

Fietstrends in Smart Cities

Lucas Harms



Donnerdag 27 september 2012 €1,90

Het sneeuwbaaleffect van de media

de Verdieping

deVerdieping Trouw

Gekruide lapjes
Varkens uit het noorden eten rijm en gram met kruiden naar de slacht

K-pop rukt op
Koreaanse popmuziek veroverd de wereld met Gangnam Style

Vinder Kadafi dood
Man die dictator uit zijn schuilplaats trok berijkt aan marmeling

Elma Drayer
Waar blijft het modelleven?

Verkegelegenheid
Investeringen inbaregeve jrugd kan in April aan de slag

Verkegelegenheid
Investeringen inbaregeve jrugd kan in April aan de slag

Stadsfietser raakt in het gedrag
Deskundigen: Steden worden veel aantrekkelijker als de auto meer moet wijken voor de fiets

Deskundigen: Steden worden veel aantrekkelijker als de auto meer moet wijken voor de fiets

Fietsen in de stad

Auto krijgt nog te vaak alle ruimte

De fietsroute van de Utrechtse binnenstad naar het ziekenhuis is zo druk, daar werd ik zo zenuwachtig

'Groter denken' over de fiets, daar gaat het nu om, menen deskundigen. Dat kan fietsfiles en andere problemen oplossen. Tegelijkertijd zullen steden als Utrecht en de economie er veel baat bij hebben. Drie visies over waarom het over een andere boeg moet en hoe.

We maken van onze steden een exportproduct

Hugo van der Streekhoven, Fietsersbond

Interviews Wilma van Meeteren

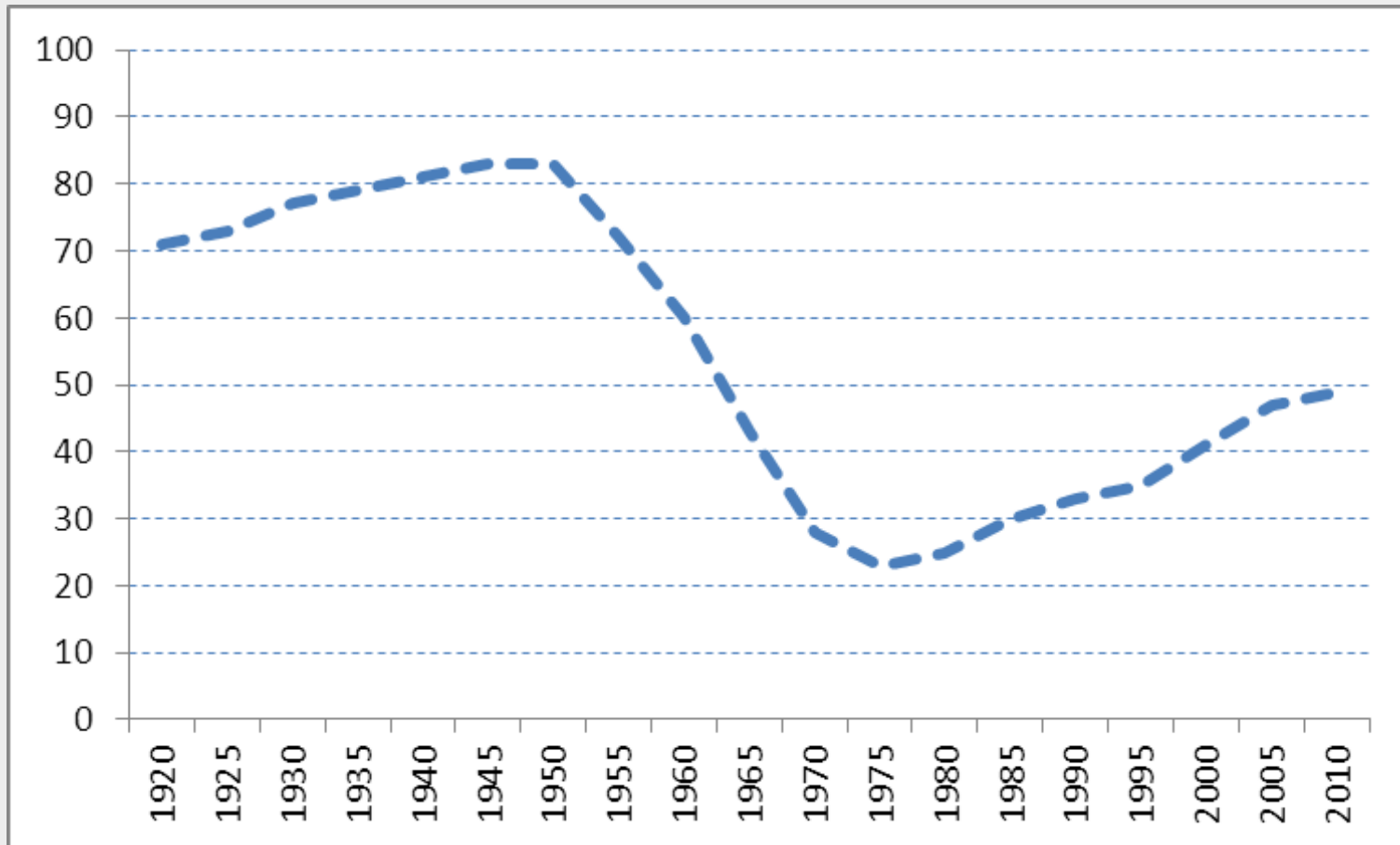
"We kunnen er een exportproduct van maken, laten zien hoe het land dient. Barcelona, Lille, Parijs en Koeln zijn al langer redelijk bij ons in de buurt om er meer mee te doen. "Huisvestingen zijn niet meer ontstaan, maar worden ingetrokken. Maar auto's blijven er wel. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product."

