

Nieuwe perspectieven op fietscultuur

Een conceptuele en empirische verkenning van fietscultuur in
Amsterdam en Portland

Peter Pelzer
Universiteit Utrecht¹

Samenvatting

De culturele context waarin de fiets is ingebed krijgt op een aantal uitzonderingen uit de Angelsaksische wereld na weinig aandacht. Dit artikel tracht het begrip fietscultuur zowel theoretisch als empirisch inhoud te geven door te putten uit sociologische literatuur, transportgerichte literatuur en een vergelijkend casuonderzoek in Amsterdam en Portland. Er wordt gesteld dat om een fietscultuur te begrijpen zowel gedrag als ervaring moet worden onderzocht. Dit is gedaan in Amsterdam en Portland door middel van diepte-interviews. Voor gedrag blijken er drie centrale aspecten te zijn (routekeuze, interactie met andere weggebruikers, interactie met verkeersregels), terwijl er twee aspecten van ervaring zijn (intensiteit en interactie met omgeving). Voorts worden er drie perspectieven op fietscultuur geïntroduceerd: gewoonte, tegencultuur en leefstijluiting. Voor Amsterdam is met name het analysekader 'gewoonte' relevant, terwijl voor Portland 'tegencultuur' het meest van toepassing is. De drie perspectieven blijken bruikbaar, maar behoeven nog verder onderzoek in andere contexten en met andere methoden.

Trefwoorden: fietscultuur; theorie; Amsterdam; Portland; ervaring; gedrag

1. Introductie

Met de toenemende groei van het fietsgebruik in diverse landen groeit het besef dat niet alleen fysieke, maar ook culturele factoren van belang zijn voor fietsonderzoek. In de wetenschap lag de nadruk lange tijd echter op harde factoren zoals fietspaden, dichtheid en weersomstandigheden (bijv. Dill & Carr 2003, Rietveld en Daniel 2004). Weliswaar wordt aandacht besteed aan sociaalculturele variabelen zoals etniciteit en opleidingsniveau, maar hoe deze variabelen samenhangen met fietsen blijft onduidelijk. Anders gesteld, wat een 'fietscultuur' precies is en hoe deze werkt is nog nauwelijks theoretisch en empirisch onderzocht, op enkele studies uit de

¹ Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen, E: p.pelzer@uu.nl

Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk (bijv. Furness 2010, Rosen *et al.* 2007) en een aantal historische studies in Nederland na (De la Bruhèze en Veraart 1999, Ebert 2004, Kuipers 2010). Daarnaast ligt de nadruk veelal op modaliteitkeuze, niet op gedrag en ervaring, hoewel dat laatste in de Britse literatuur meer nadruk krijgt (bijv. Horton 2007, Steinbach *et al.* 2011).

In dit artikel wordt een poging gedaan deze lacune te vullen door het begrip fietscultuur verder theoretisch en empirisch uit te werken. Het maakt hierbij zowel gebruik van de Angelsaksische literatuur waarin fietsen als een cultureel fenomeen wordt gezien (o.m. Rosen *et al.* 2007) en sterke aandacht is voor de ervaring tijdens het fietsen, als recente inzichten die voortkomen uit de transporthoek, maar eveneens het belang van 'zachte' variabelen inzien (Van Acker *et al.* 2010, Heinen 2011). Hierbij wordt een brug geslagen tussen het macroniveau (de fysieke, legale en sociaal-culturele omgeving) en het microniveau (individueel gedrag en ervaringen). Het uitgangspunt is dat een analyse op beide schaalniveaus noodzakelijk is om fietscultuur te begrijpen. Op basis hiervan is in dit artikel een conceptueel raamwerk opgesteld dat empirisch is verkend in twee bekende fiets hoofdsteden: Amsterdam en Portland (Oregon, VS).

Het artikel is opgebouwd uit zes secties. De tweede sectie gaat in op het wetenschappelijke debat over fietsen en fietscultuur. Er wordt een conceptueel raamwerk gepresenteerd en de belangrijkste begrippen worden toegelicht. Daarnaast worden er drie perspectieven op fietscultuur benoemd: gewoonte, tegencultuur en leefstijlruiting. Vervolgens worden in sectie drie Amsterdam en Portland geïntroduceerd en de methodologie van het onderzoek toegelicht. Hierna worden in sectie vier de belangrijkste bevindingen met betrekking tot het gedrag en de ervaring van fietsen in beide steden toegelicht. Deze bevindingen worden vervolgens in sectie vijf gerelateerd aan de drie perspectieven. Sectie zes presenteert de conclusies, met hierin reflecties op de bevindingen en suggesties voor vervolgonderzoek.

2. Fietsliteratuur

2.1 *Het fietsdebat*

Met de toenemende populariteit van de fiets is ook het aantal wetenschappelijke publicaties over fietsen fors gestegen (zie onder meer: Pucher *et al.* 2010, Heinen 2011, Rosen *et al.* 2006). Binnen dit groeiende en heterogene veld kunnen twee onderzoeksscholen of paradigma's worden onderscheiden: transportgeoriënteerd onderzoek en sociologisch georiënteerd onderzoek. Transportgeoriënteerd onderzoek omvat een waaier aan overlappende disciplines zoals transportgeografie, verkeerskunde en vervoerswetenschappen. Een belangrijke gemene deler is een veelal positivistische epistemologie en een sterke specialisatie in kwantitatief onderzoek. Traditioneel lag de nadruk ook sterk op de structurerende werking van infrastructuur (vaak aangeduid als 'fysiek determinisme'), maar in recent onderzoek wordt het belang van 'zachte' factoren voor fietsgebruik aangetoond (Rietveld en Daniel 2004, Van Acker 2010, Heinen *et al.* 2010). Er gaat geen monocausale relatie uit van infrastructuur, ofwel:

From current research, it would appear that individuals in identical situations and in the same socio-economic groups choose to commute using different transport modes. This implies that an individual will base his or her choice not on an objective situation, but on their perception of that situation. (Heinen et al. 2010, p.83).

Deze toegenomen aandacht voor attitudes (Heinen *et al.* 2010) en leefstijlen (Van Acker *et al.* 2010) binnen fietsonderzoek sluit aan bij sociologisch georiënteerd onderzoek naar fietsen. Deze onderzoeksschool ziet fietsen niet zozeer als een vervoerswijze, maar vooral als een cultureel fenomeen. Sociologisch onderzoek naar fietsen legt een sterke nadruk op interpretatie, betekenis en de institutionele context waarin fietsen is ingebed. Hierbij hoort ook een specifieke set aan analysemethoden zoals participerende observatie, diepte-interviews en discoursanalyse. Vooral

in landen waarin de fiets een relatief marginaal verschijnsel is, zoals de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk, is hier veel onderzoek naar gedaan. Voorbeelden hiervan zijn de fiets als politieke uiting (Furness 2005, 2010, Horton 2006, Blickstein 2010), angstgevoelens en de fiets (Horton 2007) en de intense ervaring die fietsen met zich meebrengt (Spinney 2006, 2009). Dit artikel tracht inzichten uit beide onderzoeksscholen samen te brengen voor een beter inzicht in fietsgedrag en fietservaringen.

Er zijn twee redenen waarom een synthese van inzichten meerwaarde heeft. Ten eerste wordt fietsen vaak gezien als ruimtelijk gedrag, waarbij aan de ervaring van het fietsen weinig aandacht wordt besteed. De ervaring van fietsen (Spinney 2009, Horton 2007) kan zowel als afhankelijke als interveniërende variabele bestaande transportmodellen verrijken (in het volgende gedeelte van deze literatuurbespreking wordt hier dieper op ingegaan). Ten tweede zijn recente inzichten over attitudes (Heinen *et al.* 2010) en leefstijlen (Van Acker *et al.* 2010) zeer kansrijk voor vervolgonderzoek, maar behoeven verdere theoretische uitwerking. Attitudes zijn niet alleen op individueel niveau van belang, maar ook onderdeel van een breder discours. Het is dus niet alleen van belang aandacht te schenken aan *welke* attitudes fietsers hebben, maar ook *hoe* deze zijn ingebed in een bredere context en *waar* deze vandaan komen.

