TMF). (2019). *The Bicycle Account 2018 Copenhagen City of Cyclists*.
<https://urbandevelopmentcph.kk.dk/artikel/city-cyclists>

- Cohen, M. J. (2012). The future of automobile society: A socio-technical transitions perspective. *Technology Analysis & Strategic Management*, 24(4), 377–390.
<https://doi.org/10.1080/09537325.2012.663962>
- Connolly, K. (2020). “*Cleaner and greener*”: Covid-19 prompts world’s cities to free public space of cars. The Guardian.
<http://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>
- Cooren, F. (2004). Textual Agency: How Texts Do Things in Organizational Settings. *Organization*, 11(3), 373–393. <https://doi.org/10.1177/1350508404041998>
- Copenhagenize Index*. (2019). <https://copenhagenizeindex.eu/>
- Cycling Embassy of Denmark. (2020). *About the Cycling Embassy of Denmark*. Cycling Embassy. http://www.cycling-embassy.dk/about_cycling_embassy_of_denmark/
- Danish cyclists’ Federation. (2020). *Danish Cyclists’ Federation*. Cyklistforbundet.
<https://www.cyklistforbundet.dk/english/>
- Danmarks kanon*. (2020). *Danmarks kanon*. <https://www.danmarkskanon.dk/om-danmarkskanonen/english/>
- de Boer, M. A. H., & Caprotti, F. (2017). Getting Londoners on two wheels: A comparative approach analysing London’s potential pathways to a cycling transition. *Sustainable Cities and Society*, 32, 613–626. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.04.019>
- De strijd tussen auto en fiets*. (2019). Gemeente Amsterdam.
<https://www.amsterdam.nl/nieuws/achtergrond/strijd-tussen-auto-fiets/>
- Dhillon, A. (2020). *Two wheels good: India falls back in love with bikes after Covid-19 / Global development / The Guardian*. <https://www.theguardian.com/global-development/2020/jul/24/two-wheels-better-than-four-india-falls-in-love-with-cycling-lockdown-coronavirus>

Dryzek, J. S. (2013). *The politics of the earth: Environmental discourses*. Oxford university press.

Dutch Cycling Embassy. (2020). *About Dutch Cycling Embassy*. Dutch Cycling.
<https://dutchcycling.nl/en/organization/organization>

EEA. (2016). *Transitions towards a more sustainable mobility system—TERM 2016* (978-92-9213-839-4; TERM). European Environment Agency;
<https://op.europa.eu/en/web/general-publications/publications>.
<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2016>

Feddes, F., & de Lange, M. (2019). *Inhoud*. Fietsstad Amsterdam.
<https://fietsstадamsterdam.nl/inhoud/>

Fietsersbond. (2020). *Wat zijn de verkeersregels voor fietsers?* Fietsersbond.
<https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/wetten-en-regels/verkeersregels/>

Fligstein, N. (1996). Markets as Politics: A Political-Cultural Approach to Market Institutions. *American Sociological Review*, 61(4), 656–673. JSTOR.
<https://doi.org/10.2307/2096398>

Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: Introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471–482. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.021>

Geels, F. W. (2005). The dynamics of transitions in socio-technical systems: A multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860–1930). *Technology Analysis & Strategic Management*, 17(4), 445–476.
<https://doi.org/10.1080/09537320500357319>

Geels, F. W. (2011). The Multi-Level Perspective on Sustainability Transitions: Responses to Seven Criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1, 24–40.
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.02.002>

- Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31(8), 1257–1274.
[https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)
- Geels, F. W. (2010). Ontologies, socio-technical transitions (to sustainability), and the multi-level perspective. *Research Policy*, 39(4), 495–510.
<https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.022>
- Geels, F. W. (2014). Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective. *Theory, Culture & Society*, 31(5), 21–40.
<https://doi.org/10.1177/0263276414531627>
- Geels, F. W., & Kemp, R. (2007). Dynamics in socio-technical systems: Typology of change processes and contrasting case studies. *Technology in Society*, 29(4), 441–455.
<https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2007.08.009>
- Geels, F. W., & Schot, J. (2007). Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36(3), 399–417. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.01.003>
- Gemeente Amsterdam. (2020). *Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW)*. Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/gemeenteraad/raadscommissies/raadscommissie-mld/>
- Gössling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists. *Journal of Transport Geography*, 33, 196–206. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.013>
- Harms, L., Bertolini, L., & Brömmelstroet, M. T. (2016). Performance of Municipal Cycling Policies in Medium-Sized Cities in the Netherlands since 2000. *Transport Reviews*, 36(1), 134–162. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1059380>
- Heinen, E., Wee, B. van, & Maat, K. (2010). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96.
<https://doi.org/10.1080/01441640903187001>

- Hermwille, L. (2016). The role of narratives in socio-technical transitions—Fukushima and the energy regimes of Japan, Germany, and the United Kingdom. *Energy Research & Social Science*, 11, 237–246. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2015.11.001>
- Holsti, O. (1969). *Content Analysis for the Social Sciences and Humanities*. Addison-Wesley.
- Holtz, G., Brugnach, M., & Pahl-Wostl, C. (2008). Specifying “regime”—A framework for defining and describing regimes in transition research. *Technological Forecasting and Social Change*, 75(5), 623–643. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2007.02.010>
- Hoogma, R., Kemp, R., Schot, J., & Truffer, B. (2005). *Experimenting for sustainable transport: The approach of strategic niche management*. Routledge.
- Huxley, R., Owen, A., & Chatterton, P. (2019). The role of regime-level processes in closing the gap between sustainable city visions and action. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 33, 115–126. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2019.04.001>
- Iannitelli, A. M. (2018). *A new cycle: Understanding current challenges of increasing cycling in a city of cyclists* [Master thesis]. Lund University Centre for Sustainability Studies.
- Kemp, R., Schot, J., & Hoogma, R. (1998). Regime shifts to sustainability through processes of niche formation: The approach of strategic niche management. *Technology Analysis & Strategic Management*, 10(2), 175–198.
<https://doi.org/10.1080/09537329808524310>
- Kim, J. (2016). *Understanding Cycling Transitions for Urban Sustainability: A socio-technical system analysis of the case of Seoul*.
https://www.academia.edu/23649104/Understanding_Cycling_Transitions_for_Urban_Sustainability_A_socio-technical_system_analysis_of_the_case_of_Seoul
- Knights, D., & Morgan, G. (1991). *Strategic discourse and subjectivity: Towards a critical analysis of corporate strategy in organizations*. 12, 251–273.

- Köhler, J., Turnheim, B., & Hodson, M. (2020). Low carbon transitions pathways in mobility: Applying the MLP in a combined case study and simulation bridging analysis of passenger transport in the Netherlands. *Technological Forecasting and Social Change*, 151, 119314. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2018.06.003>
- Kornberger, M. (2012). Governing the City: From Planning to Urban Strategy. *Theory, Culture & Society*, 29(2), 84–106. <https://doi.org/10.1177/0263276411426158>
- Kornberger, M., & Clegg, S. (2011). Strategy as performative practice: The case of Sydney 2030. *Strategic Organization*, 9(2), 136–162.
<https://doi.org/10.1177/1476127011407758>
- Kristensen, M. (2020). *Bicycling History*. Cycling Embassy of Denmark. <http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/cycling-history/>
- Lindblom, C. (2001). *The Market System. What it is, How it works, and What to make of it.* Yale University Press.
- Lombraña, L. M. (2020, August 5). An Urban Planner’s Trick to Making Bike-able Cities. *Bloomberg.Com*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-08-05/an-urban-planner-s-trick-to-making-bike-able-cities>
- Loorbach, D., Frantzeskaki, N., & Avelino, F. (2017). Sustainability Transitions Research: Transforming Science and Practice for Societal Change. *Annual Review of Environment and Resources*, 42(1), 599–626. <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-102014-021340>
- Miedziński, M. (2015). *Public policy for long-term societal challenges? The reframing of policy narratives and the ‘Roadmap to a Resource Efficient Europe.’* <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2403.3681>

- Miedziński, M. (2018). Do policy makers tell good stories? Towards a multi-layered framework for mapping and analysing policy narratives embracing futures. *Futures*, 101, 10–25. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2018.05.003>
- Ministry of Transport and Housing*. (2020). Ministry - Overview of Institutions. <https://www.trm.dk/en/english-articles/ministry-overview-of-institutions/>
- Moradi, A., & Vagnoni, E. (2018). A multi-level perspective analysis of urban mobility system dynamics: What are the future transition pathways? *Technological Forecasting and Social Change*, 126, 231–243. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.09.002>
- Nello-Deakin, S. (2019). Is there such a thing as a ‘fair’ distribution of road space? *Journal of Urban Design*, 24(5), 698–714. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1592664>
- Oliver, C. (1992). The Antecedents of Deinstitutionalization. *Organization Studies*, 13(4), 563–588. <https://doi.org/10.1177/017084069201300403>
- Pälli, P., Vaara, E., & Sorsa, V. (2009). Strategy as text and discursive practice: A genre-based approach to strategizing in city administration. *Discourse & Communication*, 3(3), 303–318. <https://doi.org/10.1177/1750481309337206>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528. <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Pucher, J., Buehler, R., & Seinen, M. (2011). Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(6), 451–475. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.03.001>

- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50, S106–S125.
<https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028>
- Rhodes, R. A. (1997). *Understanding governance: Policy networks, governance, reflexivity and accountability*. Open university press.
- Rip, A. (1995). Introduction of new technology: Making use of recent insights from sociolcmgy and economics of technology. *Technology Analysis & Strategic Management*, 7(4), 417–432. <https://doi.org/10.1080/09537329508524223>
- Rip, A., & Kemp, R. (1997). *Technological change*.
<https://doi.org/10.4337/9781843768685.00093>
- Saldana, J. (2015). *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. SAGE.
- Schon, D. A., & Rein, M. (1994). *Frame reflection: Toward the resolution of intractable policy controversies*. Basic Books.
- Schwanen, T. (2015). The Bumpy Road toward Low-Energy Urban Mobility: Case Studies from Two UK Cities. *Sustainability*, 7(6), 7086–7111.
<https://doi.org/10.3390/su7067086>
- Schwanen, T., Banister, D., & Anable, J. (2011). Scientific research about climate change mitigation in transport: A critical review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(10), 993–1006. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.09.005>
- Snow, D. A., & Benford, R. D. (1988). Ideology, frame resonance, and participant mobilization. *International Social Movement Research*, 1(1), 197–217.
- The Thomas Theorem of Sociology Explained with Examples. (2014). *Psychogenie*.
<https://psychogenie.com/the-thomas-theorem-of-sociology-explained-with-examples>
- Unruh, G. C. (2000). Understanding carbon lock-in. *Energy Policy*, 28(12), 817–830.
[https://doi.org/10.1016/S0301-4215\(00\)00070-7](https://doi.org/10.1016/S0301-4215(00)00070-7)

Urban Cycling Institute. (2020). *Home*. Urban Cycling Institute.

<https://urbancyclinginstitute.com/>)

Urbandevelopmentcph.kk.dk. (2020). Urbandevelopmentcph.Kk.Dk.

<https://urbandevelopmentcph.kk.dk/>

Urry, J. (2004). The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39.

<https://doi.org/10.1177/0263276404046059>

van Hulst, M., & Yanow, D. (2016). From Policy “Frames” to “Framing”: Theorizing a More Dynamic, Political Approach. *The American Review of Public Administration*, 46(1), 92–112. <https://doi.org/10.1177/0275074014533142>

vejdirektoratet. (2020). *Information in English*. Vejdirektoratet.

https://www_vejdirektoratet_dk/english/sektion/information-english

Verkeer & Openbare Ruimte. (2020). *Agenda Autoluw*. Gemeente Amsterdam.

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/>

Yin, R. K. (1995). *Case study Research: Design and Methods* (3rd ed., Vol. 2, pp. 25–65).

Thousand Oaks.

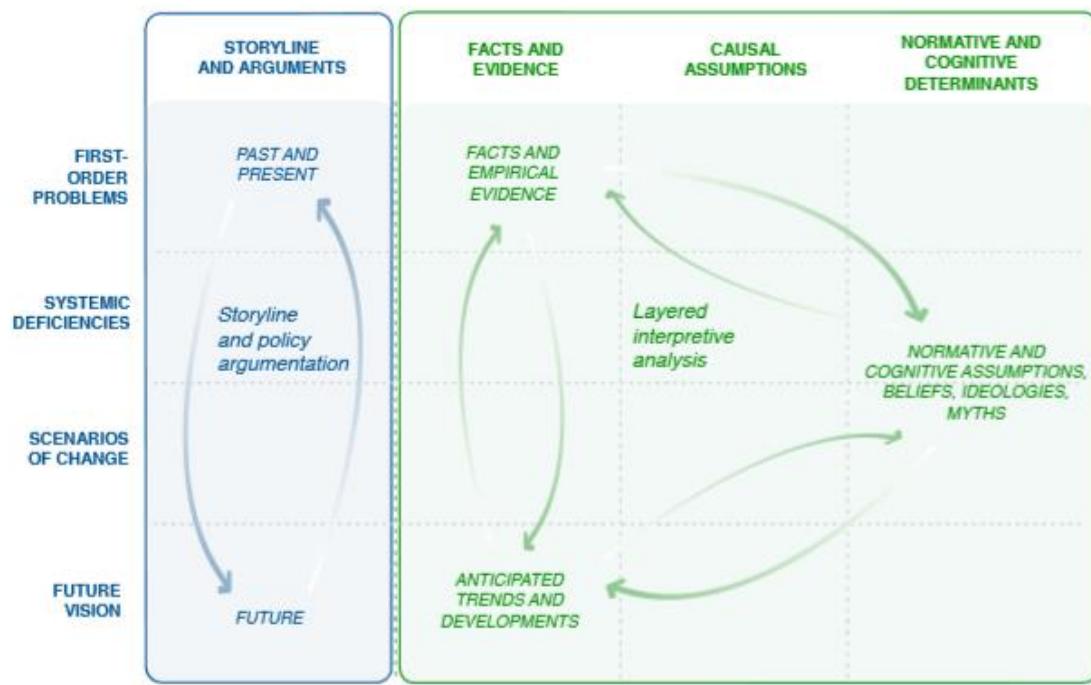
Appendices

Appendix A

City	Copenhagenize	Modal Share	Strategy documents	Stated intention												
Copenhagen	1	<p>TRIPS TO WORK AND EDUCATION IN COPENHAGEN, 2018</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mode</th> <th>Share (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CAR</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>WALKING</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>PUBLIC TRANSPORT</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>CYCLING</td> <td>49%</td> </tr> </tbody> </table>	Mode	Share (%)	CAR	27%	WALKING	6%	PUBLIC TRANSPORT	18%	CYCLING	49%	Cycling strategy 2002 – 2012 Copenhagen bicycle strategy 2011 – 2025 Action plan for green mobility	“ world’s best bicycle city”		
Mode	Share (%)															
CAR	27%															
WALKING	6%															
PUBLIC TRANSPORT	18%															
CYCLING	49%															
Amsterdam	2	<p>Amsterdam</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mode</th> <th>Share (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>autobestuurder</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td>overig</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>bus</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>tram</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>fiets</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Mode	Share (%)	autobestuurder	48%	overig	14%	bus	21%	tram	10%	fiets	1%	Meerjaren fietsplan 2017 – 2022 Mobiliteitsaanpak 2013 – 2030	‘wereldfietsstad’
Mode	Share (%)															
autobestuurder	48%															
overig	14%															
bus	21%															
tram	10%															
fiets	1%															
Utrecht	3	<p>Utrecht</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mode</th> <th>Share (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>autobestuurder</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>overig</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>bus</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>tram</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>fiets</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Mode	Share (%)	autobestuurder	51%	overig	29%	bus	13%	tram	6%	fiets	1%	Actieplan Utrecht fiets 2015 – 2020 Het mobiliteitsplan: Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen 2016	‘wereldfietsstad’
Mode	Share (%)															
autobestuurder	51%															
overig	29%															
bus	13%															
tram	6%															
fiets	1%															
Rotterdam	-	Ambitielidocument Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar Fietskoers 2025 Stedelijk verkeersplan Rotterdam 2016 – 2030	fietsstand van Nederland’													

		Non - Punitive
	Punitive	
Non-punitive		

Appendix B



(Miedziński, 2018, p. 14)

Appendix C Interview guides Copenhagen

POLiFRAME gaps (systemic deficiency, first order problem)

- *What is the problem represented to be?*
- What problems is cycling supposed to fix? What has caused these problems? Why is this problematic? Who gains by fixing this problem? Who loses?
- What does a future in which the “problem” is fixed look like? how are we supposed to get from here to there? How does this future solve the problem?

Silences/Content

- Freeing up space
 - o What does a future city with more space mean? For who is this space? For what use? Where is it coming from?
- Modal share 50%
 - o Why 50%?
 - o What will happen if 50% is reached? What will happen if it is not reached by 2025?
- Police involvement
 - o They have a right to veto, how is this used? Is it used often? Is there transparency on their decision making? (if so how does that go? If not, why not?)
 - o What does their involvement mean for potential strategies/planning?
- ‘Must become’?

Practice/ Optimization/transition

- Car and Bike
 - o How do they work together?
- Where has implementation of the strategy stalled? What are the challenges to getting this strategy implemented?
- What forces are most responsible for stalling implementation?
- How can these challenges be overcome? Who is responsible?

Future

- Who are the important stakeholders for implementing this strategy?
- Who gains by this strategy?
- How does cycling (“as a political tool”) solve the problem (indicated earlier)?

Alternatives

- Why become a cycling city? Why not a walking city or a public transport oriented city?

Stakeholders

- On the different governance levels (and non-government), who is involved in furthering cycling initiatives? Who have a power to further the initiative?

- Who are the important stakeholders pushing for this strategy?
- Who gains by this strategy?
- ➔ Who do you think I should talk to more?

Amsterdam (Nederlands)

Gemeente

- Hoe is de strategie tot stand gekomen?
- Door wie wordt de strategie geschreven en goedgekeurd? Hoe ging dat proces, wat gebeurde er als er onenigheid over de strategie was?
- Wat betekent de strategie? Moet het gevuld worden?
- Is het goed uit te voeren?

POLFRAME gaps (systemic problems, future values)

- *Problem:* Welke problemen moet fietsen in Amsterdam oplossen? Wat heeft deze problemen veroorzaakt? Waarom zijn het problemen? Wie heeft er profijt van deze problemen op te lossen?
- *Future:* Hoe ziet de toekomst eruit als de problemen zijn opgelost? Waar werkt de strategie naartoe? Hoe werken we daar naartoe? En wat zijn mogelijke obstakels? Werken we daadwerkelijk naar een andere samenleving (transitie)?

Silences

- In de strategie wordt de '**Dichtslibbende stad**' genoemd. Wat wordt hiermee bedoeld? En hoe komt dit?
- In de strategie staat dat '**fietsers meer ruimte en aandacht verdienen**'. Waarom verdienen ze dit?

Practice

- Wat zijn de uitdagingen/problemen met de strategie (doorvoeren)? Loopt de strategie in de knel?
- Wie is verantwoordelijk voor deze knelpunten/problemen? Hoe kunnen deze uitdagingen/problemen worden opgelost? Wie is daar verantwoordelijk?

Transition

- Werkt deze strategie daadwerkelijk naar een andere samenleving/verandering (transitie)?
- Zijn deze maatregelen genoeg om een transitie in mobiliteit te bewegen?
- Worden alle problemen voldoende aangekaart in de strategie?

Alternatives

- Waarom willen we eigenlijk een fietsstad zijn? *Waarom geen openbaar vervoer of wandelen?*

Stakeholders

- Wie is erbij betrokken om Amsterdam een betere fietsstad te maken? Wie heeft het meeste invloed?
 - Wie pusht het hardst voor deze strategie?
 - Wie heeft er het meeste profijt van als de strategie wordt uitgevoerd?
- ➔ Met wie zou ik nog meer moeten willen spreken?

Appendix D Interview Transcripts

Interview transcripts Amsterdam

Interview civil servant #1

M: Mag ik het interview opnemen?

Cs#1: Ja dat mag

M: Super, nou dan eerst even eigenlijk over de strategie in het algemeen. Hoe komt zo iets tot stand, en wat is uw rol bij deze strategie?

Cs#1: *reference to other interviewee* Je moet je voorstellen binnen de gemeente of binnen deze dienst, de dienst van verkeer en ruimte, daar zit de beleidsafdeling. Daar werkt Ria onder andere voor. Daar zaten toen der tijd 3 or 4 beleidsmedewerkers van het onderwerp fiets. En daar komt dan eigenlijk het plan vandaan, die schrijven de lange termijn plannen, die schrijven strategieën over fietsen in Amsterdam. Vanuit daar komt, volgens mij nou al 20 jaar lang komen daar meerjarenfietsplannen vandaan. Misschien wel langer zelfs. Zo'n plan duurt drie vier of vijf jaar, de laatste twee duurde ieder vijf jaar. In die meerjarenplanfiets staat dan beschreven waar je over vijf jaar wil zijn, en wat er daarvoor moet gebeuren. Er was heel lang waren het vooral regels voor de rest van de stad om zich aan te houden, dus de rest van de organisatie. Dus als je een weg aanlegt dat er fietspaden zijn, dat soort zaken. ... Voor een aantal specifieke doelen, dat was toen heel erg gericht op fietsparkeren. Dat werd toen echt gesignalerd dat dat een groot probleem was in de stad. De openbare ruimte steeds verstopter raakte met de fiets neerzetten. En zeker bij de grote stations, en dat was iets dat landelijk toen ook speelde. Bij de ov stations. Dat leidde tot problemen met fietsparkeren. Daar is vooral in het plan voor 2016 veel aandacht voor geweest. En dan moet je ook voorstellen dat zo'n programma echt doelen heeft voor de komende vijf jaar, daarvoor budget je geld Dat gaat ook niet over alles van het fietsen. ... Destijs zag je nog dat het stuk zelf, het meerjarenfietsplan, heel erg vooruit geschreven was. Wel geld voor gereserveerd'. Toen is mijn voorgangster ... die is daarmee aan de slag geweest, en heeft dat echt omgevormd tot een duidelijk programma, met duidelijke maatregelen en duidelijke doelen. Zij heeft weer meegekeken en meegeschreven aan het huidige meerjarenplan fiets. Dat zie je dan gelijk, dat is dan veel breder en gaat niet alleen over parkeren maar ook over infrastructuur. En gaat ook over gedrag en innovatie. En er is van tevoren al goed nagedacht over wat voor soort maatregelen passen daar nou bij. Dat is het moment dat ik het heb overgenomen. Ik heb zelf niet meegeschreven aan het plan. Ik heb vervolgens wel, van de oud programma organisatie van drie man eigenlijk het hele programmateam moeten vormen. En met elkaar een werkwijze moeten bedenken om al die maatregelen uit te voeren. En dat is nu twee en een half jaar geleden. ...

M: Is het plan bindend? Deze strategie?

Cs#1: Ligt er een beetje aan wat je bindend ziet. ... Het geld wordt daarvoor gereserveerd, om te werken aan die doelen. Waarbij je wel zegt dat in het document staan dan ongeveer zon 62 maatregelen, waarvan er 54 echt van het programma zijn. Dus die wij als uitvoeringsprogramma moeten doen. En moet je je ook wel voorstellen, eentje daarvan is bijvoorbeeld het aanpakken van 10 kruispunten ... nou is er wel gezegd ... als wij in de loop van de tijd erachter komen van he maar die 10 kruispunten dragen helemaal niet bij aan het doel. En het doel is het verbeteren van de weg en het comfort van de fietser, die laatste ga ik niet doen en volg betere maatregelen. Dat is bij die maatregel. Het is in zoverre bindend, de doelen zijn bindend. Daar word je op afgerekend. En dan nog hoor, dan is het nog de vraag .. sommige doelen waren niet zo realistisch, maar dan moet je alsnog bedenken hoe krijg je het idee dat je goede dingen hebt gedaan met je geld.

M: En wie tikt jullie op de vingers als het niet de lukt?

Cs#1: De raad in principe. De raad. Het interessante is, maar dat is meer toeval, de Amsterdamse rekenkamer is vorig jaar gestart met een drietal onderzoeken. Er worden drie onderzoeken gedaan naar fiets, gewoon omdat ze het een leuk onderwerp vinden. Dat levert ons heel veel extra werk op. Daar zit heel veel verschil in, het eerste onderzoek is net gepubliceerd, dat is naar diefstal. ... Het verantwoorden doet dan die beleidsafdeling. Het tweede onderzoek ... Wat we met de raad hebben afgesproken is dat wij ieder jaar rapporteren, dus daar hebben we een monitor. Dus een keer per jaar worden ze op de hoogte gesteld van waar we staan richting de doelen. We gaan eind dit jaar ook een tussentijdse evaluatie doen. Dan zullen we ook wat voorstellen doen om het geld net wat anders uit te geven dan in het originele plan. Dat zijn de momenten dat de raad daar weer op kan reageren.

M: In Kopenhagen, dat is mijn andere case, is de strategie absoluut niet bindend, het is een visie. Hier zit er dus wel toch wat meer control op?

Cs#1: Er zit wat meer controle op, waarbij als ik heel eerlijk ben wel moet zeggen dat

M: Hier miste ik het laatste stukje?

Cs#1: Wat ik zei is dat we vaak zien bij dit soort programma's is dat de doelen redelijk hoog gesteld worden aan het begin. En dat ze aan het eind niet allemaal gehaald worden maar dat betekent niet dat je gelijk enorm gefaald hebt. Als je kan laten zien dat je je geld goed besteed hebt aan de verbetering van de infrastructuur etc. parkeervoorzieningen, dan heb je toch veel bereikt zeg maar. Wat wel een voorbeeld is, een van onze doelen is het verbeteren van het rapportcijfer dat de Amsterdammer geeft aan de fiets aan Amsterdam. Die moet dan van een 6.9 naar een .. of een 6.6 naar een ... En dat is heel ingewikkeld want dat dat rapportcijfer ... en als je een van de dingen is dat het gericht is op een stad die steeds drukker wordt, nou dat zijn factoren die je met het programma niet kan weghalen. Nou het gaat er wel om dat je dat goed inzichtelijk maakt. Dat je wel echt zegt maar kijk de fietspaden zijn beter geworden, de doorstroom is echt beter geworden. Maar ja er zijn honderdduizend fietsers bijgekomen, nou dat kan je ook weer gebruiken om nog verder gaande maatregelen te gebruiken tegen die tijd. Daarom is het belangrijk om tijdens de hele programma periode te blijven monitoren, zodat je laat zien wat er gebeurt en wat de trend ontwikkelingen zijn.

M: De Amsterdammer, die lijkt heel belangrijk hier

Cs#1: Ja!

M: Van wat zij vinden, en wat zij aan scores geven?

Cs#1: Ja dat is we hebben ook doelen die heel simpel zijn dus gewoon die 10 kruispunten bijvoorbeeld, of zon groot percentage van het fietsnetwerk moet minimaal 1.5m breed zijn. Dat soort die zijn veel meetbaarder, of veel harder. Maar juist omdat je het doet voor die Amsterdamer, wil je ook dit soort cijfers erin.

M: En deze strategie, het probleem van zoveel mensen ga je niet kunnen oplossen. Maar werkt het wel naar een andere logica van de mobiliteit toe in uw mening?

Cs#1: Die van ons niet. Dat is In 2017 vastgesteld, dat was het vorige college nog, die hadden een overkoepelende ...

wifi problem, the interview is continued via the phone. A summary of the telephone call is presented below.

Gemeente

- Door wie wordt de strategie geschreven en goedgekeurd? Hoe ging dat proces, wat gebeurde er als er onenigheid over de strategie was?
 - o → Reference to other interviewee
- Wat betekent de strategie, is het bindend? Moet het gevuld worden?

- De Strategie doelen zijn bindend maar de weg ernaartoe niet. Bijvoorbeeld de kruispunten die zijn voorgesteld, daar zit speling in maar de cijfers en meetbare doelen moeten gehaald worden. Wel als het niet gehaald wordt is het niet meteen een probleem, omdat de doelen zo hoog worden gezet dat ook niet halen satisfactory is. De raad checkt en tikt programma fiets op de vingers. Verder is de rekenkamer recent drie onderzoeken gestart uit interesse. Dit zorgt wel voor meer werk voor Programma Fiets. De drie onderzoeken zijn: diefstal, 2 en controle.
- Je doet het voor de Amsterdammer, hun rapportcijfers zijn erg belangrijk als soft measures voor succes

POLFRAME gaps (systemic problems, future values)

- Problem: Welke problemen moet fietsen in Amsterdam oplossen? Wat heeft deze problemen veroorzaakt? Waarom zijn het problemen? Wie heeft er profijt van deze problemen op te lossen?
 - Het probleem van een dichtslibbende stad zal de fiets aanpak niet weghalen, dat is moeilijk te doen en ook niet het doel.
- Future: Hoe ziet de toekomst eruit als de problemen zijn opgelost? Waar werkt de strategie naartoe? Hoe werken we daar naartoe? En wat zijn mogelijke obstakels? Werken we daadwerkelijk naar een andere samenleving (transitie)?
 - Fietsstraten werken op het moment erg goed. Er wordt gewerkt aan de fiets ov ring om gebruik te maken van de combinatie fiets en ov. Op deze straten is de auto te gast (mag maximaal 30 km/u en mag niet inhalen). Mogelijk is de toekomst zulke straten inrichten met kleine smart mobility voertuigen die ook te gast zijn op de fietsstraat.

Transition

- Werkt deze strategie daadwerkelijk naar een andere samenleving (transitie)?
 - De fiets aanpak staat los van echte mobiliteitstransitie, dat is meer een kader. Er is sprake geweest van een aanpak die dat als doel had maar ook toen was dat politiek lastig (vooral met VVD). Wel onder Pieter Litjens ontstond er positief beeld en groter draagvlak voor veranderend mobiliteitsbeeld. Hij was persoonlijk erg voor de fiets en minder auto's, en kreeg de VVD daar een heel eind in mee.
 - De linkse partijen hebben nu Autoluw voorgedragen met een nu, straks, later focus om een transitie te weeg te brengen. Dit is een overkoepelende aanpak. Op het moment is deze los van de fiets aanpak opgesteld, maar in 2022 zal er worden gekeken hoe de fiets aanpak binnen autoluw zal functioneren.
 - Autogebruik is problematisch, het neemt te veel ruimte in, slecht voor het milieu en niet meer van deze tijd. De geschiedenis van de auto en de fiets speelt een belangrijke rol in waar we vandaag zijn. De auto kreeg vrij baan maar werd in de jaren 70 gestopt, verder zijn we nooit gestopt met fietsen.
 - Mogelijk helpt corona bij het omzetten van een transitie. Je ziet op veel plekken in de wereld nu dat steden (Berlijn, New York, Parijs) fietspaden aanmaken en hopelijk longlasting. Het kan nu niet anders en je wil mensen niet in de auto

hebben dicht op elkaar. Hopelijk laat het nieuwe mogelijkheden zien en beseft men dat het geen probleem veroorzaakt.

- Zijn deze maatregelen genoeg om een transitie in mobiliteit te weeg te brengen?
 - Het kader autoluw brengt veel mogelijkheden met zich mee. Het werkt echt naar een bereikbare en leefbare stad. Tegelijkertijd is er de smart mobility strategie, die focust op innovatie en optimaliseren. De wens is af te komen van fossilfuels. Toch is nog steeds ruimte het probleem, en daardoor is smart mobility maar een deel van de oplossing. Puur switchen naar elektrische auto's lost het probleem niet op. De zelfrijdende auto etc. is over de piek heen, er moet grondig anders gedacht worden over mobiliteit. Qua smart hebben we de oplossing: de fiets. De combinatie van de fiets en het ov is super smart en erg uniek. Er moet gedacht worden in bijvoorbeeld kleinere voertuigen, met een max van 1.5 breedte. Dat zou smart technologie zijn. Of bijvoorbeeld de steps.
- Worden alle problemen voldoende aangekaart in de strategie?
 - Kritiek van de Fietsersbond: weinig actief beleid, erg reactief. Het gaat erg op ingrijpen en sturen van een huidige flow, en minder op sturen naar normatieve richting. Het is erg het idee, als we niks doen dan we aan ons succes ten onder. Terwijl er minder focus is op nieuwe fietsers aantrekken.