en openbaar vervoer, in de stad moeten de fietsen op papier hebben de voorrang. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product."

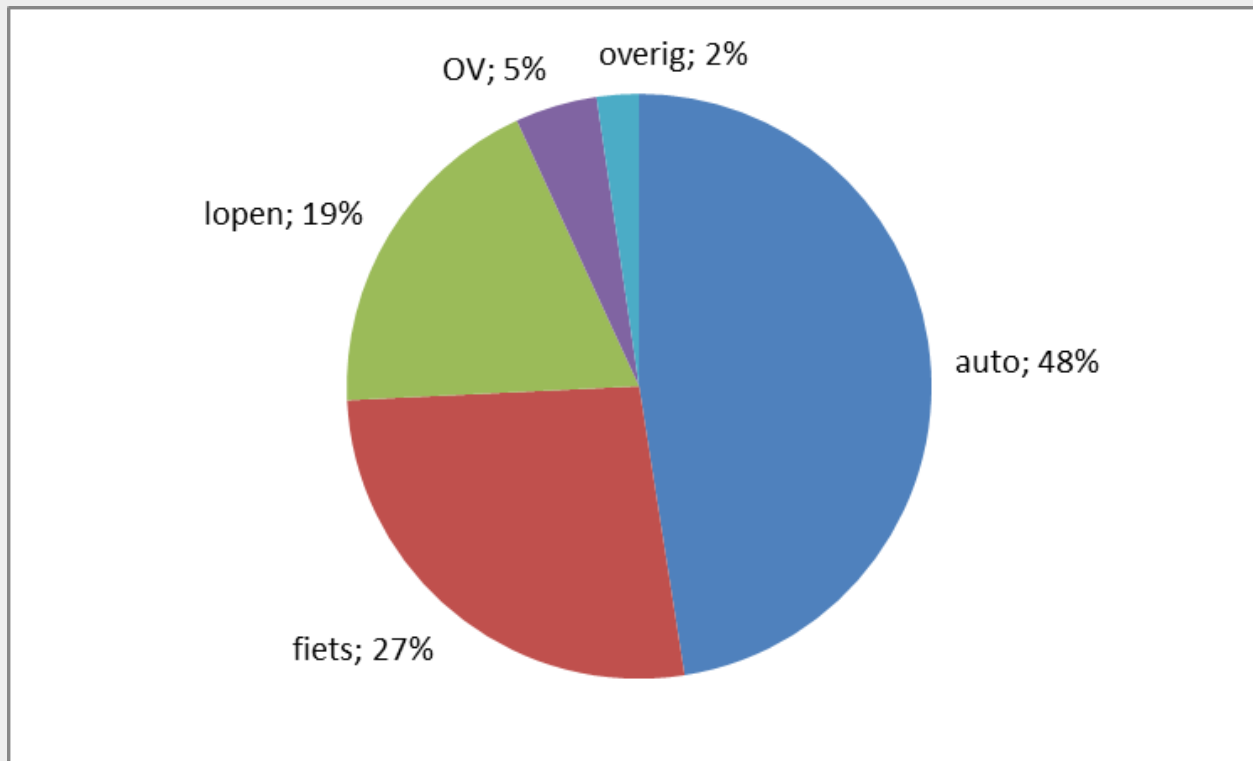
en openbaar vervoer, in de stad moeten de fietsen op papier hebben de voorrang. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product. Het gaat niet om de auto, maar om de auto als een goed product."