2.2 Fietsen verklaard

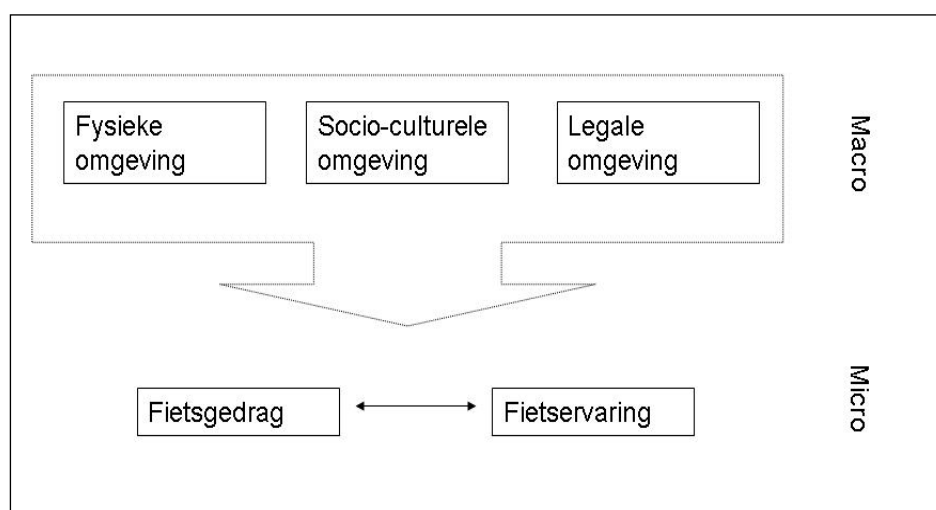
Een bekende manier om fietsgebruik te verklaren is het zogenaamde 'gegeneraliseerde kostenmodel' (Rietveld en Daniel 2004). Dit model gaat uit van een individu dat een keuze maakt op basis van een afweging van de totale 'kosten' (moeite, financieel, reistijd etc.) van de fiets ten opzichte van de 'kosten' van andere modaliteiten. Individuele karakteristieken zoals etniciteit en opleiding, en sociaalculturele factoren zoals de status van de fiets worden gezien als exogene factoren. Hoewel deze aanpak een uitstekend overzicht geeft van de factoren die er toe doen, is het onduidelijk hoe omgeving en individueel gedrag precies met elkaar samenhangen. Rietveld en Daniel (2004, p.545) concluderen na een uitgebreide analyse van fietsgebruik in Nederlandse gemeenten: 'cultural tradition (...) appears to play a role'. Over hoe dit mechanisme precies werkt worden verder geen uitspraken gedaan.

2.3 Fietscultuur

Dit is niet verrassend; cultuur is één van de meest complexe begrippen in de sociale wetenschappen. Aan de ene kant kan cultuur worden gezien als een externe causale kracht die invloed heeft op fietsen. Een voorbeeld hiervan is het historische onderzoek van Ebert (2004) naar fietsen in Nederland en Duitsland. Door het gebrek aan ostentatief statusvertoon in de Nederlandse sociale structuur, raakte de fiets nooit verbonden met een specifieke statusgroep en bleef een vervoermiddel voor iedereen (Ebert 2004, Kuipers 2010). Aan de andere kant zijn gedrag en ervaringen op zichzelf ook een uiting van cultuur. De antropoloog Clifford Geertz (1973, p. 17) formuleert dit in *The Interpretation of Cultures* als volgt: 'Behavior must be attended to, and with some exactness, because it is through the flow of behavior-or, more precisely, social action- that cultural forms find articulation'. Naast het belang van het precies in kaart brengen van gedrag, gaat het bij cultuuranalyse om ervaring en betekenis.

Deze redeneertrant volgend wordt in dit artikel een opvatting van het begrip fietsgebruik gehanteerd die bestaat uit drie componenten: fietservaring, fietsgedrag en modaliteitkeuze. Fietsgedrag en -ervaring zijn expliciet onderzocht, terwijl modaliteitkeuze niet centraal staat in de analyse. De keuze voor dit laatste is gemaakt omdat modaliteitkeuze al in diverse studies grondig is onderzocht (o.m. Dill en Carr 2003, Rietveld en Daniel 2004, Parkin *et al.* 2008, Vandenbulcke *et al.* 2011), dit artikel probeert juist de wetenschappelijke lacune in het fietsdebat met betrekking tot gedrag en ervaring te vullen. Daarnaast gaat dit artikel er in navolging van Geertz (1973) vanuit dat gedrag en ervaring bestudeert dient te worden om cultuur te begrijpen.

In figuur 1 is een gesimplificeerd conceptueel model weergegeven voor de analyse van fietscultuur. Cultuur als exogene variabele is weergegeven als 'sociaal-culturele' omgeving, terwijl fietservaring en fietsgedrag de antropologische blik van Geertz weergeven. In dit raamwerk wordt onderscheid gemaakt tussen drie macrofactoren: fysieke omgeving, legale omgeving en sociaal-culturele omgeving en twee microfactoren: fietsgedrag en fietservaring. De fysieke omgeving heeft zowel een fysische component (weer, reliëf) als een gebouwde component (landgebruik, infrastructuur). Hoewel veel onderzoek is gedaan naar het effect van de fysieke omgeving op fietsgedrag, zijn de resultaten niet altijd eenduidig. Contexten zijn moeilijk vergelijkbaar en er kan sprake zijn van zelfselectie (Van Acker 2010, Schwanen and Mokhtarian 2004). Ondanks deze beperkingen kan worden gesteld dat dichtheid en goede fietsinfrastructuur positief samenhangen met een hoog fietsgebruik (Pucher *et al.* 2010, Dill en Carr 2003, vgl. Rietveld and Daniel 2004). De legale omgeving betreft zowel wet- en regelgeving op diverse schaalniveaus met betrekking tot aansprakelijkheid bij ongevallen, verkeerssituaties, en parkeertarieven (Pucher and Buehler 2008).



Figuur 1: een gesimplificeerd conceptueel model voor fietscultuur

Zowel de fysieke als legale omgeving spelen in onderzoek naar fietsen een belangrijke rol. Veel minder aandacht is er voor de sociaal-culturele omgeving. Hoewel vergelijkend onderzoek aantoonde dat VVD-stemmers (de grootste liberale partij in Nederland) en niet-westerse allochtonen relatief weinig fietsen (Rietveld en Daniel 2004, Pelzer 2010b) en studenten relatief vaak (Dill en Carr 2003), is er een gebrek aan onderzoek dat onderzoekt waarom dit het geval is. Wel is duidelijk dat een relatie bestaat tussen de wederopstanding van steden als brandpunten van de diensteneconomie en fietsgebruik (Mapes 2009, Pelzer 2010a); de stad is herontdekt door een nieuwe, hoogopgeleide en 'creatieve' elite (bijv. Florida 2002, Glaeser 2011), die in steden waar de fysieke omgeving het toelaat meer geneigd is om te fietsen. Waarom dit precies het geval is en hoe dit zich uit in ruimtelijk gedrag en ervaringen is echter nauwelijks onderzocht met betrekking tot fietsen. Het doel van dit artikel is nieuwe perspectieven op fietscultuur aan te dragen, waarin zowel de sociaal-culturele context als individueel gedrag en ervaring wordt meegenomen. De hierboven genoemde literatuur is relevant omdat ervan uit wordt gegaan dat er een relatie is tussen modaliteitkeuze voor de fiets (de afhankelijke variabele in veel van bovengenoemde studies) en fietsgedrag en fietservaring. Een veilige ervaring van fietsen hangt bijvoorbeeld samen met een hoog fietsgebruik, terwijl beiden positief beïnvloedt worden door een goede fysieke omgeving om te fietsen (bijvoorbeeld uitgebreide fietsinfrastructuur). In de

volgende sectie wordt dieper op ingegaan op de relatie tussen de omgeving en gedrag en ervaring door middel van drie perspectieven op fietscultuur.

