

Ruth Oldenziel, Martin Emanuel, Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart (eds.), **Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice** (Eindhoven: Foundation for the History of Technology, 2016, 256 pp., ISBN 978 90 73192 461).

In 1999 publiceerden de techniekhistorici Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart in het kader van het fietsbeleid van de Nederlandse rijksoverheid een baanbrekende studie over de rol van de fiets in het verkeer in de vorige eeuw: *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*. Op basis van statistieken en beleidsstukken vergeleken zij de ontwikkelingen in vijf Nederlandse (Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Heerlen en Kerkrade) en vijf buitenlandse (Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Bazel) steden. Daaruit bleek dat het rijwiel vanaf de jaren twintig tot in de jaren vijftig overal een veelgebruikt vervoermiddel was, dat het daarna overvleugeld raakte door motorrijtuigen en dat de tweewieler vanaf de jaren zeventig in sommige steden een comeback beleefde, hoewel zijn aandeel in het personenvervoer nergens de grote omvang van voorheen bereikte. De auteurs brachten deze tendensen vooral in verband met verkeersbeleid, ruimtelijke ordening en de beeldvorming van het fietsen. Deze studie heeft maar beperkte aandacht gekregen. Nu is er als onderdeel van het onderzoeksproject *Duurzame stedelijke mobiliteit* aan de Technische Universiteit Eindhoven een uitgebreide Engelstalige editie verschenen onder de titel *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*. Daarin zijn tien, zowel Nederlandse als buitenlandse, onderzoekers betrokken, vijf nieuwe casestudies (over Utrecht, Malmö, Stockholm, Boedapest en Lyon) toegevoegd en is de onderzochte periode doorgetrokken tot 2015.

Uit deze bundel is op te maken dat beleidsmakers overal in Europa, al voordat de auto vanaf omstreeks 1960 een massavervoermiddel werd, in de ban waren van de daarop geënte technocratische verkeersplanning. Daarin golden motorvoertuigen als vooruitgang en werd de fiets weggezet als achterhaald, armoedig en gevaarlijk. Ook zouden wielrijders als onberekenbare weggebruikers de efficiënte doorstroming van het snelverkeer in de weg staan. Hun aandeel in het alledaagse vervoer werd miskend. Weliswaar kwamen al voor de oorlog fietspaden tot stand, maar deze dienden meestal om de wegen vrij te maken voor het gemotoriseerde verkeer en ze werden in de jaren vijftig en zestig soms weer ontmanteld om auto's nog meer ruimte te verschaffen.

Onder invloed van de bredere democratiserings- en milieubeweging kreeg de fiets vanaf het eind van de jaren zestig een positiever imago. De

schadelijke gevolgen van het massale autoverkeer (verkeersslachtoffers, milieuverontreiniging en aantasting van historische steden) riepen protesten op en daarbij kwam de tweewieler als duurzaam, sociaal en gezond vervoermiddel in beeld. Sinds de jaren negentig is wielrijden onder invloed van de neoliberale economische herstructurering van binnensteden en *gentrification* ook onderdeel geworden van de kosmopolitische leefstijl van hoogopgeleide jongeren en de *creative class*. Verder laten vooral toeristensteden zich voorstaan op hun rijwiel Faciliteiten, waaronder technisch geavanceerde huurfietsssystemen. Voor sommige optimistische verkeersdeskundigen, planologen en fietsactivisten is dit reden om van een ‘fietsrenaissance’ te spreken.