FIETSAANDEEL

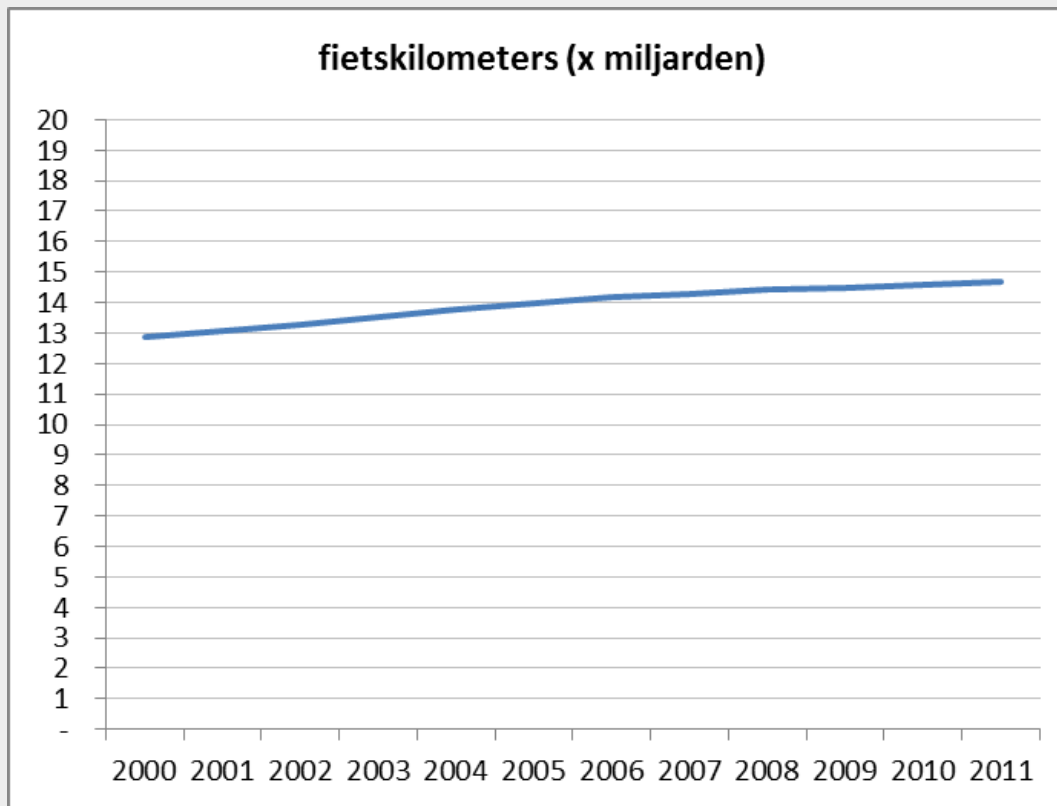
% van de fiets in Amsterdam, 1910-2010



FIETSAANDEEL SINDS 2000: LICHTE TOENAME



GROEIEND FIETSGEBRUIK, VOORAL IN KILOMETERS



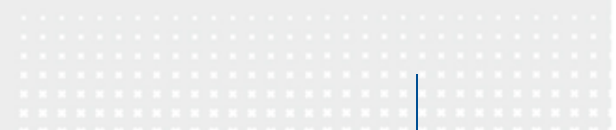
SOCIALE EN RUIMTELIJKE VERSCHILLEN ...



4 TRENDS

ALS MAATSCHAPPELIJKE DRIJFVEREN...

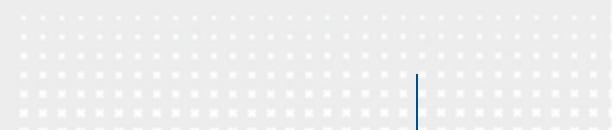
... VAN VERANDERINGEN IN FIETSGEBRUIK



1.