2.4 *Perspectieven op Fietscultuur*

Fietsen wordt achtereenvolgens benaderd als: een gewoonte, een leefstijluiting en een tegencultuur. Deze drie perspectieven zijn bruikbaar als analysekader voor fietscultuur, omdat ze zowel onderling complementair zijn als toepasbaar op het microniveau (gedrag en ervaring) en. Daarnaast zijn deze perspectieven bruikbaar om fietscultuur te begrijpen in verschillende geografische en culturele contexten.

- *Fietsen als gewoonte* kan op twee manieren worden geïnterpreteerd. Aan de ene kant is het vanuit de gedragspsychologie bekend dat in bepaalde situaties mobiliteitskeuzes eerder voor een deel bepaald worden door gewoontegedrag (Aarts en Dijksterhuis 2000, Verplanken *et al.* 1997) Dit zegt echter niets over hoe gewoontes ontstaan binnen een stad of land. Een relevant concept om dit beter te begrijpen is 'habitus', voornamelijk bekend geworden door de Franse socioloog Pierre Bourdieu (1990). Omdat zijn taalgebruik vaak zeer cryptisch is, een interpretatie van Giseline Kuipers, volgens wie habitus:

(...) duidt op aangeleerde praktijken, gebruiken, gevoelens, en standaarden die zo zeer deel van ons zelf zijn geworden dat ze vanzelfsprekend en natuurlijk voelen. Habitus is onze cultureel en sociaal bepaalde "tweede natuur". Wat we ons eigen maken als lid van een samenleving, met een bepaalde sociale positie, raakt ingesleten in ons lichaam, en wordt ons zelf. (Kuipers 2010, p. 3)

Fietsen is onderdeel van de lokale of nationale cultuur, en gedrag en ervaringen zijn zowel reflecties van als gevolgen van deze cultuur. Wanneer deze redenatie wordt doorgetrokken, heeft dit gevolgen voor het voor de focus in fietsonderzoek. Het is niet zozeer een individu die keuzes maakt (zoals modaliteitkeuze in het gegeneraliseerde kostenmodel) die zou moeten worden geanalyseerd, maar de veranderende context waarin dit gebeurt. Kuipers (2010) toont dit zelf aan door het fietsgebruik in Nederland te verklaren aan de hand van de 'nationale habitus' met betrekking tot fietsen. Het feit dat de fiets een dergelijk dominante positie heeft in Nederland kan worden toegeschreven aan een langetermijnproces, waarin toevalligheden en structurele factoren samenkomen. Structurele factoren zijn fysiek (zoals reliëf), maar ook cultureel. Voor dit laatste geldt dat met name het gebrek aan ostentatief statusvertoon en de relatief kleine openlijke afstand tussen klassen maakte dat de fiets nooit door een bepaalde groep werd gekaapt (Ebert 2004, Kuipers 2010). Tegelijkertijd wijst Kuipers (2010) op het belang van het microniveau. Zij geeft als voorbeeld makelaars die huizen in de stad aanprijzen met de boodschap dat het huis 'op tien minuten van het centrum ligt'. Dit zijn tien reisminuten op de fiets. Iets dat voor een Nederlandse stedeling vanzelfsprekend is, maar tegelijkertijd gezien kan worden als een reflectie van de hoge mate waarin fietsen een gewoonte is.

- Ook de benadering *fietsen als leefstijluiting* is in belangrijke mate schatplichtig aan Pierre Bourdieu (1986), omdat het voortbouwt op zijn idee dat met cultureel kapitaal een sociale positie wordt gereflecteerd of zelfs verkregen. Cultureel kapitaal kan voorkomen in drie vormen (Waters 2009, p1): belichaamd door een individu, geobjectiveerd door culturele artefacten, en geïnstitutionaliseerd in academische kwalificaties. De belichaming van cultureel kapitaal heeft een sterke overlap met het voorgaande begrip habitus, het idee van een culturele artefacten dat bijdraagt aan een sociale positie werpt echter een nieuw licht. Deze vorm van cultureel kapitaal heeft een sterke relatie met leefstijl, een perspectief dat ook ontdekt is door transportonderzoekers (Van Acker *et al.* 2010). Het staat voor: 'the individual's opinions and orientations toward general themes such as family orientation, work orientation and leisure orientation' (*idem*, p.227). Fietsen kan worden gezien als een leefstijluiting (Munters, 1992) van deze set aan attitudes. De leefstijlbenadering kan worden

toegepast om fietsgedrag en ervaring beter te begrijpen en verklaren. Voor een individu met een leefstijl waarin natuur en milieu een belangrijke rol spelen kan bijvoorbeeld worden verondersteld dat in de fietservaring het gevoel van buiten zijn een belangrijke rol speelt.

- *Fietsen als tegencultuur* is vergelijkbaar met de leefstijlbenadering. Hierin past fietsen ook in een bredere set aan attitudes en overtuigingen. Er is echter ook een nadrukkelijk verschil, dat met name naar voren komt uit onderzoek in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk (Lugo 2010, Horton 2006, Furness 2010). In deze landen is de auto dusdanig dominant in zowel het denken als de infrastructuur, dat fietsen een bewuste en politiek beladen keuze is. Door te fietsen kom je niet alleen van A naar B, maar neem je ook stelling voor een schoner milieu (Horton 2006) of tegen het heersende politieke en economische systeem (Furness 2010). Een systeem waar fietsers bovendien dagelijks mee geconfronteerd door de ondergeschoven of zelfs gevaarlijke positie op het wegdek. Fietsgedrag is een intense ervaring door zowel de materiële omstandigheden in het verkeer als de politieke overtuigingen die fietsers voortdurend met zich meedragen. Een goed voorbeeld van de fiets als tegencultuur is Critical Mass (Blickstein en Hanson 2001), een maandelijkse grootschalige fietsrit in Amerikaanse steden waarin het recht op de wegen wordt geclaimd. Aan de ene kant vergelijkbaar met een politieke demonstratie, maar tegelijkertijd een gevecht tussen modaliteiten dat niet los kan worden gezien van utilitaire ritjes die op dezelfde fiets plaatsvinden.

Hoewel deze drie perspectieven stevige grond hebben in de sociologische literatuur, zijn ze nog nauwelijks systematisch onderzocht met betrekking tot fietsen. In de volgende sectie wordt beschreven hoe deze studie dit theoretisch raamwerk heeft verkend in Amsterdam en Portland.

3. Amsterdam en Portland

Bovenstaande inzichten zijn nader onderzocht in twee steden die zichzelf beschouwen als 'fietshoofdsteden': Amsterdam in Nederland en Portland (Oregon) in de Verenigde Staten. Deze twee steden zijn gekozen omdat ze sterk verschillende omgevingen kennen, onder meer op het gebied van infrastructuur en de nationale institutionele en culturele context. In tegenstelling tot het overgrote deel van de VS, is fietsen in Portland geen compleet marginaal verschijnsel, waardoor behalve verschillen ook overeenkomsten kunnen worden aangetoond. De casus studie heeft als doel het conceptueel raamwerk uit de vorige paragraaf in de praktijk te verkennen. Er is gekozen voor een casus studie, omdat hiermee zowel de omgeving als het gedrag en ervaring kunnen worden meegenomen. De belangrijkste karakteristieken van deze steden worden nu eerst beschreven, waarna de onderzoeksmethodes worden toegelicht.