Silences

- In de strategie staat dat 'fietsers meer ruimte en aandacht verdienen'. Waarom verdienen ze dit?
 - Praat met Ria
 - Hiërarchie:
 - 1. Voetganger 2. Fiets 3. Ov 4. Auto. Hier wordt naartoe gewerkt en is de bedoeling dat dit telkens in acht wordt genomen.
- Is klimaatverandering een actieve driver voor het fietsbeleid?
 - Niet per se voor de fiets, wel dat de fiets geen uitstoot heeft en daarmee naar co2 neutral werkt. En de gezondheid benefits ervan. De andere documenten over co2 neutraal en klimaatbestendig focussen (te) weinig op de fiets. Het gaat veel om innovatie in plaats van de fiets. En dat is een gemiste kans, en een gat in connectie.

Practice

- Wat zijn de uitdagingen/problemen met de strategie (doorvoeren)? Loopt de strategie in de knel?
 - Er zijn toch best wel een paar knelpunten waar je tegen aan loopt. De fiets is niet het enige vervoersmiddel, en je kan niks doen tegen het drukker wordende stad.
 - Bijvoorbeeld bij het verbouwen of aanpassen van kruispunten loop je tegen de positie van de verkeersregisseur aan. Zij zijn verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de stad en als er ergens gebouwd wordt, wordt dat aan hen gemeld zodat niet overal tegelijkertijd een bouwput is. Als je eenmaal goedkeuring hebt om fietsaanpassingen te maken, betekent dat niet dat je direct een tijdvak hebt. Zo is het op cruciale veelgebruikte kruispunten moeilijk een tijdvak te krijgen, omdat deze erg belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van de stad. De regisseur moet zorgen voor de flow van nu, maar daardoor wordt in de

hiërarchie soms toch de auto voorgetrokken, terwijl we werken naar nr 1 voetganger en fiets nr 2. Zij focussen op nu i.p.v. de toekomst, en dat loopt soms tegen elkaar aan.

- Het gedrag van de fietser is ook een groot probleem en moeilijk in uitvoering. Er is nog weinig inzicht in het gedrag en hoe daar het beste mee om te gaan. Met gedrag wordt het fiets parkeren, door rood rijden en geen voorrang geven op zebra's. Op verschillende manieren is de fiets de nieuwe auto. Als er slordig wordt geparkeerd neemt het veel ruimte in, als er slordig of agressief gereden wordt, vormt de fiets het gevaar voor de voetganger. Autoluw komt eraan in de toekomst, maar dan zal de overlast van de fiets meer en meer te zien zijn, Dat moet in goede banen worden geleid en dat is op het moment nog echt een uitdaging.
- Verder is het gebruik van prognoses van verkeersmiddelen en hoe dat berekent wordt soms een probleem. Zij extrapoleren de tendens van het vervoer nu en daardoor komt de auto er soms te zwaar uit als zij het beleid niet in acht nemen. Dat roept de vraag op maar wat als het beleid werkt?? Moet je daar niet eigenlijk op plannen, in plaats van plannen op extrapolatie van de huidige tendens.
- Hoe hou je het leuk met elkaar? Dat is een knelpunt in de toekomst
- Binnen de strategie moet er wel een balans zijn tussen de problemen die de fiets meebrengt en het belang van fietsers hebben. De fietser is erg belangrijk en we willen die graag houden, dus teveel op problemen zitten is ook niet de bedoeling.

Being nr 1

- Kopenhagen is heel sterk in promotion strategies maar Amsterdam werkt. Internationals zijn hier altijd erg verbaast over, het werkt zo goed in Amsterdam maar wordt niet zo gepromoot. Tegelijkertijd zeggen wij dan vaak dat je beter naar Copenhagen kan kijken voor een snelle groeispurt in fietsen (ongeveer 20 jaar) terwijl in Amsterdam de fiets nooit is weggeweest.
- In Amsterdam zit het nummer 1 niet in de doelen of motivatie. Wel elke keer als Copenhagenize gepubliceerd wordt is het een politiek dingetje als ze niet nummer 1 zijn. Toch willen ze er geen geld in stoppen want we zijn onze eigen nummer 1. De vraag komt elke keer op; Moeten we meegaan in de competitie? Nee is dan elke keer het antwoord. Wel wil Amsterdam graag kennis delen. Dit komt ook uit het idee hoe ga je als hoofdstad verantwoordelijk om met de rest van de wereld. Op het gebied van kennis delen willen we wel graag sterk en leidend zijn.
- Utrecht heeft het fietsbeleid wel als deel van communicatie en city marketing, maar Amsterdam zit daar echt niet op.
- Unieke aspect van Amsterdam en Nederland in het algemeen is dat we heel veel verschillende snelheden hebben, en dat ook faciliteren. Je hebt erg veel relaxt en sociaal fiets in Nederland. Maar veel sneller fietsen of racen in andere steden. Zo gaat het in Copenhagen echt om het hebben van een alternatief vervoersmiddel van de auto, met dezelfde tendens en logica als de fiets. Daar heb je dus veel sportieve jonge fietsers maar niet veel anderen.

Interview Cycling advocate #1

M: Can I record this interview with you?

Ca#1: Yes you may

M: Thank you, then that's set. I think first of all, how is the urban cycling institute positioned towards the cycling strategy and their policy?

Ca#1: Okay, so the urban cycling institute wrote a short post about it, not an academic paper but a short blog post in reaction to it when it first came out in.. two years ago now right? 2018? We don't have an official position other than that article I sent. It used to be on our website, but we did some changes to the website and now it is no longer up there. I will see if I can take the previous version for you. So at the moment, I don't think we have an official position towards it, but we can go into specific parts of it, if you like some comment as to what kind of research we doing in relation to the hundred different points in that document. And I can talk to how that relate to our current research.

M: That's what I found out this morning in an interview with someone at the municipality that knowledge spreading is very much valued for Amsterdam and that your organization and the cycling embassy on the connection of knowledge and the practices.

Ca#1: So I would say that is correct, our aim is to spread the knowledge, to make sure that people are aware of the way the Amsterdam approaches various issues, that people are aware of the context in which Amsterdam operates, that people think critically about applying it to other contexts because not everything that was done in Amsterdam would work anywhere else. And think about how to adapt the various policies of Amsterdam given the different circumstances that faces cities. Now we have a few projects going on the European level, one is cycle walk and the other is.... sorry cant immediately recall the other one but it is on our website. One is wrapping up which is the cycle walk project. In that project we work with partners from Italy, partners from Lithuania, partners from.. where else, the full list is on the website. That was European centred, there was some knowledge exchange, physically and in terms of creating online platforms in which people can exchange the knowledge. And also beyond Europe as well, a lot of followers on social media are from North America or. We just had a big group chat today with quite a few people from New-Zealand, Australia, so I'd say yes there is quite a bit of attention to what the Netherlands is doing.. And of course Amsterdam being the capital is the first stop for most people. And we do have research going to evaluate how policy on tourism works. Whether it does or does not work? And which aspects makes it beneficial for other cities.

M: Does the municipality of Amsterdam draw on your work as well?

Ca#1: If .. there is a couple of publications I can send you. They definitively featured our work, I would say it was more of a collaboration. One was on the plan magazine, issued a few years ago when they did the 'frietzak' and 'banaan'. So on and off, we are working on projects with them. But I think it is more about, in terms of how we work now, we do the scientific publication. We research what has been done and we try to publish on it. At some point that knowledge feeds back to the government or places around the world. I say there is more there could be done to do the feedback of knowledge back to the government. We do the studying quite well, we try to study how they work, that is our job but then after the paper is published, we don't always have the best way to follow up on trying to make sure people understand our research, not all read a scientific language, or also we are trying to work towards that these best practices, that the right research is actually being used.

M: In the strategy the Amsterdamer is mentioned a lot as a guide to how we want to score on this or, we want certain statistics. These are not necessarily based on science then?

Ca#1: The statistics I would say they are a form of data. They are a form of quantitative data, who work most with quantitative data are found in the traffic engineering departments, in most notably Delft. They do quantitative analysis. At the cycling institute and the university of Amsterdam, we focus more on the social science part. So methods such as interviews, so what we are doing right now, and observations and thinking critically about not just traffic flow and

how to apply the models, but also fundamentally what the models represent. Having a critical eye so if it is 6000 passenger units/hour, being input in the model. We ask what is missing from the model? Because all models are imperfect, they are imperfect representations of reality. And sometimes we forget that. Sometimes we take the models as if they are more real than the world itself, and that can be more dangerous for the way we plan cities.

M: To that critical eye, in the small piece you sent me, there was a point on framing on how the balance between the problems and importance or value of the cyclist might be off. What is behind that? How come the framing might be off?

Ca#1: The framing discussion is something we talk about quite a lot. we ask first if the framing is really about the cyclists at all. If we take the case of for example, much of this move to separated infrastructure that is being built. especially in other cities around the world, the argument is usually used for that it improves the situation for the cyclists. Whereas conversely, it could also be framed in another way: that it is moving cyclists out of the way of automobile drivers, as a measure to improve traffic flow. So these points that policy makers and engineers used to make about making the situation better for the cyclist, sometimes an added benefit would be also to make the situation better for the motorist. As we know, language can be quite fluid, so we want to make sure when policy measures are implemented or studied o they are being reported on, that we come along and say 'hey are there any hidden agendas' or 'are there any conflicting interests'. Let's say you are making this better for the cyclist, but do we really understand what better is or what better is for different groups for people. For example we take one concept in which better is quite often accepted, is this idea of speed. If you can avoid traffic and can get somewhere faster, it is usually thought of as better. But that is not Always the case, because what if it is very fast` but then you have a direct route that is super-fast but you are in a lot of pollution, you interact with automobiles. So maybe cyclists prefer a slightly longer route that is taking them through nature, quieter surrounding that cater to the needs to the cyclists rather than applying an automotive mindset towards cycling.

M: Do you find many of these conflicts in the strategy of Amsterdam?

Ca#1: I actually haven't personally looked at it, since it came out a few years ago. If you could direct me to specific points, maybe I can talk to that. But I say that is best kept for the writings for when we were big on this topic.

M: For example, one that I find very interesting is... in my study I really ask the question what is the problem represented to be? So it doesn't necessarily have to be the actual problem but that is what it is assigned to. That is the lack of space and the growing amount of people. we are not going to fix the growing amount of people, but the redesigning of space is really important and opens up the discussion to kick out the car a bit more

Ca#1: A colleague of mine actually wrote an article on the spatial justice, and how this idea of crowdedness and distribution of space is being performed behind the scenes. And about our measurements for the distribution of space. So for example the discourses that Amsterdam is very crowded, that is quite accepted and that is generally how it is portrayed in the media. But despite it being crowded, why do we have so much room to store cars by canals? They are getting rid of it over the next decade or so, but I mean in the 70s it was almost as crowded as it is now. And somehow they found room to convert these public squares into parking lots, so questioning who is being crowded, what type of uses are being assigned and also questioning are we putting the limited space to good use? So I'd say having a space that is crowded is a good way to start a conversation, because fundamentally cities are about density. If you don't have density, you don't have a city. I mean, on a bigger scale we can question the value of that statement, with the coronavirus and people working online. But fundamentally it stays that cities are contradictions in ways, they are made valuable because of putting people in close proximity to each other, but at the same time we complain about that proximity. The trick for

urban planners is to manage or create how we deal with limited space, which is actually a resource. Like putting people together without crowding people.

M: Would you say then that the bike .. is it a means on its own or is it a means to an end? In the discourse of Amsterdam.

Ca#1: That is interesting. I don't, we haven't performed detailed analysis on the discourse of Amsterdam, but I can comment on some thoughts on whether the bike is a means versus an end. This means/ends discussion comes out in quite evidently in traffic models. We picture destinations as ends, and travelling as a means. For example, we talk about time savings and cost of congestion. This is how much time people sit in traffic. We conceptualise it as a waste of time. If transportation is a means to an end, then anything between a and b is friction, it is lost, it is wasted heat. On the other hand, if we were to conceptualise it as an end in itself, there is no reason that faster travel is necessarily better. We do know that people enjoy their bike rides, anecdotally but also by surveys. Cycling is a more preferred way to travel than most other modes. I think it is up there with walking, driving alone and public transport incidentally is ranked quite low in terms of enjoyability. I guess when you are travelling first class in the train it might be different but you know. We do know there is differences in how much people enjoy their travel. Getting back to your means/ends debate, I think there is truth in both minds of thinking. So thinking of destinations of ends is good in the sense that, people want to get to places therefore we should think of making more places, placemaking. The focus should no longer on the means part, the travel part, but on getting people close together as possible so that they don't have to travel as much. That is by making our cities more beautiful, more liveable, and placemaking in more places as opposed to non-places, junk space. On the other hand, if we consider travel as an end in itself then this does bring up the question why do we want to get places so quickly. Is a longer bike ride that is more enjoyable actually positive for people? And if we consider cycling and walking as means of exercise, we are at the same time when having a long commute helping obesity, heart attack and other health related diseases. So we can easily make the opposite argument that riding a bike is a benefit to society. There is economic models done to kinda show to the extent that is true. so there is an argument for both, finally from a personal perspective I think cycling is quite fun, if you design the right infrastructure it can be very enjoyable and I think a lot of people view it as more than a means. Especially in Dutch culture, people approach it as, let's move away from means and ends but to a larger society level as culture, as giving meaning to a group of people. It is a practice that has meaning to it, and it not just means and ends or travel time in a model, it is something that contributes to people's lives. It is a way of life, just like how the automobile in Walmart is a way of life for Americans.

M: There is indeed something to say for both. The focus might be on the experience more now, that would be my interpretation for now. I compare Copenhagen and Amsterdam.

Ca#1: Did you see that video that just came out?

M: No I haven't yet

Ca#1: from 'not just bikes' oh Marlo I'm sending you the video for the transcript. It is a really nice video that came out

sending video

M: In their strategies they really approach the bike very differently. At first hand they seem so similar, but Copenhagen is very focussed on the future of where they want to go, while Amsterdam is way more on the problems. They say there is a problem so we do a, b, c. And Copenhagen is: we want to get there so we do the following. This is also where I noticed that Amsterdam never mentioned wanting to be the first or best cycling city. That seems not to be important, do you think that is accurate?

Ca#1: I think... have you seen the Copenhagenize index. That is published every year and that is making its rounds on social media. I think you are pointing to is that Amsterdam seems to be

a bit more modest, less promotional and less marketing. So I think on the international scale there is less attention given to the Netherlands, and especially Amsterdam, and Copenhagen is more flashy. In terms of the physical infrastructure, and in terms of the design of room, it seems to me that Copenhagen is much more of a retrofit situation, whereas the Netherlands does do a more of the costly and detailed design. If you look at the right of way in a Copenhagen Streets, most of the time when they redesign infrastructure it will be a very wide bike lane, which is great. Though it is Always in the road side environment. So you brought up the experience of cycling, I would say that this is very hard to capture because if we compare the metrics: the percentage of cyclists, the widths of the bike paths, the traffic volumes. It looks on paper that Amsterdam and Copenhagen are very similar, but if you travel to both cities and rank them on attractiveness, comfort. You will see that, from my conversations with practitioners and actually quite a few from Copenhagen, they would say that the best infrastructure in the Netherlands is quite a bit better than in Copenhagen or Denmark. Though, these qualitative aspects are much more difficult to express. Right, so how do you? Some of them state very favourably the fact that we use red asphalt, but how do you really quantify the benefits of having red asphalt. It is much more difficult than traffic volume or just building a number of bike paths. I think the Dutch make very good bike tunnels, generally they are in good shape and have lots of lighting, Some of them are a lot of fun, whereas in Denmark or Copenhagen, much less attention to detail is paid to for example tunnels. which are mundane, but if you do them right then it can really make break, and safety as well. Another example, some of their bridges are wacky. In Copenhagen they have a few bridges which if you are actually biking on them, they are A. too narrow or some of them just don't really make sense from a functional perspective. So its these little bits, it is not in any way very quantifiable why one would be better than the other, but I would attribute it to on the one side the marketing, in Copenhagen it is much better, but that is just the cover of the book. In terms of practical every day and even tradition of cycling or how normal it is, let's say there is quite a bit to be learning from Amsterdam. And maybe the fact that it is more normal in the Netherlands, that there is nothing to shout about is a sign that it is mature and that it is nothing talked about... yeah something about it being normal should be a sign of something. Getting lost in speech there, but you know what I mean.

M: It is very interesting, many people say this. yet the ranking seems to be so important to burst this bubble of Copenhagen is the bicycle city versus other cities. Many people tell me but actually Amsterdam is better, also people in Copenhagen. But how then, do we keep up this story that Copenhagen is the best cycling city. It is very interesting to me.

Ca#1: Marketing! I was reading or watching a video about how do you sell, how do you talk about books. There were two conversations, on between two authors, one is more a business consultant talking to this author and then he says that no one ever talks about the best written book, that is kind of nonsense. If you write the best book in the world, it is never going to be on the cover, no one is going to talk about it. But you Always hear New York times best seller list or top 10. These `numbers are all really based on sales. So there is some truth, there is actually quite a bit of truth in that, the point is: it doesn't matter if you have the best if people don't know about it, if people don't open the cover. So I definitely think Copenhagen does a better job at marketing. But also there is people, a big group of people about to realise there is a lot to learn from Amsterdam. The cycling city summer school attracts 30 or so students a year, there is a huge following for the cycling embassy, urban cycling institute on social media. So, I'd say there is change and maybe it takes a bit of humbleness in the long term to make sure that we have a solid foundation to promote this. I think marketing gets you in the door and is the first step but you do have to have some content behind it, and I think a combination between practitioners, who really know how to practically put it into place and also academics who have evidence to support this practice, is a good combination in the long run to make a much better case for which way to do it. Now practicality aside, it actually doesn't matter who is better,

what matters even more is what is more achievable. I think Copenhagen is more hacked together in terms of the details is just asphalt, it is just easy to implement, it is like a much nicer version of German infrastructure and I can see American bicycling infrastructure can get there. You have to repaint the lanes, lay the asphalt. The Dutch infrastructure is weird, it is from another planet really. There is no clear path from where most cities are to the Dutch way of doing things, whereas you can get to Copenhagen, you can get to many German cities by just incrementally improving the way of thinking.

M: In the long term, in terms of transition that the steps we are taking and the ideas we have, also the autoluw idea, do you think we are working towards a transition in mobility?

Ca#1: uhhh let's take a step back. Let's say, yes we are definitively working on a transition but if we compare to how Amsterdam has evolved over time from the 70s onwards, it seems gradual. It seems a rational next step or the reasonable next step. But it is radical in terms of what most other cities are doing. It is taking away parking spaces, political third grail, so you don't want to be touching that. So most politicians won't touch that right. But in Amsterdam it is somehow okay, and somehow it happened. It is weird that it is going to happen.

M: Do you think it will?

Ca#1: On paper it will, all the laws are there. There is no reason why it won't, actually the crazier thing is that I see the street in front of central station in Amsterdam. They just closed it, that is nuts! It is a four lane road and they are just like *snipping sound* done. Yeah I don't know, it is a weird place. I don't know how applicable it is to aspire to for most places, but Amsterdam itself, I don't think it is such a crazy idea what is being performed. I definitely see Amsterdam as a leader in mobility transitions, that in fact we have quite a few cities that are good at doing walking and public transit. But there are few cities around the world who are able to integrate bikes to this extent. Like New York city can do public transit, Tokyo can do public transit, Moscow. There is quite a few examples, but Copenhagen, Amsterdam umm is one of the few examples.. now um that China, ever since the 90s China could have gone both ways right. It could've gone the bicycle way and it could've gone public transit, and they chose public transit. So really around the world this is it, and it is kind of interesting to think, especially with climate change and the Netherlands being below water. You know scary thought you know. That was just leave Copenhagen, but yes lets not go there.

M: Rather not.

Ca#1: Keep the dykes eh

M: There is a very strong urban planning influence by the waterboard by the Netherlands, and that is also a historical development that gives so much authority to people to manage place while in most other places not so much power is given to the urban planning bureaucracy. And not so much thought is given to spatial efficiency. Perhaps, bikes and water come hand in hand, but that is a very far conjecture.

M: For this transition, do you think with this step of cutting away the cars, we are letting go of car dominant logics?

Ca#1: Fundamentally no. No that is no, I forgot the numbers for Amsterdam but the numbers can be confusing right. We know that 27 or 28% now, the latest numbers, of all trips in the Netherlands are taken by bike, but of all kilometres travelled cars still make up like 70% or three quarters or so. You have to look up the two numbers, one is verplaatsing and the other one is aantal kilometers. They are very different in terms of what kind of distribution you get. So if you look at kilometres, much more is done by train or by automobile. But if you look at trips, it looks like almost a third of trips is done by bikes, but of course when you convert these into kilometres it is like less than 10%. So in Amsterdam it is great that half of all trips are done by bike, I haven't been able to visit the kilometres numbers, but you will see that if you look at the kilometres it is much less. In reality movements through space, because that is what matters, how far you travel, much more movements through space are done by automobile. So if you go

to Amsterdam Zuid, it is not much different from a place like any other major city, and also there.. do you live in Rotterdam?

M: Well I live in the Hague right now, but I used to live in Rotterdam.

Ca#1: Yeh Rotterdam the numbers are much lower for cycling there, so I'd say the car dominant logic still remains and it has.. I don't think it has any signs of going away. It is still the dominant paradigm by far. It is all fun, this little experiment that is happening in this bubble, but for most of the world. And most of the knowledge embedded in the institutions in traffic engineering is around the car. So, no optimism there.

M: Very relevant for my research, because that is what I am looking into. If there is a transition and if the intent is there. It seems with these measures, very radical to other cities. But are we actually moving away from car dominant logic that's..

Ca#1: Yeah I'd say kilometres travelled is 50%.. People right! Still like that is just people, but movement of goods is dominated by automobile traffic. That does not come up in the trip data. It is all about people.

M: these are very respected, there is no war cars

Ca#1: People movement 50% by green modes, yeah which is not including public transit, then .. if you don't .. then I assume that the goods movement is still done by automotive traffic then there is some more towards an overthrow of the paradigm. But I see that this divide between people movement and goods movement is being kept. Because people movement we can definitively do much better, goods movement I am willing to give it a pass, because maybe there is a compromise that the more we get delivery by bol.com or these door-to-door mailing services, the less we have to travel we have to travel by motorized modes. I'd like to see a more clear indication of both sides of the numbers, to give us a realisation of both sides, how much we move by car and how much we need to get things delivered to us by car. So it is not really removing a trip, it is just taking it out of the dataset.

M: Interesting, that is true, I haven't thought about that but they really do move away, also taxis. They have stated that they do not count or mean to kick out taxis, and delivery of goods as well. Interesting way of upkeeping a system for probably if we have the statistics a lot, a large share.

Ca#1: I actually don't really have an issue with delivering goods by trucks, that makes sense to me but people movement makes a lot less sense. I'm just saying, where can we make the transition, Id say people movement first. Goods movement, maybe keep the roads free for that purpose.

M: Although that didn't really work in London so far yet.

Ca#1: Well people are paying, at least it is extra tax revenue for the local government

M: That is true, but that is another kind of goal. Then you mentioned Amsterdam Zuid, the focus in the strategy, it all seems relatively monocentric to me.

Ca#1: Yeh one city centre and you forget about the peripheries, because actually .. Oeh why don't you google *Name of a researcher*, he wrote the shared space paper, he wrote a paper on how the mode shares are distributed in Amsterdam and in a paper he wrote earlier, he actually made a map showing that it is really in the centre, not in the very centre more people walk there, but it is in the outer part of the inner ring that people cycle. As you move out to, especially places like Bijlmer, it is not much different from the mode share you get in a place like Rotterdam. Ye you are right. When we show planners around from other cities, right like all the hype, we try to show them both sides but most of the hype is around the city centre, which is not everywhere. Much of the plan is about increasing cycling in the city centre, it is much more difficult when you have a different built form where there is less density of destinations and people have to ride further. I think that is just the reality of people powered modes is that the further you have to go, the less likely, the more effort it takes and less likely you are willing to

bike there, So you are right, that is a valid critique of the plan and is something we should notice.

M: What I also noted in, for example in Copenhagen they are very big on achieving this 50% modal share, I still haven't figured out why 50 but probably marketing, but they also really want new cyclists.

Ca#1: And note this 50% is commuting trips only in the morning rush hours. That is how they are able to get the 50% number.

M: They trick with their data, they certainly do. But in Amsterdam, the idea of getting new cyclists is not addressed in strategy.

Ca#1: Yes, I think that has more to do with the implications. It is to get more cyclists, well I think they are by making sure there is no parking in the city centre. So it is much more negative, we are disrupting to get more cyclists you are implying that you are moving people away from the mode that they are using right now. I think it is a difficult conversation to have for a city that already has so many cyclists, it is even harder to touch that smaller constituency who currently drive. I don't think public transit, of course at some point building a metro line is like one billion per kilometre and at some point that does not make sense either. The main issue is still car drivers, but at some point we will start to question the value of a metro line: Noord-Zuid. And if that is a good use of money. So it comes to some hard decisions, it comes to forcing people out of the way that they are traveling right now and perhaps that's why getting more cyclists is more difficult to address. It is hard to address it positively without ... building more bike lanes etc when there is already bike lanes and all the physical infrastructure is already there, what left is we are going to have to shut down some Streets for cars. That is a hard pill to swallow for most people. So maybe they deliberately left it alone, just speculation, I don't know. Somehow the more cyclists you have the more difficult it is to get more.

M: I can see that, yet it is interesting also in relation to the monocentric focus, in neighbourhoods more outside the centre there is actually relatively low statistics as well.

Ca#1: There is definitively so much opportunity outside.

M: Groups are underdone, and don't get the attention and would be able to cycle.

Ca#1: Right and I would say those are the easy wins that's being missed, because so much attention is put elsewhere. I completely agree with you.

M: I have one last question and that's do with that in the strategy they state 'the cyclist deserves attention and more space'. This idea of deserving where is it coming from? I guess the social justice we touched upon, but it is a strong way of framing.

Ca#1: My colleague says a lot, read the paper their distribution of space, watch the interview. It is all about that topic. To summarize, I would say that deserving is more about what metrics we use, one way we look at how much we deserve is to say well look at our footprint, the cycling and walking footprint, the space is so much smaller so we put more people in the same space as the car, but sometimes that's not .. That argument kind of takes you to somewhere you don't want to be, because there is more than just a spatial element of justice. So that is the main point of the paper, that *researcher's name* wrote. And I think also looking at the design elements of what, who can be in what space in terms of design. And legal, in terms of if it is a pedestrian space, but it is not very nice and there no trees, and no one wants to be there. Imagine you don't plan any trees on a sidewalk, is that really a pedestrian space in a true sense or is it still car space, designated for pedestrians. I think they are very different things. the legal separation versus the design elements, so if you paint a bike lane that is not very safe and very dangerous, still spatially a bike lane. Did you really design for a cycling person or is it car space that you've legally re-designated, and that was never intended to be. So once again, the legal versus the actual experience.

Interview Cycling advocate #2

M: Mag ik van u dit interview opnemen?

Ca#2: Dat is goed dat je het opneemt, ja.

M: Ok, super. U had de vragen al gelezen denk ik maar om eerst even te beginnen met de fietsersbond. Wat is jullie rol bij het beleid in Amsterdam?

Ca#2: De fietsersbond is al 40 jaar betrokken bij het fietser beleid in Amsterdam. Op dit moment, eigenlijk zoals al heel lang, praten we mee met de gemeente, overleggen we met ambtenaren, reageren we op reguliere inspraak trajecten over ruimtelijke punten vooral, en af en toe gaan we ook naar de media en inspreken in de gemeenteraad, dat is ook een deel van de rol. Dus het is zowel op ambtelijk niveau als politiek, en soms met de media, en natuurlijk met de achterban, soms gesprekken en het activeren van de leden en de fietsers van Amsterdam.

M: Mijn onderzoek gaat vooral over het meerjarenfietsplan, wat vindt u van dat plan?

Ca#2: Um hoe heet dat nou, MJP, ja meerjarenplan fiets. Dat is een mooi, vrij volledig plan, niet heel vooruitstrevend, beetje volgend. Het bevat wel alle aspecten van de fiets maar het bevat niet alle programma's die voor fiets relevant zijn. Dus er zit een heleboel in dat plan maar er zijn ook een heleboel punten die voor fiets wel belangrijk zijn maar dan niet in dat plan zitten. Bijvoorbeeld omdat het programma punten zijn vanuit het programma openbaar vervoer of auto. En dat heeft natuurlijk zijn impact op fiets. Dus het is niet.. ja eigenlijk alle ruimtelijke plannen van de gemeente hebben ook op de fiets betrekking en dit gaat specifiek over fiets. Heel specifiek op fiets, daar zitten mooie projectonderdelen in maar er zijn ook andere dingen waar het ook belangrijk is voor de fiets.

M: Als u zegt volgend, wat volgen ze dan?

Ca#2: um, de huidige stand van zaken, een beetje. wij hadden ambitieuzer gehoopt, meer concreet in zou staan, dingen die projecten gaan uitvoeren. Nu zijn heel wat projecten die er weer inzitten, zijn onderzoeksprojecten. In het vorige plan, is er een evaluatie geweest van het vorige plan, een uitgebreide evaluatie, en daaruit blijkt al dat heel wat projecten die daar in stonden nog niet waren uitgevoerd. Die uitvoeringscapaciteit, ja daar schort het wat aan, dat gaat langzamer dan dat je zou hopen.

M: Mij is verteld dat met het programmateam fiets wel meer vooruitgang gekomen is in actie? Deelt u deze mening of?

Ca#2: Ja op bepaalde punten wel, op een aantal punten.. Ik vind het moeilijk om precies dat verschil te zien. Maar ik kijk ook niet vanuit intern, ik kijk van buitenaf.

M: Dat is toch ook erg belangrijk

Ca#2: Ja dat is ook erg belangrijk.

M: het volgende aspect

Ca#2: Mag ik nog eventjes, een ding van er zijn ook andere projecten die van belang zijn en andere programma's, een heel belangrijk programma voor fiets is ook verkeersveiligheid. Eigenlijk het grootste knelpunt van de afgelopen tien jaar, kun je wel zeggen, dat was de snorfiets op de rijbaan, snorfiets op het fietspad. En dat zit allemaal in het programma verkeersveiligheid, en daar is een hele grote stap gezet vorig jaar door de snorfiets eindelijk van het fietspad te verwijzen. Daar zie je ineens, en dat heeft een hele voorbereidingstijd gekost enz. Dat is dan niet een reactie op het meerjarenplanfiets maar wel iets wat voor de fietsers heel belangrijk was.

M: Dat kan ik me voorstellen. Die non connectie kwam ik ook tegen voor het klimaat maar daar wordt eigenlijk heel erg op smart technology ingespeeld en minder op de fiets. Hebben jullie daar inspraak ook?

Ca#2: Op dat klimaatplan hebben wij niet specifiek gereageerd, dat is een beetje buiten ons blikveld gegaan. Dat ken ik ook niet eigenlijk.

M: Met het plan autoluw, ziet u daar kansen?

Ca#2: Ja zeker, daar hebben we ook graag concretere programma punten uit zien. Het zijn behoorlijk veel pilots en onderzoek. En concretere keuzes zouden we daar graag naar voren willen laten komen.

M: Is daar, um, het loopt ook 5 jaar en dan is er een mogelijkheid om .. of nee. als dit fietsplan afgelopen is, is er mogelijkheid binnen die kaders plannen op te zetten, maar dat is zoals ik het nu zeg ook erg volgend. Maar denkt u dat dat genoeg is, om binnen de autoluw kaders door te gaan? Of moet er toch nog echt iets veranderen?

Ca#2: Je wilt natuurlijk altijd wel meer. Dat is ook een beetje de rol van de Fietsersbond, dat je ambitieuzer bent dan gemiddeld, dan de gemeente, want er zijn ook partijen die juist meer in de remmen gaan hangen daarin. Zo krijg je aan alle kanten wordt er een beetje getrokken, en dan komt er ergens een middenkoers uit. Ja voor een volgend plan zou zeker ambitieuzer mogen, autoluw ook ambitieuzer. En ik zie tegelijkertijd ook best de problemen en de grote uitdagingen die daar zitten.

M: Wat voor problemen?

