



Loopt het Nederlandse fietsbeleid tegen zijn grenzen aan? Dagelijkse fietsfiles, gebrek aan stallingen in steden als Amsterdam en Utrecht, rondslingerende 'weesfietsen'—problemen waarvan men in het buitenland alleen maar kan dromen, maar dat neemt niet weg dat beleidsmakers zich voor nieuwe uitdagingen gesteld zien. Een fundamentele discussie over de uitgangspunten van het Nederlandse fietsbeleid wordt echter nauwelijks gevoerd. Juist doordat fietsen hier als vanzelfsprekend geldt, ligt de nadruk op de facilitering van vooral het utilitaire wielerverkeer door middel van ruimtelijke en infrastructurele voorzieningen. Voor de uiteenlopende motieven om al dan niet te wielrijden en de ermee verbonden waarderingsen, betekenissen en belevingen bestaat weinig aandacht.

In de door Peter Cox geredigeerde bundel, grotendeels gebaseerd op Nederlandse en Britse casestudies, wordt stelling genomen tegen een dergelijke technocratische benadering. Met zijn cultuursociologische optiek relativeert Cox de invloed van infrastructuur en vraagt hij aandacht voor mentaliteit en attitude. Het fietsbeleid zou beter moeten worden afgestemd op de verschillende bestaande fietspraktijken (niet alleen utilitair ten behoeve van personen en goederenvervoer, maar ook recreatief, sportief en speels) alsook hun historisch gegroeide (sub) culturele, sociale en demografische diversiteit.

Twee artikelen plaatsen verfrissende kanttekeningen bij het Nederlandse fietsbeleid. Op basis van een analyse van verkiezingsprogramma's van politieke partijen stelt Ida Sabelis niet alleen vast dat het uitgevoerde beleid vaak achterblijft bij de voornemens, maar merkt zij ook op dat juist de vanzelfsprekendheid en sterke verankering van de Nederlandse fietscultuur kritische reflectie en vernieuwing in de weg staan. Fietsen is niet voor alle inwoners van ons land vanzelfsprekend. In haar bijdrage over fietslessen voor allochtone vrouwen, voor wie het rijwiel een middel zou kunnen zijn voor participatie in de Nederlandse samenleving, merkt Angela van de Kloof op dat het voor buitenstaanders niet altijd even gemakkelijk is om zich de ingebakken Nederlandse fietsgewoontes eigen te maken. Niet zozeer de infrastructurele voorzieningen geven voor hen de doorslag als wel de mogelijkheid om de rijwielvaardigheden te leren en cultureel bepaalde belemmeringen te overwinnen. Aangezien autochtone Nederlanders zich nauwelijks kunnen voorstellen dat iemand niet kan fietsen, bestaat er weinig expliciete aandacht voor die aspecten, wat mede verklaart waarom subsidies voor fietslessen voor allochtone vrouwen al gauw ten prooi konden vallen aan bezuinigingen.

Nederland mag dan niet in alle opzichten een fietsparadijs zijn, dergelijke kritiek valt in het niet bij het sombere beeld dat Dave

Horton en Tim Jones van de Britse situatie schilderen. Volgens hen blijft het fietsbeleid steken in holle retoriek en is het toch al zeer geringe aandeel van de tweewieler in het verkeer niet toegenomen. Regelmatig rijwielgebruik blijft beperkt tot een minderheid die zich niet laat weerhouden door de gebrekkige fietsinfrastructuur en de dominantie van het gemotoriseerde verkeer. Zolang er geen bereidheid en draagvlak bestaan om de auto structureel terug te dringen, aldus Horton en Jones, zal de positie van wielrijders in het Verenigd Koninkrijk marginaal blijven. Cox onderschrijft deze analyse, maar volgens hem heeft deze marginaliteit ook een voordeel vergeleken met de ingebakken Nederlandse fietscultuur. Mede doordat Britse wielrijders bewust voor hun vervoermiddel kiezen en zich daarmee sterk identificeren, is fietsactivisme veel sterker dan in Nederland verbonden met fundamentele maatschappijkritiek. Het is echter de vraag of een gepolitiseerde discussie de niet-fietsende meerderheid aanspreekt en een effectief fietsbeleid dichterbij brengt.

Inhoudelijk verrassend is het artikel van Cox over de veranderende positie van de vrouw in het toerfietsen in Groot-Brittannië tussen 1930 en 1980. Het blijkt dat de beeldvorming van fietsende vrouwen in de jaren dertig veel sterker beantwoordde aan emancipatorische idealen dan in de naoorlogse jaren,

toen wielrijden sterker als mannelijke activiteit werd voorgesteld en vrouwen hoofdzakelijk aandacht kregen als begeleiders van echtgenoot of kinderen, maar niet als zelfstandige individuen.

Andere bijdragen, zoals die van Cox en Randy Rzewnicki over de mogelijk groeiende betekenis van bakfietsen in binnensteden, die van Brian Deegan over de normatieve en disciplinerende aspecten van fietsroutekaarten en die van Heike Bunte over de subcultuur van amateurwielrenners, blijven jammer genoeg wat oppervlakkig. Als geheel maakt de bundel zijn pretenties niet helemaal waar. Het sociologische perspectief van Cox is op zich zinnig maar wordt in de afzonderlijke, wat willekeurig bij elkaar geharkte, bijdragen onvoldoende uitgewerkt. Het ontbreken van een systematische vergelijking tussen de Nederlandse en Britse fietsculturen is een gemiste kans.

Literatuurselectie

Cox, Peter, ed. (2015) *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester Press.

Harry Oosterhuis (harry.oosterhuis@maastrichtuniversity.nl) is historicus aan Maastricht University.

Er wordt stelling genomen tegen een dergelijke technocratische benadering