Portland is de grootste stad van de Amerikaanse staat Oregon, in het noordwesten van de VS. Naar Amerikaanse standaarden fietsen er relatief veel mensen (zie Tabel 1) met name in de centraal gelegen buurten. De stijging in fietsgebruik is in gang gezet in de jaren '90. Portland is een atypische Amerikaanse stad, met culturele evenementen rondom fietsen, beperking van het ruimtegebruik in buitengebied (Ozawa 2004) en recent een toenemende aandacht voor investeringen in fietsinfrastructuur. Een positie die onder meer kan worden verklaard door een aantal standvastige en unieke persoonlijkheden, een mentaliteit die sterk gericht is op de natuur, veel sociaal kapitaal en huizenprijzen die lange tijd relatief laag zijn gebleven (Abbott 2001, Mapes 2009, Putnam *et al.* 2003, Reed Johnsen 2002, Pelzer 2010a). Of zoals Jonathan Maus, hoofdredacteur van de Portlandse fietswebsite BikePortland.org, het in een expertinterview fraai verwoordt:

In America the culture is very strong, that says the only people that bike are the people that can't afford to drive, or they are hipsters, or messengers, or they are like Lance Armstrong, or they are

migrant laborers who can't afford a car. (...) It's less severe here because there are a lot of people who are not typical Americans. We're a bubble city. (Jonathan Maus, expertinterview)

Desalniettemin heeft Portland veel karakteristieken van een gewone Amerikaanse stad, met een snelwegennetwerk dat in de jaren '40 door nota bene Robert Moses (de roemruchte modernistische stadsplanner van New York) is aangelegd.

Tabel 1: Karakteristieken van Amsterdam en Portland

	Portland	Amsterdam
Modal Split fietsen ¹	5.8%	29%
Buurt met hoogste Modal split fietsen	14% (Inner Northeast)	43% (Centrum)
Buurt met laagste Modal split fietsen	1% (East)	14% (Zuidoost)
Bevolking gemeente	582,130	767,849
Bevolkingsdichtheid (Aantal mensen/vierkante kilometer land)	1655	4580
Opleidingsniveau >Bachelor	42.8%	39.0%

Bronnen: dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Amsterdam, Dill and Carr (2003), Pucher *et al.* (2011) American Census, Portland bureau of Transportation.

¹ De data voor Portland geven de modal split voor trips naar het werk, die in Amsterdam voor alle motieven.

Amsterdam is – zelfverklaard – fiets hoofdstad van de wereld. Met name in de binnenstad is het fietsgebruik hoog en de aanwezigheid van zowel bewegende als geparkeerde fietsen alomtegenwoordig. Na een gestage bevolkingsdaling sinds de jaren '60 als gevolg van de-industrialisatie en suburbanisatie, begint de stad in de jaren '80 weer te groeien (Bertolini 2003). Amsterdam wordt een magneet voor studenten, kunstenaars en later ook andere werknemers in de dienstensector (Bontje *et al.* 2011). De bevolkingscompositie geeft de stad een unieke positie in Nederland, maar met betrekking tot de uitstekende fietsinfrastructuur en het gewoontegedrag dat fietsen in Nederland zo kenmerkt wijkt de stad niet wezenlijk af. Of zoals Nijman (1999) stelt:

Dutch culture in general and the urban culture of Amsterdam are so closely intertwined. The general characteristics of Dutch culture are often especially salient in Amsterdam and sometimes, indeed, 'made' in Amsterdam. (Nijman 1999, p.151)

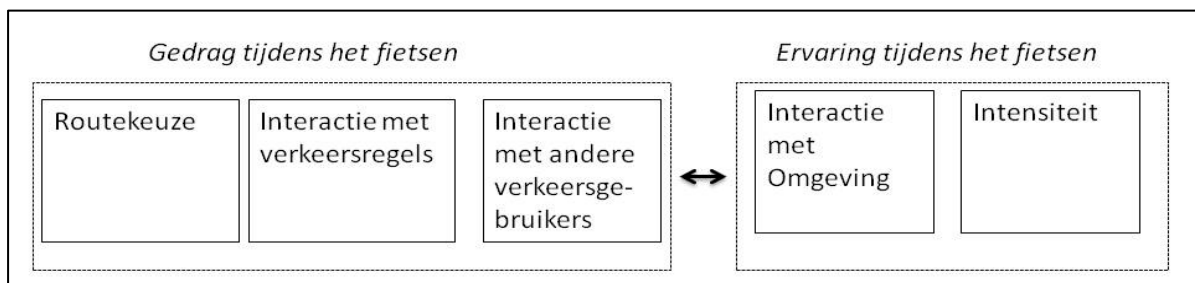
De twee steden zijn onderzocht door (historische) literatuurstudie, analyse van beschikbare secundaire databestanden, interviews met diverse experts en interviews met fietsers, waarbij de nadruk lag op de binnensteden van beide plaatsen. Hoewel al deze methoden de bevindingen in dit artikel hebben geïnformeerd, ligt de nadruk hier op de interviews met fietsers. In totaal zijn er tien fietsers in Portland en negen in Amsterdam geïnterviewd. Hoewel het een relatief laag aantal betreft, zijn de bevindingen uit deze interviews voortdurend aangevuld en getoetst door de andere bronnen en het proces van conceptvorming, iets wat Blaikie (2000, vgl. Yeung 1997) 'retroductie' noemt. Daarnaast was 'saturatie' (Small 2009) een belangrijke drijver van de interviews; wanneer de empirische bevindingen een consistent patroon begonnen te vertonen werd besloten dat genoeg interviews gehouden waren om de onderzoeksvragen te beantwoorden.

De geïnterviewden zijn benaderd door een advertentie bij een fietsenmaker in het centrum van Amsterdam en via de 'sneeuwbal methode' (Lofland *et al.* 2006). Hoewel er beperkingen aan deze methode kleven (het kan leiden gekleurd beeld), is deze aanpak geschikt voor deze studie. Praktische beperkingen met betrekking tot tijd en middelen konden worden overkomen. Bovendien werden de interviews met fietsers ondersteund met ander datamateriaal en lag de nadruk in de interviews op de beschrijving van ervaring en gedrag en niet zozeer de verklaring hiervan uit individuele kenmerken. Centraal in de interviews stonden de, meestal dagelijkse, fietsritten die individuen maakten. Er werden vragen gesteld over wat ze precies deden (bijv.

routekeuze) en hoe ze verschillende elementen (bijv. interactie met andere weggebruikers) ervoeren. De geïnterviewden zijn van variërende leeftijden (van 21 tot 74), bijna allen woonachtig in de stad, in diverse levensfasen (studerend, werkend, gezin met kinderen), merendeels hoogopgeleid en fietsen meestal dagelijks.

4. Gedrag en Ervaring

In deze sectie wordt ingegaan op gedrag en ervaring tijdens het fietsen. Het doel van deze sectie is te illustreren hoe het conceptueel raamwerk kan worden toegepast in een empirische setting en te evalueren waar de sterktes en zwaktes van dit raamwerk zitten. In figuur 2 zijn de belangrijkste componenten van zowel het gedrag als de ervaringen tijdens het fietsen weergegeven. Deze bevindingen kwamen voor een belangrijke deel naar voren in de interviews (Corbin and Strauss 1990), maar hebben ook een sterke band met de wetenschappelijke literatuur over fietsen (bijv. Dill en Gliebe 2008, Horton 2006), sociologische literatuur (Lofland 1998) en journalistieke boeken over fietsen in Nederland en de VS (Mapes 2009, Wray 2008). Deze bevindingen worden nu verder toegelicht.



