

Fietsen: Revolutie en Reprise

AUTEURS Peter Pelzer en Marco te Brömmelstroet

De fiets mag recentelijk op een toenemende belangstelling rekenen. Het fietswiel wordt echter niet geheel opnieuw uitgevonden; voor de Tweede Wereldoorlog kenden veel landen een bloeiende fietscultuur. In deze thema-editie schetst AGORA de contouren van de fietsrevival.

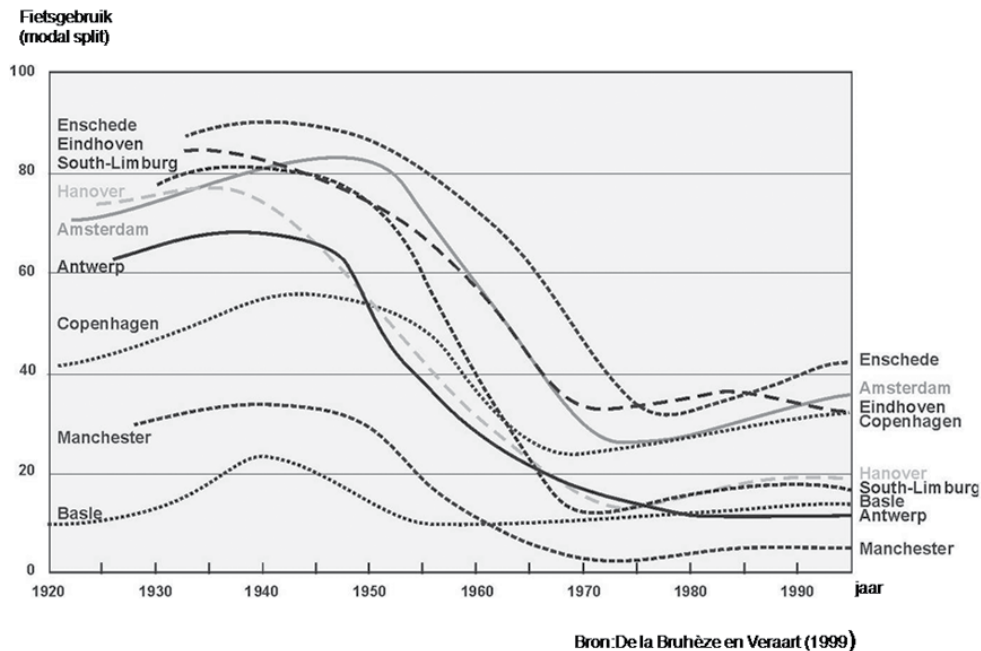
In steden over de gehele wereld is de fiets aan een niet te stuiten opmars bezig. In Londen en Parijs heeft de witte fiets een revival gemaakt met behulp van creditcards en verzamelpunten. In de Verenigde Staten maakt met name de medische wetenschap zich sterk voor een meer op lichaamsbeweging gericht verplaatsingspatroon. De fiets sluit uitstekend aan bij de stad van de toekomst die veel beleidsmakers voor ogen hebben: duurzaam, goedkoop en op de menselijke maat. Een andere indicator van de toenemende aandacht voor fietsen is het stijgende aantal academische publicaties. Zowel vanuit het transportonderzoek als bij de meer sociologische disciplines is er grote behoefte om fietsgebruik beter te kunnen verklaren en begrijpen. Immers, om een fietsrevolutie gestalte te geven is inzicht in oorzakelijke verbanden onontbeerlijk. Welke invloed hebben bijvoorbeeld fietspaden en een hoge dichtheid op fietsgebruik? En waarom fietsen hoogopgeleide stedelingen meer en niet-Westerse immigranten minder? Door middel van deze thema-editie probeert AGORA deze vraagstukken aan te scherpen en te beantwoorden. Interdisciplinariteit is hierbij onontbeerlijk, fietsen is niet het exclusieve eigendom van een bepaald vakgebied, maar raakt onder andere aan transportkunde, culturele geografie, stedenbouwkunde, planologie en psychologie. Om een zo inzichtelijk mogelijk beeld van fietsen te krijgen, brengt deze AGORA een veelheid aan thema's met betrekking tot fietsen onder woorden vanuit verschillende disciplinaire invalshoeken. Aan Nederland lijkt de fietshype grotendeels voorbij te gaan. Een opvallend gegeven, want Nederland is immers de bakermat van fietsbeleid en wordt wereldwijd geroemd om haar ruimtelijke ordening en transportsysteem.