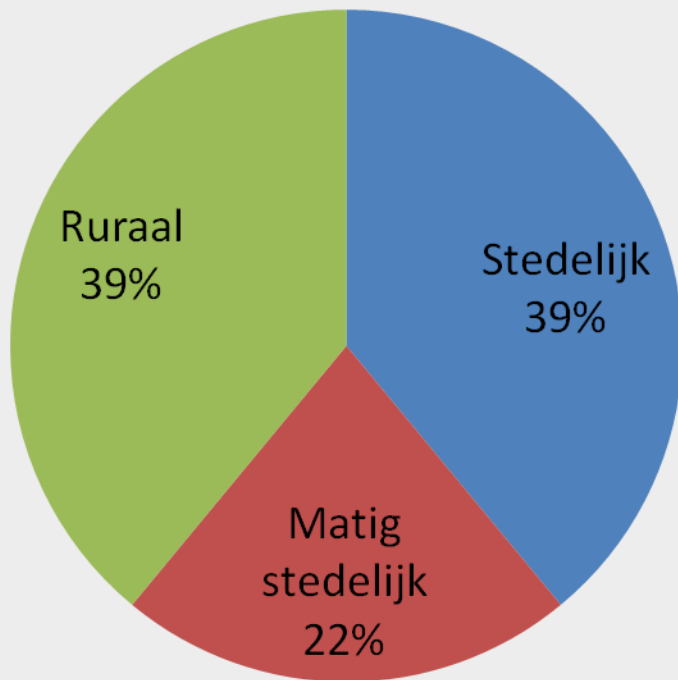
Re-urbanisatie

groeierende steden,
krimpend platteland

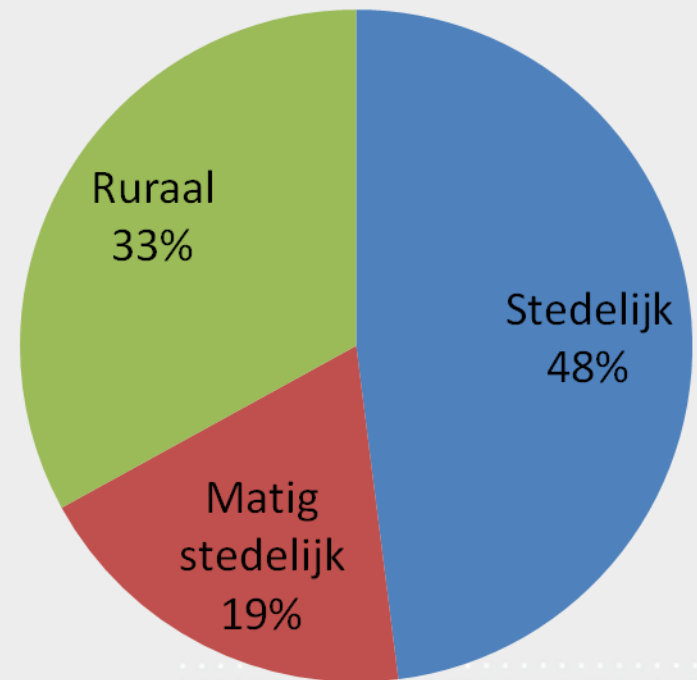


Aandeel van de bevolking in steden groeit sterk

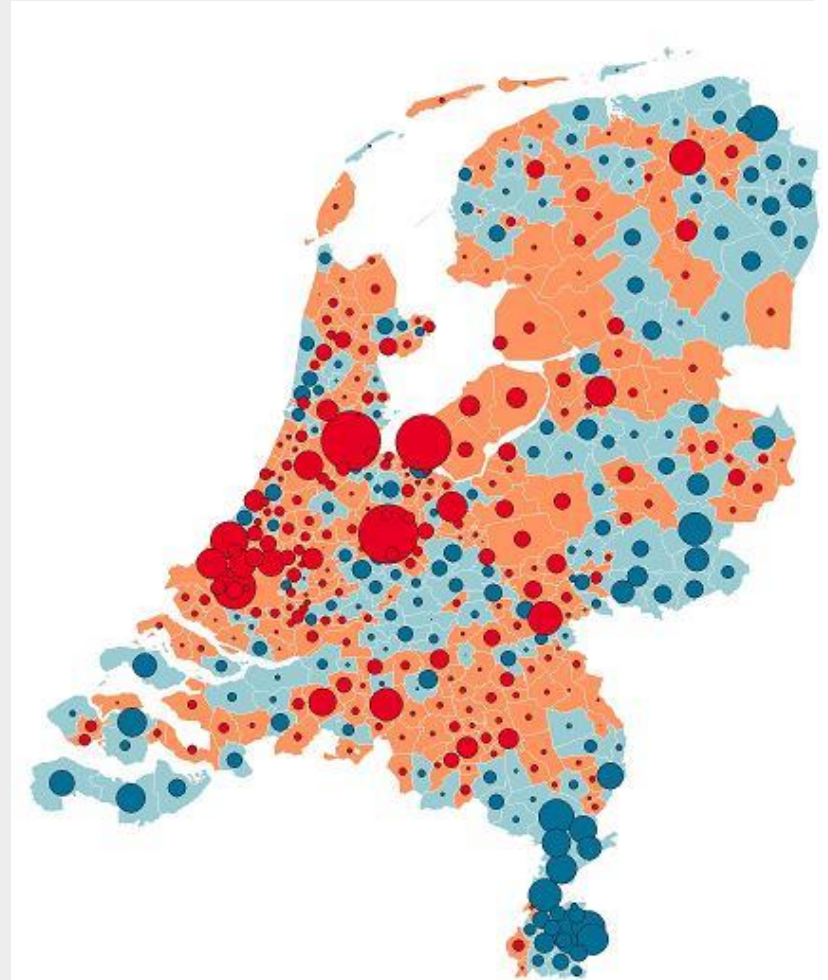
1995



2010



- Nederland blijft doorgroeien: tot 2040 komen er 1 miljoen inwoners bij.
- Vooral groei in steden in Randstad en enkele steden buiten Randstad.
- Krimp in periferie.