De bovengenoemde ontwikkelingen deden zich in de veertien onderzochte steden niet in gelijke mate en op dezelfde manier voor. Uit de analyse van de overeenkomsten en verschillen zijn drie stedelijke fietspatronen te destilleren. Ten eerste fietsvriendelijke steden (Amsterdam, Kopenhagen, Enschede, Malmö en Utrecht) waarin het huidige aandeel van wielrijders in de mobiliteit boven dertig procent uitkomt en waarin de fiets onder brede bevolkingslagen een vanzelfsprekend vervoermiddel is. Ten tweede fietsonvriendelijke steden (Stockholm, Manchester, Lyon en Bazel) waarin de tweewieler niet meer dan tien procent van alle vervoersbewegingen voor zijn rekening neemt, fietsen als een uitzonderlijke en deels ook gevaarlijke liefhebberij van een minderheid geldt en auto’s en openbaar vervoer prioriteit hebben in het verkeersbeleid. En ten derde een tussencategorie van steden (Antwerpen, Boedapest, Hannover, Eindhoven en Heerlen-Kerkrade) waarin weliswaar ruimte is voor de tweewieler, maar waar zijn relatieve aandeel blijft steken op tussen tien en dertig procent en de waardering ervoor ambivalent en het beleid halfslachtig is.

Ter verklaring voor deze uiteenlopende patronen komen in de inleiding van *Cycling Cities* vijf factoren naar voren: ruimtelijke ordening en bebouwingsdichtheid; de mate waarin andere vervoermiddelen, zoals motorrijtuigen, openbaar vervoer en lopen, een alternatief voor de fiets vormen; het stedelijke verkeersbeleid; de effectiviteit van fietsactivisme; en de culturele betekenis van wielrijden. Jammer genoeg laat de uitwerking van deze verklarende factoren in de daarop volgende hoofdstukken te wensen over. Er is meer aandacht voor (lokaal) beleid en de belangenbehartiging van wielrijders dan voor de bredere cultuur-historische dimensie van peddelen. De impliciete aanname lijkt te zijn dat het al dan niet gebruiken van de fiets als dagelijks vervoermiddel grotendeels berust op bewuste keuze en als zodanig maakbaar is. Daarmee onderschatten de auteurs de taaiheid van historisch gegroeide mobiliteitsgewoontes en de daarmee samenhangende ingebakken beeldvorming en sociale status van diverse vervoermiddelen, die voor een groot deel vorm hebben gekregen in verschillende nationale contexten. De samenstellers van de bundel beweren dat verschillende fietsculturen veeleer van lokale dan van nationale aard zijn – hoewel zij tegelijkertijd ook gewag

maken van een mogelijk Europees peddelpatroon. Hiermee negeren zij enkele recente historische studies waaruit blijkt dat er nationale fietstradities zijn te onderscheiden en dat deze licht werpen op de nog steeds bestaande grote internationale variatie. Weliswaar loopt het fietsgebruik ook binnen landen uiteen, maar dat doet niets af aan het juist ook in deze bundel bevestigde feit dat de bandbreedtes van deze variaties tussen landen aanmerkelijk uiteenlopen. Zo fietsen Nederlanders gemiddeld drie, zes en dertien keer zo vaak dan respectievelijk Duitsers, Fransen en Britten. Ook vertonen het imago en de doeleinden van de fiets, zoals utilitair vervoer, sport of vrijetijdsbesteding, opmerkelijke nationale verschillen. Het is niet toevallig dat vrijwel alle Nederlandse en ook de meeste Deense steden, met Kopenhagen als lichtend voorbeeld, internationaal als fietsvriendelijk te boek staan, terwijl de ondergeschikte rol van het rijwiel in het verkeer van Manchester, Lyon, Hannover en Boedapest geen uitzonderingen vormen in de desbetreffende landen.

In alle bijdragen komt het linkse en groene fietsactivisme dat vanaf het eind van de jaren zestig in veel Europese landen opkwam, aan de orde. De vraag waarom deze protestbeweging tegen de modernistisch-technocratische verkeers- en stadsplanologie in het ene land wel (Nederland en Denemarken) en in het andere (Frankrijk, Hongarije, Duitsland, Groot-Brittannië, Zwitserland en België) minder of geen vruchten afwierp, blijft echter onbeantwoord. De reeds langer vigerende waardering van de fiets, de bestuurlijke structuren en de mate van statusbewustzijn, sociaal egalitarisme en individualisme – factoren die deels zijn ingebed in nationale patronen – zouden hierbij van belang kunnen zijn, maar dergelijke achtergronden blijven onderbelicht. Hetzelfde geldt voor een cruciale voorwaarde voor een succesvol fietsbeleid: een breed publiek en politiek draagvlak om het autoverkeer terug te dringen. Het gebrek daaraan in landen als Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Zweden hangt samen met het economische belang van nationale auto-industrieën. Ondanks de toegenomen populariteit van het rijwiel in sommige steden, worden wielrijders in deze landen overwegend als ondergeschikte weggebruikers behandeld.