Ca#2: Je moet je realiseren dat je ook tegenstand krijgt bij autoluw, bij fiets zie je dat ook maar bij autoluw zie je dat zeker. Dat als er, er zijn in het centrum van Amsterdam, zijn er een heel aantal maatregelen genomen die het doorgaand autoverkeer daar knippen. *waar ik woon* In Den Haag kan je ook niet meer met de auto door het centrum heen geloof ik, maar in Amsterdam kan dat ook niet en dat heeft een grote verbetering gegeven op die plekken maar op andere plekken geeft dat soms meer juist een verslechtering omdat er daar meer auto's langs komen. Dat wil je tegen gaan maar op sommige plekken kan dat haast niet anders en daar gaan mensen ook tegen in het verweer. Dat is een, daar zie `je heel duidelijk waterbed effect, dat als je ergens knipt of knijpt aan de autokant dat het elders terugkomt. In totaal wordt het dan misschien wel minder maar de mensen die net langs de weg wonen, waar het autoverkeer toeneemt, die zijn niet blij. Dat is dan ook het deel van afwegen van keuzes. Dat kan je ook op een ietsje grotere straal dan alleen de binnenstad zien, als je zegt het doorgaan autoverkeer moet niet door Amsterdam heen maar over de ring, er zit een ring om Amsterdam. Daar wonen ook mensen langs. Het is ook een beetje een afweging, maar in totaal het terugdringen van het autoverkeer in de stad zou ik zeker toejuichen en nog sterker willen. Er is nu ook wel een beweging op gang, dat de corona heerst, er is gewoon veel minder autoverkeer om te kijken hoe kunnen we dat vasthouden.

M: U zei net ook 'op de remmen stappen', wie stapt meestal op de remmen? In dit voorbeeld dan de mensen die aan de weg wonen

Ca#2: Mensen willen we graag hun auto of veel mensen willen die een auto hebben, willen hun auto wel voor de deur parkeren maar niet de auto van andere voor de deur hebben en die willen wel bereikbaar zijn maar niet dat andere veel langs hun huis rijden. Dat is dus een beetje het eigen voordeel en het algemene voordeel. Maar als je de plannen die bij Autoluw liggen, bijvoorbeeld, die geven wel duidelijk aan dat je ergens autoverkeer weg en een deel van het autoverkeer dat komt op een andere plek te rijden. En de mensen die daar wonen, die misschien ook nu al een drukke weg hebben, die hem dan nog drukker zien worden, die zijn er niet blij mee.

M: Wordt dat waterbed effect genoeg, wordt daar genoeg aandacht aan gegeven?

Ca#2: hmm ik denk van wel. Maar het zijn ook, op een gegeven moment is het ook een keuze die je moet maken. Je sluit wel een weg af of niet. En dan betekent dat dat het verkeer voor een deel in ieder geval ergens anders heen gaat, nou ja dat. De mensen die langs die ene weg wonen zullen vinden van niet.

M: ja dat kan ik me voorstellen. In het boek dat u had aangeraden wordt gesproken over overgangstijd. U zei zelf al we zijn niet ambitieus genoeg, van hoe zouden we gebruik kunnen maken van deze overgangstijd?

Ca#2: overgangstijd gat, ik weet niet meer precies waar overgangstijd over het in het boek gaat. Gaat het over de huidige tijd?

M: Ja er wordt gezegd dat we nu ongeveer een 40 jaar cyclus afgemaakt hebben en dat we nu met meer grond die er is voor fietsen en de problemen dezelfde knelpunten als in de jaren 70, en dat we in een overgangstijd zijn naar iets, de next level.

Ca#2: Ja, Ja. De next level, dat zie je wel op een bepaald aantal plekken zie je dat wel, die overgangstijd, dat het fietsen inderdaad stevig groeit. Belangrijk element vind ik ook dat tegenwoordig parkeren van auto's, dat was altijd een issue bij nieuwe gebouwen, nieuwe woningen, kantoren, dan was altijd de ontwikkelaar, die wilde altijd zoveel mogelijk parkeerplekken bouwen. En daar is, de laatste paar jaar is dat aan het veranderen. Dat zelfs ontwikkelaars van dure appartementen niet meer zeggen we willen zoveel mogelijk parkeerplaatsen, en dat is wel een hele belangrijke motor van hoeveel autoverkeer je krijgt. Dat vind ik wel een belangrijke. Echt een verandering van inzicht. Het moment dat je dat doet, dat je minder bij nieuwbouw autoparkeerplaatsen maakt, ga je automatisch meer naar de kant van de fiets en het openbaar vervoer en dat is ook weer een overgang. Dat geeft voor nieuwe ontwikkelgebieden, aantal fietsers waar we nog helemaal geen idee van hebben. Nu de drukste verbindingen in de stad die hebben 30.000 fietsers per dag, bijvoorbeeld langs de Amstel, aan vondelpark is ook heel druk. En dat kunnen er wel 40 of 50 duizend per dag worden vanuit nieuwe gebieden naar het centrum of richting de stations. Hoe ga je daar goede infrastructuur voor maken, hoe ga je zorgen dat dat veilig en prettig kan? Dat is een nieuwe uitdaging en daar zit ook een soort overgang in. Dat je nog verder weg gaat van de auto stad.

M: Bij de ontwikkelaars, die switch, heeft u enig idee waar dit draagvlak is ontstaan?

Ca#2: Ik denk dat het een combinatie is. Er wordt heel wat nieuwbouw gedaan bij stations. En dat zijn in Amsterdam, het treinensysteem is heel erg goed. We hebben twaalf stations in Amsterdam. Dan is de combinatie fiets en ov of lopen en ov, een heel goed alternatief voor de auto. En dan blijkt lang niet iedereen die auto wil hebben. Een ander punt is dat het bouwen van parkeerplaatsen is gewoon kostbaar. Dat wordt tegenwoordig dat niet meer op straat gedaan worden. Als er een nieuwbouw project neergezet wordt, dan moeten de parkeerplekken in een garage gemaakt worden en dat kost wat. Ik weet rond de Zuidas, dat is het duurste stukje Amsterdam zo ongeveer, dat is bij station zuid waar allemaal hoogbouw kantoren zitten daar. Daar komen ook steeds meer woningen. De makelaars zeggen al een tijdschrift, de wet per woning een parkeerplaats gebouwd en die moesten mensen er bij komen. Maar die eigenlijk niet verkocht werden. Dan werd er een parkeerplaats gebouwd, en dat kost zo 50.000 euro om parkeerplaatsen te bouwen in een garage. En dan kost het per maand aan onderhoud ook nog heel wat, mensen hebben dat er niet voor over omdat ze bij het station zitten en helemaal geen auto nodig hebben. Dus het zijn de kosten die als je dat heel bekijkt, die werden vroeger op de maatschappij afgedeeld of op de openbare ruimte afgedeeld. Als je een auto hebt en je woont in de rest van Amsterdam dan kan je hem gewoon op straat parkeren als je een vergunning hebt, maar bij die nieuwbouw ziet men meer en meer de kosten daarvan. Die zijn dus niet bereid allemaal te betalen, zeker als je zo'n alternatief hebt als de trein. Wat was je vraag ook alweer precies want ik ga heel erg op dat parkeren in?

M: Waar het draagvlak ontstaan is voor die ontwikkelaars, en de grotere vraag was nog steeds over die overgangstijd, van hoe maken we daar gebruik van?

Ca#2: Nou ik denk dat het bouwen rondom, het nieuwbouw plegen, compact. Het is niet uitgespreid naar verweg nieuwbouw wijken maar er komt compacte nieuwbouw. Dat is eigenlijk al een tijd ingestoken op die manier maar dat begint zich nu steeds meer uhh de resultaten komen er steeds meer van te zien. Het versterken van het openbaar vervoer netwerk, de metrolijnen heeft, de spoorstations en dat je vooral daar gaat vernieuwen en nieuwbouw gaat doen. En daarbij de fiets versterken is ook een onderdeel van die overgangssituatie. En daar zie je dat het fietsnetwerk op straat wordt versterkt, en soms gebeurt dat te laat. We lopen achter

de feiten aan, maar het gebeurt wel. Vanaf de andere kant zie je ook dat de afstand die de fiets normaal kan afleggen wordt gewoon groter. De axiradius van de fiets die wordt groter, dat maakt ook dat de fiets een alternatief wordt voor autoritten van 15-20 km.

M: Wordt dat als serieus alternatief gezien voor de auto, de elektrische fiets?

Ca#2: Ja zeker wel.

M: zou dat dan problemen opleveren op het fietspad weer?

Ca#2: Ja laten we dat uitdagingen noemen. Nee de nieuwe fietser, nee de snellere fietser op het fietspad geeft best een uitdaging. En er wordt ook meer en meer logistiek gedaan per fiets, bezorging per fiets. De grote bulk kan niet per fiets, als je grote kratten bier enzovoort. De grote massa gaat nooit per fiets echt gebeuren maar voor de kleinere bezorgdiensten is de bezorgfiets, de elektrische bezorgfiets is daar een mooi alternatief voor. En je ziet ook een heel aantal, een ontwikkeling van een tussenform, het is eigenlijk niet een fiets maar klein elektrische voertuig. Picnic ken je dat? Dat zijn kleine elektrische vrachtauto'tjes. Die rijden soms ook op het fietspad, dat mag niet maar het zijn kleine elektrische wagentjes. Dat soort voertuigjes, heb je ook van Albert Heijn maar dat is een best groot voertuig ook met elektrische motors. En die rijden dan op het fietspad. Je kan je wel voorstellen dat dat wel risico's geeft als dat moet mengen met kinderen en oudere moet mengen op de fiets. of in parken waar mensen hun hondje lopen uit te laten.

M: Binnen de strategie, worden alle problemen voldoende aangekaart?

Ca#2: Dat is best wel reactief, die ontwikkeling van de elektrische fiets en de rol die die heeft, en de transportfiets, dat zit nog eigenlijk niet in het beleid. Er is nu wel een andere ontwikkeling, was de deelfiets, die kwam ook ineens in Amsterdam, die o bike enzo., daar lagen er opeens een heleboel van die deelfietsen op straat. Daar is, heel snel moest daar beleid op komen want de hele stad lag vol met van die fietsen. Daar is nu beleid op maar dat gaat heel langzaam eigenlijk. Beleid gaat best wel langzaam voor dat soort ontwikkelingen. En voor die snelle fiets en die bezorgfiets, is het ook best wel moeilijk om daar beleid voor te maken. Enerzijds omdat het zon snelle ontwikkeling is, en ook hoe je dat ruimtelijk op straat oplost is ook echt wel een probleem, een uitdaging. Want waar moeten of mogen die dan rijden? Er is een speedpedelac die 45 kan, daar is van gezegd dat is een bromfiets en die rijdt op de rijbaan, die rijdt niet op het fietspad en gewone elektrische fiets kan op het fietspad. Maar als dat er heel veel worden, wordt dat wel problematisch want dan krijg je daar grote snelheidsverschillen. En tegelijkertijd zie je naast die snelle fietsers ook meer oudere fietsers. Dat is een ontwikkeling die we ook wel zien. Om al die verschillende fietsers, waar je daar een goede plek voor kan vinden in het wegennetwerk, dat is een lastige. Maar de gemeente heeft daar wel ideeën over. In het MJP wordt het groennet geïntroduceerd, je hebt het hoofdnet en het Plusnet. Plusnet is meer voor de doorfietsroutes waar je kan doorfietsen en waar de fietspaden echt breed moeten worden als er nog geen fietspaden zijn. Het groennet zijn dan meer de relaxte routes. Dus maar dat zie je nog niet gelijk op straat. Er zijn relaxte routes die je zo kan aanwijzen, dat is rustig en relaxt, maar die zijn nog niet allemaal de breedte die je zou willen hebben of de kruispunten nog helemaal niet relaxt. Het duurt gewoon ook om dingen op straat in elkaar te krijgen, dat duurt ook best een tijd.

M: Zo is nu ook steeds meer lees ik het beeld van de agressieve fietser. Wat vindt u daarvan?

Ca#2: Ik vind dat het al met al wel meevalt. Die zijn er zeker, net als dat er agressieve voetgangers zijn, agressieve mobilisten. Het beklag over de fietser is al heel oud. Het is natuurlijk wel zo dat als je meer mensen bij elkaar hebt zitten op een kleine ruimte, dat is in Amsterdam op de fiets best wel het geval, dan heb je eerder last van problemen. het aantal mensen dat door rood gaat op de fiets, dat is wel eens geteld he en zal per plek natuurlijk verschillen, maar dat voetgangers, ze hebben op een aantal kruispunten geteld, dan gingen voetgangers meer door rood dan fietsers. Terwijl de impressie is dat fietsers nooit voor rood stoppen. Dat is ook niet zo. Er zijn zeker fietsers die zich slecht gedragen.

M: Maar dit beeld kan best schadelijk zijn kan ik me voorstellen.

Ca#2: Ja, er is ook een beeld, sommige mensen, Nimby ken je wel? 'Not in my backyard'. Er is een discussie over een brug van Zeeburgeiland naar de stad, Zeeburg ligt in het oosten en daar worden ook nieuwbouwprojecten, nieuwbouw komt daar. Daar moeten betere verbindingen komen. De gemeente wil een brug bouwen, de financiering is daar natuurlijk een probleem. Het is best een dure brug, maar de grote uitdaging is daar, waar moet die brug naartoe. Op Zeeburgeiland is dat wel okey maar die komt dan ergens aan bij KSM eiland, of Borneo eiland, en vooral op KSM eiland, de meest direct verbinding, de mensen die daar nu wonen, wonen nu langs een heel stil straatje. En dan zou er opeens een brug komen voor fietsers en dan komen er opeens 15000 fietsers per dag langs. Daar zijn mensen, daar is protest tegen. Tegen die fietsers, en komen er natuurlijk ook allemaal snorfietsen langs of bromfietsen. Dat is ook gewoon een beetje te begrijpen, als je in een rustig straatje woont en er komt ineens een drukke fietsverbinding langs, dan is dat best een grote verandering.

M: Zou die balans tussen het voordeel van de fiets en de nadelen, hoe wordt gezorgd dat het een balans blijft. Dat we niet vervallen in de problemen van de fiets?

Ca#2: Ik vind dat er van de fiets weinig problemen zijn, bij de fiets zitten veel meer oplossingen. Oplossingen voor een te volle stad, voor slechte luchtkwaliteit, voor geluidsoverlast, noem maar op. Hoe je kan zorgen dat de problemen en uitdagingen rond de fiets ook aangepakt worden dat heeft te maken met, voor een deel, het goed organiseren, meer ruimte geven voor fietsers, en dat gebeurt. Op kruispunten wordt aangepakt om meer ruimte te geven, en minder lang rood te geven. Het parkeren van fietsen wordt ook aangepakt, dat is best een, dat is zeker een programma wat werkt in de gemeente. Mensen klagen er ook over maar fiets wordt weggeknippt en ik mag daar niet meer buiten de rekken staan enzovoort. Er zijn niet genoeg rekken dus dat is ook een soort balans, een soort discussie ruimte. Met het aanpakken van fiets parkeren, zet de gemeente behoorlijke stappen waardoor de overlast dier er is wel wordt beperkt, dat is wel voornamelijk rond stations en op drukke plaatsen in de binnenstad. In buurten zullen mensen nog steeds wel hebben, we hebben te weinig fietsrekken bijvoorbeeld. Terwijl daar ook wel wordt aangepakt, de focus ligt wel op de drukke gebieden.

M: Waarom denkt u dat de focus daar ligt?

Ca#2: Omdat daar ook wel de grootste uitdagingen liggen. De openbare ruimte, mensen moeten ook goed, de stoep moet niet helemaal volstaan met geparkeerde fietsen. Ook voor gehandicapte moet de stoep, stad goed toegankelijk zijn. Als je er helemaal niets aan doet, dan is er op drukke plekken zeker wel een probleem voor de toegankelijkheid.

M: Mogelijk missen ze dan ook kansen in de buitenwijken?

Ca#2: Ja daar zou ook .. ja.. daar is de druk ook minder in de buitenwijken, zo de 19de-eeuwse wijken, binnen de ring A10. Buiten de ring A10 is er over het algemeen meer plek en als je meer plek hebt dan heb je al een heel groot deel van de problemen opgelost. Maar binnen de ring A10 is er best wel krapte in ruimte, er gebeurt .. wat aan bij de woonbuurten. Dat zou best ambitieuzer kunnen. Dan gaat het denk ik vooral om het omzetten van parkeerplaatsen voor auto's naar parkeerplaatsen voor fiets, plus het handhaven. Soms zie je in de rekken staat wel 10 tot 15% fietsen die eigenlijk wrakken zijn of niet meer gebruikt worden.

M: Weesfietsen

Ca#2: Weesfietsen, verlaten fietsen en dat is ook echt wel een uitdaging want dat kost ook wel wat voor de gemeente om dat aan te pakken. Die kosten moet je ook wel investeren. Dat doet de gemeente voor een deel, maar dat moet nog beter kunnen.

M: Het interessante, in de buitenwijken is geen drukte, maar misschien als er dan geen drukte is, is er wel ruimte om meer mensen aan het fietsen te krijgen. In mijn mening valt dat toch erg weg, we zijn zo overhelmed van fietsen in de binnenstad maar er is nog steeds potentie om meer te fietsen in de buitenwijk.

Ca#2: Er is wel een deel programma in het MJP fiets zitten daar wel een paar maatregelen voor. Het gebeurt een beetje. Ik denk eerlijke gezegd dat de grootste stimulans voor het meer gaan fietsen in die buitenwijken ligt in het ontmoedigen van auto verkeer, en de tram en het openbaar vervoer. En daar zijn een aantal dingen die wel die kant op spelen. Ik woon op de rand van de oude stad en de nieuwe stad, de buitenwijken, en ik ga best geregeld, ik woon hier nu tien jaar, en ik heb de afgelopen tien jaar het echt zien groeien, het gebruik van de fiets. Door bewoners van de buitenwijken wordt nog steeds ook veel auto gereden. Daar heeft ook, wat daar aan belangrijkste stimulans is dat er meer betaald parkeren wordt ingevoerd, dus dat het lastiger wordt met de auto. En een jaar of wat geleden is het openbaar vervoer ook best een stuk duurder geworden. Dat speelt ook wel mee. Maar het stimuleren van fietsen is daar ook zeker een deel dat gedaan kan worden. Hoe je dat nou het beste doet, ik denk dus dat het beste is door de alternatieven moeilijker te maken, en dat gebeurt ook wel wat. En als je bekijkt, een staddeel zoals nieuw west, west kan van Amsterdam wat dan een naoorlogse wijk is. Daar wordt veel minder gefietst dan het centrum van Amsterdam, bewoners fietsen daar minder en rijden vaker auto of met het ov. Maar als je het vergelijkt met Amstelveen wat ongeveer net zo ver van Amsterdam ligt als nieuw west, met dezelfde mate van verstedelijking, het is niet zo compact. Dan wordt er in Amstelveen minder gefietst dan in nieuw west, dus nieuw west heeft meer een bevolking waarvan men zegt die fietst minder, zijn meer allochtonen. Maar Amstelveen fietst dus minder in nieuw west, terwijl ze kwa afstand, kwa stedelijkheid wel vergelijkbaar zijn. Dus zo slecht is het fietsen daar in nieuw west ook nog niet.

M: Het is ook als iemand die naar een andere stad buiten Nederland kijkt is het al snel 'we hebben echt geen problemen'.

Ca#2: Ja dat is helemaal zo. Maar ja we zitten in Nederland. Maar dan vind ik het niet helemaal gek om het te vergelijken met Amstelveen.

M: In de strategie noemen ze dat fietsers meer ruimte en aandacht verdienen, waarom denk u dat ze verdienen zeggen?

Ca#2; umm het klinkt een beetje, dat ze een beetje achtergesteld waren. dat is voor een deel ook wel. Waarom ik denk dat ze dat geschreven hebben, weet ik eerlijk gezegd niet. Dat geeft eigenlijk toe dat ze dat te weinig kregen. Nou waarom ze dat zeggen: het aantal fietsers is echt gegroeid, de stad is enorm gegroeid de laatste 10-15 jaar. Dus op zo'n manier verdienen ze meer plek. Als je ook kijkt naar de, ik heb de cijfers niet zo paraat, naar het aandeel van het aantal verplaatsingen vergelijkt met de hoeveelheid ruimte die ze krijgen, dan is dat helemaal in disbalans. Dan krijgen auto's veel meer ruimte naar gelang het bijdraagt aan de mobiliteit van de stad.

M: voor het nieuwe fietsen, gaat ook over zij dat dus verdienen maar daar wordt ook gezegd dat ze anders moeten gaan fietsen: netter om aan de agressieve fietser te werken. Wat vindt u daarvan?

Ca#2: voor een deel prima. Bijvoorbeeld meer wordt gedaan tegen asociaal fiets parkeren, ja dat mag zonder meer zo. En dat gebeurt ook. Tegen het agressieve fietsen, ja het is moeilijk wat je daar precies tegen kunt doen. Er zijn wat campagnes die vallen daaronder. Ik denk dat, en dat gebeurt ook wel, dat het vooral een hoop oplost door fietsers meer ruimte te geven zodat ze meer ruimte hebben om het goed af te handelen. Als je kijkt, ik heb geen onderzoek precies zo voor ogen, maar denk de grootste knelpunten tussen fiets en voet dat vind ik het meeste serieuze probleem. Tussen fietsers en auto's, nou daar denk ik de auto is gewoon sterker en de fietser is sterker in aantal, En de auto omdat het een sterker voertuig is, kan zich daar wel tegen verweren. Voetgangers is een kwetsbaardere groep, of daar zitten in ieder geval kwetsbare voetgangers tussen. Daar denk ik dat je met meer ruimte, de grootste knelpunten daarop is waar fietsers en voetgangers samen eigenlijk het in hele kleine ruimte in korte tijd moeten oplossen. Dat is vaak bij kruisen van grote wegen. Dan hebben de auto's heel lang groen, dus de fietsers en voetgangers moeten wachten en dan krijgen ze tegelijk groen en dan ja om het onderling dan

nog goed op te lossen als het heel krap is, is echt een probleem. Dat los je wel op door ze allebei meer ruimte te geven, daar zie je stapje voor stapje voorbeelden van. Ja.

M: Dat was ook mijn vervolg vraag eigenlijk, de verantwoordelijkheid doordat agressieve labeling wordt heel erg bij de persoonlijke fietser gelegd terwijl in deze vergelijking fiets/voetganger, dat is niet een enkele vergelijking, daar zit ook de auto bij en daar zit ruimte en regeling in. Waar denkt u dat de verantwoordelijkheid dan ligt?

Ca#2: Ik denk dat ie een beetje gemengd is maar dat je, verantwoordelijkheid om te gaan wijzen wie is nou verantwoordelijk, daar los je niet alles op. Ik denk dan eerder aan hoe kan je alles oplossen, dan zie ik echt door ze meer ruimte te geven kun je dingen echt oplossen. Daar zul je nog bij krijgen, je kan niet de hemel ontwerpen, je hebt altijd wel wat. Tussen interactie tussen mensen zul je altijd zien dat er ook wat enig gedoe is en wrijving, maar wrijving geeft ook glans zeggen ze. Dus ik zie, ja, eerlijk gezegd in gedrag met een vingertje wijzen of met een blij duimpje zeggen wacht op groen op de grond bij een verkeerslicht, dat helpt misschien een beetje. Kan ook geen kwaad, je kunt het in ieder geval niet met een politie afhandelen dat is totaal ja onhaalbaar om dat te doen. Dat wil je ook niet, dat er overal politie staat. Af en toe wat handhaven kan ook helpen, bijvoorbeeld in de herfst als de politie gaat controleren of ze een licht hebben op hun fiets. Dat helpt. Plus dat het tegenwoordig met een elektrisch of batterijlampje is het heel makkelijk om licht op je fiets te hebben. Vroeger met de dynamo was het nog lastiger, maar het is niet moeilijk om nu goed licht op je fiets te hebben. En de combinatie van goede lampen, plus dat je handhaving hebt dat helpt wel. Handhaving bij alle verkeerslichten heeft denk ik niet zo heel veel zin. Maar zorgen dat de verkeerslichten niet oneindig lang op rood staan voor fietsers en voetgangers, dat heeft weer wel zin. Ik denk wel meer in oplossingen, meer in de inrichting van de straat en hoe je het regelt. Die regelingen en inrichting kun je echt wel maken dat het vriendelijker is voor fietsers en voetgangers, en dat je het ook goed kunt regelen voor fietsers en voetgangers. Dat kost ruimte.

M: De auto, stond vaak genoemd in het boek, dat de auto vaak wordt ge-excuseerd in deze ruimte kwestie.

Ca#2: Ja, dat is, de auto wordt ook wel gedresseerd, meer terug in een hok gedrongen. Hok is niet echt goed maar die wordt wel, de rijbanen worden smaller gemaakt en ze mogen niet meer overal parkeren, maar op parkeervakken en ze moeten er ook voor betalen. Dus de auto wordt ook wel teruggedrongen, maar die heeft zomaar een heleboel ruimte ingenomen in de stad.

M: Wel interessant ik had ook met iemand sprak *Personal info on other interviewee*, hij bleef maar zeggen dat het dresseren van de auto dat het vrij 'crazy' is. Toch lijkt het vanuit de gemeente vrij normaal.

Ca#2: waarom vond hij dat crazy?

M: Omdat het zo tegen het normale idee van de auto aan kunnen pakken ging, ik denk wel dat hij een internationaler perspectief nam, toch elke keer als hij het in Amsterdam uitlegde, bleef hij zeggen het is toch echt crazy. Dat ik denk, dat heb ik nog niet van de Nederlanders die ik gesproken heb gehoord.

Ca#2: Nee, nee. Hier is al heel lang wel een besef dat die auto, in Nederland houdt men ook heel erg van de auto. Ik heb zelf geen auto maar ik weet ook het is een hartstikke handig ding, maar niet in de stad en eigenlijk op heel veel plekken ook weer niet. Het geeft een heleboel vrijheid, mensen hebben er behoorlijk geld voor over maar in Nederland en ook wel in meer steden enz., maar daar is allang het besef dat die auto ook een heleboel nadelen heeft. Dat het .. je hebt wel gelezen in het boek ook over stop de kindermoord, dat kinderen.. . Nederland had in de jaren 70 het hoogste aantal kinderen die stierven in het verkeer van heel Europa. Misschien kwam dat wel, ik heb het nagevraagd bij deze en gene maar die kon het niet precies zeggen, maar misschien kwam dat wel dat er in Nederland in die tijd nog heel veel kinderen fietsten. In allerlei andere landen fietsten de kinderen niet, dat was geen traditie of deden de kinderen dat niet meer omdat het te gevvaarlijk was, omdat het te ver weg was of noem maar op. Daar gingen

kinderen te voet naar school of met de schoolbus. Hier fietsten kinderen, is het gebruikelijk dat kinderen naar de basisschool fietsen. In Amsterdam lopen ze vaak. Maar dat kan een reden zijn geweest dat die kinderen, die werden meer blootgesteld aan autoverkeer, wat toen echt best wel behoorlijk gevaarlijk was. Dat kan een reden zijn geweest voor die hoge sterftecijfer voor kinderen in het verkeer in de jaren 70 in Nederland. Daar is toen echt een heel groot breed protest over, heel Nederland was daar woedend over eigenlijk. Dat is heel goed gekanaliseerd en naar voren gebracht door stop de kindermoord. Dat was natuurlijk ook een term, een naam van jeez. Dan zie je het ff'tjes wat anders dan dat ik andere landen gezien heb. Ik heb in Engeland een affiche gezien uit de jaren 70, dat was dan zoiets van kinderen te voet en die wilden een weg oversteken en hun moeder die hield hen tegen, en stond er iets onder van 'one step wrong and you are gone'. Zoiets. Dus als jij een stap verkeerd doet dan ben je eraan. Dat is heel wat anders dan dat je zegt het is kindermoord. Kindermoord, als kinderen in het verkeer omkomen. Dat is wel een ander perspectief en dat is in Nederland al een tijd. Daarmee, dat is ook een soort, in de jaren 70 was er veel activisme voor de fiets, tegen de auto. Auto, je hebt die plaatjes wel in het boek kunnen zien, 'auwto'. Dat heeft denk ik wel een stemming gemaakt in Nederland, wat uniek is van andere landen. Dat wij accepteren dat die auto niet alles meer mag, en dat de auto ook als een soort moordwapen wordt gezien. Moordmiddel, waar je zo makkelijk iemand kunt doodrijden. En het is natuurlijk ook zo, elke automobilist hier die heeft ook gefietst, die is ook een fietser. Bijna elke. en die heeft ook kinderen die fietsen. Dat is in andere landen ook wel anders. Als jij weet dat jouw kinderen fietsen of spelen op straat dan ben je daar, dan heb je veel liever dat jouw straat, dat daar niet 60 km/u gereden kan worden. Voor je kinderen.

M: Een heel andere benadering

Ca#2: Voor een deel een andere benadering. Dat begint in andere landen ook te komen, denk ik. Maar het is wel echt anders. Dat *Info about another interviewee* vind ik wel intrigerend.

M: Vond ik ook, toch zo pro fiets en toch ook crazy.

Ca#2: Wat vond hij dan, de wegen te smal of wat vond hij dan? Of dat je hier zo moet betalen voor het parkeren of.

M: Nou ja dat het idee zo sterk is, dat de auto met autoluw vooral, dat het toch echt het idee is het moet zo veel mogelijk weg, het mag er nog wel zijn maar we willen het eigenlijk niet meer. Die onderliggende gedachten had hij toch zoiets van dat is crazy. Ik kreeg ook niet per se uit hem waarom het crazy was maar. Hij zei verder wel 'we leven vooral in een samenleving waar mensen ook auto's willen hebben' dus misschien het keus element wat niet kon of worden beïnvloed. Hij vond het vrij vreemd. Maar het zorgde ook weer voor mij, om te bedenken dat Amsterdam is wel een andere, het is gewoon een andere redenering, er zijn andere truths die gewaardeerd worden.

Ca#2: Het autobezit in Amsterdam is ook substantieel lager dan in Nederland. Het autobezit in Nederland is niet substantieel lager dan in andere Europese landen. Het is wel substantieel lager dan in de VS maar he in Spanje is het autobezit lager dan in Nederland, maar dat ligt, vaak met economische, Nederland is een rijk land en is daar aan gerelateerd. In Amsterdam is het, ondanks dat de mensen rijk zijn, is het autobezit toch laag. Relatief laag, 30% of zoiets. Er komt ook hier wel, hier heb je ook enorm alternatieven. Als je ergens, noem maar op, veel verder van een goed station af woont dan is het veel moeilijker om geen auto te hebben dan hier in Amsterdam. Hier in Amsterdam is het over het algemeen makkelijker zonder auto. Mijn buren, veel van mijn buren, hebben ook gewoon auto's en met een gezin snap ik het ook dat het hartstikke makkelijk is met een auto. Nu denk ik soms ook wel als je een auto hebt kan je wel makkelijk ook wel even verder weg gaan dan als je met de trein moet, nu vanwege de corona. *corona en trein talk*

M: Dan nog een algemene vraag, waarom willen we een fietsstad en niet per se een openbaarvervoerstad of wandelstad?

Ca#2: Ik denk dat Amsterdam meer uitmuntend is in fiets dan in openbaar vervoer, en als je het vergelijkt met andere steden dan zijn andere steden beter in openbaar vervoer dan Amsterdam. Maar het openbaar vervoer is ook niet slecht als je het vergelijkt met deel van andere gemeentes in Nederland. Hier is het meer, ja. Wie wil er een fietsstad zijn? In MJP staat natuurlijk dat Amsterdam ook een fietsstad is, en dat is ze ook van oudsher, hier is ook wel als je het vergelijkt met andere grote steden, nah Utrecht is ook wel, dan loopt Amsterdam wel heel lang voorop in het maken van fietsinfrastructuur enzovoort. Maar openbaar vervoer hebben ze ook veel verbeteringen aan gedaan, ja ik weet het niet precies. Het is ook, van oudsher is het wel zo dat Amsterdam ook op de fietsschaal gemaakt is. De maat voor fietsen dat is.. Rotterdam bijvoorbeeld heeft al langer een metrolijn/netwerk, wat zich iets verder uitspreid. Daar horen ook wel Spijkenisse en dat soort, die zijn ook verbonden aan de stad. En Amsterdam is meer een compacte stad, en ook ergens vanaf de jaren 30 van vorige eeuw zijn de plannen zo geweest dat je niet verder dan 25-30 minuten fietsen van het centrum zit. Toen al was fietsen belangrijk en het blijkt heel goed te kunnen.

Interview Civil servant #2

M: Is het okay als ik dit interview opneem?

Cs#2: Ja hoor, dat is prima

M: Super, dankuwel. Dan ga ik direct beginnen, zodat u ook weer snel vrij bent voor de andere afspraken. Om te beginnen bij het meerjarenplan hoe komt zoiets tot stand?