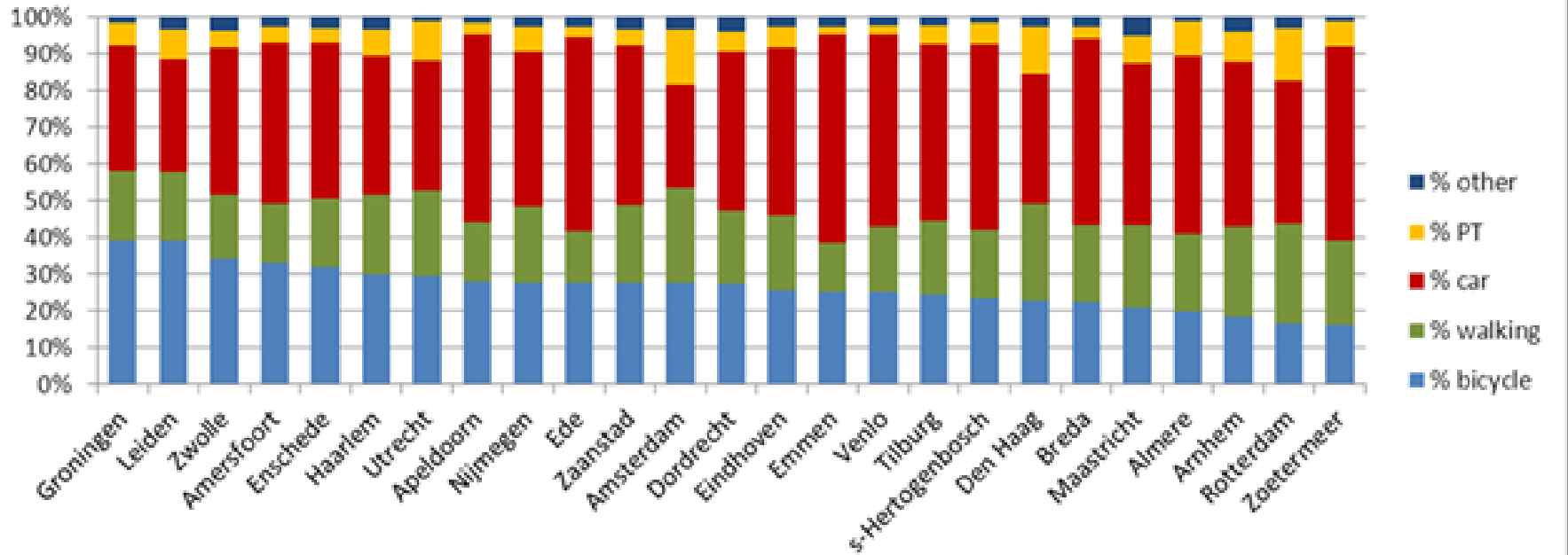
MINDER PER FIETS IN KRIMPGEBIEDEN



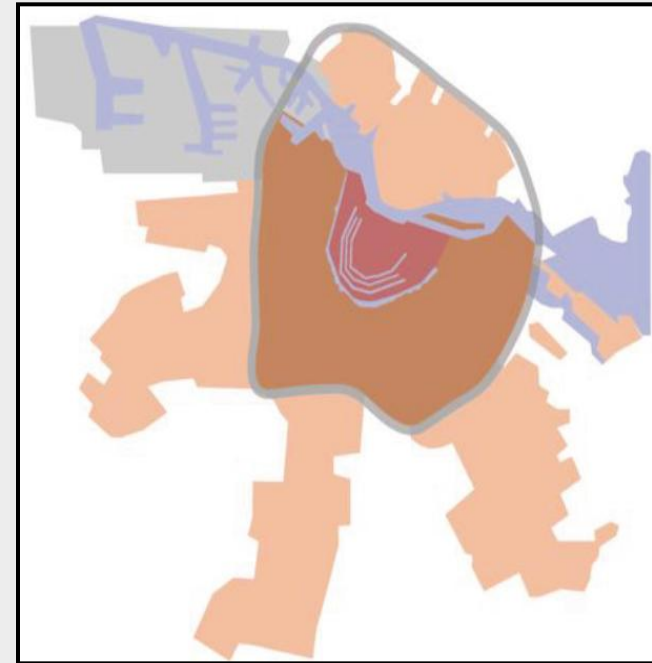
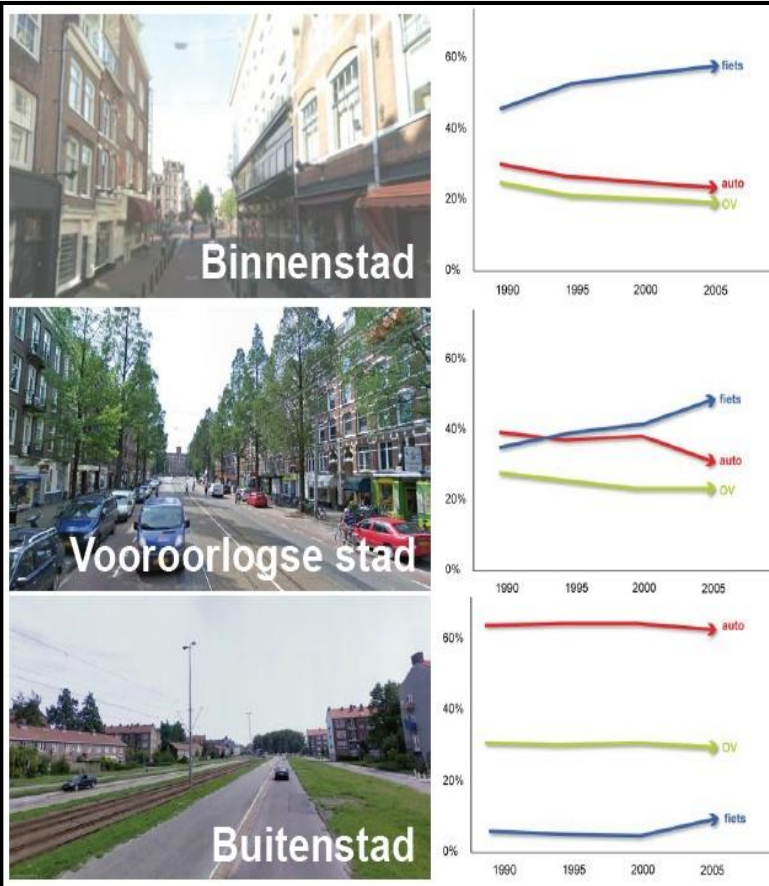
MEER PER FIETS IN STEDELIJKE GEBIEDEN