Figuur 2: Overzicht van gedrag en ervaring tijdens het fietsen.

4.1 Fietsgedrag

De belangrijkste elementen die uit de interviews naar voren kwamen zijn: routekeuze, interactie met verkeersregels en interactie met andere weggebruikers.

Routekeuze

Het is niet verbazend dat routekeuze zowel in Portland als Amsterdam sterk samenhangt met de bebouwde omgeving. Amsterdam heeft een relatief hoge dichtheid en een zeer uitgebreid netwerk aan goede fietspaden. Routes worden vooral gekozen op snelheid en directheid, zoals onderstaande fragment illustreert:

Respondent: *“Ik vind het Museumplein [groot plein ten zuiden van het centrum van Amsterdam] niet prettig, maar die is niet te vermijden.”*

Interviewer: *“Waarom vind je dat niet prettig?”*

Respondent: *“Omdat je daar heel lang moet wachten voor de stoplichten.”*

Interviewer, samenvattend: *“Dus het gaat om snelheid en directheid?”*

Respondent: *“Ja, er zijn hier geen plekken waar ik liever niet fiets.”*

(Johanna, student).

Hierbij moet worden opgemerkt dat het verplaatsingsmotief utilitair is, voor recreatieve trips (bijvoorbeeld naar het buitengebied van Amsterdam) gelden waarschijnlijk andere mechanismen. In Portland speelt de (beperkte) aanwezigheid van fietspaden en zogenaamde 'fietsboulevards' wel degelijk een belangrijke rol in routekeuze, zoals ook eerder onderzoek heeft aangetoond (Dill en Gliebe 2008):

I would want something with a bike lane or something that is like residential, like doesn't have a bike lane, but doesn't have as much traffic. (...) [in a situation without both] you can't really take the lane, cars trying to force to over or won't give you a lot of room at all. (Jenny, marktonderzoeker, Portland)

Het belang van de bebouwde omgeving wil niet zeggen dat er ook een deterministisch effect van uitgaat. Een aantal geïnterviewden geeft ook aan juist met het gewone verkeer mee te rijden vanwege de snelheid in Portland, of juist wel specifieke routes door Amsterdam uit te zoeken, vooral als er kinderen in het spel zijn.

Interactie met verkeersregels

Behalve door individuele voorkeuren en ingesleten patronen wordt gedrag ook in belangrijke mate gestuurd door wetgeving ('legale omgeving' in figuur 3). Dit gaat bijvoorbeeld om aansprakelijkheidswetgeving en verkeersregels. De meest sprekende voorbeelden zijn fysieke uitingen van wetgeving, zoals verkeerslichten en STOP-borden. Hier is een interessant verschil waar te nemen: terwijl verkeerslichten in Amsterdam slechts gedeeltelijk door bepaalde personen worden geëerbiedigd, gebeurt dit in Portland veel consequenter. Het STOP-bord, standaard in de VS bij bijna iedere kruising zonder verkeerslichten, vervult hier de rol van verkeerslichten in Amsterdam zoals onderstaande citaten laten zien:

'Ik stop bijna altijd voor rood, een hele enkele keer rij ik door. (...) En dan [als ik stop] wordt ik voorbijgereden door heel veel mensen die denken: 'Wat een idioot is dat'. (...) en dan vraagt mijn kind achterop heel terecht: "Pap, je mag niet door rood rijden, toch?" (Jorge, advocaat, Amsterdam)

'If it's a busy intersection than I will come to a complete stop, but if I'm on a back street or a residential street I'll usually hit my brakes and slow down when I approach the stop sign and look around.' (Otis, student, Portland)

STOP-tekens worden vooral gezien als een hinderlijke onderbreking in de 'flow' van het fietsen, terwijl het belang van verkeerslichten vrij algemeen wordt erkend. In Amsterdam heerst er veel meer anarchie, maar dit wil niet zeggen dat er helemaal geen regulering plaatsvindt, zoals de volgende paragraaf laat zien.

Interactie met andere weggebruikers

Fietsen betekent in Portland constant beducht zijn op automobilisten die sneller en zwaarder zijn. Met name auto's die zonder goed te kijken naar rechts afslaan zijn een gevaar voor fietsers. Interactie met andere weggebruikers zoals medefietsers en voetgangers blijft beperkt. Ondanks de grote stappen die Portland op het gebied van fietsinfrastructuur heeft gemaakt, wordt fietsgedrag nog steeds in belangrijke mate gedomineerd door auto's. Amsterdam is een ander verhaal. Hier krioelen modaliteiten door elkaar in wat een chaos lijkt, maar dat op de een of andere manier iedere keer goed gaat. De chaos blijkt bij nadere bestudering een ingenieus raamwerk aan afspraken, conventies en reguleringen. Zoals Roger Geller, fietscoördinator in Portland opmerkt: 'Look how close everybody comes and nobody seems to mind. (...) It's a

complicated dance and everyone knows the steps.' (Mapes 2009: p.61). Dit gedrag wordt in belangrijke mate gestuurd door ervaring en interpretatie. Daarvoor meer aandacht in de volgende paragraaf.

4.2 *Fietservaring*

Ervaring is een cruciaal element van fietsgedrag. Hoewel er uitzonderingen zijn voor fietsen als sport (Spinney 2006), is dit element nauwelijks onderzocht. Ervaring is zowel sociaal geconstrueerd als fysiek. Aan de ene kant bepalen attitudes, opvattingen binnen de sociale context, woorden en eerdere ervaringen hoe een bepaalde situatie wordt geïnterpreteerd. Wat fietsen met iemand doet kan niet worden losgezien van de sociale context waarin dit plaatsvindt. Aan de andere kant roept fietsen gevoelens van angst en adrenaline of juist ontspanning op, die meer generiek en vooral verbonden zijn met de lichamelijke ervaring die fietsen oproept. De verhouding tussen de sociaal geconstrueerde en universele component van ervaring vereist een aparte wetenschapsfilosofische discussie (bijv. Winch 1958, Sayer 2000). Voor nu volstaat te vermelden dat beide van belang zijn. Hoewel ervaringen uitputtend kunnen worden beschreven en gecompliceerd, komen in deze studie twee aspecten naar voren die centraal stonden in vrijwel alle interviews: intensiteit en interactie met de omgeving.

Intensiteit

Amsterdam en Portland verschillen hevig met betrekking tot de intensiteit die aan het fietsen wordt toegekend. In Portland is er een sterke overeenkomst met de wielrensport, zowel qua materiaal als snelheden. De verkeerslichten staan afgesteld op autosnelheden en de mederacers bestaan grotendeels uit automobilisten. De fietser komt in een flow, een ritme gestuurd door de materiële omgeving, angst en adrenaline. De snelheden liggen hoog:

I'm like working hard to get it up to 23 miles an hour and some people will still blow by me. (Kendra, Architect, Portland)

Deze intense ervaring kan zowel een reden zijn om niet te gaan fietsen vanwege het vermeende gevaar, als een reden om het juist wel te doen vanwege de spanning en uitdaging. Hoe anders is de situatie in Amsterdam; weliswaar geven sommige geïnterviewden aan wel enige spanning te voelen bij in het verkeer, voor anderen wordt het verkeer nauwelijks beleefd, want tijdens het fietsen:

...denk ik aan problemen die ik heb, papers die ik moet schrijven (...) ik ben me bewust van het verkeer, maar op een meer onbewuste manier. (Johanna, student, Amsterdam)