Cs#2: Je begint in de recente historie. Meerjarenplannen bestaan al heel lang voor fiets, ik ben in het jaar 2000 begonnen en toen waren er al meerjarenplannen. Volgens mij zijn ze in 1990 begonnen, of ongeveer die periode, om dan ieder 4-5 jaar vooruit te kijken wat moet er allemaal gebeuren. Ze zijn steeds uitgebreider geworden, zeker de laatste twee zeker. Heel erg veel uitgebreider dan voor die tijd. Maar goed dat is ook te verklaren. Ja dat om even de historie te schetsen, en ja hoe ontstaan ze, er zijn .. je wilt natuurlijk iets met fiets bereiken, wat is het nut van fietsen, waarom fietsen we eigenlijk, of wat is het belang van fietsen, zo moet ik het zeggen. Amsterdam is al heel lang overtuigd dat dat belangrijk is. Ik weet niet of ik dat verder moet toelichten hoe belangrijk het is voor een stad maar belangrijkste dingen zijn in ieder geval het is gezond, draagt bij aan de gezondheid, het is .. het houdt de stad bereikbaar, als we niet zouden fietsen dan zou het allemaal stilstaan, en iedereen in het ov en die kunnen dat gewoon niet aan, daar is de actie-radius te klein voor. Kortom, het is ook nog eens, het maakt de stad leefbaar, het houdt de stad leefbaar, geen geluid, geen uitstoot. Kortom, er zijn zoveel voordelen, oh verkeersveilig moet ik ook noemen, dus die voordelen werden allemaal gezien, en daar wordt al jaren op ingezet. Dan wil je dus stappen zetten om het beter te maken. Het is begonnen, dan ga ik even in de historie, in de jaren 80 ging men het fiets-netwerk ontwikkelen, want dat bestond niet in de bestaande stad. In nieuwbouw na de jaren 60/70, werden er gewoon fietspaden aangelegd, dat zit toch in de Nederlandse genen op de een of ander manier. Dat deden alle steden, en dat was gewoon. Maar in de oude stad was dat natuurlijk niet, die was 19^{de}-eeuws, ook Middeleeuws, en toen waren er nog geen fietsen, en veel krappere ruimte. Dus dan moest echt in een stedelijk weefsel moest ruimte gemaakt worden voor de fiets, dat is gebeurt. Weliswaar niet zoveel als het had gemoeten, namelijk vooral ten koste van een deel van de voetpaden. Eigenlijk was dat, uh, had dat niet moeten gebeuren, maar had het ten koste van de auto moeten gaan. Maar goed dat gebeurt dus in tussen wel. Zo is het wel begonnen, om ruimte te krijgen met fietspaden en kwam er ruimte voor de fiets. Dat is wel steeds beter gegaan, steeds meer ruimte af en meer voor de fiets. Dat moet dan beschreven worden en vastgelegd in acties, hoe gaan we dat dan bereiken. Als je dat dan wil, meer ruimte voor de fiets maken, hoe doe je dat dan, dat kan je beleidsmatig beschrijven in een uitvoeringsprogramma, en dat is het programma fiets. Hoe gaan we dat bereiken, hoe gaan we dat doen? In het huidige programma

kun je lezen wat er allemaal moet gebeuren om de fiets meer ruimte te geven want dat is het thema van nu en in andere jaren stond dat er ook in, alleen het was veel minder concreet. Veel minder duidelijke dat het om die en die straten zou moeten gaan, en om die en die fietsparkeervoorzieningen, die kwamen er in de jaren 10 bij of de jaren 0. Dus dat. Maar de structuur van de stad is intussen heel erg veranderd. De stadsdelen, de eerste stadsdelen waren opgericht in begin jaren 80, 1982 of iets dergelijks. Dat was Osdorp, zij zijn nog steeds als stadsdeel, er waren er 14 aanvankelijk. Ik geloof in het begin zelfs meer. Die zijn midden 2005 ofzo is dat teruggebracht naar 7, en die ging over fiets. De centralere stad, het gemeente huis. beetje raar maar ik ben van de centrale stad. Die ging alleen over het autoverkeer en het ov, lopen was helemaal niet interessant, daar werd niet eens over nagedacht. We hebben pas sinds kort een voetgangersbeleid. En fiets, ja dat was ook niet zo belangrijk want ja wat is nou fietsen, dat was toch de gedachte. Wel belangrijk maar dat konden de stadsdelen wel zo. En dat is op zich ook best heel logisch, het is een heel groot netwerk, en dat heb je dan verdeelt over verschillende stadsdelen. En je merkt meteen wel dat het echt lastig is om dingen dan ook echt af te dwingen. Dat was ook niet de bedoeling, zij moesten dat echt zelfstandig oppakken. Het was meer overtuigen, het was een hele andere manier van werken dan we nu eigenlijk hebben.

M: Hoe is die switch tot stand gekomen? Hoe is de verandering tot stand gekomen? Wat is er veranderd in de ideeën dat het centraal moest worden.

Cs#2: Dat is gebeurd omdat het Rijk niet meer accepteerde dat er stadsdelen bestonden, die zich gedroegen als gemeente en geen gemeente waren. Dat kon juridisch niet langer, of het rechtmatig wel al die jaren was weet ik niet. Zo heeft minister Plasterk, in de vorige kabinetperiode die zei van dit is niet meer acceptabel, jullie moeten daar gewoon weer een gemeente van maken, jullie zijn gemeente Amsterdam, en niet waar kleine gemeentes in bestaan. Toen moest de stad weer ontstaan worden van de politieke bevoegdheden. Dat is dus gebeurd. Als je geen politieke bevoegdheden hebt, dat is nu ook gebeurd niet alleen geen bevoegdheden maar ook geen geld. Nou als je geen geld meer hebt dat kan je ook niets meer. Dat geld was ook verdeeld over de stadsdelen en als je geld hebt dan kun je uitvoeren. Dat is een politiek besluit geweest van het Rijk.

M: Die verandering ging samen met het uitgebreider worden van het fietsplan?

Cs#2: Het heeft niets met fiets te maken, die stadsdelen waren gewoon afgeschaft. Nu is dat gewoon hoe het is, en er is ook een programma team opgericht want dat is wel heel erg belangrijk. Ik weet niet hoever je bent, en wat *other interviewee* je al verteld heeft daarover?

M: Ja daar hebben we heel erg over de uitvoering gesproken inderdaad. Het verschil is toen ik kwam, dus 20 jaar geleden was een deel van overtuigen maar dat was niet, niemand.. Ik ben beleidsmaker en geen uitvoerder, ik kon niet uitvoeren ik moest zorgen dat het ergens terecht kwam. Maar ik had 80 en 1 andere dingen te doen, ik moest zoveel doen dat dat paste niet binnen mijn werkpakket. Dat gebeurde gewoon veel te weinig. Dat kostte heel veel moeite om dingen gedaan te krijgen. In 2012, dat was het eerste nieuwe aanpak van het meerjarenprogramma kwam er een programma team daar was een programma manager en dat is nu *Other interviewee* maar toen iemand anders. En die had een heel team om zich heen om aan de uitvoering te gaan werken. Dat waren ook mensen van het programma management bureau die dat kunnen. Die hebben die capaciteit, en dat werkt zo ontzettend veel beter dan toen ik kwam en wel plannen schreef maar die veelte weinig kracht hadden om uitgevoerd te worden. Dus aan twee kanten, de programma teams die kwamen met mensen die gewoon op straat aan de gang konden en het ander is de stadsdelen kregen steeds minder te vertellen, want het was allemaal een langduriger proces. Totdat Plasterk minister zei het is nu afgelopen, en is het opgeheven. En ja toen kon het nog weer makkelijker omdat het toen helemaal centraal stedelijk getrokken kon worden.

M: U noemde al die belangen van het fietsen, hoe wordt er in zo'n strategie een focus gekozen? Nu in het meerjarenfietsplan is het probleem de dichtslibbende stad, maar er zijn meerdere problemen, en hoe wordt dat gekozen?

Cs#2: Nou het is wel, we kijken wel, ja er zijn een aantal doelen in het meerjarenplanfiets en het is overheersend dat de stad onder druk is. Dat is heel erg nieuw, dat het zo vol is en zo druk is. Het heeft ons wel overvalLEN, die enorme groei van het fiets verkeer en daar ook niet echt op voorbereid. En de enorme groei van het aantal toeristen naar de stad, daar waren we ook niet op voorbereid. Dat is zo gigantisch snel gegaan, dus in de afgelopen vijf jaar zijn we waanzinnig gegroeid. En dat is nieuw, maar het is tegelijkertijd ook problematisch dat er te weinig is. Zoveel fietsers waar we heel blij mee zijn als gemeente, we vinden dat geweldig. Maar als je te weinig ruimte hebt gaat het tegen zich keren want dan vinden mensen het niet fijn om te fietsen, je voelt je niet meer veilig en het is druk, je kan niet ophouden en je kan niet inhalen en noem maar op. Er zijn allemaal dingen die je niet wilt, en dat thema was gekozen voor het rijdende fietsverkeer maar het geparkeerde fietsen daar is ook een punt. Doordat er zoveel voetgangers in de stad kwamen, veel toeristen, is er ook geen ruimte meer op stoepen waar je normaal je fiets parkeert. Dat staat ook gewoon in de wet; de fiets hoort thuis op de stoep. Dat is ook een hele oude wet, als er niet veel fietsen zijn is dat geen probleem maar als er wél veel fietsen zijn wordt het wel een probleem. Dat is ook nog heel recent, zeg maar rond 2005 en 2007 is er een omslagpunt gekomen en was toch het beeld er zijn veel fietsers 'he dat is mooi', maar twee er zijn ook heel veel geparkeerde fietsen. Dus vanaf dat moment is er ook veel meer ingezet op... we liepen tegen veel meer problemen aan, laat ik het zo zeggen. Die focus dan wel vooral bij stations, daar moeten fietsenstallingen realiseren omdat dat de toegangspoorten tot de stad zijn voor bezoekers enzovoort om het daar op orde te hebben. Dat loopt. En nu zijn we bezig binnen in de stad, er zijn zoveel fietsen we moeten ook inpandig gaan stallen, wat niet de gemiddelde fietser heeft kan ik je vertellen. Het is veel fijner als je hem lekker op de stoep kan zetten, waar je wezen moet. Dat kan dus op heel veel plekken gewoon niet meer omdat er teveel fietsers zijn, en dus andere weggebruikers met een rolstoel of met een kinderwagen of met een stok die moeten veilig op die stoep kunnen lopen. En nou ja daar moet voor gezorgd worden. Het is heel probleemgericht en heel praktisch, van hoe gaan we dit aanpakken. Daar is nu dan Autoluw bijgekomen, de autoluwe agenda. Maar we waren er ook al mee bezig, steeds minder parkeerplekken en auto's weghalen. Maar dat is nu nog een tandje in een hogere versnelling gekomen doordat we echt een agenda autoluw hebben. Dat speelt natuurlijk heel goed in op, daar kan de fiets heel veel voordeel bij hebben. Omdat ruimte creëren voor de fiets, dat geldt voor de geparkeerde fiets zowel als de rijdende, dan moet er toch echt de ruimte komen van de auto want een andere optie is er niet. Je wilt niet het ov weghalen, je wilt geen voetgangers weghalen, ja dan is er niks anders meer dan de auto die ontzettend veel ruimte in beslag neemt in de stad, geparkeerd en rijdend.

M: Zijn die praktische en probleemgerichte aanpak radicaler geworden, worden er nu hardere of hogere doelen gesteld?

Cs#2: Ja en nee. De doelen zijn wel hoger in de agenda autoluw. Ik weet niet of je die gelezen hebt, of door hebt kunnen kijken, maar dat zijn mooie doelen. Maar ja goed het kan ook niet van vandaag op morgen geregeld worden, en dat geldt ook zeker ook voor werkzaamheden. Als je iets voor fiets wil dan moet ook iets vanaf, als je bredere fietspaden wil dan kan dat alleen ten koste van de auto, zoals ik zeg, of fietsstraten inrichten gaat ook ten koste van de auto. Dan moet je reconstructie, reconstructueren de straat, en dat is een dure grap. Afgezien daarvan, werkzaamheden in de stad kunnen niet altijd overal plaatsvinden, daar hebben we speciale regisseurs voor de stadsregisseurs. Die bepaalt of werkzaamheid x op een moment y mag worden uitgevoerd, zodat er niet al te veel overlast is zodat er omleiding routes kunnen zijn, dat het veilig is, dat er ook andere werkzaamheden meekunnen, en zorgen dat leidingen worden aangepakt. Het is een heel ingewikkeld systeem. Ook op zich interessant wat we al heel lang

hebben, en iets belangrijks wat we toch nodig hebben om de stad bereikbaar te houden. Dus kan je denken we gaan beginnen bij a b c, noem maar op, welke straat dan ook, en dan kom je erachter dan zijn we pas in 2030 aan de beurt. Of 2025 eerder kan het gewoon niet. Nou dat was niet de bedoeling, zo, dus dat heeft ook nog de nodige en hele praktische consequenties dus we hebben het zo geformuleerd dat je niet per se vast komt op kruispunt x y z nadat je zegt die kruispunten pak je aan en we hebben rijtje van 20 en 10 nodig. In de hoop dat je het ook echt kunt realiseren. Omdat je niet alle planning, en de planning wordt ook weer aangepast natuurlijk ook dat kan dan weer. Dat zijn de praktische dingen.

M: Het regisseur op welke maatstaf kiezen zij wat wel en niet nu kan?

Cs#2: Ja daar zou je dan moet je echt een gesprek met de stadsregisseur aan, dat moet hij gewoon vertellen. Dat weet ik dan te weinig.

M: Ik had het er ook met *other interviewee* over en uit zijn blik klonk het soms als of zij het nu belangrijker vinden dan de toekomst. Dat je daar wel de clash tegenkomt van dat jullie graag werken naar een andere verkeerssituatie, terwijl zij heel erg de verantwoordelijkheid hebben voor het nu. Dat zij daar een beetje in de knel komen.

Cs#2: Als je dat wil weten lijkt me dat slim, *other interviewee* zit daar sowieso dichter bij. Die zit echt dicht op dat programma. Ik hoor dit soort dingen wel maar hij kan dit veel beter vertellen. Dit herken ik wel, dit herken ik zeker. Dat was eigenlijk altijd al een probleem. Dat is gewoon lastig. Dat is de omslag die we moeten maken als stad, natuurlijk dat we nog autoluwer moeten worden en meer ruimte voor voetgangers.

M: Bij het beleid maken, wat gebeurt er als er nou onenigheid met bijvoorbeeld de stad of uw collega's over wat er moet gedaan worden?

Ik kan me voorstellen dat niet iedereen hetzelfde idee heeft.

Cs#2: Nou het beleid wordt natuurlijk vastgesteld, de raad is de uiteindelijk die beslist. Dat is het hoogste orgaan natuurlijk. En het college draagt voor, en wij bereiden de stukken voor het college. Wij zijn de ambtelijke ondersteuning van het college. En die doet voorstellen, en de commissie zegt dat het is een hartstikke prachtig plan of het lijkt nergens naar of ergens tussenin. En dan zegt de raad uiteindelijk als het echt beleid is, nou dit gaan we doen. En als je daar, nou als dat, dan gaan er dingen op straat gebeuren, dan komen toch dat soort concrete staat dan wel in een meerjarenplan maar er zijn inderdaad andere belangen. Als we er ambtelijk niet uitkomen dan gaat het terug waar het thuishoort, dan laten we de politiek beslissen of de commissie, naar gelang de zwaarte van het onderwerp. Maar ja wij kunnen dat niet zelf beslissen, formeel mogen wij dat niet beslissen als het verantwoordelijkheid zijn van de politici. Daar hebben we politici voor om knopen door te hakken`.

M: Gaat dat in veel loops, is dat het makkelijk proces? Misschien gaat het is daar draagvlak voor? Moet er vaak naar politici toegegaan worden om hier een beslissing over te maken?

Cs#2: Nou dat valt, dat kan ik niet zo zeggen, soms, nee je probeert het ambtelijk op te lossen. In principe probeer je dingen ambtelijk op te lossen en dan nou ja goed als wij het als beleidsmedewerkers niet uitkomen, dan gaat het naar de baas en de daar volgende baas enzovoort, en misschien nog naar het directeurs. Dat directeurs van verschillende diensten met elkaar gaan praten. Dat is, dat kan, je wilt het liefst gewoon ambtelijk oplossen en anders gaat het naar de wethouder en die beslist dan hoe verder. Of die zeggen dan het moet naar de commissie of die stellen zelf voor dat ze het willen voorleggen aan. Zo gaat het. Maar goed ook het programma, heeft ook een ambtelijke opdrachtgever, maar dat zal *Other interviewee* ook wel verteld hebben. Dat is een duidelijke constructie die staat recht onder de wethouder. Dus als zij zeggen ho dit staat me niet aan, of dit gaat niet goed dan kan zij rechtstreeks naar de wethouder. Hoewel ze ook ambtelijk uiteraard overlegd. Ook dat is heel nieuw. Dat hebben we ondertussen acht jaar geleden, als nieuw instrument hebben. Dus een programma met een ambtelijke opdrachtgever. Alle werkzaamheden hebben een ambtelijke opdrachtgever. En die ambtelijke opdrachtgever zitten intussen ook allemaal bij ons in dienst, dat was voordien ook

niet het geval waardoor het ingewikkelder was. En dat maakt voor dat maakt het een stuk overzichtelijker omdat het allemaal bij elkaar zit en toch ook onderling kunt bespreken hoe zit het bij jou, mijn project sluit aan op jou project enzovoort. Daar kun je al veel makkelijker dan als een stadsdeel bezig is, dat de communicatie een stuk korter is geworden en makkelijker geworden. Overzichtelijker en makkelijker. Ook voor de fiets, omdat de fiets nu veel makkelijker overal in mee kan worden genomen. Dat het directe collega's zijn. Er gebeurt zoveel in de stad, dat het voor ons team niet is te overzien wat er allemaal gebeurt. Dat is een vak op zichzelf.

M: In de strategie nu wordt er gesproken over 'fietsers verdienen meer ruimte en aandacht'. Dat woord 'verdienen' waar komt dat vandaan?

Cs#2: Staat dat er letterlijk in? ik ken het niet uit m'n hoofd.

M: Ik heb er natuurlijk heel veel doorheen gelezen, het verdienen dat suggereert een hiërarchie of een maatstaf.

Cs#2: We zijn blij dat er zoveel fietsers in de stad zijn, wij gemeente, ik ben natuurlijk gewoon ambtenaar. Dus is het raar dat je een vervoermiddel wat je zo waardeert, mensen die dat doen dat die op een klein stukje worden weggepropst. Dus ook degene die je liever niet in de stad hebt dus de auto, zoveel ruimte krijgt. Daar zal het verdienen vandaan komen. Nou ja dat zit er dan achter. De fiets is heel lang ondergewaardeerd. Dat is een historie, ook al is er ook wel heel veel aanhang voor geweest in Amsterdam. Bij de gemeenteraad ook. De fiets die was er gewoon, dat was niet echt. Er werd gewoon gefietst, het is pas iets van de laatste 10 a 15 jaar dat de fiets echt als fiets gezien wordt. En hoe het belang van de fiets gezien wordt. Het is de oplossing voor zoveel problemen, die je voorkomt door te fietsen. Daarom moet er ook meer ruimte voor komen. Het is ook gek dat iemand in een ruimte zoveel ruimte in beslag neemt, terwijl met de fiets kunnen er 10 fietsers fietsen op de plek van een auto bewijze van spreken. Er zit iets heel scheef, dat is dus ook voor de voetganger en daar komt het nieuwe voetgangersbeleid ook voor. Ook ontzettend belangrijk dat je daar ruimte voor maakt. En het heeft er mee te maken dat we veel meer toe willen naar een stad waar we niet alleen, alleen maar verkeer centraal staat maar ook de verblijfskwaliteit is heel erg essentieel, zeker in een stad als Amsterdam en alle steden. Het is ook de trend van tegenwoordig, dat er veel meer ontmoetingsplekken te creëren in de stad. En voetgangers en fietsers dragen daar aan bij. En omdat ze weinig ruimte innemen en geen geluid overlast veroorzaken, en geen uitstoot. Dus dat zijn allemaal hele fijne kwaliteiten om een prettig verblijfsklimaat in een stad te krijgen. He een terrasje aan een drukke autoweg, ik zit er niet graag. jij misschien wel, maar ik ga wellicht niet zitten. Ik zit liever aan de Amstel waar het gewoon lekker rustig is. En dat kan in een fietsstad, dat is zo geweldig dat is echt uniek. Wat dat betreft is Amsterdam echt uniek in de wereld. Niet in Nederland hoor, in Nederland is dit gewoon. Wij zijn een uitzondering ten opzichte van de rest van de wereld met ons Fietsen wat wij gewoon altijd zijn blijven doen. Wat heel bijzonder is, want totdat fietsen hip werd, dat is 20 jaar geleden, was het natuurlijk een luxe vervoer voor mensen. In de jaren 50 werd er al enorm gefietst in de wereld, niet zoveel als in Amsterdam maar. De auto was het in Amsterdam net zo, maar wij zijn wel blijven fietsen. Dat is ook het bijzondere van de fiets, je bent niet alleen fietser, je bent ook automobilist, je zit ook in het ov. In het buitenland is een fiets iets heel bijzonders, je bent een fietser en dus geen automobilist. Het is een strijd en dat kennen wij gewoon niet. Het is gewoon makkelijk, we denken er niet eens over na. Maar het is dus bijzonder, laat ik dat even zeggen, en daar zit dat verdienen dus in. Dat het echt ondergewaardeerd is en dat het belang van de fiets. Er werd altijd gekeken in de jaren 80/90 en de jaren 10: mensen moeten vanuit die auto in het ov. Fiets werd niet genoemd. Fiets bestond niet. we fietsten allemaal, maar het bestond niet. Dat werd te gewoon. Het kwam niet in het hoofd van beleidsmakers op van mensen. De fietsersbond bestaat ook al heel lang, sinds 75. Is in begin jaren 70 ontstaan naar aanleiding van alle ... van de angst die toen door gingen. Die moesten echt knokken voor aandacht, dat was gewoon zo, anders als er niet explicet mensen

waren die zeiden we moeten iets met de fiets doen daar niet over nagedacht. Dat was gewoon niet relevant. Het is echt onbegrijpelijk, maar toch wel echt zo.

M: Voor mij is heel veel aandacht voor de fiets er altijd wel geweest.

Cs#2: Ik denk dat het er mee te maken heeft dat het niet prestigieus genoeg was, de fiets is klein en ja als je wethouder bent dan wil je een enorme brug of van een nieuwe trein of dit of dat want dat zet tenminste zoden aan de dijk. Fiets ja *pff*. wat moet je daar nou mee. Ik vrees dat dat echt zo is.

M: Hoe is dat dan geweest

Cs#2: Die tijd ligt wel achter ons hoor, laat ik dat wel zeggen.

M: Hoe is dat geweest, dat prestigieuze is dat geweest omdat andere steden het ook wilde, dat het tussen steden competitief werd?

Cs#2: Je bedoelt de fiets

M: Ja hoe dat het opeens wel hip werd? De fiets is nu heel hip.

Cs#2: Ik denk ook dat je ziet, wat is de oplossing voor steden om ze bereikbaar te houden, en leefbaar, de fiets kan dat. En dat is jaren lang niet gezien omdat men dacht het ov moet het oplossen. Niet alleen in Nederland maar ook buiten onze grenzen. Ja dat is wel leuk bedacht, maar dat is zo verschrikkelijk duur dus daar houdt het geld een beetje op. En tegelijkertijd, oh die fiets in het buitenland is natuurlijk helemaal, wij fietsen dan omdat je het gewoon vindt, maar fiets is eenervoermiddel waar je niet op gezien wil worden. Het is een 'poor man's vehicle'. Zo wordt dat gezien door vele, dan ben je echt een loser, dan als je op de fiets zit forget it. Ja dat is heel naar zo'n imago en dat is heel moeilijk voor steden om toch fietsstad te willen worden, want dat willen ze in een keer allemaal. Dat willen ze allemaal omdat juist de politici heel erg zien hoe belangrijk zo'n fiets kan bijdragen aan de kwaliteit van je stad en de leefbaarheid van je stad. Nou ja nu te zien met die Coronacrisis wat het betekent voor de luchtkwaliteit, dat is nu stukken beter. Als je dat al in je stad hebt, mensen fietsen in plaats van auto rijden, dan ben je al een spek koper, dat is al fantastisch. Dus en dat wordt nu erkend, en dat is eerder erkent buiten Nederland dan in Nederland. Toen ik kwam werken, ik ben echt als fietsmens binnen gehaald en ik kreeg ook heel veel delegaties ontvangen en die kwamen allemaal voor fiets. En dat werd altijd een beetje 'nou, oh fiets nou ja, oh oke', dat vond men toch vreemd dat men daar zo'n interesse in had. Dat was dus gewoon omdat de voorlopers er echt al lang mee bezig waren. Zoals zaken ook voor beweging, nou obesitas is een verschrikkelijke ziekte wereldwijd, nou als jij elke dag fietst, heb je mooi je beweging al gehad, dan hoef je niet naar een sportschool. Je doet gewoon, je beweegt, dat is ook met lopen natuurlijk zo, bewegen, bewegen, bewegen. Amerikaanse steden hebben niet eens voetpaden, je kunt daar niet eens lopen. Dat is echt, nou ja goed. Het is verschrikkelijk dus, je ziet het resultaat, dat zie je in steden nu dus ook. Steden worden ook steeds belangrijker in de wereld. Ook dat draag er misschien ook aan bij. Ze worden steeds groter, platteland loopt leeg, dat is wereldwijd een trend natuurlijk, en die steden worden groter. En natuurlijk kan je geen 100 km op de fiets dagelijks afleggen maar je woont allemaal in buurten, en daar kan je de fiets dan prima gebruiken en dan kun je een deel met het ov. Dat is veel van de Nederlanders ook doen, met de trein naar je werk en dan verder fietsen: eerst naar het station fietsen, trein, en dan ga je weer verder waar je aankomt, daar staat je tweede fiets. Ook dat is een totaal onbekend verschijnsel in het buitenland dat kent ook niemand. Heel heel bijzonder. Maar dat doen wij allemaal zo lang.

M: Nu dat we die erkenning hebben en ook het idee dat we de auto kunnen aanpakken met Autoluw, denkt u dat we dan dichter bij een transitie zijn om de auto eruit te werken?

Cs#2: Ja ik ga er wel vanuit, daar werken we wel naar toe in ieder geval: veel minder, niet alle auto's hoeven weg. Maar het is bekend dat er altijd nog heel veel korte ritten worden gemaakt, max 5 km, met een auto. Nou die kan je echt werkelijk prima fietsen, dat is 20 minuten fietsen. Zeker in ons vlakke landje is dat echt bizarre. Je kunt heus wel een keer een auto gebruiken maar

we zetten ook in op deelautos. Dan gebruik je ze samen. Er zijn ook mensen die niet een eigen auto hebben maar samen een auto hebben. Heel veel mensen willen toch een eigen auto hebben en gebruiken hem heel weinig, want als ze wegrijden zijn ze de parkeerplek kwijt. Dat schijnt dus, ja waar heb je dan een auto voor. Als je hem niet gebruikt, doe hem dan weg, maar ja dat kan ik wel makkelijk zeggen. Dat zou nog niet meevalen, maar goed, ja mensen fietsen natuurlijk ook nog heel vaak, mensen gebruiken toch nog steeds een auto. En ze roepen dan ook vaak, ik kan niet zonder voor dat ze plotseling ziek zijn. Maar daarvoor bel je een taxi. Daar zijn nou weer taxi's voor.

M: Toch het idee om een eigen auto te hebben is wel sterk

Cs#2: Ja dat is nog steeds heel sterk, toch wel. En een grote groep trouwens ook niet, dat wordt ook zo gemakkelijk vergeten dat er ook zoveel mensen zijn, die zijn heel erg blij, ik bijvoorbeeld, dat er zoveel en veel meer ruimte voor fietsers komt. Dat is dat verdienen misschien ook wel, dat je gewaardeerd wordt. Dat je er niet ook bent, maar nee je wordt gewaardeerd. Je krijgt een plek, je krijgt ruimte in de stad. Dat is zo heerlijk om te fietsen als er weinig auto's zijn. Een kleine overwinning is dat de snorfiets van ons fietspad af is. *mijn locatie en studie praatje* In ieder geval dat is dus ook heel fijn, ik neem aan dat je wel wat fietst in Nederland. En het erge is als je in een stad komt waar de snorfiets nog op het fietspad zit, dan denk je ga weg, ga naar de rijbaan, maar dat is alleen in Amsterdam zo. En dat is alleen al zo ontzettend fijn, dat was zo verschrikkelijk.

Statistieke vraag: Amsterdamse thermometer bereikbaarheid & Amsterdamse thermometer openbare ruimte

Cs#2: Ook dat *statistieke database* is iets wat we hebben om steeds beter de vinger aan de pols te houden, wat op zich logisch is natuurlijk. We hebben een eigen onderzoeksafdeling en dat is ook bijzonder.

M: Dat kan ik me voorstellen. Als er pas laat erkenning is gekomen dan helpt die data ook mogelijk.

Cs#2: Ja dat is zeker, nee dat is absoluut waar, nee we wisten vroeger, 20 jaar geleden, echt bijna niks van fiets. Het werd geteld, het cbs had cijfers, maar ja dat was het dan, voor de rest als stad, eigenlijk wisten we niks. Bijna niks. Dat is echt veranderd. We zijn ook zelf veel actiever in onderzoeken. Ook daarin zijn we als Amsterdam uitzonderlijk, als ik van collega's in andere steden hoor, ja dan zeggen ze 'onderzoek dat vindt de politiek niet belangrijk, daar is geen geld voor'. Dan ga je op straat voor miljoenen verspijken, maar 50.000 uit trekken voor een onderzoek dat gaan ze dan niet doen. Dat begrijp ik dus niet. Dus dat is in Nederland ook nog geen gelopen race.

M: En de probleem focus die Amsterdam heeft, denkt u dat is omdat we die data hebben?

Cs#2: Ja dat scheelt wel, dat is absoluut belangrijk. Je moet wel blind zijn als je niet ziet hoeveel fietsers je hebt voor ogen, maar goed. Dus dat dringt ook wel door. Zeker we doen onderzoek omdat we willen laten zien hoeveel er gefietst wordt. Overigens, wat ook in ons meerjarenprogramma staat is dat ook buiten de A10, de ring rond de stad, daar moeten we juist weer fietsen stimuleren. Binnen de A10 is dus 50-60% fiets. In hartje stad is het meer dan 60% geloof ik zelfs. Maar daarbuiten is het tussen de 25-30% van alle verplaatsingen. En dat vinden wij weinig, ja het buitenland likt z'n vingers er bij af maar voor ons is dat weinig dus daar moet meer gefietst worden. Dus dat is een heel ander ding, en daar lopen we precies tegen al die dingen aan die mensen in buitenlandse steden die ook graag meer willen fietsen, geen cultuur hebben met het fietsen. Het is zo Nederlands, als je van Marokkaanse, Turkse, Surinaamse of wat dan ook dan heb je dat dus niet. Je leert het niet van je ouders want die kunnen niet fietsen of die vinden het veel te gevaarlijk. En kinderen leren wel fietsen maar niet de verkeersregels, die krijgen ze wel op school maar goed je moet wel leren. Dat verzorgen wij dan weer, als gemeente zorgen we daarvoor. Maar ze leren niet goed genoeg fietsen omdat ze te weinig training krijgen in het verkeer en dat is wel belangrijk. Nou ja goed dus daar zijn we ook mee

bezig. Ook dat is een aandachtspunt. Dat nieuwe fietsen dat zit daar ook in, het stimuleren van het fietsverkeer. Maar dat is nog niet eenvoudig, het is lastig om daar goed grip op te krijgen. Daar zijn we ook mee bezig, in tegenstelling tot al die drukte is daar ook ruimte.

M: Ook ruimte om mensen erop te krijgen.

Cs#2: Ja want daar liggen hele goede fietsvoorzieningen. Dat is het hele tegenstrijdige, daar waar de beste fietsvoorzieningen liggen, die liggen buiten de A10. Die zijn bij de nieuwbouw na de jaren 50 zijn die gebouwd, daar was het gewoon normaal. Fietspaden horen erbij. En die worden nu te weinig gebruikt. Dat is een contrast.

M: Waar hoopt u dat we over 5 a 10 jaar zijn?