MEER PER FIETS IN STEDELIJKE GEBIEDEN



Bron: OVG-MON-OViN

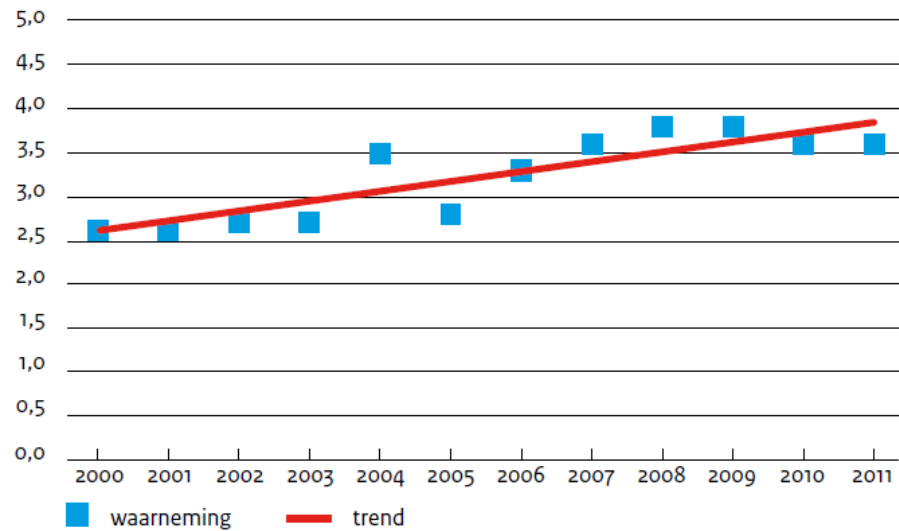


(Goudappel Coffeng 2011)



VAN/NAAR STATIONS

Aandeel (in procenten) van fietsritten die onderdeel zijn van een treinverplaatsing ten opzichte van het totaal aantal fietsritten
 Bron: OVG/MON/OViN, bewerking KiM.



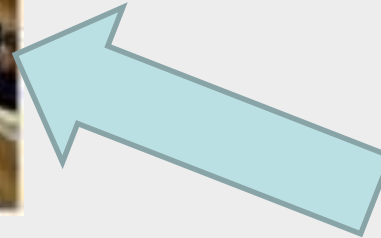
2.

Jongeren

meer per fiets (en OV),
minder per auto



Andere samenstelling



- 2001 – 2011: 176.000 minder werkenden
- 2001 – 2011: 136.000 meer studenten



Ander gedrag: Generation Y



Young People Aren't Buying Cars Because They're Buying Smart Phones Instead

Youth culture was once car culture. Teens cruised their Thunderbirds to the local drive-in, Springsteen fantasized about racing down Thunder Road, and Ferris Bueller staged a jailbreak from the 'burbs in a red Ferrari. Cars were Friday night. Cars were Hollywood. Yet these days, they can't even compete with an iPhone - or so car makers, and the people who analyze them for a living, seem to fear. As Bloomberg reported this morning, many in the auto industry "are concerned that financially pressed young people who connect online instead of in person could hold down peak demand by 2 million units each year." In other words, Generation Y may be happy to give up their wheels as long as they have the web. And in the long term, that could mean Americans will buy just 15 million cars and trucks each year, instead of around 17 million.

3.

Baby boomers

vaker en verder op de fiets
(maar ook per auto!)



BABY-BOOMERS

gezonder, vitaler, uithuiziger





% OV-gebruik daalt



	1985	→	2005
65+ vrouwen	20%	→	5%
65+ mannen	10%	→	3%

(tussen 99-09: 65-75 jaar -1% en 75+ -2%)

% fietsgebruik stijgt

- Bijna 30% van fietsverplaatsingen is door 50+ (10% 65+)
- Merendeel van groeiend fietsgebruik (in kilometers) voor rekening van 50+