Hieronder een historisch overzicht van dit lichtend voorbeeld voor fietsactivisten en beleidsmakers over de hele wereld.

De fiets sluit uitstekend aan bij de stad van de toekomst: duurzaam, goedkoop en op de menselijke maat

Het Paard van de Democratie

De fiets deed in 1868 haar intrede in Nederland als Vélocipède. Wat aanvankelijk een speeltje voor de rijken was, werd al snel het volksvervoermiddel bij uitstek. In 1923 was 74% van de voertuigen op rijkswegen een 'paard van de democratie'. Een naam die de fiets kreeg omdat het de mogelijkheid gaf aan alle strata van de bevolking zich vrijelijk te verplaatsen. Auto's waren nog een unicum, de wielrijders domineerden. Deze situatie veranderde nauwelijks tot aan de Tweede Wereldoorlog. Autogebruik begon explosief toe te nemen vanaf eind jaren vijftig en steeg tot grote hoogten in de jaren '60 en '70. Toenmalig premier en PvdA-voorman Joop Den Uyl stelde dat iedere Nederlander een 'autootje voor de deur' moest hebben. Gerelateerd aan deze verandering kwamen werk en woning steeds verder uit elkaar te liggen. Forensen over grotere afstand nam een grote vlucht, met negatieve gevolgen voor de rol van de fiets in het woon-werkverkeer. Aan de vrije val van de fiets kwam midden jaren '70 een einde. Als gevolg van een toenemende aandacht voor het milieu en de oliecrises kwamen er scheurtjes in het imago van de auto als symbool van moderniteit. De fiets werd uit de mottenballen gehaald. In 1975 werd de voorloper van de Fietzersbond opgericht die pleitte voor meer aandacht voor de fiets in verkeersbeleid. Deze concrete acties en de veranderende tijdgeest hadden resultaat: er kwam fietsbeleid waarin aandacht werd gegeven



Figuur 1: De historische ontwikkeling van fietsgebruik in acht Europese steden.

aan fietspaden en fietsparkeervoorzieningen. Samenvallend met de opleving van de Nederlandse binnensteden in de jaren '80 begon de fiets, zoals figuur 1 laat zien, aan een gestage opmars die tot de dag van vandaag voort duurt