Cs#2: Ik hoop dan dat we echt de auto een heel stuk hebben teruggedrongen, veel minder rijdende auto's en veel minder geparkeerde auto's. Er zijn x aantal auto's in de stad, reken maar uit hoeveel voetbalvelden dat zijn. Ik kan niet zo snel rekenen maar dat is heel veel. We hebben 900.000 fietsen in de stad trouwens, maar die hebben die ruimte echt niet en hebben het ook niet nodig gelukkig. Dus dat is wel heel fijn. Nou dat tenminste 25% van die plekken weg is. Ik vrees dat dat niet lukt hoor, dat geeft heel wat tegenstand. Maar over tien jaar zou dat moeten kunnen, vind ik. Als we dat niet doen dan maak je jezelf niet helemaal serieus. Ik zou liever 1/3 willen hebben, 1/3 minder, zowel rijdend als stilstaand. Het vereist de nodige politieke moed, kan ik je vertellen.

M: En 'maakt niet serieus' naar de gemeente zelf of naar andere?

Cs#2: Nou ik vind dat de gemeente zichzelf serieus moet nemen, als je voorstellen doet dat je dat ook moet uitvoeren. Je gaat geen beleid vaststellen, en dan zeggen 'ja dat is leuk beleid maar we doen er verder niets mee'. Dat is ook absoluut niet de intentie van onze wethouder, dat kan ik je vertellen. Maar je moet echt een hele rechte rug hebben en weten wat je wilt en dat ook echt uitdragen, en schetsen wat je ervoor terugkrijgt want mensen denken 'oh zonder auto, help'. Nou zonder auto gaat het heel prima, maar je krijgt er een heerlijke stad voor terug. Je krijgt ruimte, lucht, stilte, gezondheid, je krijgt zoveel, verkeersveiligheid, is ook zo belangrijk, en snelheid. Dat zijn allemaal essentiële, wie wil er niet in zijn stad wonen, denk ik dan, waar dat geregeld is. Dat krijg je terug. Dat moet je ook aangeven, en natuurlijk als het nodig is je een auto kan huren. Nou prima, daar is ook niets op tegen maar het gaat om de massa.

M: Ja super.

Cs#2: Ik zal je nog even een voorbeeld meegeven, ik weet niet of je dat weet over verkeersveiligheid. Dat was een van de aanleidingen waarom het ooit allemaal begon midden/begin jaren 70. Toen stierven er, rond 1970/72, honderdtwintig mensen in de stad Amsterdam. En ruim 3000 in Nederland. Doden he, niet ongevallen, doden. We zitten nu op 650 doden, wat nog steeds veel is denk ik maar echt dat is verschrikkelijk dat is een slachting geweest. En dat was gewoon normaal. Dat was nou eenmaal zo, het is niet een natuurramp dat veroorzaken we allemaal zelf. Dat is echt, dat is ook door al die maatregelen die we hebben getroffen: duurzaam veilig, ik weet niet of je die term kent. 30 km/u in de woongebieden. Dat heeft ook al zoveel bijgedragen dat is een enorme stap voorwaarts om meer ruimte te creëren, fietsstraten, 30 km straat kan je ook heel goed fietsen. Daar hoort een auto niet harder te gaan, dat is misschien niet altijd zo maar goed. Dat is ook heel erg belangrijk om het fietsen te stimuleren en om het veilig te laten zijn. Hoe lager de snelheid, hoe minder ernstig het ongeluk. Er zijn schrikbarende aantallen als je 50 of 30 rijdt, hoeveel dat uitmaakt in het aantal dodelijke gevallen.

M: Ja dat is dan ook een heel ander beeld dat we nu hebben. 3000 slachtoffers moet gewoon niet kunnen.

Cs#2: 650 is nog steeds veel hoor, dat zijn er nog steeds elke dag 2. Dat is echt ook nog heel veel. 2 doden, niet ongeval, doden. We vinden dat nog steeds gewoon. Dat is echt schokkend. Dat is in andere landen ook zo. Dat is ook reden om..., zo erg dat er alleen maar doden

vallen/ongevallen wat kost dat, en wat een leed levert dat op. Het is onbegrijpelijk dat je daar mee doorgaat, zo belangrijk.

M: Is daar veel aandacht voor binnen de gemeente?

Cs#2: Ja we hebben daar een apart meerjarenprogramma voor. Is misschien ook wel leuk om naar te kijken.

Interview Cycling advocate #3

M: Mag ik het interview opnemen?

Ca#3: Zeker, prima.

M: Dan is dat nu begonnen. Je zei het al een beetje maar ik vroeg me af hoe staat de Cycling Embassy tegenover de fiets strategie en het beleid dat Amsterdam volgt?

Ca#3: wij zijn, heel in het kort een toelichting, wij zijn een stichting van een publiek-privaat netwerk, we hebben 70 organisaties die onderdeel zijn van ons netwerk van onze stichting. Wat we eigenlijk doen onder de paraplu van de Cycling Embassy brengen we de kennis en kunde van al de partners naar het buitenland. Dat zijn consultancy firms, het bedrijfsleven, maar dat zijn ook publieke partners, waaronder een aantal grote gemeenten; de vier grote steden van Nederland die zijn onderdeel van ons netwerk dus ook Amsterdam. En Amsterdam is eigenlijk al heel lang onderdeel van ons netwerk, en die zijn natuurlijk ook al echt al heel veel bezocht door delegaties die komen kijken hoe Amsterdam zich heeft ontwikkeld en om daar inspiratie op te halen. Dus het is een hele bijzondere stad en we merken wel dat de situatie ook kan afschrikken omdat de situatie daar zo uniek is met de grachtjes en drukte van het fietsverkeer dat het soms ook kan lijken op een ander universum, en daarvoor is het naast naar Amsterdam gaan is het ook goed om juist bijv. een stad als Rotterdam te laten zien. Die in veel gevallen, bijvoorbeeld denk maar Amerikaanse steden en aan veel andere steden in het buitenland, die iets dichter bij de situatie elders liggen, waar andere landen zich soms iets beter mee kunnen identificeren. Dat maakt Amsterdam dus wel heel bijzonder en heel uniek, en daar moet je dus wel mee oppassen hoewel bezoekers heel erg laaiend enthousiast zijn en soms niet weten wat ze zien, dat het soms ook een beetje een overkill kan zijn. Hetzelfde geldt een beetje voor Utrecht. Utrecht is natuurlijk ook een stad waar heel veel wordt gefietst, en is misschien wel fietsstad nummer 1 in Nederland, in ieder geval kwa grote steden. En ook daar is het soms zo bijzonder met de kleine straatjes en de extreem overvolle fietspaden, dat dat dan heel ver buiten de belevingswereld van buitenlandse bezoekers is.

M: Dat kan ik me wel voorstellen, we hebben de fiets natuurlijk ook al zo zo lang.

Ca#3: Ja. Ja. Ja, dat is het bijzondere ook dat we in sommige gevallen echt decennia voorlopen op, als land, en ook een aantal steden. Op andere steden in de wereld. Dat het hier in de jaren 70, die ken je vast wel al die grafiekjes en statistiekjes dat in de jaren 50 en 60 het fietsgebruik onder de opkomst van de auto en dat de auto eigenlijk ruim baan werd gegeven. Dus de straten zie je eigenlijk dat het oervol werd met verkeersopstoppen met allerlei verslechterde luchtkwaliteit en met heel veel doden die er vielen, en ook kinderen die eigenlijk slachtoffer werden van het enorm toegenomen verkeersdruk. Geen specifieke verkeersvoorzieningen voor de fiets. En dat heeft er eigenlijk uiteindelijk de omwenteling gegeven, met de oprichting van de fietsersbond en de grote massademonstraties, mensen die echt voor, wat nu het museumplein is, daar gingen ze dan liggen en symboliseerde dat ze verkeersslachtoffers waren. Het grappige, nou niet het grappige, dat is het verkeerd gekozen woord, maar die beelden zag je vorig jaar in New York opkomen. Ook in andere Amerikaanse steden maar in New York was het wel echt in het nieuws dat ze daar ook van diezelfde soort, dat noemen ze dan van die die-ins, deden alsof ze zijn verongelukt in het verkeer en met fietsen op de grond gaan liggen in straten in New York. en dat refereerde dan een beetje terug naar wat wij eind jaren 70 in Amsterdam meemaakte.

M: Dan naar de strategie, want het probleem lijkt nog best die richting uitgelegd te zijn. Ze hebben het de hele tijd over de dichtslibbende stad, dat er te weinig ruimte is en dat er meer ruimte nodig is. Hoe speelt de fiets daar een goede rol in denk je?

Ca#3: Hoe speelt de fiets een rol in de dichtslibbende stad? dat is de essentie van de vraag. Nou ja het fietsgebruik neemt heel erg toe en überhaupt de hele mobiliteit is toegenomen, even met uitzondering van de corona tijd. Je zag dat met name als je kijkt en heel specifiek inzoomt ook op de statistieken van Amsterdam, die heel veel informatie hebben, bekijkt dan zag je dat de mensen die daar ook echt wonen en daar mobiliteit hebben dat het fiets gebruik daar echt is toegenomen en dat het auto gebruik, de verplaatsingen binnen de stad heel erg zijn afgangen. Dus er is steeds meer druk op de fietspaden, niet alleen van de mensen die in Amsterdam wonen, ook wel van bezoekers. Je ziet dat veel bezoekers ook het bus en metro netwerk gebruiken en met de auto naar Amsterdam komen. In totaal zie je als je die plaatjes combineert dat ook het autogebruik wel toeneemt, maar je ziet wel echt een verschuiving naar meer fietsgebruik en dat leidt naar meer drukte op de fietsinfrastructuur in de stad Amsterdam. En in sommige gevallen ook is de infrastructuur niet meer gedimensioneerd op die drukte. Soms toch smallere fietspaden waar het aantal fietsers te groot is. In 2013 en 2014 kwamen voor het eerst het begrip fietsfiles naar voren. Dan zag je ook echt in de avond in de spitsuren dat er rijen fietsers stonden bij de drukkere kruispunten. Daardoor is er een urgentie ontstaan, we moeten echt als stad, als Amsterdam maar geldt ook voor een aantal andere steden, Utrecht ook met name, moeten we iets doen om die drukte beter te faciliteren. Meer ruimte te geven voor de fiets, dus echt in een schaalsprong proberen te komen voor het denk in fietsen. Soms kan dat al met hele kleine slimme intelligente oplossingen, er wordt al gesproken van stedelijke acupunctuur. Dus dat je met accupunctuur maatregelen, met hele kleine zaken al heel veel kan bereiken. Denk bijvoorbeeld aan het initiëren van de frietzak en de banaan. Dat is een concept dat gebruikt is om bijvoorbeeld hele drukke kruispunten in te richten. De banaan is zeg maar dat er meer ruimte is gegeven als een opstel vak brij kruispunten, bij het meestervissersplein als je dat kent, dat is een groot druk verkeerskruispunt een beetje aan de oostkant van het centrum. Daar hebben ze dus het opstel vak voor fietsers vergroot en dat hebben ze op heel veel andere plekken ook gedaan maar dat was volgens mij een van de eerste kruispunten. Dus als fietsers massaal op kruispunten af komen rijden dat er meer ruimte is om daar te wachten totdat het verkeerslicht op groen gaat. En de frietzak is eigenlijk in het verlengde er voor gezorgd dat in de vorm van een frietzak de ruimte voor fietsers op kruispunten..uh.. in plaats van dat je twee rechten stroken hebt, heb je twee stroken die in een punt naar elkaar toe lopen vanaf de plek waar de fietser staat te wachten. Dus als het verkeerslicht op groen gaat, gaan mensen opeens massaal fietsen dus dan heb je op de eerste helft van dat kruispunt wat meer ruimte nodig en dan komt het uiteindelijk dichter bij elkaar. Je zou het even moeten googelen *info hoe te googelen*. Dat zijn hele simpele maatregelen dus van die kleine ingrepen in het `veranderen van de infrastructuur die al heel veel ruimte hebben gegeven. Andere aspecten die we hebben toegepast die niet zichtbaar zijn maar soms wel heel veel effect hebben is bijvoorbeeld dat verkeerslichten zijn weggehaald zoals een beroemd voorbeeld van bij Artis. Daar hebben ze verkeerslichten weggehaald met het idee dat als je die weghaalt ontstaat er meer ruimte in de zin dat het verkeer niet meer op elkaar hoeft te wachten en met de gedachte dat de grote hoeveelheid fietsers die daar overheen kwamen dat met het maken van oogcontact elkaar voorrang kunnen verlenen. En het werkt heel goed, je ziet dat de capaciteit van het kruispunt echt enorm is vergroot, en dat het ook niet heeft geleid tot meer ongelukken of ongevallen. Dus dat is een slimme manier van een soort shared space achtige situatie maken van een kruispunt, waardoor je ook meer ruimte geeft aan fietsers. Nog een ander aspect, waar Amsterdam heel goed in is geweest is dat ze een soort netwerk hebben uitgerold waar ze specifieke straten hebben toegewezen. Dit zijn straten waar je echt veel ruimte hebt voor de fietser, dus de hoofdvervoerwijken en dat je andere vervoerwijken te gast maakt, zoals een fietsstraat. Ik weet niet of je dat concept kent maar een

fietsstraten die zijn bijvoorbeeld Sarphatiestraat in Amsterdam die overgaat in Weterings *lost in translation*. Die is helemaal ingericht als fietsstraat, daar gaat ook de tram nog overheen maar daar is veel ruimte gemaakt voor de fiets. Dus helemaal rood gemaakt en heel duidelijk aangegeven; de auto is hier te gast. Dat geldt ook voor een deel van de Weesperzijde die loopt langs de Amstel. Dus op heel veel plekken hebben ze gezegd die maken we de fiets het hoofdvervoer. Er was al heel veel fietsverkeer en dan met simpele ingrepen zorgen we ervoor dat er meer ruimte komt. Maar dan nog is het heel moeilijk om die extra fietsers te accommoderen, en de gemeente is nu ook aan het nadenken over de autoluwe stad. Autoloos gaat dan nog te ver, maar om echt het aantal geparkeerde auto's af te laten nemen en op steeds meer plekken ook aan de gracht op steeds meer plekken om als iemand verhuist en er komt een parkeervergunning vrij dat zij die dan niet meer opnieuw uitgeven. Waardoor er dus meer ruimte ontstaat voor groene perkjes of voor bredere voetpaden en dus ook de straten er mooier uit gaan zien.

M: Als je zegt autoloos is te ver waarom zijn we daar nog niet?

Ca#3: Nou ja autoloos wil zeggen dat je helemaal niet meer met de auto op bepaalde plekken in de stad mag komen of kan komen. Dat wordt lastig omdat er nog veel bewoners in de stad wonen, ook echt in de grachtengordel, die zelf een auto hebben. Of door bepaalde redenen die geen andere optie hebben dan het gebruik maken van de auto. Dat is soms uuh dan wordt het gewoon heel lastig om bijvoorbeeld zo'n grachtengordel om die helemaal autoloos te maken. Hoewel er in het verleden al meerdere keren stemmen zijn opgegaan, ook de vroegere directeur van het PBL (planbureau voor leefomgeving) Maarten Haaier, die is nu universiteits' hoogleraar in Utrecht, die heeft wel eens geroepen van ja de grachtengordel in Amsterdam is Unesco werelderfgoed en het is eigenlijk een schande dat de geparkeerde auto's daar nog staan. En dat door die grachtengordel eruit ziet en de vervuiling ziet, en het esthetisch veel mooier zou zijn als je daar gewoon geen auto's meer hebt staan; hoeveel ruimte en hoeveel leefbaarder het dan wordt. Het is moeilijk om door te voeren, hoe graag ze het ook zo zouden willen hebben. Het is echt een spagaat van de bewoners, ook soms hele vermogende bewoners die in de grachtengordel wonen en bijvoorbeeld mensen die meer rechts georiënteerd zijn en dus op VVD stemmen. Dus zon auto toch heel belangrijk vinden, en dat is dan heel moeilijk om politiek voor elkaar te krijgen. Dus dat maakt het dan... en dan gaat autoloos in die zin te ver omdat het niet haalbaar is maar dan wordt er wel gesproken van oh hoe kunnen we het toch autoluw maken door het lastiger te maken om in de binnenstad te komen met auto's. Het moet nog wel mogelijk zijn maar als je echt voor ritjes binnen de stad wordt het wel echt lastig om die auto te gebruiken.

M: Met dat idee, denkt u dat we naar een fietsdominante toekomst toewerken? Dat we toch die auto echt los willen laten? Of zitten we toch nog steeds om de auto heen te denken?

Ca#3: Nou als je puur naar de statistieken kijkt, ook van al wat oudere statistieken, over de verplaatsingen dan is de fiets al dominant, maar in andere stadsdelen ligt dat weer wat lager. In bepaalde delen van Amsterdam is in feite al sprake van een fietsdominante stad, en heeft de auto een echt ondergeschikte positie. Maar je ziet wel dat de discussie steeds meer opkomt, ook in nieuwe wijken en nieuwe plekken. Een heel mooi voorbeeld is, niet zozeer in Amsterdam maar volgens mij gaan ze in Amsterdam ook wel nadenken over nieuwbouw wijken maar in Utrecht heb je het meer(?). Dat is een uitbreidingslocatie en daar gaan ze dus een autovrije wijken ontwikkelen, waar mensen wel toegang krijgen tot bijvoorbeeld deelauto's maar geen ruimte meer krijgen voor een eigen auto. In Amsterdam heb je ook een, naar ik weet, een tweetal wijken die helemaal autoloos zijn. Waar mensen dus komen wonen in een buurtje waar je ook gewoon niet de mogelijkheid krijgt om een parkeervergunning of een auto te hebben, maar dan wel gebruik kan maken van deelauto's. Dat is natuurlijk ook een mooie oplossing, en dat begint wel steeds voor steeds meer mensen haalbaar te worden voor heel veel mensen die in Amsterdam wonen. Ik heb zelf 7 jaar in Amsterdam gewoond, we hadden wel een auto voor de

deur maar dat was eigenlijk alleen maar om heel incidenteel verplaatsingen te maken naar familie buiten de stad en eigenlijk sloeg het in die zin nergens op dat we een auto hadden want die stond daar altijd maar te staan. Ik denk dat dat voor heel veel gezinnen en huishoudens geldt, dat het wel een optiewaarde is. Je hebt de optie om er gebruik van te maken van die auto en daarom is het fijn om te hebben, daarmee kan je dan naar het platteland of familie buiten de stad maar voor verplaatsingen binnen de regio Amsterdam of binnen de stad slaat nergens op. Dan is de fiets in veel gevallen zoveel sneller, of het openbaar vervoer dat die auto helemaal geen toegevoegde waarde meer heeft.

M: In verschillende document wordt die mening aangeschreven aan de veranderende samenstelling van de samenleving, er zijn meer hoogopgeleide en meer jonge mensen, en daar is meer draagvlak om die veranderingen te maken. Ziet u dat ook?

Ca#3: Ja zeker, dat is absoluut het geval. Dat is een deel van de verklaring. Dat er meer jong volwassen mensen wonen die ook niet meer zo veel waarde hechten aan die auto. Soms wordt er ook wel verwezen naar die jonge generatie... de oude generatie was voorheen in de jaren 60 70 was een auto echt een statussymbool. Je had echt iets bereikt als je een auto hebt gekocht. Dat geldt voor de komende generatie veel minder, het is echt een gegeven dat je gebruik kan maken van een auto. Het is veel meer een gebruiksvoorwerp, en als het gewoon helemaal niet handig is voor je dagelijks leven behalve voor de verplaatsingen naar buiten de stad dan wordt het veel minder reëel om een auto aan te schaffen. Ook als het duur wordt en onpraktisch. Heel veel beleid heeft n mix van push en pull factoren. De pushfactoren, de mensen die als het ware uit de auto worden gedrukt doordat het minder aantrekkelijke wordt, steeds duurder wordt en ook dat bepaalde verplaatsingen moeilijk worden gemaakt; wegen worden geknipt, fietsstraten worden aangelegd. Minder verkeer plekken, het wordt allemaal ongemakkelijker en onpraktischer. Dat is dus the push factor. De pull factor is als je naar de fiets getrokken wordt. Het is aantrekkelijker om gebruik te maken van de fiets, dan kan je wel echt tot aan de deur komen, hoewel fiets parkeren wel steeds meer een issue begint te worden door de drukte. Dat is een soort mix geweest van de afgelopen decennia, dat het minder aantrekkelijk worden van de auto een rol heeft gespeeld in dat mensen een overstap hebben gemaakt. Push and pull maar soms wordt het ook wel vergeleken met de carrot en de stick. De wortel voorhouden, en een stok om mensen ergens uit te slaan als het ware. Dat is het fietsbeleid, ook in het verleden het minder aantrekkelijk worden van de auto, dat dat echt een rol speelt in de toegenomen attractiviteit van de fiets. Dus inderdaad de sociaal demografische aspect speelt een rol in de verklaring maar het is ook echt het mobiliteitsbeleid wat er een rol heeft gespeeld.

M: En in het beleid weegt dat meer naar de push factoren of meer het trekken naar de fiets?

Ca#3: Ja ik denk dat het een combinatie is, zowel die pushfactoren, nou ja dat het dus minder gemakkelijk eigenlijk is en dat mensen toch echt wel gemak mensen zijn. Heel vaak speelt gemak een heel belangrijke rol. Tegelijkertijd is het wel aantrekkelijk geworden om de fiets te pakken, dat speelt ook een rol. Daar past wel een kanttekening dat het zo druk aan het worden is dat er zijn ook wel verhalen bekend dat mensen zeggen het is te druk, en dat het stress oplevert om gebruik te maken van de fiets en dat ze dan weer juist afhaken of gebruik gaan maken van andere vervoermiddelen weer.

M: Midden deze mobiliteitsaanpak, zijn er ook uitdagingen waar het knel loop om dit uit te voeren? Lukt het overal?

Ca#3: Een knelpunt is wel het fiets parkeren, en dat is een heel kostbaar iets. Het aanleggen van goede fietsparkeer infrastructuur. De gemeente Amsterdam is daar heel hard mee bezig, op veel locaties mooie nieuwe fietsparkeervoorzieningen aangelegd. Rondom de stations maar ook bij de binnenstad bij het Leidseplein zijn ze heel hard bezig, zelfs een ondergrondse garage. En op andere plekken waar heel veel publiek samenkomt, en dat is wel een heel kostbare investering altijd en ook wel cruciaal. Want als het lastig wordt om je fiets te parkeren, dat heeft in het verleden ook voor heel veel rommel geleid, fietsen die op straat staan en die voetgangers weer

de weg blokkeren. Dat is ook wel een hele ingewikkelde kwestie waar de gemeente veel in investeert, maar is wel.. dat kan wel een bottleneck zijn. Van hoe krijg je nou al die fietsen ook geparkeerd, en moet je daar dan niet naar nieuwe slimme voorzieningen met gedragsmaatregelen of nou ja daar zijn dan bijvoorbeeld rondom stations dat de eerste 24 uur gratis is maar daarna moet gaan betalen om te voorkomen dat er heel veel van die zogenaamde 'weesfietsen' komen. Die fietsen die daar maar staan te staan en fietsparkeerruimte innemen. Dus dat is wel ... het is natuurlijk ook een belangrijke, in Amsterdam heeft heel erg de discussie gespeeld over de scooter die ook op het fietspad kwam en enorm veel ruimte innam, die ook er voor zorgde dat de verschillen tussen snelheid tussen fietsers en scooters en bijna allemaal opgevoerd waren, maakte het ook dat voor veel mensen het een minder aantrekkelijke manier van voortbewegen om constant proberen in te halen enzo.. Daar heeft Amsterdam heel lang voor gevchten, ook op rijksniveau om daar een regeling voor te treffen. Ik geloof vorig jaar ingevoerd die plicht voor oudere scooters ook om een helm te dragen en naar de openbare weg te gaan, of de weg waar ook de auto's rijden. Dat is dus ook wel een probleem van de verkeersveiligheid, hoe zorg je ervoor dat we het ook veilig houden en dat het allemaal goed afgewikkeld wort en dat er niet teveel ongevallen gebeuren.

M: En dan heel anders, is er eigenlijk überhaupt nog de wens op nieuwe fietsers aan te trekken? Is Amsterdam daar mee bezig?

Ca#3: Umm ja nou het is wel zo dat, ik had het er net over dat het fietsaandeel van het centrum heel hoog is, maar je hebt ook de meer buitenwijken dat de aandelen lager liggen en soms zijn er bepaalde delen van de stad, zoals Amsterdam Zuid-Oost of Nieuw-West, waar het fietsaandeel veel lager is. Waar ook de samenstelling van de bevolking heel anders is, waar heel veel mensen met een niet-westerse migratie achtergrond wonen, zoals mensen met een Turks of Marokkaanse achtergrond, of Surinaamse of Antilliaanse achtergrond. Die fietsen veel minder, even kort door de bocht, er zijn natuurlijk wel delen die wel veel fietsen. Maar er is echt, als je het vergelijkt met meer autochtone Nederlanders wordt er veel minder gefietst en daar wordt ook over nagedacht van hoe zorg je nou voor dat daar ook van de jeugdige jaren ook gebruik wordt gemaakt van de fiets. Dat mensen niet automatisch overgaan of makkelijker de auto of het openbaar vervoer, is natuurlijk ook prima als alternatief, maar hoe zorg je er nou voor dat zij ook die fiets vinden en gebruik van maken, en blijven maken.

M: Want dat is op het moment een interessante finding tussen Kopenhagen en Amsterdam. Kopenhagen zit heel erg op het aantrekken van fietsers, en bij Amsterdam lijkt het een beetje een 'great, but' logic als in we zijn heel blij met de fietsers maar wacht even dit gaat nog goed eigenlijk. Daar zie je een groot verschil in waar zij op focussen dus daarom vroeg ik me af zijn we in Amsterdam wel bezig met nieuwe fietsers zoeken. Er zijn zoveel fietsers, lukt dat?

Ca#3: Ja dat is inderdaad een hele goede vraag. Inderdaad het volume is al zo groot dat daardoor ... de autonome groei van het aantal fietsers neemt toe, dus je hoeft eigenlijk niet eens te accommoderen behalve dan in die buitenwijken waar heel veel mensen met een niet westerse achtergrond wonen. En waar juist weer relatief minder wordt gefietst, daar zou het wel een hele mooie toegevoegde waarde hebben om meer mensen op de fiets te krijgen. En daar bewust van te maken wat de voordelen zijn voor de gezondheid enzovoort enzovoort. Maar voor de centraal gelegen stadsdelen is het eigenlijk het accommoderen van de groei die er überhaupt al is, is eigenlijk al genoeg. Dus je ziet ook de combinatie tussen fietsen en trein gebruik is enorm gegroeid, je ziet ook het gebruikmaken van de ov-fiets, is ook iets wat heel erg aan het groeien is en heel erg gegroeid is de afgelopen jaren. Dat is ook puur een kwestie van accommoderen van die groei, minder dan het extra oproepen want er is al genoeg hands aan dek om die groei te accommoderen.

M: Er wordt veel gesproken over de fietser verdient meer aandacht en ruimte, waar komt 'verdienen' vandaan? Het is een heel interessante manier om het te zeggen, hoezo verdienen?

Ca#3: Dat komt dan echt.. uh.. Er is al meer ruimte gegeven aan die benadering, de accupunctuur maatregelingen die zijn genomen. Maar dat verdienen komt dan denk ik meer in de zin van dat er nog heel veel delen in de stad zijn waar de fietsinfrastructuur nog heel bescheiden is, dus smalle fietsstroken. Er zijn dan wel fietsstroken maar die zijn dan niet heel breed gedimensioneerd, terwijl een auto daar nog wel relatief veel ruimte heeft. Dan zou in die zin naar een herwaardering moeten gaan, van hoe je die verkeersruimte indeelt. In die zin zou je zeggen dat het eerlijk zou zijn gezien het aantal fietsers die gewoon puur als je gaat tellen over die over zo'n straat gaan en het aantal auto's en andere vervoermiddelen, dan zou het eigenlijk heel logisch zijn als je die straat opnieuw inricht. Dat gebeurt in sommige gevallen ook wel dat je er 1 richtingsverkeer van maakt. Een strook voor de auto's wegneemt of wat parkeerruimte wegneemt.

M: Dus eigenlijk naar een nieuwe hiërarchie tussen de verschillende mobiliteiten?

Ca#3: Ja, soms zie je ook letterlijk gesproken wordt, in kader van een soort afwegingsmodel waarbij je zo'n hiërarchie ziet, dat je de voetganger op 1 moet zetten en dan de fiets en uit mn hoofd dan het openbaar vervoer en dan uiteindelijk pas de auto. dat je dat steeds mee moet nemen in je beleidsafwegingen.

M: En is daar veel draagkracht voor? Zon strategie wordt elke keer een beetje schoongepoetst, maar is er veel draagkracht?

Ca#3: Ja het meerjarenplan bij de gemeente Amsterdam en daar is wel en daar doet men ook aan dat men die plannen ook breder voor mobiliteit en voor huisvesting, ruimtelijke plannen toetst wat vindt de bevolking daar nou van. Wat is het draagvlak daarvoor en heel nadrukkelijk ook de wens en behoeft van de bevolking meeneemt` . Zelf ben ik er wel eens geweest bij prins Willem de zwijger, en daar werd nadrukkelijk over de plannen gesproken en dan ook echt input binnengehaald van wat vinden nou burger bewoners ervan. Maar ook andere experts zoals de universiteit van Amsterdam, of andere belangrijk op dat front, en er wordt dan ook heel nadrukkelijk naar geluisterd. En werd ook weer meegenomen in het uiteindelijk plan, dus er is zeker draagvlak. De meeste Amsterdammers, aangezien het grote aandeel van de fiets, daar ook echt wel draagvlak voor hebben. Maar er zal natuurlijk ook altijd wel weerstand bestaan, van mensen die zeggen 'ja je moet niet te veel knippen op de ruimte voor de auto', die zul je er ook altijd bij hebben. Maar in het algemeen zie je toch wel, er was een paar jaar geleden een sessie geweest met de toenmalige wethouder van verkeer in Amsterdam; Pieter Litjens. Toen waren er ook heel veel partijen aanwezig op die sessie, er waren ook partijen die eigenlijk uit de autobranche aanwezig en die zeiden ook eigenlijk geeft de stad nog teveel ruimte aan de auto en je zou eigenlijk naar een veel meer autoluw stad toe werken. De jaren daarna is dat helemaal verder uitgedacht, maar dat was dus ook vanuit de autolobby branche werd gezegd dat het eigenlijk nog te makkelijk is om overal met de auto in Amsterdam te komen. En als je het vergelijkt zoals met andere steden en je zou echt naar een herwaardering moeten gaan en nog meer ruimte moeten maken voor andere modaliteiten. Dus dat is wel grappig, juist uit de hoeken waar je het niet van verwacht.

M: Je zei het al een beetje, als ik dan denk in stakeholders die hier zijn, de bevolking wordt heel erg meegenomen, de universiteit, en geven jullie ook advies terug aan Amsterdam?

Ca#3:Nou niet zozeer, soms wordt er wel eens van gedachten gewisseld daarover. Maar het is meer zo dat wij het beleid dat Amsterdam uitvoert en hoe ze het doen, en ook internationaal en voor andere steden in de wereld is dat heel interessant om te volgen dus dat dragen wij dan uit. Bijvoorbeeld als er een congres is dan gaat de gemeente mee naar zon congress en dragen zij ook internationaal uit hoe zij het mobiliteitsbeleid vorm geven. En welk fietsbeleid ze voeren. Wij zijn er dan meer voor om de succesverhalen en de best practices vanuit Amsterdam en andere steden vanuit Nederland naar het buitenland te vertalen.

M: Dus van hier naar andere plekken. Zijn er nog andere stakeholders die ik hier nu mis over het beleid van Amsterdam? Wie pusht er echt voor het fietsen?

(Reference to other potential people to interview) Heel belangrijk is natuurlijk de fietsersbond die pusht echt de belangen van hoe de fietser erin zit in Amsterdam. Je hebt bijvoorbeeld Amsterdam een heel belangrijke rol in speelt en hebben ook een boek geschreven over de geschiedenis van Amsterdam fietsbeleid. Interessante persoon om mee te spreken. En je hebt het gemeentelijk vervoersbedrijf, hoe dat met hen wordt afgestemd. Hoe de ns erin zit en faciliteert. Je kan ook denken aan belangrijke publiekstrekkers in Amsterdam, die heel veel bezoekers aantrekken.

M: Publiekstrekkers?

Ca#3: Leidseplein bijvoorbeeld is een heel populaire plek waar theater zit en meerder bioscopen geloof ik, heel veel cafés, horeca. Er komt heel veel publiek op af. Paradiso ook. Ik weet niet precies hoe dat werkt maar een vereniging van die partijen die ook belangen behartigen van de verkeerstromen rond zon gebied allemaal regelt. Dat heb je op heel veel grote plekken in Amsterdam.