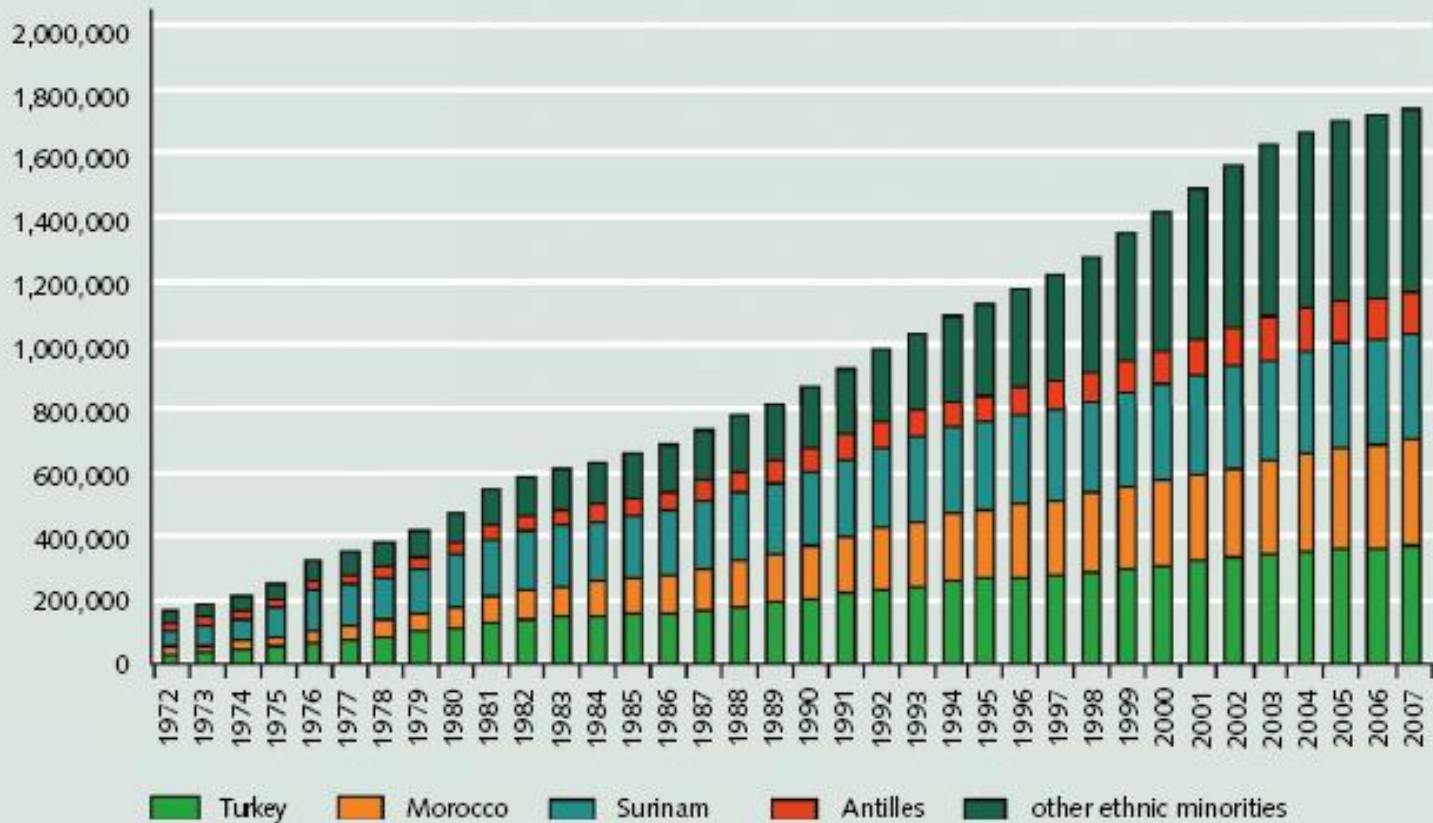


4.

Allochtonen anders onderweg



NIET-WESTERSE ALLOCHTONEN



Source: CBS StatLine



'Fietsen is niet leuk.'

05-09-2012

'Fietsen is niet leuk.' Die opmerking krijg je te horen als je jonge allochtonen in Amsterdam vraagt waarom ze niet fietsen. Een antropologisch onderzoek naar de beweegredenen om wel of niet te fietsen in Amsterdam Nieuw West bevestigt dat het niet meevalt de fiets een beter imago te geven binnen deze groep.



Het **onderzoek** werd uitgevoerd door een team van antropologen en studenten van de UVA en onderzoeksbureau Wijkwiskunde. Voor het onderzoek werd een combinatie van verschillende onderzoeksinstrumenten ingezet. Naast het tellen van fietsers spraken de onderzoekers met 280 buurtbewoners over hun ervaringen met fietsen in Nieuw West. Dat gebeurde in huis-aan-huis gesprekken en groepsdiscussies. Ook werd een groot aantal fietsers op straat gefotografeerd om meer te weten te komen over wie er precies fietsen.

De conclusies van onderzoek stroken met eerdere onderzoeken naar het fietsgebruik onder

allochtonen. Bij jongeren scoort de fiets slecht. Dat begint al vanaf een jaar of tien. Vooral Marokkaanse jongeren vinden de fiets dan niet cool meer. Tot die leeftijd wordt er nog wel veel gefietst, hoewel kinderen

Trends samengevat

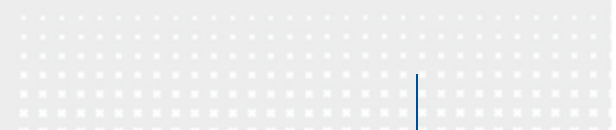
Fietsgebruik 2000 – 2011: +14%

Ruimtelijk: vooral in steden, minder op platteland

Sociaal: vooral onder jongeren en ouderen, minder onder allochtonen

Uitdagingen voor fietsbeleid

1. Steden: capaciteit
2. Krimpregio's: toegankelijkheid
3. Jongeren: behouden
4. Ouderen: faciliteren
5. Allochtonen: verleiden



Uitdagingen voor fietsbeleid

1. Smart cities: smart capacity
2. Krimpregio's: toegankelijkheid
3. Jongeren: behouden
4. Ouderen: faciliteren
5. Allochtonen: verleiden

Autovrije binnenstad?