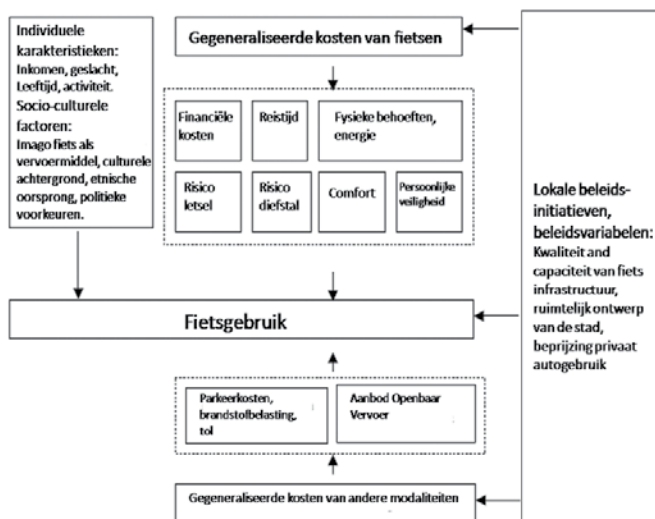
Fietsen verklaard

Kortom, onder de juiste condities en met de juiste inspanningen is verandering mogelijk. De vraag is natuurlijk waarom mensen ervoor kiezen de fiets te gebruiken. In figuur 2 staat een conceptueel model dat is ontwikkeld door Piet Rietveld en Vanessa Daniel waarin de kosten van fietsen ten opzichte van andere modaliteiten centraal staan in de vervoerskeuze. Deze zijn niet per se financieel, maar zijn ook gerelateerd aan comfort. De kosten hangen sterk samen met de ruimtelijke omgeving. Het is bijvoorbeeld niet comfortabel om op een regenachtige dag op een drukke autoweg een heuvel op te klimmen, maar wel aantrekkelijk om op een zonnige dag op een fietspad door de polder te fietsen. Over het algemeen wordt er vanuit gegaan dat stedelijke omgevingen hogere percentages fietsgebruik hebben dan plattelandsomgevingen, al is dit verband in Nederland minder sterk dan in andere landen. De dichtheid aan functies is groter in historische stadscentra en er moet vaak betaald worden voor parkeren. Het is dan niet verrassend dat zowel parkeertarieven als fietsgebruik in Amsterdam tot de hoogste ter wereld behoren. Conrad Kickert gaat in zijn artikel in op de meest geschikte ruimtelijke morfologie voor fietsen. Hij kijkt hierbij nadrukkelijk naar de internationale context en contrasteert de ideaaltypen van de Nederlandse 'fietsstad' met de Amerikaanse 'autostad'. Hiernaast is er nog een verklarende categorie die bestaat uit socio-culturele en individuele kenmerken. Een voorbeeld hiervan is dat middelbare scholieren vaker fietsen omdat ze nog niet in aanmerking komen voor een rijbewijs (leeftijd) en scholen vaak op fietsbare afstand zijn (reistijd). In de artikelen van Veronique van Acker en Eva Heinen wordt hier dieper op ingegaan. Van Acker bepleit een genuanceerdere benadering van de samenhang tussen een stedelijke omgeving en

fietsgebruik. Volgens haar moet er niet alleen gekeken worden naar de verklarende kracht van fysieke factoren, zoals dichtheid, maar moet ook de sociale compositie van steden worden meegewogen. Een andere kritiek op ruimtelijk determinisme komt van Eva Heinen. Zij benadrukt door middel van empirisch onderzoek het belang van attitudes op fietsgedrag.

Fietsmetaforen

Socio-culturele factoren zijn over het algemeen lastiger te duiden. Ook hun samenhang met fietsgebruik is divers. Zo fietsen VVD-stemmers minder dan GroenLinks-stemmers en mensen met een niet-Westerse achtergrond op hun beurt minder dan individuen met een Westerse achtergrond. Deze correlaties laten echter open hoe en waarom deze culturele variabelen er toe doen. Om hier inzicht in te krijgen moet de notie van de fiets als een neutraal vervoermiddel worden losgelaten. De fiets heeft betekenis; ze is sociaal geconstrueerd. Exemplarisch zijn de verschillende metaforen die over de hele wereld voor de fiets gebruikt worden, zoals het egalitaire 'Het Paard van de Democratie' in vooroorlogs Nederland. In zijn artikel gaat Peter Pelzer dieper in op het fietsdiscours in deze context. Pelzer stelt dat fietsen in Nederland teveel wordt gezien als een neutrale en rationele keuze waardoor de sterke verwevenheid van fietsen met de Nederlandse cultuur en geschiedenis wordt vergeten. Dit is met name van belang om te begrijpen waarom immigranten minder blijken te fietsen. Een stapje zuidelijker toont Thomas Vanoutrive door middel van de metafoor 'pendelhelden' aan dat door fietsers te betitelen als helden, niet-fietsers een negatief label krijgen opgeplakt. De rol van de overheid in België wordt hierdoor terzijde geschoven, terwijl deze een cruciale rol speelt door het scheppen van de juiste ruimtelijke condities voor fietsen. In ontwikkelingslanden, zo is in ieder geval de Westerse assumptie, wordt de fiets gezien als het badinerende 'rijwiel voor de armen'. Deze stelling wordt genuanceerd door Mark Brussel, Mark Zuidgeest en Martin van Maarseveen. Zij doen onderzoek naar fietsen in ontwikkelingslanden. In



Figuur 2: Conceptueel model om fietsgebruik te verklaren van Rietveld en Daniel (2004).

hun artikel geven ze voorbeelden uit een aantal onderzoeken en tonen ze aan wat de lacunes in fietsonderzoek naar de niet-westerse wereld zijn. Een heel andere rol speelt de fiets in de Verenigde Staten. Fietsactivisten zien het als een middel om bredere doelen als emancipatie en gelijkheid na te streven, de fiets is een 'vervoermiddel voor verandering'. Adonio Lugo is intensief betrokken bij de fietsbeweging in Los Angeles. Deze organisatie richt zich met name op het helpen van Latijns-Amerikaanse arbeidskrachten, voor wie de fiets het enige betaalbare vervoermiddel is. In haar artikel doet ze verslag van haar activiteiten en wijst ze op de dominante rol van de auto in de Verenigde Staten en Los Angeles in het bijzonder. Het verschil in status van fietsen hangt weer sterk samen met het vervoerssysteem van een land of stad. Een door auto's gedomineerde omgeving maakt de fiets tot een marginaal verschijnsel, dat juist vanwege deze positie nauwelijks aandacht krijgt vanuit transportbeleid. Een minderheidspositie kan ook het startpunt zijn voor verandering. In steden als Portland, Londen en Barcelona ontdekt een hippe, jonge avant-garde de fiets. Leenfietsen als de Velib in Parijs en Boris' Bikes in Londen voegen een nieuwe dimensie toe aan multimodaliteit. De fiets zelf wordt ook heruitgevonden, neem bijvoorbeeld de opkomst van de 'fixies' die meer nog dan een vervoermiddel onderdeel van het imago van modebewuste individuen zijn. Samuel Johns probeert in zijn stuk dit recente fenomeen te duiden en benadrukt hierbij de intense relatie tussen fietser en fiets.