M: En wat vindt u zelf van het fietsen in Amsterdam, gaat het de goede kant op? Is het fijn?

Ca#3: Ja ik vind het wel, ik zie ook dat het drukker is geworden de afgelopen jaren, dat het dus drukker is geworden op het fietspad. en die scooter was wel heel vervelend. Daar heeft Amsterdam echt een mooie stap genomen. en ik zie dat er wel echt geïnvesteerd is in verbeteringen van de fietsinfrastructuur en dat dat dus echt wel dat het fijn is op in ieder geval de plekken waar meer ruimte is gekomen voor de fiets. Om je daar te verplaatsen. In de wijk de pijp, waar ik dan zelf woonde was een straat. het was eigenlijk een beetje gevaarlijke straat, en al 40 jaar niets veranderd. En die is nu ook heringericht waardoor er veel meer, waardoor het veel prettier fietsen is door zo'n toch wel heel drukke straat. Dat is heel gaaf, en dat is heel goed dat de gemeente daar veel tijd en aandacht voor geeft. Maar goed het blijft natuurlijk nog steeds uitdagend door de toenemende drukte op de fietspaden en toenemende drukte op stations om het allemaal in goeie stromen te leiden. En dan is er ook nog de uitdaging dat het aantal inwoners van Amsterdam enorm toeneemt, dus we hebben een enorme opgave, een bouwopgave van meer woningen worden gebouwd. Ze gaan ook echt de lucht in met hoogbouw, van hoe ga je dat dan weer allemaal accommoderen. Het is nu al druk, en het wordt dus nog veel drukker doordat het aantal inwoners nog veel verder gaat stijgen. Dat is natuurlijk wel heel spannend hoe ze dat allemaal weer goed gaan opvangen. Dan kan je er eigenlijk niet meer komen met het faciliteren van autogebruik, dus daarom zal je echt moeten nadenken over het niet meer bieden van parkeerplekken. Maar dus nieuwe vormen van deelmobilitéit, dus Maas mobility en service en slimme vormen van deelauto's. En dus fietsgebruik, dus dat je echt fietsvoorzieningen bied in die nieuwe wijken.

M: Zijn daar al regels voor? Dat er bij zoveel nieuwe gebouwen, moet zoveel fiets parkeren zitten? Die kant op?

Ca#3: Nee, er was wel een soort bouwbesluit dat is volgens mij een paar jaar geleden aangepast, dus er moet een heel deel... maar daarnaast was het tot verkort ... volgens mij zijn er niet echt regels voor, het aantal parkeerplekken per huis of woning worden wel naar beneden bij geschroefd. Dat je dus, ik weet het niet uit mijn hoofd, 0.5 of nog minder per woning, of helemaal geen `parkeerplekken bieden en dan echt op een andere manier faciliteren.

M: Dat zijn van die structurele dingen die echt een verschil kunnen maken in de toekomst

Ca#3: Zeker. Daar liggen de grote uitdagingen en is wel heel spannend wat daar gaat gebeuren. Je zag ook, dat is specifiek het voorbeeld van Utrecht, dat lijkt echt wel op heel veel fronten op Amsterdam, dat kanaal waar ik het eerder over had. Als je uit zou gaan van de oorspronkelijke normen, dus de normen die vroeger er al waren dan ging het gewoon niet goed komen. Dan waren er zoveel extra bewoners die zorgen voor zoveel extra drukte op de ringwegen rondom Utrecht en om het station. Het is bijzonder dat Utrecht een heel groot centraal station heeft, en niet zoals Amsterdam dat het veel meer verspreid is. Dat gaat gewoon niet dus dat moet je echt

op een andere manier doen, dus daarom is er besloten om een soort autovrije wijk van te maken, waar ook veel ruimte is voor fietsmobiliteit.

M: Dan als laatste, waarom willen we eigenlijk een fietsstad en geen openbaar vervoer of wandel stad zijn?

Ca#3: Nou ja eigenlijk wil je.. ik zou zeggen dat we niet zo zeer een fietsstad als een leefbare stad willen. Dat zou het uitgangspunt moeten zijn, de fiets is eigenlijk puur een middel tot een doel. Door fietsgebruik te stimuleren krijg je een hele leefbare, fijne, prettige stad. Niet alleen fietsgebruik maar ook het openbaar vervoer past in dat plaatje. Het is denk ik niet of of, maar eigenlijk en en, Het unieke aan Nederland is dat je de keuze hebt, dat je in sommige gevallen ook kan gebruik maken van de auto maar in sommige gevallen ook de fiets als openbaar vervoer als wandelen op heel veel plekken kan komen. In heel veel andere steden, bijvoorbeeld Amerikaanse steden zijn mensen echt afhankelijk. Die keuze hebben om verschillende vervoerwijzen te gebruiken is heel uniek en door juist te investeren in fiets en voetgangers, en ook het openbaar vervoer. dus de combinatie tussen fiets en openbaarvervoer is ook een hele sterke in Nederland, die fiets en trein combinatie is echt heel uniek. 50% van alle treinreizen begint met een fietstocht. Dat is wereldwijd uniek. Dus dat maakt als je daar naar kijkt dat je dus hele leefbare prettige steden krijgt die heel veel voordelen, gezondheidsvoordelen opleveren en ook economische voordelen, milieu voordelen. Dus ik zou niet pleiten voor een fietsstad maar voor een leefbare steden, en dat is waar de fiets een hele belangrijke en mooie bijdrage kan leveren. Professor in Utrecht vergelijkt de fiets met een stofzuiger, gewoon een middel dat je nodig hebt en het is puur een middel. Het is dus niet een doel op zich maar gewoon een middel om niet de woonkamer schoon te maken, maar de fiets is dan gewoon een middel om een leefbare stad te creëren. Dat is het en niet meer dan dat. En de auto zou je kunnen zeggen, als je heel erg inzet op auto's dan krijg je een veel minder leefbare stad, een stad die mensen afhankelijk maakt van de auto, minder sociale interactie.

Interview Civil Servant #3

M: Mag ik dit interview met u opnemen?

Cs#3: Ja geen probleem hoor.

M: Dan denk ik eerst eigenlijk over de agenda autoluw, hoe is die tot stand gekomen?

Cs#3: Hoe is die tot stand gekomen ummm.. nou ik denk, misschien het allerbelangrijkste begin, het is natuurlijk een politiek besluit om dit in Amsterdam te willen en toen de vorige gemeenteraadsverkiezingen zijn geweest was GroenLinks de grootste partij. Zij mochten de coalities vormen, en hebben in die coalitievorming de mobiliteitsparagraaf autoluw ingegraven. We hebben meer ruimte nodig in deze groeiende stad voor de groeiende bevolking. Meer ruimte voor voorzieningen, meer ruimte voor mensen en dat betekent dat er minder ruimte voor de auto moet zijn. En dat was eigenlijk de basis waarop we in 2018 startten. En daarvoor hebben we natuurlijk wel wat voorbereidingen al gehad, het is niet dat het helemaal uit de lucht is komen vallen. Ik denk volgens mij in 1992 is er in Amsterdam al een referendum geweest over de vraag of we een autoluwe binnenstad moesten hebben. En vanaf toen is eigenlijk al een soort lijn ingezet om Amsterdam autoluwer te maken. Eigenlijk moet ik dat andersom zeggen, we hebben het altijd over autoluw maar wat we doen is niet zozeer de stad autoluw maken maar meer ruimte creëren voor andere vormen van ruimte gebruik. Dat betekent dat we als middel inzetten dat we de auto minder ruimte willen geven omdat die nou eenmaal meer ruimte inneemt in deze stad. Nou ja goed dat heeft als we dan toch over narratives hebben, autoluw is iets wat een gevleugeld begrip is geworden maar heeft ook enig negatieve connotatie natuurlijk. Omdat je iets weghaalt, terwijl wat we eigenlijk doen is heel veel toevoegen. Heel veel ruimte voor andere functies.

M: En dat het al begon met het denken over autoluw, waar was dat bezig, ook binnen de gemeente of?

Cs#3: Ja nou ja, binnen de gemeente, ook binnen de maatschappij. Kijk, binnen de gemeente zitten heel veel professionals die heel erg nadenken over stedenbouw en openbare ruimte en daar ook bepaalde beelden bij hebben. En daar is ook wel echt de consensus, dat zie je ook wel in de wetenschappelijke literatuur dat de auto niet bepaald de stad leefbaarder maakt. Hoe meer auto je creëert hoe minder ruimte je hebt, maar ook hoe meer urban sprawl gaat ontstaan, dus hoe meer mensen uit elkaar gaan wonen en werken enzovoort. Met als afschrikwekkend voorbeeld Los Angeles, en andere Amerikaanse steden. Nou goed, wij wilden de andere kant op. En dat zie je dat er door de jaren heen gebalanceerd wordt tussen verschillende aanvliegroutes. Het vorige collegeperiode zat VVD erin, in de coalitie, toch zag je dat we best wel maatregelen durfde te nemen die de ruimte voor de auto verminderde maar waarbij bijvoorbeeld met parkeren nog wat voorzichtiger werd gedaan. Deze coalitieperiode zie je dat ook op parkeren grote stappen worden gezet, dus dat ook heel veel parkeerplaatsen op plekken verdwijnen en dat daar andere dingen voor terugkomen.

M: Dat was eigenlijk ook mijn volgende vraag, het draagvlak, is dat er om echt die maatregeling door te voeren?

Cs#3: Umm er is een onderzoek geweest van OWS daar bleek uit dat ruim 60% van de mensen zich kan vinden in het autoluw beleid vinden van de gemeente. Ik ken niet de precieze achtergrond van de vraag hoor, ik heb het niet echt liggen hier maar ik zag hem een keer langskomen dus dat geeft wel aan dat er ook binnen de maatschappij, onder de bevolking, wel ruimte is en draagvlak is voor deze maatregel. En dat is helemaal niet zo gek als je bedenkt dat het autobezit in Amsterdam vrij laag is. Van alle huishoudens heeft maar 40% een auto, en als je kijkt naar de binnenstad is dat maar 25% zelfs. Heel veel mensen hebben er belang bij dat die auto helemaal niet zoveel ruimte inneemt. Tegelijkertijd zijn er ook wel mensen die op bezoek komen met de auto of aannemers die met de auto moeten komen. Je ziet dat daar ook nog wel, dat daar echt wel moeite mee hebben hoe we daarmee om moeten gaan. He op het moment dat je overal daar de ruimte voor de auto verminderd, zul je toch iets moeten doen met de noodzakelijke mobiliteit. Dat zie je nu zeker in deze periode helemaal.

M: Ja dat wordt interessant

Cs#3: Over het algemeen vindt men het fijn als er meer ruimte is om te wandelen om met hun kinderen naar buiten te gaan, om ergens even te kunnen zitten en om te kunnen winkelen enzovoorts. En ook gewoon met de fiets door de stad kunnen reizen zonder dat er overal auto's om je heen zitten.

M: Autobezit zo laag, is dat altijd al zo geweest? Of relatief laag?

Cs#3: Je ziet wel een geleidelijke daling door de jaren heen. Als je kijkt naar de jaren 60/70/80 dat was wel echt een piek autobezit, denk ik. Jaren 90 zijn we begonnen bij de uitrol van betaald parkeren in Amsterdam. Althans de echte grote uitrol. Dat is in de jaren 60 al ingevoerd maar vanaf de jaren 90 is dat op meer systematische wijze ingezet. En je merkt dat we daarmee het autobezit, met name in de druk stedelijke gebieden, echt wel naar beneden hebben gekregen. Sowieso is Amsterdam altijd wel een goed bereikbare stad geweest, dus de noodzaak voor de auto is altijd al minder geweest. Maar tegelijkertijd om ook restricties te geven aan het aantal auto's dat mensen mochten hebben, zie je dat het aantal echt naar beneden is gegaan. Je ziet door de jaren heen het autobezit afnemen per huishouden. Door de groei van de stad zie je het aantal auto's in de stad nog wel toenemen. Dus als je erdoorheen kijkt, per huishouden zie je, het gaat niet heel hard maar neemt af. Maar elk jaar komen er 10.000 mensen bij en die, ja daar hebben er een paar gewoon een auto van.

M: Jaa okey, aahzo. Ik moest heel even nadenken. Hoe verspreid zich dat over de stad?

Cs#3: Nou in de binnenstad zie je eigenlijk geen groei meer van de auto. Het aantal vergunningen hebben we daar ook gewoon vastgezet op een maximum, daar zul je niet zien dat

daar nog heel veel groei is. De groei van de auto's zul je voornamelijk zien in de nieuwe gebieden. De ontwikkelingsgebieden, Zeeburgeland waar we nu mee bezig zijn. Havenstad. Schinkelgebied aan de westkant. Spoorzone. Dat zijn allemaal gebieden waar best wel bedacht wordt of uitgebreid. Dat zijn gebieden waar over het algemeen niet heel erg wordt ingericht op de auto. Daar worden heel lage parkeernormen gehanteerd, daar wordt nu gekeken naar mogelijkheden van deelbaarheid vna andere vormen van mobiliteit. Om maar te zorgen dat mensen geen auto nodig hebben. Er wordt ook gekeken naar rups, bijvoorbeeld mensen die daar op bezoek komen of logistieke functies daar terecht kunnen. Zo dat het niet allemaal helemaal tot diep in de wijk terecht hoeft te komen. Maar daar komen wel auto's bij. Het is niet veel meer, maar ze zullen er wel zijn.

M: Dat is ook oke?

Cs#3: Dat is in zoverre oke dat he je creëert een prettige wijk. Auto's zijn niet erg ofzo hoor, het is niet zo .. De auto heeft ons veel welvaart gebracht, en ik denk ook dat auto's nodig zijn om een wijk en een stad leefbaar te houden. Maar waar je moet gaan kijken is naar het hele netwerk. Als je kijkt naar de A10 om Amsterdam heen, die is met name in de spits ontzettend druk. Dus ook op het moment dat je zulke wijken aanlegt is die in de spits nog drukker wordt. Er zullen mensen met de auto naar hun werk gaan, er zullen mensen met de auto naar sportvoorzieningen gaan. Dat doen ze vaak ook in de avondspits, dus dat komt er allemaal bij. Dus naast allerlei mitigerende maatregelen, zoals dat zo mooi heet, om te zorgen dat mensen andere manieren van transport gaan gebruiken, zul je ook moeten gaan kijken naar manieren om mensen meer thuis te laten werken. Nou ontzettend goed gelukt afgelopen tijd. Maar ook om te kijken of mensen op andere tijdstippen gaan reizen, zodat in ieder geval de piek van die drukte wordt opgevangen en je ook de capaciteit op de snelwegen wat beter kan benutten.

M: Hoe doen jullie dat het thuiswerken, nu is het makkelijk?

Cs#3: Nou ja daar zijn verschillende aanvliegroutes voor. We hebben een heel traject gedragsverandering, onder andere zeggen we in de agenda autoluw met de grootste werkgevers in gesprek om te kijken of er andere manieren van mobiliteit mogelijk zijn. Met de deelauto gebruik laten maken voor zakelijkeritten. Op andere tijdstippen gaan werken inderdaad. Misschien iets meer thuiswerken. Het is wel interessant, ik geloof echt, dat is nu ook gebleken, als meer mensen gaan thuiswerken dan zijn de files weg. En dat hoeft echt niet iedereen te zijn die thuis werkt, al is het maar 10% van de populatie die gaat thuiswerken op 1 dag. Dan heb je al een enorme slag geslagen in het verminderen van die piek. Dat proberen we ook met die werkgevers voor elkaar te krijgen. Tegelijkertijd hebben we ook een heel traject met publieke professionals, zorgmedewerkers, leraren, dat soort mensen die ook vaak niet meer in de stad wonen, veelal in de regio die grote afstanden moeten overbruggen. En naar mogelijkheden gekeken, kunnen zij bijvoorbeeld met een e-bike naar de stad. Daar komen ook best wel positieve resultaten uit. Dat zijn manieren, allemaal misschien kleine dingetjes, maar als je al die kleine dingetjes bij elkaar optelt dan krijg je uiteindelijk een groot effect. Daarmee is gedragsverandering naast bouwen en het aanleggen van infrastructuur een heel belangrijk component.

M: En E-bike zei je, hoe staat de agenda autoluw tegenover de fietsstrategie, hoe verhoudt dat zich met elkaar?

Cs#3: Heb jij daar een beeld bij dat ze tegenover elkaar staan?

M: Nou, ik heb een beetje, ik heb dan naar de verschillende strategieën gekeken. Ik moet nog naar verkeersveiligheid kijken, maar ook klimaat enzo.. En daar komt naar mijn mening een beetje uit, dat ze soms andere redeneringen hebben voor waarom iets moet. Dus bijvoorbeeld bij klimaat zit er ook veel techniek in, en technologie. De elektrische auto is dan iets wat daar besproken wordt, terwijl dan in de interviews toch tegen komen. eigenlijk elektrische auto zou überhaupt het probleem niet oplossen. Dat zou misschien het probleem van de uitstoot oplossen. Soms denk ik dat ze niet helemaal dezelfde redeneringen gebruiken.

W: Ik heb nu ook met de mensen van luchtkwaliteit en klimaat gesproken en daar is het verhaal van ja, een elektrische auto is beter, maar geen auto is nog beter. Ja, althans als je kijkt naar de doelen voor luchtkwaliteit en klimaat natuurlijk. Daarbij is ook nog weer dat voor luchtkwaliteit het niet eens zou uitmaken waarmee de auto wordt, het gaat er niet zozeer om of dat vervangen wordt met groene stroom of niet. Het gaat over de kwaliteit binnen de stad en niet over de uitstoot over het geheel. Er zitten dus wel verschillende belangen achter natuurlijk. Achter die verschillende doelen. Maar als je even hoog over kijkt dan zitten daar wel gewoon heel veel gedeelde belangen. Als je inderdaad zorgt dat er minder verkeer in de stad is, tik je eigenlijk alle doelstellingen aan. En dat geldt ook voor verkeersveiligheid en fiets, op het moment dat je minder verkeer hebt op bepaalde routes kun je meer ruimte voor de fiets maken. En natuurlijk is er altijd discussie over wat meer ruimte voor de fiets en waar dat moet zijn en wanneer. Ik denk dat vanuit autoluw, of het programma autoluw, hebben we een wat bredere blik op alle wensen die de openbare, of alle claims in de openbare ruimte, van verblijven, terrassen, voorzieningen, fiets/ov/auto. Die moeten allemaal een plek krijgen. En ik kan me wel voorstellen, dat zou ik ook doen, op het moment dat ik voor het programma of thema fiets werk, dan zou ik wat meer kijken waar kan ik fiets nou verbeteren. En ja dan zou ik ook een volledige claim neerleggen voor de fiets. Als je puur alleen gaat kijken hoe je fiets alleen gaat optimaliseren in een stad dan denk ik dat je heel erg veel ruimte nodig gaat hebben, maar dat gaat bijvoorbeeld ten koste van een voetganger. Die discussie moet wel gevoerd blijven worden denk ik. Zeker ook omdat de voetganger, nou ja die heeft op heel veel plekken te weinig ruimte. En dat merk ik zeker in deze tijden, zie je dat heel veel meer mensen gaan lopen. Je ziet dat de individuele mobiliteit toeneemt. En dan als allerlei voorzieningen opengaan, zul je dat ook zien. Er zullen ook meer mensen de auto nemen waarschijnlijk. Maar dat willen we nu juist niet faciliteren. Omdat we nu juist die ruimte nodig hebben in de stad, die 1.5m. Dus eigenlijk datgeen wat we aan het doen waren, moeten we versneld gaan inzetten nu om die voetganger de ruimte te geven. En ook die fietser de ruimte te geven. Het aardige is als je kijkt naar een straat als de van Woustraat in Amsterdam, dan, ik geloof dat die op het grootste deel is die 16m breed. Nou als je daar alle voorzieningen in kwijt wil; daar gaat een auto doorheen, een tram doorheen, fietsers, voetgangers, daar wordt geparkeerd, winkeliers zetten nog reclame borden buiten. Dat past gewoon allemaal niet. En dat moet je met elkaar afwegen, en daarvan hebben we nu gezegd de voetganger heeft daar in principe primaat, parkeren gaat daar sowieso weg, de auto moet daar zeker doorheen kunnen rijden maar dat gaat dan met 30km/u, de fiets kan dan gemengd worden met de auto als er maar niet te veel rijden. Dat soort overwegingen moet je telkens met elkaar gaan doen. We hebben ook een aantal locaties fietsstraten, waar we fiets en auto met elkaar mengen. Dat er relatief weinig auto's rijden en veel fietsers, ik geloof.. In de van Woustraat gaan we dat overigens niet doen hoor maar je moet er wel altijd naar kijken. Op de Sarphatiestraat hebben we dat nu ingericht, als je puur kijkt vanuit het belang van fiets zou je kunnen zeggen dat is niet wat je wil. Terwijl als je kijkt vanuit openbare ruimte, ben je daar heel efficiënt bezig met je ruimte inrichten. Je zorgt ervoor dat twee soorten vervoer op een plek gaan rijden.

M: Hoezo wil de fiets dat niet?

Cs#3: Nou er zijn stemmen binnen de fietsdiscussie die zeggen ja je hebt dan geen vrije fietsruimte meer, het is minder veilig en er rijden nog teveel auto's. En die discussie kan ik me heel goed voorstellen en ik vind dat we die moeten blijven voeren. Dat we moeten blijven nadenken over wat kan er wel en wat kan er niet. Ik zelf vind het een heel prettige fietslocatie, maar ik kan me voorstellen dat mensen het minder prettig vinden. En daar moeten we naar blijven kijken. Dus dat zijn dingen waar we wel moeten blijven discussiëren en wel moeten concluderen dat er af en toe wat wisselende belangen liggen.

M: Met meer ruimte wat er komt als parkeerplaatsen of parkeren weg is, hoe wordt meer ruimte ingevuld, voor wie wordt dat, hoe wordt dat?

Cs#3: Het moet eigenlijk andersom geredeneerd worden, eerst moeten we kijken waar we ruimte nodig hebben, dan gaan we kijken wat dat betekent. En vaak betekent dat in eerste instantie parkeerplekken weghalen. Tuurlijk kijken we bij elke herinrichting die we doen, op het moment dat er een straat aan de beurt is om aangepakt te worden, kijken we wat hebben we hier de afgelopen jaren gezien. Zo'n straat wordt voor zo'n 30 jaar ingericht, dus dan moet je nadenken over wat we de komende dertig jaar gaan doen daar. In veel gevallen zie je dat daar inderdaad nog vrij veel ruimte voor de auto is, vrij veel ruimte voor auto parkeren. En zien we ook dat er een behoefte is voor meer loopruimte en meer ruimte voor fiets parkeren, maar misschien ook juist veiligere fietsvoorzieningen. Of juist concluderen er gaan veel minder auto's rijden dus dat fietspad kan weg en we gaan er een fietsstrook van maken, of we kunnen er een fietsstraat van maken. Dus op die manier wordt er gekeken naar gebruik en dan naar de consequentie wat dat betekent voor de huidige ruimte invulling. Tuurlijk op het moment dat we presenteren 'he we hebben het afgelopen jaar 1000 parkeerplekken weggehaald', of 1141 was het geloof ik, dan melden we wel wat we daar mee gedaan hebben. Maar in 40% van de gevallen betrof het ook herinrichting, en is het heel moeilijk om precies aan te geven wat er op die parkeerplaats was en wat er voor teruggekomen is. Het is gewoon een compleet andere invulling van ruimte geweest. Maar in veel gevallen gaat het om meer ruimte voor voetgangers, verplaatsen van objecten van de straat naar de parkeerplaatsen. Dat kan je ook tijdelijk doen, dus kan je allemaal fietsvoorzieningen neer zetten. Of andere voorzieningen zoals containers, ondergrondse containers. Daar hebben we er ook steeds meer van nodig. Dus hoe meer mensen op de kleine ruimte gaan wonen, hoe meer van dat soort voorzieningen je nodig hebt. Dus nou ja op die manier proberen we al die ruimte ergens een plek te geven. En groen. Alleen ook daar geldt weer, een parkeerplaats weghalen en er groen voor terugleggen is niet hoe we het willen doen. Je wil goed groen hebben en geen rommelgroen, zoals dat heet. Dat zul je wel echt goed moeten doen en dan ook echt een straat goed herinrichten, en goede groen voorzieningen maken. Die ook goed te onderhouden zijn.

M: Omdat groen terugleggen voor andere belangen goed maar niet voor de ruimte creëren.

Cs#3: Nou ja op zich groen is ook gewoon een manier om de stad leefbaarder en prettier te maken. Uiteindelijk is de ruimte schaar en zijn alle dingen die je in de ruimte wil doen in concurrentie met elkaar in principe. En dat moet je met elkaar gaan bekijken, wat heb je nodig en wat is prettig. En groen is iets wat je nodig hebt in veel gevallen, en soms is het prettig. Ja als het prettig is sneuvelt het sneller maar als het nodig is bijvoorbeeld voor klimaatacceptatie of je wil voorkomen dat er een grote versteende stedelijke situatie is, dan zul je dat groen wel moeten inrichten. En ik denk dat het goed is dat we dat blijven doen. Dus dat we bomen hebben, dat we perkjes hebben, dat we ruimte hebben waar inwoners ook even kunnen ontspannen. Dat maakt een stad prettier, en ja het hoeft niet allemaal per se mobiliteit te zijn natuurlijk. Waar we voorheen heel erg inrichtten op de gedachte laten we beginnen bij het aanleggen van de autorijbaan en kijken wat er voor de rest bij past. Ik denk dat we dat aan het omdraaien zijn nu.

M: Ja het is interessant want ik kijk ook naar Kopenhagen, en het komt toch steeds meer en meer naar voor dat Amsterdam heel erg die alles concurreert voorstaat, en dat veel beslissingen en problemen naast elkaar worden gelegd. Terwijl in Kopenhagen het veel meer is naar waar willen we heen, dus gaan we a, b, c doen. Er is veel minder een focus op dat concurrerende uitdagingen.

Cs#3: En hoe gaat dat dan in de praktijk? Daar ben ik wel benieuwd naar dan, want uiteindelijk moeten zij toch ook keuzes maken in de straat. Ze zullen toch ook een keer moeten besluiten gaan zij de auto wegdoen, doen we hier dan wat minder groen.

M: Nee zeker, maar uit. Die keuzes worden zeker gemaakt, maar hoe zij het aanpakken en naar kijken is heel toekomstgericht. Zij beginnen dus meer aan het einde van die 30 jaar, van dat moet het uiteindelijk worden dus moeten we nu dit besluit maken voor die toekomst. Terwijl

hier in Amsterdam, wat ik er nu het meeste van hoor, we hebben een nu en een toekomst maar voor nu moeten er ook bepaalde besluiten worden gemaakt, en later andere voor de toekomst. Cs#3: We hebben op zich in de agenda autoluw ook een nu, straks, later verhaal, waar ook wel een stip op de horizon. En daarin staat de voetganger centraal, de fietser op twee etc. Dat is wel een beetje, waar we ook veel deelmobiliteit hebben, minder auto afhankelijk, minder instroom van auto's enzovoort. Dat is ook wel waar we op, dat is ook wel ons kompas, ons geweten neemt niet weg dat we nu altijd keuzes moeten maken in die straten. Dat we ook constateren is dat we nu niet alle keuzes kunnen maken wat we willen voor later. Om even een voorbeeld te geven, we zouden nu bijvoorbeeld op de Centuurbaan een fietsstraat willen aanleggen maar er rijden teveel auto's. De fietsvoorzieningen zijn daar gewoon nog niet optimaal maar als je wil optimaliseren moet je eerst die auto's daar wat verminderen. Als je die auto's daar wat wil verminderen dan zul je er moeten zorgen dat daar minder auto's gaan rijden, maar als daar minder auto's gaan rijden, dan gaan er op een andere plek meer auto's rijden. Nou die discussie die hebben we heel erg gehad rond autoluw. We wilden bijvoorbeeld op de Prins Hendrikkade minder auto's omdat daar een groot luchtkwaliteitsprobleem is en eigenlijk een grote snelheid is. En dat zorgde weer voor meer verkeer op de Kattenburgerstraat en ja dat heeft heel veel politieke discussie opgeworpen. Uiteindelijk lijkt het erop dat we met die maatregelen door kunnen gaan. Maar er moet wel naar gekeken naar die problemen die het toenemende autoverkeer op die andere straat kunnen verminderen. Dat blijft altijd wel een beetje schipperen. Dus zolang wij niet een heel stevig instrument hebben om het aantal auto's in de stad in een keer te verminderen, blijft dat wel een beetje zoeken naar hoe gaan we die auto ook daadwerkelijk minder ruimte geven. Wat ik wel heb gemerkt de afgelopen 10, 20, jaar misschien wel 30 jaar, zie je dat het autoverkeer gewoon afneemt; dus instroom, gebruik door inwoners ook wel. Maar er blijft altijd een basale hoeveelheid autoverkeer nodig, denk aan de logistiek, veel taxi verkeer, gehandicapte die met de auto moeten reizen, mantelzorgers die dat misschien moeten doen, mensen die grote spullen moeten vervoeren. Daar zul je een soort basis infrastructuur moeten behouden denk ik. Je kunt niet, nou ik denk altijd gelijk in vergelijking aan autovrije steden in Italië. Daar wordt heel veel naar verwezen maar als je daar rondloopt dan rijden daar best wel veel auto's rond. Dat zijn echt die mensen die met de auto moeten. En geen andere keuze hebben. Daar zul je je stad op moeten blijven inrichten. Maar ik denk wel dat we door alle keuzes die we maken stap voor stap toegaan naar nog minder autoverkeer. Nog minder autokilometers in de stad en daarmee die ruimte ook kunnen herverdelen ten gunste van voetgangers en fietsers.

M: Dat waterbed effect, zal ik maar zeggen, hoe vindt u dat dat gebeurt, dicht bij straat bij straat of ook verder naar buiten van het centrum?

Cs#3: Nou dat hangt een beetje af van welke maatregelen je neemt, op het moment dat je het echt per project aanvliegt en dat is een beetje meer de pragmatische aanvliegroute, dan zie je dat het heel erg dicht op elkaar zit. Dat er echt een-op-een relaties zijn dus als je de ene straat afsluit dan zie je dat het toeneemt in de andere straat. Data is allemaal modelmatig trouwens. Er zijn ook allerlei studies die zeggen dat als je dat doet dan verdwijnt er ook heel veel verkeer. Dat kan, dat zou mooi zijn. Als je dat wat meer van bovenaf bekijkt, wat we nu aan het doen zijn, we hebben een paar opdrachten gekregen om in beeld te brengen wat er gebeurt als de hele stad 30 km/u wordt. Als er een maatregel wordt genomen, even een Italiaanse maatregel zona intraficitato, beperkt toegang van verkeer, en betalen voor gebruik: Cordonheffing of andere vormen van betalen voor automobiliteit. Daarmee ga je ervoor zorgen dat er een vermindering van auto verkeer komt en een shift naar andere vervoersvormen. Dus als je kijkt naar het invoeren van 30 km/u dan zal dat ongetwijfeld tot effect hebben voor de hele stad dat er minder mensen met de auto komen, omdat ze denken ik moet al betalen voor parkeren en ook nog 30 km/u rijden, ik neem wel een andere vervoerswijze. Ik ga ergens anders naartoe, ofwel ergens anders in de stad, of ik ga de hele reis niet meer doen. Nou ja, per maatregel zie je dat dat

verschilt. Maar daarmee ga je ook verschuivingen zien vanuit binnen de stad, afhankelijk vanaf waar je het invoert. Dat er meer gereden wordt op de wegen die wel nog 50 zijn en dat er meer gereden gaat worden over de A10. Stel nou als je de A10 wil afwaarderen, waar ook over gesproken wordt, al jaren trouwens, namelijk de A10 west. Dan zul je zien dat er meer verkeer naar de A9 gaat. We zullen het gesprek met Rijkswaterstaat ook aan moeten daar. Maar ja op zich zijn dat wel de wegen waar je ze wil hebben die auto's. Tegelijkertijd wonen daar ook gewoon mensen, dat blijft altijd een lastige discussie. In Brussel hebben ze dezelfde discussie, daar hebben ze nog wat meer snelwegen door de stad heen, noem ik het altijd maar. Daar wordt gewoon heel veel verkeer naartoe verplaatst. En ja daar zeiden ze daar dat is eigenlijk wel logisch, ook de mensen die daar wonen. Dat lijkt me wel een prettige bijkomstigheid, maar mij lijkt het als je langs de A10 woont dan is het vervelend als daar nog meer verkeer bij komt. Maar goed als die dan weer wordt afgewardeerd is het prettig voor hen maar vervelend voor de mensen die bij de A9 wonen. Zo blijf je wel altijd bezig met het herverdelen, over het algemeen zie je wel een tendens dat het overal beter wordt; dus de luchtkwaliteit verbetert, de geluidsoverlast verminderd. Dat heeft ook met techniek van vervoer en asfalt te maken, maar ook met de uiteindelijk vermindering van de hoeveelheid verkeer in de stad.