Bron: Ben Immers

Acupunctuur

Rio: What would Jesus drive? (0 Euro)



Acupunctuur Napoli: tijdelijk leefbaar (0 Euro)



‘Temporary’ can be the most lasting force
- Maarten Hajer, 2012

Acupunctuur NY, Times Square: tijdelijk leefbaar



Muntplein, Vijzelgracht, Leidseplein?

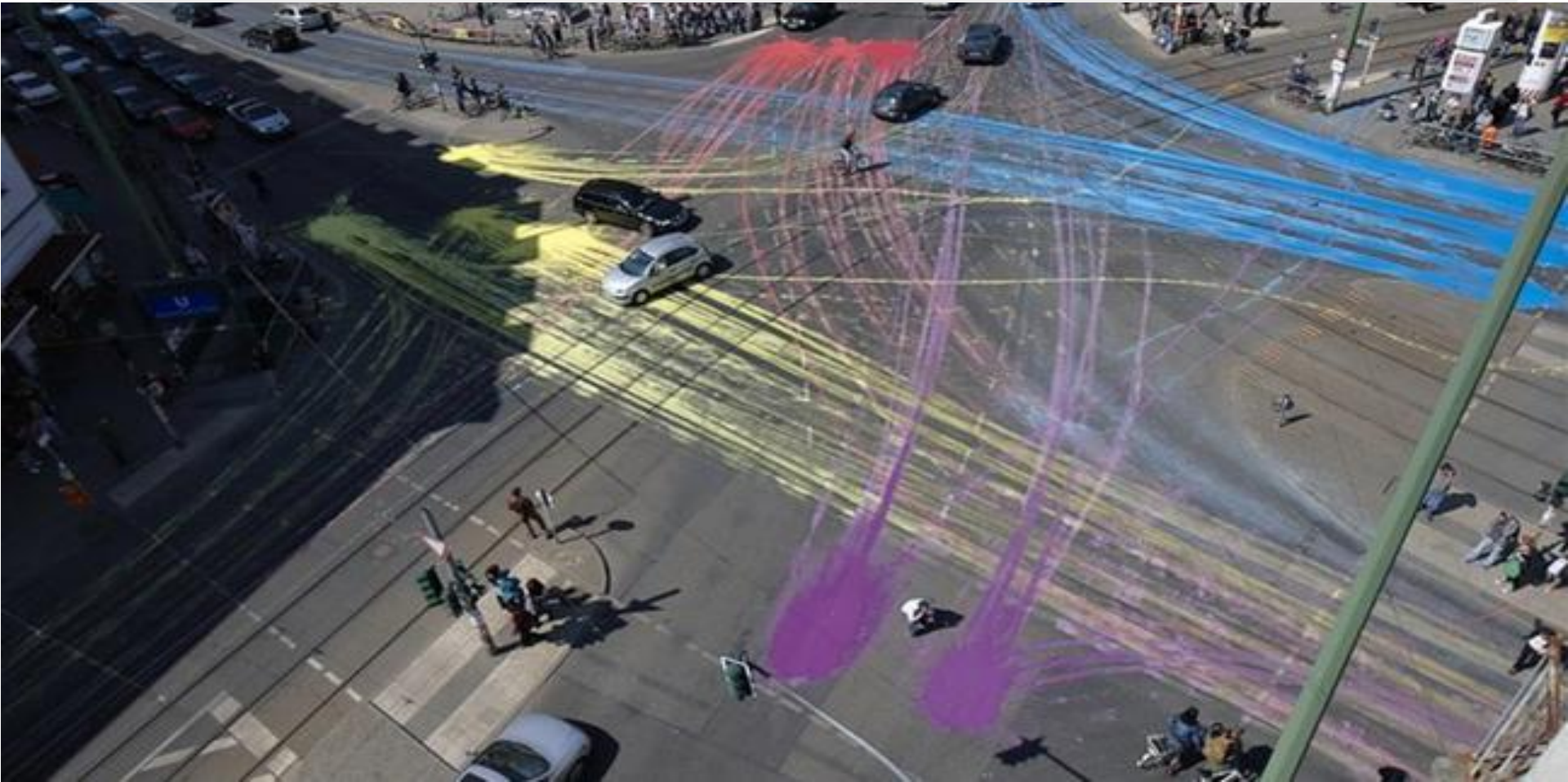
Acupunctuur

Bogota, Colombia: tijdelijk leefbaar





Acupunctuur Berlijn: olifantenpaadjes (0 euro)



Ontwerp van kruispunten

Momentum gebruiken (0 Euro)



Hogesluisbrug



Acupunctuur Raalte: brugklassers (0 Euro)





Bedankt voor uw aandacht!

Lucas Harms

Marco te Brömmelstroet

Luca Bertolini

Universiteit van Amsterdam

Centre for Urban Studies

Plantage Muidergracht 14

1018 TV Amsterdam

T 020 525-1398

l.harms@uva.nl