Naar een breder perspectief

In het eerder genoemde model van Rietveld en Daniel zijn 'kosten' het centrale concept in het verklaren van fietsgebruik. Er wordt vanuit gegaan dat actoren een rationele beslissing maken op basis van een beperkte set argumenten; een centraal uitgangspunt in het economische paradigma. Weliswaar behandelt het model ook een aantal socio-culturele variabelen, maar deze staan verre van centraal in de uiteindelijke causale verklaring voor fietsgebruik die gegeven wordt. Inzichten uit andere contexten laten zien dat leefstijlen en de status van fietsen moeten worden meegewogen in het keuzeproces. In beleid kan hier vorm aan gegeven worden door in te spelen op de 'zachte' kanten

van fietsen. Om fietsgebruik te stimuleren moet er behalve een fysieke ook (of zelfs éerst) een fietsomgeving geschapen worden. Voortvloeiend uit deze gedachte betogen Te Brömmelstroet en Crouse in hun artikel dat er meer aandacht moet komen voor fietsmarketing. Op emotie gerichte marketing is, zo redeneren de auteurs, in het beginstadium effectiever dan dure investeringen in infrastructuur. Om de academische discussie te verbinden met de politieke praktijk besluit deze AGORA met een interview met twee gemeenteraadsleden in Amsterdam, Robert Flos en Fjodor Molenaar, en een hoogleraar planologie, Luca Bertolini. Twee doelstellingen kenmerken deze discussie. Ten eerste een poging beleid en wetenschappelijke inzichten dichter bij elkaar te brengen en ten tweede concrete oplossingen aan te dragen.

Fietspaden

Zoals de historische ontwikkeling van Nederland heeft laten zien, kunnen negatieve trends doorbroken worden. Dit vereist creativiteit en reflexiviteit; er is geen universeel model dat fietsen verklaart. Daarvoor zijn steden en landen te uniek in cultureel, geografisch en institutioneel opzicht. Een hoogwaardige fietsinfrastructuur betekent niet dat deze ook als zodanig gelezen wordt, interpretaties zijn afhankelijk van referentiekaders. De Nederlandse fietstraditie kan hierbij dienen als inspiratiebron voor fietsonderzoek en -beleid. Er is echter geen bewegwijzerde route, aangezien meerdere fietspaden naar Amsterdam leiden. AGORA probeert in dit nummer een kaart van deze mogelijke theoretische, empirische en beleidsmatige paden aan te leggen.

Peter Pelzer (peter_pelzer@hotmail.com) is sociaal geograaf en redacteur van AGORA. Marco te Brömmelstroet is Universitair Docent stedelijke planning aan de Universiteit van Amsterdam, gespecialiseerd in de relatie tussen ruimte en mobiliteit. Tevens houdt hij zich op verschillende manieren bezig met fietsen in München (www.muenchenierung.tk).

Literatuurselectie

- Acker, van V., B. Van Wee & F. Witlox (2010) When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour. *Transport Reviews* 30, 40, pp. 219-240.
- De la Bruhèze, A A & F. Veraart (1999) *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
- Ebert, A. (2004) *Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940*, *European Review of History: Revue européenne d'histoire* 11, 3, pp. 347-364
- Furness, Z. (2010) *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia, PA: Temple University Press.
- Rietveld, P. & V. Daniel (2004) Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38, pp.531-550.
- Rosen, P., P. Cox & D. Horton (red.), (2007) *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate.
- Spinney, J. (2009) *Cycling the City: Movement, Meaning and Method*. *Geography Compass* 3, 2, pp. 817-835.