M: Binnen de uitvoering van deze strategie, zijn er knelpunten of uitdagingen?

Cs#3: Altijd, nou ja, degene die ik net al noemde he. Kijk zo'n agenda vaststellen is op zich best wel wat werk maar daarmee zet je een soort stip op de horizon, daar willen we naartoe, vervolgens gaat het wel echt in de specifieke projecten zitten. Daar worden natuurlijk wel spannende noten gekraakt. Bijvoorbeeld een pilot met de knip Weesperstraat, waarbij we onze belangrijkst corridor een tijdje gaan afsluiten. Daar zul je wel afspraken moeten maken over het verkeer dat verplaatst, daar zul je afspraken moeten maken over wat doen de hulpdiensten, wat doe we met het OV, nou ja enzovoorts. Hetzelfde geldt voor andere circulatiemaatregelen. Dan zie je dat je ook rechtstreeks het belang van heel veel inwoners en bedrijven raakt. Daar gaat het natuurlijk spannend worden.

M: Of die dat accepteren of?

Cs#3: Ja nou ja je ziet eigenlijk een soort twee uiterste, mensen die zeggen het gaat niet hard genoeg en mensen die zeggen het gaat te hard. Dat was letterlijk ook de discussie in de gemeenteraad. Eigenlijk is iedereen het wel eens over de lijn. Ook in de gemeenteraad was daar van links tot rechts zag je eigenlijk vrij grote consensus over de maatregelen, over het doel. Wel hier en daar wat partijen die zeggen dit is autootje pesten en kneiterlinkse gekheid. Maar over het algemeen lag er wel en gezamenlijk belang maar het ging met name over het tempo. Het tempo waarin dit gebeurt en de agenda gaat uit van een stapsgewijs tempo waarin we nu dingen kunnen doen. Waarmee we later dingen kunnen oogsten en echt toewerken naar die stip op de horizon. Terwijl sommige partijen zeggen nou ja wacht nou ff als je nu gewoon met grote klappen gaat dan laat je in een keer zien waar je voor staat en dan ja dan ben je er ook sneller. Daar valt wat voor te zeggen. Ik denk alleen dat als je je draagvlak wil behouden, ook bij partijen die hier wat meer moeite mee hebben, dat het dan fijn is als je wat meer stapsgewijs gaat. En ook wat meer meeneemt in de besluitvorming en in het verhaal waarom dit nodig is en waarom we nu deze stap zetten en later een andere stap. Je zorgt ervoor dat dat voor iedereen behapbaar blijft. Tegelijkertijd heb je ook mensen die zeggen 'he sorry hoor maar ik woon aan een groot verkeersriool, ik heb last van mijn longen en mijn kinderen ook en ik wil dat er morgen geen auto's meer rijden'. Ja dat is de andere kant van het verhaal. En die snap ik ook. Maar ik denk dat als je ook een functionerende stad wilt blijven houden dat het wel beter is om die stapsgewijze aanpak te hanteren.

M: Dat het politiek bespreekbaar is, dat kan je je niet echt voorstellen in veel andere steden maar waar komt dat in Amsterdam wel vandaan?

Cs#3: Umm, ja dat is wel grappig dat je dat zegt. Ik heb hiervoor een aantal jaar parkeerbeleid gedaan van Amsterdam, en kreeg ook veel steden vanuit het buitenland over de vloer. En dan

legde ik uit hoe het verkeerbeleid in elkaar zat en dan zag je die mensen echt elkaar aankijken van 'hoe hebben jullie dat voor elkaar gekregen?!'. Die snapte niet dat daar politieke consensus over was, dat er zulke hoge parkeer tarieven zijn, en dat er zo'n best wel stevig parkeerbeleid is. Wat is er ander is Amsterdam, um ja ik kan een heel historische reden over Amsterdam gaan houden maar ik denk niet dat dat de bedoeling is. Maar ik denk dat er een paar dingen specifiek benoemd moeten gaan worden. We hebben natuurlijk in Nederland gewoon überhaupt een fietscultuur. Die was op zich in de jaren 60 70 wel een beetje verdwenen ten opzichte van de auto, maar er is toen ook een hele tegenbeweging gekomen ook toen Amsterdam allemaal doorbraken aan het doen was, is er een moment geweest dat er werd gezegd dit doen we niet meer, dit sloopt de stad. En ook met name in verkeersveiligheid, volgens mij was dat in de jaren 70 was er een hele protest actie om de fiets weer op de kaart te zetten. En dat heeft, in Amsterdam is dat echt aangeslagen. En je merkt vervolgens dat de stad er ook echt op ingericht is. Tegelijkertijd werd daar dus ook het referendum gehouden over die autoluwe binnenstad, nou daar bleek dus ook draagvlak voor te zijn. Dus ik denk dat je ziet dat daar gewoon een beweging op gang is gekomen die dat voor elkaar heeft gekregen. En dan bedoel ik niet alleen Amsterdam, in bijvoorbeeld in steden als Groningen, Utrecht, zie je een hele stevige fietscultuur. Een heel stevige, ook ruimte voor de voetganger die nu opkomt. Ik denk dat studenten er ook wel een rol bij heeft gespeeld, het zijn allemaal studenten steden. Maar dat zijn allemaal elementen die daar aan bij dragen. Je ziet toch dat Rotterdam en Den Haag het toch net anders hebben gedaan. Maar ja, steden als Brussel, Londen, Stockholm gaan nu wel die kant op, maar je ziet dat daar toch andere historische ontwikkelingen zijn geweest en dat er toch andere keuzes zijn gemaakt.

M: Interessant

Cs#3: Ja volgens mij kan je daar hele wetenschappelijke studies naar gaan doen, waarom het hier wel is aangeslagen en in andere steden weer niet.

M: En geaccepteerd, gewoon alleen al dat de discussie gaat over te hard of te langzaam en niet over moeten we eraan. Dat is gewoon.

Cs#3: Ja ik denk zelfs dat als de VVD in de volgende coalitie periode weer in de coalitie zit, dan zullen er niet allemaal dingen teruggedraaid gaan worden. Je zult wel zien dat het accent anders wordt gelegd, waarschijnlijk wordt er weer iets minder restrictief parkeerbeleid gevoerd. Er zullen wel wat maatregelen anders worden geïnterpreteerd, maar het zal niet in eens een radicaal andere koers zijn. Althans dat is mijn inschatting. Het blijft lastig. Ik vind het nog steeds opvallend dat in de vorige coalitieperiode met VVD'ers als wethouder, zijn de maatregelen op het ?plein doorgevoerd. Waarbij er best wel wat circulatie maatregelen zijn genomen die de auto raken, maar waarbij heel goed is gekeken naar hoe zorgen we ervoor dat het blijft functioneren voor de auto maar dat er tegelijkertijd meer ruimte ontstaat voor fiets en voetgangers. Dat is meer de, niet de idealistische benadering, maar gewoon een beetje de objectieve benadering eigenlijk.

M: Waar hoopt u met 10 jaar te zijn?

Cs#3: oeff, ja ik hoop dat we kunnen laten zien wat de effecten hier van zijn, en dat we daarmee echt een heel prettige stad en openbare ruimte kunnen inrichten. Dat er meer ruimte is gekomen voor voetgangers, dat we ook echt de effecten zien op de hoeveelheid mensen die lopen in de stad, dat we ook echt zien dat we de groei van de stad hebben kunnen bijhouden. De stad groeit zo hard, af en toe hebben we gewoon groepijn hier en daar. Dat betekent, en dat zie je ook gewoon terug, met name de drukte in de spits en ook in de binnenstad met alle toeristen. Dat zijn toch ook verschillende vormen van drukte, en ik hoop dat we met deze agenda en de maatregelen die we daarbij bedacht hebben en de inrichtingsprincipes die we ook per gebied hebben, dat we daarmee hebben laten zien dat we tailor-made oplossingen hebben gevonden voor die problemen. En ik hoop dat we misschien wat kunnen versnellen uiteindelijk inderdaad. Dat vind ik nog wel de grootste opgave denk ik: het openbaar vervoer. Voor binnen stedelijk

verkeer kunnen we alles denk ik wel organiseren. Maar de belangrijkste en moeilijkste opgave ligt wel in het regionale verplaatsingen. Je ziet dat heel veel nog met de auto gaat, en ik denk dat daar het openbaar vervoer nog een belangrijke rol moet gaan spelen. Ook in relatie tot de verschillende verdichtingen die we doen, extra woningen, werk enzovoorts, voorzieningen die er nog bij komen. En nou we zien dat de e-bike nu een enorme vlucht neemt. Ik verwacht dat we daar echt nog wel een slag in geslagen kan en moet gaan worden. Dat gebeurt ook wel, dat zie je ook wel in het MJP fiets als het goed is. Daar kunnen we nog wel in versnellen denk ik. Voor die regionale verplaatsingen hoop ik wel echt over 10 jaar een significante slag in geslagen te hebben.

M: En met Corona nu, hoe ziet u dat voor zich?

Cs#3: Ja nou ja, daar zijn heel veel mensen over aan het nadenken waaronder ik. Maar ja dat is, kijk, volgens mij moet je daar ook constateren dat we eigenlijk nog meer ruimte nodig hebben. Dat is eigenlijk het vertrek punt, dus we hebben een openbare ruimte met elkaar, die kunnen we gebruiken alleen die moeten we nu op een iets andere manier gebruiken: met iets meer afstand tussen elkaar. Dat betekent dat je dus zo efficiënt mogelijk met je openbare ruimte moet omgaan, betekent dat je je efficiënte vervoersmiddelen moet inzetten en dat betekent in eerste instantie lopen, dat is echt het meest efficiënte wat je kan doen. Maar dat gaat niet op alle afstanden, dan zul je de fiets nodig hebben. En tot een kilometer

onderbreking deurbel

Waar was ik, oh ja, fiets en voetganger als meest efficiënte vormen van transport. Openbaar vervoer is natuurlijk ook enorm efficiënt alleen in deze corona tijden wordt dat dan spannender. Gister zijn er natuurlijk uitspraken over gedaan, vanaf 1 juni gaat het weer volledig rijden maar verplicht met mondkapje, ja ik ben benieuwd wat dat betekent. Er gaan mensen ov mijden. Maar wij hebben niet de capaciteit in de stad om iedereen met de auto op te vangen, er worden natuurlijk maatregelen genomen om te kijken hoe we dat gaan organiseren. En daarbij wordt natuurlijk wel gekeken naar hoe ga je eerst die vitale groepen daarin faciliteren. Maar er zal iets met ketens gebeuren, met PnR's, garages, nou verzin het. Daar zal vast naar gekeken gaan worden maar dat maakt het wel spannend. In de tussentijd hoop ik dat de mensen die wel thuis kunnen werken dat ook kunnen doen. Ook daar zal het binnenstedelijk verkeer er niet zo onder te lijden hebben. Daar zul je wel maatregelen moeten nemen om te zorgen dat *vliegtuig onderbreking* fietsers voldoende opstelruimte hebben bij de verkeerslichten, om verkeerslichten uitschakelen, daar wordt ook naar gekeken. Voor voetgangers geldt hetzelfde, dus daar waar drukte is, waar hotspots zijn. Daar zul je ook zien dat er weer druk zal komen, er is ook een vraag of terrassen niet over de hele nieuwmarkt verspreid kunnen gaan worden. Volgens mij is het hartstikke goed om daar over na te denken, alleen je moet wel nadenken of er nog steeds voetgangers langs kunnen. Nou ja, dat zijn wel moeilijke afwegingen denk ik.

Corona conversation

Interview Transcripts Copenhagen

Interview (ex-) Civil servant #4

M: So I started recording is it okay if I record this interview?

Cs#4: Yeah, that's okay

M: Perfect. Then I think first of all I start with what was your role at the municipality earlier?

Cs#4: Yeah, I work with the Copenhagen municipality from 2007 until 2015 and through all this period I was responsible for the bicycle program at the city. The last couple of years. I was also head of the unit called mobility and public space where then the handling of the bicycle program was inside this unit. So it was another person Marie Kostrup who had the daily management of the bicycle program, but I was still responsible for the for the passing program.

M: Okey, and the bicycle program, how is that decided upon?

Cs#4: In I think in late 2005, there was a political decision in Copenhagen, it was probably in 2006 that the city of Copenhagen wanted to become the best city for cycling in the world. There were some ambitious political goals for cycling. And there was, I think of what I have heard from other people, it brought on political support for investing and promoting bicycling, more than that there had been earlier in the city of Copenhagen. And based on this situation the administration decided to create a new position as head of cycling, it was called 'bicycle boss' in the job advert. I can remember that and people saw that and my mother also, and said you should apply for it. And it was not so well defined as what it meant to be the bicycle boss exactly. Except it was to be the bicycle boss. I got the job and part of getting the job was develop and discuss with all the clever people in the city already how to organize the whole cycling thing. Now in this new political situation where there were increased resources, but also increased expectations on delivering on cycling. And this can be done in many different ways, but this was when we in the city of Copenhagen decided to organize cycling as a program. That makes it easier to work across different departments, different fields, so having different kinds of projects and also handling maintenance. All these different elements that is part of creating good conditions for cycling or to get more people to cycle. So that was kind of decided back then, how to organize it.

M: This idea of the best cycling city, what has driven that? Why is that such an important goal?

Cs#4: You have probably seen a folder called, umm I think Copenhagenize, eco metropol, you've probably seen that. That was decided before I came to the city. So it was a decision of those visions in that thing that made the administration realize. Maybe we have to focus energy on how to organize the whole cycling thing. Suddenly we had to deliver on these political missions. So I think, one source to answer your question is to study that. I have no idea if, you know the summaries of these political meetings are probably only in Danish but then you would need to speak with people who were involved, back then. But from my understanding, it was very much due to the benefits of having many people cycling. These classic benefits Always mentioned about, you know, environment, health and so on. But also the thing in the example of Copenhagen and probably also Amsterdam that the number of cycling is so high that they actually have a meaningful impact also on the traffic flows. It doesn't take up much space, all these arguments you know. Around that time, there was also this word 'liveability' coming more into play and being more used. Numbers in the bicycle account, and I think also a lot, if you speak with Copenhageners or people newly arrived in Copenhagen, this aspect of being able to cycle in a way that feels safe and in an easy way, is also part of what people highlight as part of the quality of life. It makes mobility quite easy. So it is my impression that this connection between cycling and liveability was part of a discussion already back then. But again it was a discussion that took place before I came to the city.

M: Yeah, in the strategy indeed this very important concept of liveability, the quality of life and becoming the best as well, but what

Cs#4: When you say the strategy which document?

M: The bicycle strategy

Cs#4: Yes, but that was just to.. That was done when I was there. What I referred to before is the eco metropolis thing is when the goal and the vision was decided. The strategy was a way, there was a need to describe in a bit more details, okay we have the goal but how do we reach it.

M: That is also for the bike, what problems is it supposed to fix?

Cs#4: It gets almost boring because it is many different topics but in many cities they say there is an agenda, there is a problem of local air pollution, there is a need for people to get from a to b in a cheap flexible and quite fast way. That is a human need no matter where we live, but by consequence in cities cycling actually can cater to that. If you call that a problem or a need, I think that is a matter of definition. Also in Copenhagen, there was congestion on the street for cars. So there is a problem where public transport and the bicycle can help reduce that problem. And also in that way actually create better accessibility for people that need the car. The whole health thing, again is that a problem. But definitely people get ill for different reasons in our societies and we do a lot as a society to see how can we create better health, whether it is you know giving healthy food to kids to school or having posters on you should eat more vegetables. But it just turns out that having people cycling is also a very efficient way of improving the health of the population in general. So I think in that way, almost by coincidence the bicycle caters to a lot of these issues. Whether it is problems or needs in cities.

M: With the congestion of the car, is it a goal to have more people on the bike instead of in the car?

Cs#4: yeah I mean it is explicit stated goals in the city of Copenhagen to increase the market share of cycling and it is an explicit goal to decrease the modal share of the car. Both by having more people cycling, having more people walking and the metro.

M: Those goals, the 50% of the modal share, where is that 50 percent coming from?

Cs#4: Again, there were three goals in that eco metropolis vision, there was 50 percent, improving traffic safety and perceived safety. And for these three goals were decided before I joined the city. There was an old, old, there was a cycling poll that had a goal of 40% market share. And I think politically there was a wish to send a you know a signal, a statement of intent to do even more for cycling. In that way it was meaningful to discuss and then to decide we can do even more for cycling, we think we can have even more people cycle than 40%. And then also it has to be communicated and it has to be remembered. So maybe 46,5 had the most realistic or whatever but nobody can remember 46.5 so if you already have 40. I am sure there was a discussion among people who knew about transport and about people how to communicate this and the political level, and then the decision was 'ok let's go for 50'.

M: To reach this, what do you think happens when they reach it? Will they set a new goal.

Cs#4: I think first of all everyone wants to see if they reach it. I mean these numbers are somewhat fluctuating from year to year. There was made a huge investment in metro in Copenhagen, that opened last autumn. Everybody expects that a lot of the trips in the metro is coming from people cycling. So I think for the people at the city they have this goal, even though they were so close last year, I think it is a new really now with also the metro running, so it will be positive problem if they have to discuss what is the next step.

M: But there is not necessarily discussions about that yet?

Cs#4: I don't know, but I cannot imagine. They would have to see 50% after the metro is open for maybe more than one year.

M: Then for the practical side of the strategy, to reach those goals, what were challenges to get to the action to actually carry out the strategy?

Cs#4: Here you speak about the cycling strategy from 2011.

M: Yes, so the steps they proposed.

Cs#4: I think in Copenhagen, and that is just my point of view, and again I haven't been there in five years, but I think Copenhagen has done a lot of good things for cycling infrastructure. I'm sure you have been cycling in both Amsterdam and Copenhagen. I think a big difference between Amsterdam and Copenhagen is that in Amsterdam it seems you less need to build dedicated cycling infrastructure because you have restrictions on cars, especially in the inner city. It is my impression, it is much harder to go with a car in the inner city in Amsterdam than it is in Copenhagen. Just to traffic calm the way into the city is one way of promoting cycling, but it is very hard to have a broader approach to traffic calming than just building normal bicycle infrastructure. And I think in Copenhagen, a important discussion now is maybe not so much where do we build the next cycle track or where do we expand it but more the overall discussion what role should the car have in the city, how much space should we allocate to the car, walking, public space, cycling? How much surface car parking should we have, how much should it cost. And so on. And then depending on that discussion you will know 'okey what will happen with walking, cycling and so on'. Because now the infrastructure for cycling is quite developed in Copenhagen. So now I think it is more this even more overall strategic discussion about the role of the car in the most central part of Copenhagen, that should be the focus.

M: And in your opinion, what should be the role of the car?

Cs#4: I think what should be is a decision for the politicians but I think if they want to continue this direction of having a more, you could say, green, people friendly Copenhagen, with more space for people, not being in cars but people in general, then to move towards having more these restrictions on cars, maybe paying more for parking of cars. Now you pay next to nothing if you are a resident in Copenhagen for car parking. Lots of people in Copenhagen do not have a car so that means you actually supporting quite valuable space for people to have cars. I think for me one big difference between Holland and Denmark and maybe basically cities like Utrecht and Amsterdam and Copenhagen, is that, I don't know how well you know Copenhagen?

M: I studied there last semester.

Cs#4: So you know Istegele for example? Let's take that as an example. It was traffic calmed in Copenhagen five years ago. There were some cycle walks extended, inside the administration we said you should not do a cycle track because there is not so much room. We think we should do another type of solution because we have cycle tracks on two parallel Streets so if you look at the network you don't need a cycling track there. It is a special street, yes whatever. Even though the people cycling there, they still behave a little like they are guests. They keep very much to the side of the street and then the cars go in the middle of the street on the car lanes. Where I think that street if it was redesigned in Holland, then the bikes would have been the main mode of transport. And also the mental state of mind of the people using the street, and you cycling next to each other in the car lane and cars would have gone the speed of people cycling. That is how it is in many Streets, is my impression, in Utrecht. And in Amsterdam and so on. We are not there yet in Copenhagen, but that is a way that you can still improve the quality of these Streets, also for people walking because it will take down the speed even more and so on. Which is one of the directions also we have to move to, besides building more and more cycle tracks.

M: Do you know why people feel like they need to stay so much on the side compared to the car?

Cs#4: I think that would be an interesting study to do, and maybe take specific cases like Istegele and interview the people who use it and understand better how much is regulation, how much is feeling of safety, what is the image of me on the bike versus me in a car. So I don't really know, and I haven't really seen anything in depth on this, comparing holland and Denmark, or Copenhagen and Amsterdam. But I think still there is something in the hierarchy of modes engrained in Danes, and also engrained in people in Amsterdam and Utrecht. That's a little bit different. The car is still the important thing in a way, even though the discussion in

Copenhagen 'oh no it is crazy that so many are in favour of cycling'. If you look at the number and how much space is allocated, you could argue it is not really the case but you could argue in some Dutch cities it is not the case. I think it is quite a mental thing combined with learned experience, that in Denmark and Copenhagen that you cycle in front of a car, I think all the cars would become impatient and feel 'I have the right to overtake them'. Maybe they'd honk the horn, maybe not in an angry way but you can only honk the horn in one way so you don't know what's in the head of the person in the car. Well it is my impression again, and I haven't been in Holland for a long time, but a lot of these Streets, the expectation is reversed. The car drivers see themselves more as a guest and know 'okay I have to go on the flow of the bikes if I want to go in a car in this area'. So yeah, that is a long answer to say I don't know the specific reason.

M: I think touching on that a little bit is helmet use as well. Maybe, because in the Netherlands a helmet, well there is not many people that think that is necessary. There is, I have to admit, a difference in speed. When I started cycling in Copenhagen there is lot of fast cycling, it is a lot less relaxed 'I'm slowly going to university', it is really like 'I'm going to the university'. That is a difference as well but I think the helmet us, what carries that people feel that they need to wear that helmet?

Cs#4: I think it is 20% of people in Copenhagen who wear a helmet, you can look up the newest numbers.

M: Only 20?

Cs#4: Yeah I think that is important to nuance that a little bit. Still it is many more than in Amsterdam and Holland. That is for sure. Again I haven't, I have seen reports of course on the effect of helmets. And as you know that is a very emotional topic. There is a lot of opinions and we should, although I haven't really seen in depth research on why these helmet actually have been pushed. For example in Denmark and not in Holland. It is my impression that in Holland, maybe there has been a more cultural approach to the issue, it has been a little bit more holistic thinking around what it is we are doing when we push this. But I don't know.

M: That is okay.

Cs#4: It is just my impression. Whereas in Denmark there has been pretty narrow traditional traffic safety thinking in the debate. And if that is kind of the school you come from, used to thinking about people moving in traffic should try to protect themselves, whether it is an airbag or a seatbelt or a reflex vest or whatever. You don't have maybe this broader cultural approach of what does this actually mean for the attractiveness of this mode, and how can then that again affect how we design how many people use it, the overall effect. We haven't really had that, you could say, more holistic or nuanced approach. We are maybe, you could argue there has been a tendency to go for the first easy response: 'helmet that must be safe, let's promote it'. And maybe sometimes you also see an unholy Alliance between this a little bit narrow traffic safety approach and stakeholders who do not really care about cycling. Here is an issue, I can involve myself in the cycling debate. I don't know about people's motives but maybe even people have realised here that they can sound like they are interested in cycling and at the same time I can be a little bit irritating for the people who promote cycling. But that is just purely speculation. I haven't seen any studies about this, I think it would be interesting.

M: In my experience, when I didn't cycle with a helmet in CPH and I didn't really feel the need to, but people from the university like classmates would ask me why and also put stupidity on me, while for me that a little bit like 'I am not the only one responsible for how the traffic flow goes and in the Netherlands it is way more focussed on the other participants, and that they respect the cyclist that they don't have to go as fast. So it is a very interesting thing that it is blamed on such a personal level: 'do you wear a helmet, are you responsible or not?' That surprised me a lot, the individual choice that's pushed.

Cs#4: I agree and I think it was also when I was at the city, sometimes we had to argue for this, to keep the city away from promoting helmets, but keeping the city having a neutral stance

towards helmets. And it is very provoking for people. There was a survey done in March, some years ago, where they tested how the visual impact of people cycling with or without a helmet impacted people's wish to cycle. And the group that was the most demotivated to cycle when they saw these pictures, were people not cycling today. They were not told that this was about helmets, they were just told 'how do you like this picture of this person cycling?'. But then some pictures the person had a helmet, other pictures the person did not have a helmet. Because as soon as you say it is about helmets, you go into all these pretty emotional reactions. But this study showed, they claim with statistical significance, the people mostly affected by these are people wearing helmets are people in cars. That really do not want, they want to cycle less when they see pictures having a helmet. And in that way you could argue that cycling with a helmet on a societal level, you kill people because you keep them away from cycling. And I have some times for fun said that to people who ask this helmet question. I work with professionals who don't have to think on a societal level and there is a research that shows if you cycle with a helmet you are guilty of keeping other people away from cycling and thereby making their life shorter. That can really provoke some people. But it is, I think there is something different in the societies how we have discussions. And I think the main thing here is, how I have mentioned before, who have started this discussions? And what have the approach, or how has the whole thing been seen from a cultural lens, understanding what is the effectiveness of cycling and we want to keep many people cycling because we have all these positive effects or from a more narrow participation traffic safety angle? Because if you work with cars you don't have the health effect. So it doesn't matter if it will keep one out of hundred from using a car if you have to put your seatbelt on. That is not a relevant issue.

M: And then coming back on the hierarchy between the car and the cyclist. That hierarchy is that set in law or is that a culture that has come about in history?

Cs#4: I think all I am speaking about here is mental images, perceptions. So and again I am just reflecting from my own observations from Holland and Denmark. Again I haven't seen surveys or comparative studies. But I think, you know, it is like what is normal totally relies on what you compare it with. And just somethings are normal in holland that are not normal in here when it comes to cycling and how we do traffic calming and so on. One reason might be that in Denmark the police has to accept all redesigns, and the police is national. They tend to be quite conservative. Anne Eriksson spoke about this maybe I don't know. Whereas my impression of holland is that you don't have that national level interfering with how Utrecht or Amsterdam do the specific design in the city. That also means in a historical perspective, it has been easier in Denmark if you want to promote cycling not to take all these very very extremely tiring fights with the police, in a way I wouldn't say very structure handled by the police because it is not very high profile in the police to be the one to say yes or no to municipal traffic projects. That is kind of a niche, it is not the most fancy thing to do within the police. It is very important for the municipalities, an easy way it is done is to tweak cycling is to put it in their own lane because it is something like the bike helmet 'I can understand this, you can do that, that works'. It is a good solution on many Streets but it is maybe not Always the best solution at the strategic level. Again it is part of the story, but it might be one reason for some of the differences between the countries. There has Always been cures and I have never seen investigations on it. At least for some reason you have much more bike theft in holland. And that means you have another kind of minds, and that means there is something about how you cycle and how fast you can go. So there is something if you swap all the Copenhagen bikes and send them to Amsterdam and you send all the upright bikes to Copenhagen, would that change the culture? I don't know but it could play into it. I even have a third hypothesis I have never seen anybody go into, but it is my impression that in Holland you have many more women working part-time, many more. So I think if you look at the cycle track in the afternoon you have a very high proportion of those people to go home to pick up kids, what really can stress adults. You have to pick up your

kids. And I can see in Switzerland and maybe it is the same in Holland, that proportion of the people in the traffic is much less because you have another labour market. But again we are discussing structural reasons for this different behaviours.

M: That is very interesting! On the police again and putting it in their own lane. It is very interesting this debate of putting the bike in its own lane in the sense: is that for the cyclist or is that for the car? Are you giving space to the cyclist or are you shielding them off to facilitate more car movement? I think that is of course a back and forth debate, how do you think that is in Copenhagen?

Cs#4: I think it is perceived by the broader public as a solution where you take away space for the cars and give it to people cycling to provide a high quality coherent cycling network.

M: And what do you think?

Cs#4: Now I think that is a big part of the story, but also as we spoke about, it is also a way to avoid a question of traffic calming for example. Which for me is the other solution of how to create a quality for cycling that is also attractive for kids and people that are not into adventure sports.

M: Do you think it has potential in Copenhagen to put traffic calming?

Cs#4: Yeah I think that was part of what I tried to say before that the overall strategic topic in Copenhagen, for me now, is what is the role of the car. How much space should it have, how much access, where can it go? How much car parking? Part of that discussion is how is the street like Istedgade or the street in Østerbro, it is about to be redesigned and here the city, for the first time, wants to do a cycling street on one of these major Streets. We will see how it works because here you will need the behaviour both for people cycling and the car drivers. We would need to Dutch behaviour for it to work and not like Istedgade even though it is called a cycling street. And I don't know, I am sure they will have a long debate with the police about getting this project through. Hopefully they can get it through and it can happen.

M: Because they can veto it right?

Cs#4: Yeah.

M: That is still something I am so surprised by. The police has nothing to do with it here.

Cs#4: People like Anne Eriksson and the people who knew about the signs and do so much about this stuff, and they don't do anything but that. And it didn't work in Copenhagen. The police knew something but were not at all specialised about this but still had their reasons.

M: For rethinking the traffic calming is there political support for that?

Cs#4: I think, again my knowledge is not updated, my impression is that the political divide on these issues very much goes down through the social democratic party. Because it is a big party they have quite different opinions on, you could say traffic and environment, within the party. Where X, who was a lord mayor in Copenhagen when I started, she was on the more left-wing progressive, whatever you want to call it, where my impression is that Frank Jensen is more traditional social democrat, a bit more to the right-wing who does not want restrictions on car traffic or don't want to do too much and don't want to get into trouble for that. But I think as long as you can do traffic calming solutions without taking out too much car parking and you can still deliver car access, then I think, this is just me reflecting you would have to ask the politicians or you would have to ask the people who put forward the questions. but if you put them forward in a good way and design them, and can show this is the big advantage is not just about cycling and cars but about better Streets, all these benefits and availability you can give and efficient use of the space. Then I think you can have support. The key issue in Copenhagen and many other cities is car parking and then car lanes. But car parking, most emotional issue, everywhere in the Western world. When you speak about street planning is my experience.

After talk with questions from the interviewee.

'Copenhagen has never been a first mover in public participation and involving citizens. they say they want to do it and they do to a degree. Other cities are sometimes more adventurous.' He confirmed my running hypothesis as very likely.

Interview Traffic Planner #1

M: Its running. Is it okay I record this interview today?

TP#1: Sure, that's fine by me.

M: Thank you.

TP#1: Sure

M: First, I think maybe with the policing or in general how does the road directory stand towards the police?

TP#1: Like this, road directory, we are the state road administration so we manage the state roads and we have a responsibility regarding the whole road sector you can say. We also house among the important facilities for the rest of the public sector who works with road and road infrastructure. That is we have for example we have to work with the road standards and network which consists of very many people involved who are setting up the road guidance. So that sector is on its own, although the municipality contributes with people. We have an investigation board, we have traffic information ... The state roads are the larger highways and on the countryside they are municipal roads. Also especially in big city areas, it can be municipal roads. We are sort of the knowledge base for the municipalities. Municipalities have of course much other responsibilities when it comes to the technical and environmental administrations, so with traffic safety measures they can work with us, we have been able to communicate different possibilities there. When it comes to the police... the police has to identify changes to roads by markings and signs and changing of rules and regulations. the municipality can also regulate speed. So when a municipality, also in the municipality of Copenhagen, when they want to make changes to layout of street of an intersection. Then it has to be checked by the police. That implies mostly the use of signs and parking, but of course also ... The police is divided over regions you can say so it is of course the local police who make the ratification of projects. We also have close contact with the police when a project needs to be ratified. I think what you were referring to, what *name other interviewee* might have touched upon was the assist of the police to do changes, they have some restrictions on changes.