Interactie met omgeving

De omgeving waarmee fietsers interacteren kan op twee manieren worden benaderd. Aan de ene kant de sociale omgeving, zoals medefietsers. Aan de andere kant de geografische omgeving, zoals de fysieke eigenschappen van de stad. De sociale omgeving in Amsterdam is de eerdergenoemde 'gecompliceerde dans', die het fietsgedrag in de chaotische hoofdstad enigszins organiseert. Zoals de quote over het afdwalen van gedachten illustreert, is er echter nauwelijks sprake van meer diepgaande sociale interactie. Dit is anders in Portland, fietsers zijn een team met onderlinge sympathie en verbondenheid. Een drietal citaten van geïnterviewden in Portland laten dit fraai zien:

There's just a glance or a wave. Hey, we're on the same team. (Ben, manager, Portland)

It's kind of that camaraderie too, like I've had flat tires and not had a tube and like other bikers would pull

over and help me because they had the equipment to and I didn't. (Emily, ober, Portland)

When you bicycle everyday and you know what it's like to be at risk during high traffic times of the day, or being at risk because of a driver who's not paying attention and not looking for a bicyclist does create a sense of solidarity with other bicyclists. (Mark, architect, Portland)

Er ontstaat lotsverbondenheid tussen fietsers door de continue spanning van het Amerikaanse verkeer. Hoewel ook in Portland duidelijke verschillen tussen fietsers zijn, wordt het gevoel van kameraadschap in interactie met andere fietsers breed benadrukt.

Dit verschil in ervaring van de sociale omgeving komt ook naar voren in de ervaring van de fysieke omgeving. Hoewel Amsterdammers het fietsen door de historische binnenstad waarderen, lijkt dit een minder sterke rol in de ervaring van de fietsrit te spelen. Portlanders benadrukken veel sterker de verbondenheid met de omgeving, en dan met name het verschil tussen de fiets en het 'gevangen zitten' in een auto. De geografische omgeving wordt niet alleen ervaren door *wel* op de fiets te zitten, maar ook door *niet* in een auto te zitten. Onderstaande quote reflecteert een breed gedragen gevoel onder fietsers in Portland:

It feels really good to be outside, in the air, as opposed to some, you know, constrained inside a vehicle. (Ken, bioloog, Portland)

5. Gewoonte, tegencultuur en leefstijluiting

De vorige paragraaf leverde een aantal inzichten op die verdere theoretische inbedding behoeven. Aan de hand van de drie perspectieven gewoonte, leefstijluiting en tegencultuur wordt dit nu gedaan. Dit is zowel bedoeld om meer inzicht in fietscultuur te krijgen als de respectievelijke perspectieven te testen op hun bruikbaarheid.

5.1 Gewoonte

Gewoonte is vooral een nuttig analysekader voor ervaringen en gedrag van fietsers in Amsterdam, zoals ook historisch onderzoek naar de positie van de fiets in Nederland heeft aangetoond (Ebert 2004, Kuipers 2010). De macrofactoren fysieke omgeving, legale omgeving en sociaalculturele omgeving hangen, zowel op stedelijk als nationaal niveau, samen met gedrag en ervaringen van fietsers in Amsterdam. Routes worden intuïtief en bijna zonder overweging gekozen, tenzij sprake is van beperkende factoren, zoals kinderen of een verminderende fysieke gesteldheid. Dit hangt samen met de zeer fietsvriendelijke bebouwde omgeving en een nationale context waar fietsen van jongs af aan als gewoonte wordt ingeslepen. In lijn met het begrip 'habitus' is het kiezen van routes onderdeel geworden van de tweede natuur. Routekeuze kan echter alleen op deze manier functioneren, omdat de ingesleten nationale habitus plaatsvindt in een stedelijke bebouwde omgeving die zich uitstekend leent voor vrij en intuïtief fietsgedrag. Een tweede interessante observatie met betrekking tot fietsgedrag is het ontstaan van een informele regulering, iets wat Jensen (2006) een 'mobiliteitscultuur' noemt. Stoplichten (formele regulering) en andere structurerende verkeersmaatregelen (zie ook het voorbeeld van 'olifantenpaadjes', te Brömmelstroet 2011) worden veelvuldig genegeerd. In plaats hiervan ontstaat een georganiseerde chaos, waarin wel degelijk een vorm van orde kan worden onderscheiden. Fietsers krioelen door elkaar, maar raken elkaar nauwelijks. Informele regulering laat zowel het ontstaan van een nieuwe habitus zien als het gevolg van een bestaande nationale habitus. Fietsers in Amsterdam zijn weliswaar niet altijd gewend aan de chaos van de hoofdstad, maar zijn gewend aan veelvuldig fietsen. De informele regulering van de binnenstad is een aanpassing,

maar geen volledig nieuw fenomeen. Het ongemak en de totale verbazing van ongeofende toeristen met een huurfiets in Amsterdam laat zien hoe belangrijk eerdere fietservaring is om de informele regulering te kunnen begrijpen. Tegelijkertijd ontstaat er binnen Amsterdam een nieuwe habitus. Door rood rijden en je fiets lukraak parkeren zijn gewoontes geworden, waar veel Amsterdammers niet eens meer over nadenken. Deze situatie is een uitkomst van twee mechanismes die spelen op het macroniveau. Ten eerste laat het fietsgedrag zien dat de legale omgeving en de fysieke omgeving niet goed op elkaar aansluiten. De nationale regelgeving voor bijvoorbeeld stoplichten, past niet bij het fietsgedrag binnen de dichte en sterk verbonden binnenstad. Kruispunten zijn veelal volgens nationale richtlijnen ontworpen met de auto in het achterhoofd, terwijl fietsers in Amsterdam hier een andere interpretatie aan geven. Daarnaast speelt de sociaalculturele omgeving een rol. Fietsers in het centrum zijn mondige, zelfredzame individuen met veel cultureel kapitaal. Met betrekking tot ervaring valt het gebrek aan intensieve ervaringen op. Fietsen is dusdanig normaal en veilig door regelgeving en infrastructuur, dat het mogelijk is af te dwalen van de daadwerkelijke fietshandeling. Iets dat ondenkbaar is in een context waar fietsen een tegencultuur is.

5.2 Tegencultuur

Het tweede perspectief, tegencultuur, is van toepassing op Portland. Zowel in gedrag als ervaring is de auto (de dominante cultuur), vrijwel altijd aanwezig. De routekeuze wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van fietspaden of afwezigheid van grote verkeerstromen. De STOP-tekens zijn ontworpen voor auto's; voortdurend afremmen en vaart maken sluit niet aan bij de 'flow' of het 'momentum' van fietsen, met name bij hogere snelheden. Zowel de fysieke als legale omgeving zijn grotendeels ingericht op auto's. Met betrekking tot de sociaalculturele omgeving, wijkt Portland in zekere zin af van de rest van de Verenigde Staten qua visie op duurzame mobiliteit, maar de nationale autocultuur blijft merkbaar in zowel gedrag als ervaring. Voor dit laatste geldt dat twee mechanismen kunnen worden geobserveerd. Ten eerste leidt de intense ervaring van het fietsen in een door auto's gedomineerde stad tot een gevoel van verbintenis of kameraadschap onder fietsers. Wat hierbij meespeelt, is dat fietsers in het blanke, progressieve en hoogopgeleide Portland in belangrijke mate gelijkgestemd zijn. De dagelijkse trip naar het werk is een intensieve ervaring, waarin geïnteracteed wordt met het eigen werkende lichaam, medefietsers en de fysieke omgeving. Een ervaring die bovendien wordt gedomineerd door een autogeoriënteerd discours. Het besef van niet in de auto zitten is zelfs op de meest autoluwe wegen aanwezig.