Demografische ontwikkelingen die het fietsgebruik in positieve dan wel negatieve zin beïnvloeden, krijgen evenmin veel aandacht. Er mag dan sprake zijn van een groeiende populariteit van de tweewieler onder hoogopgeleide stadsbewoners, maar daartegenover staan ontwikkelingen die het peddelen onder druk zetten: vergrijzing; grotere mobiliteit over langere afstanden; een afnemend fietsgebruik in suburbane en plattelandsgebieden en onder kinderen; het overal nog steeds stijgende autobezit; en groeiende etnische bevolkingsgroepen die fietsen niet vanzelfsprekend achten. Deze tendensen blijven buiten beeld waardoor een nogal eenzijdige, rooskleurige voorstelling van de recente 'fietsrenaissance' en wellicht modegevoelige *cycle chic* wordt opgeroepen. Ook is er weinig oog voor hun geografische concentratie in bepaalde welvarende binnensteden en de onbedoelde gevolgen

van het op succesvolle middenklassers gerichte stedelijke fietsbeleid. Minder bevoorrechte groepen worden door de stijgende woonlasten en kosten voor het levensonderhoud steeds meer uit de binnensteden verdrongen naar verre buitenwijken. Hun dagelijks af te leggen woon-werk afstanden nemen toe, terwijl hun woonwijken vaak minder goed zijn voorzien van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur – als de tweewieler al tot hun vervoerrepertoire behoort. Het rijwiel is niet onder alle omstandigheden een egalitair vervoermiddel. In Amerika heeft de oprukkende *cycle chic* in enkele steden inmiddels sterke weerzin opgeroepen onder kansarme groepen, waaronder veel Afro-Amerikanen. Zij associëren fietsende yuppies met torenhoge huizenprijzen, een exclusief horeca- en winkelaanbod en een opgedofte publieke ruimte, waarin zij zich niet welkom voelen. In dit verband is het de vraag welke uitwerking het populisme op het imago van de tweewieler en het fietsbeleid zal hebben. Zo beweerde de conservatief-nationalistische Poolse Minister van Buitenlandse Zaken onlangs dat een liberale ‘wereld van fietsers en vegetariërs’ wezensvreemd is aan ‘traditionele Poolse waarden’.

De bovengenoemde aspecten – nationale verschillen, de doorwerking van het verleden, uiteenlopende sociaal-culturele betekenissen van het fietsen, demografische factoren, en de sociaaleconomische dynamiek van steden – komen in *Cycling Cities* nauwelijks systematisch aan de orde. De met veel feitelijke details en niet altijd even verhelderende cijfermatige gegevens doorspekte casestudies wekken de behoefte aan een meer structurele en verklarende analyse, maar de twee afsluitende hoofdstukken van Ruth Oldenziel schieten in dit opzicht tekort. Haar suggestie dat de bevindingen van de auteurs relevant zijn voor het huidige fietsbeleid blijft onuitgewerkt en de obligate opmerking dat ‘the research field of urban cycling is still wide open’ (193) miskent de hoge vlucht die het sociaalwetenschappelijke en historische fietsonderzoek in de afgelopen twintig jaar heeft genomen. De daarin neergelegde kennis had veel beter benut kunnen worden. Daarom stelt deze overigens fraai verzorgde en rijk geïllustreerde bundel teleur.

Harry Oosterhuis, Universiteit Maastricht