.....
M: I'm missing bits, I don't know if it's the connection *internet troubles*

A; On the police again, what happens is that the police has authority, they have to ratify projects that, to change in the regulation of traffic, that is with signs, markings, changing in road layout, closing off Streets or opening new Streets, everything of that the police has to ratify. That is regulated in our borders. One where has been my focus is the regulation of speed, where the police are very reluctant to lower speed limits. That makes it very difficult. We have speed limits in Denmark of 50 in cities and 80 on rural roads and 130 on motorways. Most issue is on the 50 in urban, where the police are very reluctant to lower the speed limit in some districts. We don't have an overview but recently they reacted differently in different districts. Here in Copenhagen Area they have rejected to lower the speed, which makes it sort of a dilemma all over the world. In Europe, in cities where you have 30 km/h but that is very difficult in Denmark, because the police says no.

M: do you know what their reasoning is?

TP#1: I think there are different reasons, one is that they think it is too much to put on the drivers, I mean it is very difficult for the drivers to follow the speed limits. Although most rural Streets where relatively few you can also use some speed reducing measures but still the police are very against ratifying lower local speed limits lower than 50. Also it means that they need

to go out and check everything, and that would put an extra workload on them. These are my thoughts, it is not that they are saying these things. They are focusing on how a project compares with the regulations and signs, parking. There has been conflict in a city like Copenhagen regarding some .. things like that. Also the police needs to ratify all these changes.

internet issues

TP#1: Let's continue, this was a police. it is a complicated matter. I like to say we need to work together with the police until this order is changed because there might also be a possibility there might be a change in this form of authority. You dont have it in any other country actually. I think other countries have other authorities and they also have regulations that the police needs to carry out things and don't have the function of ratifying. There is differences in different countries. This might change, I hope, mostly for the speed limit. I really hope.

M: It is interesting, safety wise you would feel the police needs to well maintain safety, and lower speeds would feel safer to me.

TP#1: Yes there is a strong correlation between fewer and less serious injuries and speed. This is not only for cyclists, this is for everyone. So yes that is very important. But I think they have been, mostly this was where larger areas are including in a 40 or 30 km zone. They feel like this is like an insult to the drivers, which is a bit odd, I don't know. They, I don't know, I don't know what they are thinking there sometimes. Yes that is a problem. When it comes to other types of changes in markings and signings, sometimes they, you know, just give the permission. It is no problem. They can also take part in discussions. We have also had good cooperation regarding different projects with the police. They have the responsibility to see if it is still possible to have emergency services, they are also an important partner when it comes to the design of different road layouts.

M: These discussion do these happen before policy is set in place?

TP#1: These are concrete projects, these are like layouts and road designs. We don't discuss principles with the police. The principles is for the politicians and the municipality. And the police are not the municipality, not that they don't listen but they are not interested in municipal policy or politics.

M: That is understandable, they are more executive.

TP#1: Yes, much more. That is another dilemma, of course, priority lies with the municipality, but their minister of justice is most important to them. That is very political, for example during the refugee crisis all police were at the border, and they did extra hours. They didn't have time to do any other police work. That is what happens if you have a state police. They do state things. On a police political level, they do check seatbelts, for alcohol, stuff like that when it comes to traffic safety. Also they aren't all bad.

M: They seem quite protective of the car, how is that in the road directory?

TP#1: Well the road directory is diverse, as we manage the bigger roads, the motorway, I would say many of our colleagues are super focused on the car, and car use..... It is not only commuters, but also transport of goods and services. Also a thing to say is that in order to keep the municipal roads safe and for a number of users we need to have roads accessible... . If you would ask our focus is not on cycling it is mostly the car. It is the motorways we manage.

M: This is more of an opinion question, within Copenhagen they really strive for a modal share with cycling of 50%, do you have any idea why this statistic, why 50?

TP#1: Noo, I think it is just a figure, it is nice and clean. Actually when you look at the bicycle account, you are familiar with that I guess, you can see that you already have a high modal share among people in Copenhagen commuting. Actually it is over 50. Because when you are in the municipality, the municipality of Copenhagen is relatively small. Then we have larger Copenhagen with other municipalities, but within the municipality of Copenhagen there is a large share of people biking and it is actually the commuting is where it is at its most. When you look at where people use transport when they are in their Leisure time, I think they have a

higher car use. It is really funny. In Copenhagen. But of course if you take all transport in the municipality of Copenhagen and from other municipalities, they use other forms for transport: they use the car, they use other transport also. So then if you look at everyone who is commuting and travel in the Copenhagen area, you have a smaller share of the bike. It depends on how you look at it also. I think it is just because they like to have a good number. I think the number was at some point, it was just a figure to aim at. I think that is what they suggested.

M: What do you think happens when it is reached? Would they scale it up again?

TP#1: Probably, but I think we have .. Definitively there is a large amount of people who would keep increasing the bicycle. We have improved our public transport system and our metro lines, which is quite a new thing in Copenhagen. We are not as advanced with metro as Stockholm or Helsinki or other towns or cities in Europe. We have actually had a metro since 15 years ago. We had a train system but, which is also expensive and working well but no metro. We can also see, a transition from bike to metro, which is also interesting. So we might even see a lower number of people using the bike, we are not sure. We don't know what will happen. I mean if you look at other cities in Europe there is, if you look at how many people transport themselves by car it is sometimes even a lower rate than in Copenhagen because here still there is quite a lot of people who use a car as a main transport to- and from- work. Not really people who live in the municipality but those who come from outside. Public transport and walking is more predominant in other cities. It is not, here walking is not at all very common in Copenhagen. That you see in Madrid and Paris and things like that. And also public transport has a very big share in like Stockholm and bigger cities, whereas not so much here. The car share might be bigger than in other cities in Europe but what is different here also is that a lot of people bike instead of public transport or walking. Also super nice but Id say also the question should be how to get less people to use the car, it is even more interesting how to get people to bike. Because I think the cars are the problem, because public transport is also very important for a big city

M: How is that done with the regions, because most cars come from outside Copenhagen. how is that managed?

TP#1: That is the thing here, but outside the municipality isn't very far. To get into the city can still be a very short distance even if you come from another municipality. There is no way managed at this point. There was an opinion to create like a paid ring in Copenhagen, so you would be charged like in London or Norway or Oslo or something like that. But this became a very infected issue among uhm in the government. I mean even if it is a regional decision, it became sort of like a governmental decision. All of a sudden it turned very infected, it started to be 'oh this poor mother of two who has to transport her kids who has to transport her kids to school' kind of thing, and crossing the limit to get to Copenhagen. It became sort of a 'poor drivers', it was voted down. We did not get to have this congestion charge. They are looking at system with a charge or price. ... Just today they said .. less congestion. I think that is quite an interesting angle.

M: How do you think the 'poor driver' idea, where is that coming from?

TP#1: I think it is because this is also a sort of fight between city and country. I mean it is not that you are on this side or the other side of the charged ring that they were going to propose, but you can create this kind of feeling that those people in the inner city of Copenhagen, they are so bike friendly and they don't want anyone else and people who don't live in Copenhagen would have to pay to cross the ring and would have it difficult. They can take public transport but it is difficult. It is very infected, I would say. It is really very a matter of conflict because, I don't know. It works in other cities so I don't know why it wouldn't work here. But that got its own story, and is now more difficult I think. The municipalities were all very interested in this ring, so of course share the amount coming in but it became sort of a national discussion. And people took it difficult.

M: You mentioned earlier that actually the better question to ask is 'how do we convince people to take the car less often?'. Why do you think that question is less present than the cycling question?

TP#1: No I think Denmark .. during a decade and I think it also means ... I definitively think that it is an important thing to get more people to use the bike and to get people to see the bike as a convenient transport. But we will all be needing public transport. And this is something more to strengthen. I think cycling can be strengthened not only through trees and paints , but creating a feeling in people that they are doing the right thing. It is very important to give people this feeling of liberty. It is a good story, while public transport still has in some way problems with its story. When it comes to public transport you really need some argumentation not only in the municipality but in the whole country, in the regions and do the investments. To make an investment in the metro for example or a local trains, that is very costly. There you really need a good story somehow to invest in things like that. It is easier, you can promote biking, it is easier to get people to the bike. It isn't easy but I think it is easier the other way around. Here what has been done in Copenhagen what I think is really good, is local trains which cover a quite big area of the municipality. You can also bring your bike for free, which is super comfortable. This is a solution for people who want to come from the region. I think things like these start to become important.

M: Could you repeat the last part again?

TP#1: You can bring the bike on the train, so you can live in a suburb and can use your bike to get to a station and you take it with you to the inner city and then you bike to where you need to be. And it is free, the train isn't for free but the bike costs are free. We are seeing a lot now that people are starting to use electric bikes, which is also really important. Because there you can see a change.

M: Because that could solve the region issue?

TP#1: Yes, because they are. Public transport is still very important but you can sort of also use it to .. public transport is more fixed and I mean it is routes. You are just more flexible with individual transport, and I think there the electric bicycle can substitute the car. It is like a conflict in the city, it is more going radial routes but ring routes then it gets really complicated by public transport. They are very focussed on bringing people into the city but the minute you start diverging it is another trains, another one, another bus. Then it is really too complicated and then I think the car or the bicycle is important. And then electric bicycle is really good.

M: do you think, coming back to the police, if the police's veto was not in place that decisions or the traffic in the city would look very different?

TP#1: No. I think what has happened is that there has been some cases where we have had some difficulties with the police in the municipality of Copenhagen, this has been a problem in some cases. But we shouldn't look at the police as the only hindrance. They are a hindrance to the speed limit. There are differences when it comes to the speed limit. We have realised in order to make a layout into a street or an intersection there are considerations to make. Of course here.. you should see the police more as a partner and also even if the police would say yes. Another city wouldn't be constructed because it is super expensive to reconstruct a site. Some Streets, one example, is a street where they have been reluctant to allow one way street to be used two way. This is not in Denmark now, because the police said no. this would change but I would say even if the police said yes that this would change cities in an extreme way. I would say speed limits yes.

M: What other hindrances are there, for a city to change its mobility?

TP#1: Money and ?. These are both things that could be hindrances. Saying for example, been an important tool in the municipality of Copenhagen has been .. policies. It means of course a lot of politicians, it is costly to park in the centre. And it takes away from the use of other transport. When it is costly to park a car, you choose other modes of transport. It is very cheap

to park a car if you live here. So this is a policy that is very maintained by the local politicians and people in Copenhagen. It is no way near efficient for parking. It is very cheap to park here if you live in Copenhagen, only live because other places than your house it is not.

M: That might play into the same feeling of the infected debate of the inner city versus the outside?

TP#1: Definitely! I mean I remember being in a discussion with people who lived in a small village outside and they were furious. I mean going shopping and you have to pay so much for parking, and you just want to go with your bike and you have your car bla bla bla. That is the melody. I think Copenhagen is a very attractive city, so it is not like it is a very big place, and also I would say that I would not say it is a big conflict between municipalities outside of Copenhagen. We also have politicians in Copenhagen who are all about parking spaces. To the discussion of parking it could also change into an issue. Every time you want to introduce bike lanes then you lose revenue because of the parking spot and has to be found in other areas. So that is a big problem. I don't know if it is still like this in Copenhagen, but internally in Copenhagen there could be challenge because if you needed to narrow the lanes because to introduce bikes you would have to weigh there will be less revenue for the municipality. We don't have anything to do with that, this is purely within the municipality.

M: I think for my part, I have my main questions covered

TP#1: I would stress that these things I have said are my views on these things. I haven't worked in the municipality and road transport but this is my view.

Interview Cycling advocate #4

CA#4 Are we recording?

M: Yes we are recording

CA#4 Yes. So if I should take your questions from the start, like the police investigation as activism on the side: so, this was basically me wanting to do something for my home country, to do something for cycling in Denmark. I am a big admirer of the Netherlands, the Dutch cycling culture and I think when I was in Argentina, I was obviously trying to sell Danish model. I think some part of our design, I think some of it is better than the Dutch, but this is.. I am not an architect, I am not supposed to be the one discussing width or design or colours used, I have to accept that I am a political scientist and I am more part of the political and sociological and cultural aspect. And I think in The Netherlands you have a superior way of being cyclists. It is so much more down to earth. So, and I'm seeing in Denmark helmet use is going up. A lot of the media is doing coverages of cyclists crossing during red and the way people talk about cycling is so aggressive.

M: Aggressive, how?

CA#4 In the sense that cyclists don't respect anything, they drive too fast and my point has always been 'I would rather have disrespectful cyclists, than a respectful car driver who loses control for two seconds'. Because if a car driver loses control for two seconds, people are dying. I would rather have badly behaving cyclists than nice car drivers. So right now what we are starting up, and it is very new so we can keep in touch the next coming months, because it is a new initiative. Basically, if we want to win this conversation, this public discourse we have to have something concrete, and we are going to try and change the law. Danish law .. it is not transportation, I don't have the right word.. but Danish law is very narrowly focused on moving from point A to point B. So it makes rules about taxis, mopeds, motorcycles, cars, pedestrians and cyclists. Do you know about inverted triangle of mobility?

M: No, sorry.

CA#4 I'll try to find a link and send it to you on WhatsApp, so we talk about the same thing/

M: Okay

CA#4 I'm pretty sure when you see it, you know.

M: I think so but just to be sure we are not talking about different things in the end.

sent link, saw diagram

CA#4 So the law of transportation, like does not stipulate any hierarchy. Of course it says if you are a car driver you should take consideration of pedestrians but it is very black and white: this is how you are supposed to do it but if you don't do it like this, you are getting a fine. It makes sense to have that kind of laws for car drivers but like you know it with cycling culture. Cycling is like its more like dancing, its more flexible, more spontaneous and sometimes the safest thing to do as a cyclist is to break the rule. Not because you are a bad person but because you are part of the flow. So we want to try to rethink the law of transportation in a sense that it takes consideration. Same thing with a pedestrians, sometimes the best thing to do is to walk in the middle of the street, because you walk a shorter distance. And actually today, even though the police don't give fines for that, but in the law it says that you could cross in the middle of the street and it has pedestrian crossing in the end, you are actually committing like an offense. You have to go to the street corner and cross. And I think it is really easy for the police, because the police in Denmark are the ones who enforce traffic rules. It is really easy for them to say 'the law is like this, the cyclists are not respecting it', so they keep pounding this narrative of cyclists not following the rules. Now it is winter, so it is really dark, so a lot of the times the police do like controls. Basically they just stand hiding in a corner and if there is a cyclist without a light they jump out and give you a fine, which is crazy. In these times of like climate crisis, obesity and you want more people having bicycles and instead of.. yeh it makes no sense. So, and also because in Denmark we are having a big problem with aggressive car drivers, people who are driving really really fast. These are also wasting valuable resources on hunting cyclists, so I guess that is answering the first question: we have to change the rule of.. like the letter of the law so that the police's task will be different, and maybe we should even consider that the police should not be the enforcers of the law. Because, I mean you know it from the Netherlands, the people who control your tickets on the train, they are not police. They are just ticket controllers, and in many countries the police, the traffic police are not police. They don't have a gun, they don't have weapons, they just people who make sure you follow the rules. So like if you could.. I guess.., a metaphor is like to bring down the tension, and become more like.. Have you ever cycled in Copenhagen? yeh you were here.

M: Yes.

CA#4 So it is also a cycling culture of people drive really really fast.

M: Oh yeah, I said actually that it is like you are driving a car

CA#4 Exactly! Even though we have separate bicycle lanes, it is a really car logic. It's super fast, also the bikes. You see more and more city bikes in Copenhagen, which is like this design from the 90s and 00s where you are kinda like, almost like a racer bike. I'm like one thousand percent fan of the grandpa style bicycles, when you are sitting up.

M: oh yeah!

CA#4 That's for me, like I want more slow cycling.

M: Why do you think this is so important now? That cycling is fast?

CA#4 I think because, I mean... Copenhagen has been successful in having a well-functioning car traffic and a cycling track. From I guess a lot of times, that has actually been the selling point to say 'look at Copenhagen, people can drive the car but you also have cyclists'. But.. I mean.. the costs of that, or the sacrifice we made was to create a really aggressive cycling culture. And now, cycling is going well in Copenhagen, like let's not be negative; the percentage is going up every year, so that is good. We are just getting to a point where if you want to go a bigger jump, you can't keep adding faster cyclists. You have to change the culture. There is not more space.. Some of the bike lanes in Copenhagen are really wide, so the next step would be to take away cars basically. And if you want that.. you know have you ever been to a critical mass? So that is the kind of vision you have to find, you cannot do a critical mass if everybody

is driving really fast because then it is a tour de France, not a critical mass. So I guess, I want... also I am seeing more and more people cycling with the yellow jackets, like helmets, and it looks like London ten years ago. I think we are losing our essence, because in Denmark we have a lot of people who are Dutch cyclists, so I want us to go that way. I guess that is the logic, and also I'm trying to follow you questions: "how could cycling in Copenhagen be improved?". That's the thing, I mean, Let's take it as a baseline and be successful and have a car, and it works. We have successful public transportation, for now it's like there is an equilibrium between those three things. And if we want cycling to go up, we have to bring car driving down. And for that to happen, we have to do it like it has to be more chill. Getting more old people to drive a bicycle means it has to be slow. Getting more kids to cycle it has to be slow. And also because, I mean, let's face it: it is a lot more fun to communicate with a message of peace and love, and of course I consider the Dutch bicycling style as a peace and love cycling. So that's what we have to sell, we can't say 'hey we want ten percent more people to cycle', but let's all be like crazy fast cyclists. It is not cool, it is not nice. I don't know if it makes sense, what I'm trying to look at?

M: I think I understand, especially out of the experience of having cycled at home, like since forever, and then the change to Danish cycling. A lot of my foreign friends, like who are actually not used to cycling were really "ohhh I'm not sure if I can do it here", but even more I was okay I need to get used to what we're doing. In the beginning I've been told off quite a lot, because I was too slow or not enough to the right or didn't do this *handsignal* at the right times.

CA#4 yeah and that is also something I'm like, I mean it is something that if you want to hear about my personal experience of course: I moved to Denmark after 6 years abroad, my wife is Argentinian. So of course there is something deeper culturally in this, that I want Danish to stop being so uptight. You need to be more loose and relax a little bit.

M: What would you say, about, in the strategy it said that cycling a political tool to solve societal problems.

CA#4 What strategy are you referring to?

M: The main bicycle strategy, I think it is called bicycle strategy.

CA#4 here of Denmark or of Copenhagen?

M: Of Copenhagen.

CA#4 I mean that is a whole other example, Copenhagen city, they know what they are doing. They have some of the best architects, urban designers and planners. So they are really good. But the problem is, they want to, the level of ambition of the city of Copenhagen is like up here *high*. But they have to ask the police for permission, and the police are necessary. And that.. you made the perfect question because the politicians and the municipality, they know where they have to go. The government of Copenhagen have been leftwing forever. And this time and the next time, it might even be more red/green so they know where they are going. The problem is that the police, according to the law of transportation, every time you want to change a road structure, you have to ask them for permission. And they have a veto. I've been listening to my Danish planners, and they always say this is a problem. I've talked to Dutch who say it is not like that in the Netherlands, so I was like maybe it is this little thing we have to change here in Denmark. Of course I can say a lot of deep things about culture, but maybe it is about 'hey we have to take this veto right away'. I mean, the big problem is that it does not say the national police, it says the local police departments. Which is a problem, because then it becomes a lot, like very personalistic. A few of the traffic police guys in Copenhagen, they hate cyclists. But in Odensee (?), which is like the third largest city in Copenhagen (Denmark?), they are super cool. They let them do anything. What happens then, you have other designs in Odensee, which is not the same as in Copenhagen. And you start having different bicycle design in different cities, which is not very good for planning, it is not very good for application of national funds. Whereas in The Netherlands you have like some fixed designs that are just applicable all over

the country. So its also about making, streamlining the rules. But to give an example of the police, look at google maps. You should, I'll send you the street, we are looking at, maybe you have even been there. If you are on the map, we can then zoom in together. I know I am being really concrete now but it is a good example.

Opens map

CA#4 you have it found more or less?

M: yes

CA#4 So I don't know how much you have zoomed in but this is just in the middle of the lakes and the harbour. This is smack in the middle of oldtown Copenhagen, with all the narrow streets and this is all pedestrian.

M: I actually experienced, on this street, someone being hit by a car`.

CA#4 Okay perfect then you know it. Yeah that is the perfect example. Have you done a zoom-in like a streetview. *Did that*. Well, if you have been there, basically you know what it is like. This street I cycle there every morning, and you have busses with tourists, you have trucks doing delivery, you have so many cyclists, because it is a super super straight crossing of all the center. And then of course you have cars who use it as a detour, and this should have been a fietsenstrasse like years ago. And the city wanted to make it a fietsenstrasse but the police are against it. And yeah they cant be against it, and as they are no like. yeh it is a horrible place to bike.

M: Is there any reasoning behind it?

CA#4 Well their arguments are for instance that it is very important for the flow. That is the thing, they have an idea of traffic which is from the 70s, so they talk about traffic flow. Of course when they hear the cyclists or the municipality talk about urban space or traffic calming, they hear that and then they hear the merchants who say 'hey we need to get out stuff delivered and we need trucks'. And they hear the ambulance company saying 'we have to pass', and then the taxis. And then they consider all these inputs equally. And that's the problem, the police should not be an authority to do that excercise. They are not competent to do that task.

M: Is there anyone to check on the police?

CA#4 No no no. That is so weird, in Denmark which is a pretty not-corrupt country, and there is structure for everything, this is one of the weirdest cases of just completely arbitrary decision-making. This is based on some guy coming to work, maybe had a bad day, he checks some of his emails, and people asking 'hey let's do this' and he is like no I'm against it. It is basically how it works, that is why it is so frustrating, we have to change this. And of course, the example, this is how they do it in The Netherlands, it is pretty strong. I feel that people are starting to wake up, at least in the cyclists planning community. People are recognizing there is a problem, that for too long we have been quiet and that is the positive part. I mean, this street they have been wanting to make it car free for years.

M: It would be a very nice street for that.

CA#4 Yeah! No no its amazing, also there' so many cool stores and it goes by the university, I mean you could do a crazy crazy urban space if you had like a 10 km cycle street, and then say 'of course if you have to drive in with a van, drop something off, we will make it work'. But today a lot of taxis are using it. And another example of why we need to change is that the law in Denmark: 'unless otherwise stated, a street in a city is a 40 km zone". So unless you have an active project that says 'this is a 10k zone, this is a 20 k zone', then it is by default a 40 km. And since nothing has been decided for this street, it is 40 km with everything mixed. It is just insane. So that is also one of the things that when we do the work in the transportation log (?), we are going to propose a 30 km maximum in Copenhagen. umm.. yeah. But a big part of this, is just change the narrative to talk about it. Sometimes cyclists break the rules but they break the rules because the rules are not made for them.

M: And would you say it works the other way around, because I can imagine that if you know the police vetoes when making plans, you'll want to anticipate their response?

CA#4 Yeah! I mean I have shown some like.. what I would call ambitious road designs to some planner I know.. and they are like 'I love it, I would love it to be like that but I would never present it because I know it will be vetoed', which is so sad. In Latin America for instance, they are doing some really cool stuff, by using paints and flowerpots to do interventions, parklets and I mean so much cool stuff is happening. And Denmark is just falling behind because nobody.. I mean, you create like this negative incentive that is super conservative. So, you are right this kills creativity, and a lot fo the projects are just yeah so boring because you know the police will say no.

M: yeah, and that is also what Julie already said, that the strategy even in Copenhagen, has very little specific measures. There's always left some room movement, also in targets, except for the 50%, just in order to get it through.

CA#4 Yeah.

M: But I can imagine by doing that, it loses a bit of its power.

CA#4 Yeah! There was an interview with the mayor of Copenhagen in January. It was in the magazine of the cyclists federations. He was asked about where is cycling going in Copenhagen, and he was like 'today there is a one third public transportation, one third bicycle use and one third car us, and I think that is a good balance'. So he has like, this is the guy who has been the mayor for 8 - 10 years and he is based on a red/green coalition, but he is like I don't see it growing. And that is also a problem that it is becoming stagnant.

M: What are the problems causing it to be stagnant? How come?

CA#4 Well, you can't ignore that a lot of people own cars in Copenhagen and you want those people to vote for you. That's the problem. And I think the frustrating part is that nobody is faced with paying the actual consequences of having a car. And I think making a mobility law that is making it difficult to go around in a car, can go do some of that but of course you also have to touch the pocket of people and taxes. I think that is more like a long-term scope to change that, I think in the short-term what we hope to do with this revision of the law is to start a conversation about 'who has the right to use the street and how'. What should the hierarchy be, and then hopefully in a year there will be a new law. And then long-term, we will have a bigger discussion on kicking out the cars of Copenhagen. But I think to be realistic, right now in the short-term, it is about starting a conversation about 'what does it mean to break the law'. For instance, there was a law in September, that was passed on cellphone use. You get a 1000kr fine, which is like 150 euros, if you use a cellphone operating a vehicle. According to the present law, a bicycle, a motorcycle, a moped, a scooter, a car, those are all vehicles. The fine is the same.

M: Oh waw.

CA#4 You just have to look at the traffic statistics who kills the most people. So I mean, I can accept, even though I think it is stupid, but okay if you give cyclists a fine for cyclists not paying attention okay. But don't fine them the same as a car driver. Those are small details, you could say you have to pay the % of how many people die from that kind of vehicle. And then the cyclists fine would be very small.

M: Most likely you fall yourself.

CA#4 Yes and also another thing. I am really scared of people using helmets and reflective clothing. Today it is not mandatory, but the police are really aggressive about saying you have to use reflective clothing, you have to use helmets. And there is also some agencies who are semi-governmental, they are like a traffic safety council, and they are also like really pushing those things. I guess this initiative with the law is to be ahead of them, to be proactive because if we don't do anything, in a year or two, they will actually propose these things. I'm pretty

sure. I mean already today, there is people saying 'maybe we should make it mandatory to use helmets'. And it's like 'what??'

M: Where do you think this idea comes from? What is the problem that needs to be fixed for them to wear a helmet? This is a clear difference in Dutch and Danish cycling, because no one in The Netherlands wears helmets.

CA#4 I think its a.. I mean sometimes the explanations are really simple but its people. And I think, you have this traffic safety council, who for a long time have had in their direction, in their leadership, a group of people who are really conservative politically. There was a very important politician who moved from the conservative party to this council, so they have really strong ties to the conservative group and the police. And again the police have this very black and white idea of whose fault is it. Then it becomes really easy, this classical idea, there is no interpretation. If you hurt yourself, it is because you didn't use a helmet. Use a helmet. I'm going to send you a link to one of their campaign videos, and I have to say it is so well done. the production is amazing, but the message is just horrible. You are not going to understand the lyrics but it is just insane. Watch it after we talk. They are just achieving to create this, they are almost doing bullying. I have felt it since I have come home to Denmark. Friends saying to 'hey henrik, you are such a bicycle activists, how come you are not using a helmet', and I am always like 'do you want to have that discussion now, because I will have that discussion but be ready because I mean..'. I think some of the people working at the traffic safety council, they are.. I know this sounds a little bit conspiracy theory, but I think some of them are just very insecure people who have put all their personal identity in making other people scared. Some of them I know, because I have been to some presentations by them. Like their salary, their evaluation is based on social media impact. So if they can make people use the #useahelmet or they can see helmet statistics are going up, they are getting paid. It is crazy. And the crazy thing is that it is becoming so big now in Denmark, it is really hard to start a conversation 'I don't think people should use a helmet'. People are like it has become 'what?! Why??'. So yeh, I don't know if that was a very coherent answer.

M: I think this is very interesting. I feel when researching the cycling strategies and ideas, little is problematized. There is a lot of room for improvement and with the helmet as well it makes you safer, but it is not solving a problem.

CA#4 No

M: And this is what I'm kind of looking for as well, what problem is recognized. Or is a problem.

CA#4 You are so right. The problem is that people are not recognizing the problem, I mean of course when you are really passionate about something and you are an activist, it becomes really sensible because sometimes people die. But like my reaction when I hear a story like 'cyclist killed by truck turning', I'm like who cares if she was wearing a helmet. She got hit by a truck that weighs 20 tonnes, like it doesn't change anything. And that conversation nobody is having. And I think it is also because, you know how in football the fans think they are as clever as the coach`, I think that happens a lot in transportation as well. People are like 'i can fix that, I know how to do it' and you are not telling people what is really at stake here. If you had a more informal conversation, people would know that the helmet is not changing anything. The helmet is just pushing the problem away. I completely agree with your thesis that people are not facing the real problem, that is the problem in Denmark, we are not having a conversation 'why are you using a helmet? Is it because you feel unsafe? Is it because we are biking too fast'. That is another example, I mean I think some people use the helmet not because they are afraid of cars but because they feel that when they are in morning traffic in Copenhagen and everybody is driving really fast and aggressive, they are afraid of falling. And actually I could see that being a scary thing, you are riding your bike and you get your foot tangled in somebody's bag hanging. You have like a bicycle crash just like in the tour the France, that would be fucking scary without wearing a helmet. I could see that. so I think like the argument is; if everybody is

cycling at 12 km/h, who cares who is wearing a helmet, it is so slow you can just put your foot down. But if everybody is like speeding 25 or 30, yeh these are other speeds. I have always said that if you are one of those sport cyclists, of course you are wearing a helmet, because you are driving like 50 60, of course! You also know the curve with the... as long as you are below 30, there is nothing happening. You will survive. If you pass 30, you die.

M: You die, yeh

CA#4 I have to go now, but we can keep in touch. My last comment here, you know how the green wave for cyclists is 20 km/hr. That is like a direct result of the successful mix of cars and cyclists, it is because they have to put the green wave so high, for the cars to keep working. So this is a compromise. If you cycle 20 km/h as a cyclist, it is not comfortable. It is too fast, it is not cool urban cycling. it is not nice, it should be lower.

M: This is the funniest thing though, because I told someone I always had red lights in the part I was cycling, and they said 'but there is green wave'. I was like 'a GreenWave?? I am not experiencing any of it'. But that is probably why, because I don't cycle fast enough. That's why. CA#4 So basically that is where we are at, we have to, if Danish cycling is to go to a new level, it has to take on these tasks.

Interview Cycling advocate #5

Strategy documents

- Problems?
 - o Action does not have to follow the strategy document
- Council and politicians sign off on the document
 - o In CPH everyone is in favour of cycling (unlike in other places), no one will want to minimize it. However, it is hard to say you are fully in favour of it and especially for the car it's hard to say you are in favour or against as well.
 - o Hassle in getting the strategies through
 - Too specific statements are often denied
 - If you look into the document, you will see that exact action is missing. The Copenhagen one is good in giving exact percentages, that doesn't work for her municipalities.

What is it with the 50% target?

- Almost reached it but now with metro it will probably go down
- The target was put for 2015 and then moved to 2025.
- No talks of new target. What happens if they reached it?
- It is hard to get to this target, studies don't show what to do to gain more cyclists. Easier in lower percentages.
- It is probably about space that needs to be given to cyclists, but not only that will work.

Car debate = hot potato politically

- No one likes to debate too long about the car, cause it is still a very sensitive topic. And voters don't like it. Possibly liberal parties can get it through but conservative parties have a lot of motorists.
- Politics is very much about their voters base
- It is also about municipalities work together

- The cars in Copenhagen are not just the cars of the people living there. Most of them have a car for the weekends and to the summer house, but that is not the target group. The target group is more the commuters coming into the city. However, changing things in the city centre will not help prevent those (possibly narrowing lanes would but also needs to be discussed with other municipalities).
- Strategy doesn't cover the larger area of municipalities, no common goals for that group.

Car advertising plays into the love of freedom

Space in the city

- Very unclear in the strategy because people do not like to name it
- It is also not just about the taking space in the city, think about the borders? (e.g. if you would go for a park + ride system, there is no space for this parking).

Never just about cycling

- In the strategy it states it is a tool to reach larger political goals. This in itself is actually a smart way of getting people in favour of cycling without touching the car of voters base. Everyone likes this idea of large political goals, but the way to these goals is not clearly defined.

Strategy for children cycling is coming up

- For over 20 years Copenhagen has been busy with trying to keep families in the city. This includes having space for kids to roam around, cycling is part of this but inevitably safety from cars as well. This will be an interesting step in the debate around cars and space from a different starting point,

Police Veto right

- E.g. limit speed of cars has been declined
- Federation of cyclists wishes that this changes and has this on the agenda however it is not a 'sexy' debate. It is very tiresome and bureaucratic, it will need to be decided on a national level and voted on by a majority. Julie wishes it was higher on the agenda however.

Image

- CPH is better @ selling their cycling image than Amsterdam, while Ca#5 and others argue Amsterdam is a better cycling city
- Image is a way of getting the politicians and voters on board
- Interestingly, the cycling federation started to spread knowledge on cycling and sell it internationally, but this was also to then hit back locally and make a case for why we want cycling.