5.3 Leefstijluiting

De leefstijlbenadering vertoont bij de analyse van gedrag en ervaring zowel overlap met gewoonte als tegencultuur. Met gewoonte deelt het de nadruk van Bourdieu (1986, 1990) op sociale positie als een belangrijke stuwende van gedrag en uitingen, terwijl de set aan opinies en attitudes waaruit een leefstijl bestaat (Van Acker *et al.* 2010) sterke overlap vertoont met de veelal progressieve levenshouding die fietsers volgens de tegencultuurbenadering hebben (Horton 2006, Furness 2010). Specifieke vormen van distinctie gerelateerd aan fietsen als leefstijluiting zijn niet gevonden in dit onderzoek. Voor een deel ligt dit eraan dat de leefstijlbenadering niet als uitgangspunt genomen bij de interviews, terwijl dit nodig is om de vergelijkende logica goed te laten functioneren. Daarnaast zou er meer nadruk moeten komen te liggen op esthetische aspecten van fietsen, zoals type fiets en kleding, omdat dit vormen zijn van distinctie die aansluiten bij een analyse van fietsen als leefstijluiting doordat cultureel kapitaal wordt ingezet. Een quote uit Portland laat zien dat dit perspectief waarde heeft:

It [bicycling] is just cool, especially when people are on their way to work. (Jenny, marktonderzoeker, Portland)

6. Nieuwe perspectieven op fietscultuur: reflecties en toekomstig onderzoek

In voorgaande pagina's is fietsen benaderd vanuit een cultureel perspectief. Een conceptueel kader is geschetst op basis van zowel sociologische als transportgeoriënteerde benaderingen van fietsen. Vervolgens is dit kader toegepast in de zeer verschillende fietshoofdsteden Amsterdam en Portland. De bevindingen tonen onder meer het belang van de nationale sociaalculturele omgeving voor de lokale fietscultuur aan. Terwijl in Nederland fietsen vooral begrepen moet worden als een gewoonte (Ebert 2004, Kuipers 2010) en dit tot uiting komt in de gedragingen en ervaringen van fietsers in Amsterdam, laten de bevindingen in Portland zien dat fietsen in de Verenigde Staten voor een belangrijk deel een tegencultuur is, waarbij de nationale 'automobiliteitscultuur' (Furness 2010, Urry 2004, Sheller 2004, Kay 1998) nadrukkelijk meegewogen dient te worden. Het zou zeer interessant zijn als de bevindingen van dit onderzoek ook in andere steden dan Amsterdam en Portland worden onderzocht. Het conceptueel raamwerk dat is opgesteld verdient verdere toetsing en verfijning. Onderstaand een aantal reflecties die hierbij van waarde zijn.

In tegenstelling tot veel ander onderzoek is ervoor gekozen niet de modaliteitkeuze voor de fiets, maar 'fietsgedrag' en 'fietservaring' als onderzoekseenheden te nemen. Dit betekent dat modaliteitkeuze niet wordt gezien als onderdeel van fietsgedrag, maar als een autonome variabele, die weliswaar samenhangt met fietsgedrag en fietservaring, maar in dit artikel verder niet is onderzocht. Dit is gebaseerd op het uitgangspunt dat er een gebrek is van gedetailleerde analyses van fietsgedrag en fietservaring, terwijl dit twee cruciale componenten van een fietscultuur zijn. Een fietscultuur is niet simpelweg een optelsom van fietsgebruikers, maar een complex web aan gedragingen en ervaringen, waarbij cultuur zowel een oorzaak als een uitkomst is. Tegencultuur en gewoonte bleken nuttige begrippen om gedrag en ervaring in beide steden beter te begrijpen. Waarbij tegencultuur vooral een nuttig perspectief is in contexten die gedomineerd zijn door automobilititeit en de toepassing van 'gewoonte' vooral nuttig is in meer volwassen fietsculturen. Leefstijluiting bleek lastig te relateren aan ervaring en gedrag, voor een deel ligt dit aan de opzet van de interviews, die vooral gericht waren op het begrijpen van gedrag en ervaring en niet zozeer op de relatie tussen leefstijluiting (fietsen) en attitudes en meningen van specifieke groepen. In vervolgonderzoek zou dit verder uitgewerkt kunnen worden uitgewerkt, vooral omdat het perspectief *fietsen als leefstijluiting* zijn waarde al heeft bewezen in relatie tot modaliteitkeuze (zie Van Acker 2010).

Meer in het algemeen valt op dat leefstijluiting een sterke overlap heeft met zowel tegencultuur als gewoonte. De perspectieven dienen dan ook bij voorkeur simultaan te worden ingezet, zodat ze elkaar kunnen aanvullen. Hierbij is het ook van waarde een historische analyse toe te passen. Om een cultuur of gewoonte te begrijpen is het niet alleen van belang deze te beschrijven, maar ook te analyseren hoe deze is ontstaan. Voor fietsen zijn hier diverse overtuigende voorbeelden van (Ebert 2004, Furness 2010, Kuipers 2009, Pelzer 2010a, Rosen *et al.* 2007). Met betrekking tot het analysekader leefstijluiting is het bijvoorbeeld waardevol om de relatie tussen fietsen en gentrification te onderzoeken. Eén van de uitgangspunten van dit artikel is dat een verdere uitwerking van het begrip fietscultuur een brug kan slaan tussen sociologische en transportgerichte benaderingen van fietsen. Met name recent onderzoek over leefstijlen (Van Acker *et al.* 2010) en attitudes (Heinen *et al.* 2010, Heinen 2010) heeft potentie om deze synthese vorm te geven. Zowel attitudes als leefstijlen zijn op zichzelf namelijk 'lege' concepten, die verdere inbedding in een sociaalculturele omgeving behoeven. Een voorbeeld dat uit dit onderzoek naar voren komt is de 'tegencultuur' waar fietsen in Portland voor staat; dit is een invulling van de attitudes waaruit de leefstijl van fietsende Portlanders bestaat. Deze mogelijke

brug verdient nader onderzoek in andere contexten.

Dit artikel is gebaseerd op een studie die twee steden uitputtend heeft geanalyseerd (Pelzer 2010a). Buiten dat het relevant zou zijn dit onderzoek in andere steden te herhalen, zou het interessant zijn om dit door andere methoden te doen. Gedrag en ervaring zijn in dit onderzoek onderzocht door middel van interviews. Aansluitend bij technologische ontwikkelingen zouden in toekomstig onderzoek ook andere methoden kunnen worden ingezet. Smartphones of handzame GPS-systemen (bijv. Dill en Gliebe 2008) en videotecnologie (bijv. te Brömmelstroet 2011) bieden zeer precieze mogelijkheden om fietsgedrag in kaart te brengen. In aanvulling met enquêtes, participerende observatie of diepte-interviews biedt dit kansen om fietscultuur diepgaand te onderzoeken, waarbij zowel met inhoudelijke diepgang als generaliseerbaarheid rekening wordt gehouden.

Dankwoord

De auteur wil Dr. Leonie Janssen-Jansen bedanken voor haar nuttige opmerkingen en suggesties tijdens het doen van dit onderzoek, de twee anonieme referenten voor hun constructieve suggesties voor verbetering en de geïnterviewden voor hun bereidheid om mee te werken.

Bronvermelding

- Aarts, H., en A. Dijksterhuis (2000). The automatic activation of goal-directed behaviour: the case of travel habit. *Journal of Environmental Psychology*, 20(1), 75-82.
- Abbott, C. (2001). *Greater Portland. Urban Life and Landscape in the Pacific Northwest*. Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press.
- Bertolini, L. (2003). Evolutionary urban transportation planning: an exploration. *Environment and Planning A*, 39, 1998-2019.
- Blaikie, N. (2000). *Designing Social Research*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Blickstein, S. (2010). Automobility and the politics of bicycling in New York city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(4), 886-905.
- Blickstein, S., en S. Hanson (2001). Critical mass: Forging a politics of sustainability in the information age. *Transportation*, 29, 347-362.
- Bourdieu, P. (1990). *The Logic of Practice*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In: Richardson, J.G. (ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. New York: Greenwood Press, 241-258.
- Corbin, J., en A. Strauss (1990). Grounded theory research: Procedures, canons and evaluative criteria. *Qualitative Sociology*, 13(1), 1-21.
- De la Bruhèze, A.A., en F.Veraart (1999). *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*. The Hague: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Dill, J., en J. Gliebe (2008). Understanding and measuring bicycling behavior: a focus on travel time and route choice. (Electronic version). OTREC: Final Report. Retrieved from [online URL]: http://www.lulu.com/items/volume_64/5687000/5687029/1/print/OTREC-RR-0803_Dill_BicyclingBehavior_FinalReport.pdf (bezoekt 28 november 2010).
- Dill, J., en T. Carr (2003). Bicycle commuting and facilities in major US cities: if you build them, commuters will use them. *Journal of the Transportation Research Board*, 1828, 116-123.

Ebert, A. (2004). Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940. *European Review of History: Revue europeenne d'histoire*, 11(3), 347-364.

Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books.

Furness, Z. (2010). *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia, PA: Temple University Press.

Furness, Z. (2005). Biketivism and technology: historical reflections and appropriations. *Social Epistemology*, 19(4), 401-417.

Geertz, C. (1973). *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books.

Glaeser, E. (2011). *Triumph of the City*. Oxford: Macmillan.

Hägerstrand, T. (1982). Diorama, path and project. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 73(6), 323-339.

Heinen, E. (2011). *Bicycle Commuting*. (PhD thesis). Delft University of Technology.

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

Horton, D. (2007). Fear of cycling. In: Horton, D., P. Rosen, en P. Cox (eds.), *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate, 133-152.

Horton, D. (2006). Environmentalism and the bicycle. *Environmental Politics*, 12(1), 41-58.

Jensen, O.B. (2006). Facework', Flow and the city: simmel, goffman, and mobility in the contemporary city. *Mobilities*, 1(2), 143-166.

Johnson, S.R. (2002). The transformation of civic institutions and practices in Portland, Oregon 1960-1999. (PhD-thesis Portland State University). Downloadbaar via [Online URL]: <http://stevenreedjohnson.com/stevenreedjohnson> (bezocht 2 november 2010).

Kasinitz, P. (ed.) (1995). *Metropolis: Centre and symbol of our times*. New York: New York University Press.

Kay, J.H. (1998). *Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*. Berkeley, CA: University of California Press.

Kuipers, G. (2010). *De fiets van Hare Majesteit: Over nationale habitus en sociologische vergelijking*. Inaugurele rede bij het accepteren van de positie van hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Lofland, J., D. Snow, L. Anderson, en L. Lofland (2006). *Analyzing Social Settings*. Belmont, CA: Wadsworth.

Lofland, L. (1998). *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. New York: Aldine de Gruyter.

Lugo, A (2010). Help de fietsers, verbeter de stad. *AGORA*, 26(4), 28-30.

Mapes, J. (2009). *Pedaling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities*. Corvallis: Oregon State University Press.

Munters, Q.J. (1992). Bestaan leefstijlen (nog) wel?. *Sociologische Gids*, 39, 179-185.

Nijman, J. (1999). Cultural globalization and the identity of place: the reconstruction of Amsterdam. *Cultural Geographies*, 6(2), 146-164.

Pelzer

Nieuwe perspectieven op fietscultuur: een conceptuele en empirische verkenning van fietscultuur in Amsterdam en Portland

Ozawa, C. (2004, red.). *The Portland Edge: Challenges and Successes in Growing Communities*. Washington D.C.: Island Press.

Parkin, J., M. Wardman, en M. Page (2008). Estimation of the determinants of bicycle mode share for the journey to work using census data. *Transportation*, 35(1), 93-109.

Pelzer, P. (2010a). *Bicycling as a way of life: a comparative case study of bicycle culture in Portland and Amsterdam*. Universiteit van Amsterdam: Masterscriptie. Downloadbaar via [Online URL]:

<http://www.scriptsionline.uba.uva.nl/cgi/b/bib/bibidx?type=simple&lang=en&c=uvascript&sid=f9568291869f4f3ac5805b60db58e413&rgn1=entire+record&q1=pelzer&Submit.x=0&Submit.y=0> (bezocht 3 mei 2012).

Pelzer, P. (2010b). Fietsmulticulturalisme. *AGORA*, 26(4), 17-19.

Pucher, J., R. Buehler, en M. Seinen (2011). Bicycling renaissance in North America? An update and reappraisal of cycling trends and policies. *Transport Research Part A*, 45, 451-475.

Pucher, J., J. Dill, en S. Handy (2010). Infrastructure, programs and policies to increase bicycling. An international review. *Preventive Medicine*, 50, 106-125.

Pucher, J., en R. Buehler (2008). Making cycling irresistible. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.

Putnam, R.D., L.M. Feldstein, en D.J. Cohen (2003). *Better Together: Restoring the American Community*. New York: Simon & Schuster.

Rietveld, P., en V. Daniel (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38, 531-550.

Rosen, P., P. Cox, en D. Horton (eds.) (2007). *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate.

Sayer, A. (2000). *Realism and Social Science*. London: Sage Publications.

Schwanen, T., en Mokhtarian, P. L. (2005). What affects commute mode choice: neighborhood physical structure or preferences toward neighborhoods. *Journal of Transport Geography*, 13, 83-99.

Sheller, M. (2004). Automotive emotions: feeling the car. *Theory, Culture and Society*, 21(4-5), 221-242.

Small, L. (2009). "How many cases do I need?" On science and the logic of case selection in field-based research. *Ethnography*, 10(1), 5-38.

Spinney, J. (2009). Cycling the city: movement, meaning and method. *Geography Compass*, 3(2), 817-835.

Spinney, J. (2006). A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D*, 24, 709-732.

Steinbach, R., J. Green, J. Datta, en P. Edwards (2011). Cycling and the city: a case study of how gendered, ethnic, and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science and Medicine*, 72, 1123-1130.

Te Brömmelstroet, M. (2011). *De kritische massa van een olifant: kruispuntontwerp met de fietser als hoofdgebruiker*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2011, Antwerpen. Downloadbaar via [Online URL]:

http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs11_097.pdf (bezocht 28 december 2011).

Urry, J. (2004) 'The 'System' of Automobility. *Theory, Culture and Society*, 21(4-5), 25-39.

Van Acker, V., B. Van Wee, en F. Witlox (2010). When transport geography meets social psychology: toward a conceptual model of travel behaviour. *Transport Reviews*, 30(40), 219-240.

Pelzer

Nieuwe perspectieven op fietscultuur: een conceptuele en empirische verkenning van fietscultuur in Amsterdam en Portland

Van Acker, V. (2010). Fietsstad of fietsende stedeling. *AGORA*, 26(4), 11-13.

Verplanken, B., H. Aarts, en A. van Knippenberg (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*, 27, 539-560.

Waters, J.L. (2009). Cultural capital. In: *Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier Ltd.

Winch, P. (1958). *The Idea of Social Science and its Relation to Philosophy*. London: Routledge.

Wray, J.H. (2008). *Pedal Power: The Quiet Rise of the Bicycle in American Public Life*. Boulder, CO: Paradigm Publishers.

Yeung, H.W. (1997). Critical realism and realist research in human geography: a method or a philosophy in search of a method?. *Progress in Human Geography*, 21(1), 51-74.