

Fietswetenschap met oogkleppen

Harry Oosterhuis

Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen, Universiteit Maastricht¹

Verk In de afgelopen twee decennia zijn overal in de Westerse wereld beleidsplannen gelanceerd om meer mensen op de fiets te krijgen in het dagelijkse vervoer. Er wordt veel sociaalwetenschappelijk en planologisch onderzoek verricht naar de factoren die het fietsen bevorderen dan wel belemmeren. Zowel het beleid als het fietsonderzoek ademen een optimistisch geloof in technische deskundigheid en maakbaarheid. Het utilitaire rijwielgebruik zou te bevorderen zijn door middel van infrastructurele planning alsook voorlichting en promotie. In deze bijdrage plaats ik kanttekeningen bij de vooronderstellingen van het fietsbeleid en het daaraan gerelateerde onderzoek, en betoog ik dat de culturele en historische dimensie van het fietsen ten onrechte onderbelicht blijft.

Trefwoorden: fietsbeleid, fietswetenschap, fietscultuur, geschiedenis, maakbaarheid,

¹ Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen, Universiteit Maastricht,
E: harry.oosterhuis@maastrichtuniversity.nl.

1. Fietswetenschap met oogkleppen

Naast de clichématige associatie met kaas, klompen, tulpen en molens, geniet Nederland een internationale reputatie als fietsnatie. Terecht, want nergens in de Westerse wereld wordt zoveel gepeddeld als hier: het gaat om meer dan een kwart van alle persoonsvervoersbewegingen. Alleen Denemarken kan daar met een modal share van zo'n 20 procent aan tippen, terwijl Duitsland, België, Oostenrijk, Zwitserland, Zweden en Finland op rond 10 procent blijven steken, Frankrijk en Italië niet boven 5 procent komen en de Angelsaksische landen nog niet eens 2 tot 3 procent halen. Bovendien maken Nederlandse fietsers gemiddeld meer kilometers en gebruiken zij de tweewieler veel vaker als dagelijks transportmiddel dan wielrijders elders, voor wie fietsen veeleer kinderspel, vrijetijdsbesteding, een tak van sport, een groene keuze of trendy is. Hier fietst iedereen: jong en oud, man en vrouw, hoog en laag, arm en rijk, rechts en links, ingezetenen en nieuwkomers, hoewel de laatsten toch wat minder. In de meeste andere landen peddelen overwegend kinderen, jongeren en studenten, sportievelingen, mensen die zich geen auto kunnen of, al dan niet ideologisch gemotiveerd, willen veroorloven en grootstedelijke yuppies en hipsters. Ouderen en vrouwen daarentegen zijn ondervertegenwoordigd, vooral omdat wielrijden als gevaarlijk geldt – de reden dat buitenlandse fietsers vaker helmen dragen dan Nederlandse.

De verklaring voor de prominente rol van het rijwiel in het Nederlandse verkeer lijkt voor de hand te liggen: nauwelijks hoogteverschillen, gematigd klimaat, hoge bevolkingsdichtheid en compacte stadskernen met weinig ruimte voor auto's, een uitgebreide en hoogwaardige fietsinfrastructuur en een daarop afgestemde ruimtelijke ordening en verkeersbeleid. Het is niet verwonderlijk dat buitenlandse fietslobbyisten, beleidsmakers, planologen en verkeersdeskundigen ons land als navolgingswaardig voorbeeld zien en te rade gaan bij internationaal gezaghebbende Nederlandse kennisplatforms en adviesbureaus als de Dutch Cycling Embassy en CROW. De nadruk ligt daarbij op het belang van goede fietsvoorzieningen en een stimulerend overheidsbeleid. Dit perspectief is volgens mij echter te beperkt. Ik betoog dat dit grotendeels te wijten is aan de blinde vlekken van het fietsbeleid en het daaraan gelieerde wetenschappelijke onderzoek.

In veel Westerse landen wordt al geruime tijd geprobeerd om meer mensen op de fiets te krijgen als substantiële bijdrage aan de oplossing van grote problemen: verkeerscongestie en -onveiligheid, milieuvervuiling, klimaatverandering, geluidsoverlast, welvaartsziekten en nu ook nog een epidemie. Deze ambitie bevorderde sociaalwetenschappelijk onderzoek naar de factoren die het fietsen belemmeren dan wel bevorderen. Deze internationale tak van wetenschap vertoonde in de afgelopen twee decennia een sterke groei: het aantal overwegend Engelstalige papers, tijdschriftartikelen, boeken en congresbijdragen is onderhand niet meer te tellen. Ik heb meer dan 200 van deze publicaties bestudeerd en daarnaast een dertigtal fietsbeleidsdocumenten uit verschillende landen bekeken (voor uitgebreide verwijzingen: Oosterhuis, 2019).

In het beleid en het daarop georiënteerde onderzoek gaat de meeste aandacht uit naar de inrichting van de verkeersinfrastructuur en de motivatie van mensen om al dan niet te kiezen voor rijwielvervoer. Dit ligt voor de hand want in tegenstelling tot gegeven omstandigheden als geografie, klimaat, gebouwde omgeving en bevolkingssamenstelling, bieden infrastructuur en vervoersgedrag aangrijpingspunten voor gericht ingrijpen, zoals de aanleg van fietspaden en andere faciliteiten alsook voorlichtings- en promotieactiviteiten. Vaak verklaren onderzoekers de hoge Nederlandse en Deense fietsfrequentie aan de hand van de rijwielvoorzieningen en andere fietsvriendelijke maatregelen, en bepleiten zij soortgelijk beleid in andere landen. Leg fietspaden aan en maak mensen bewust van de voordelen en het plezier van peddelen, zo is de boodschap, en dan zullen steeds meer mensen vanzelf gaan wielrijden. Zowel het fietsbeleid als het daarmee verbonden sociaalwetenschappelijk onderzoek zijn gebaseerd op dit maakbaarheidsgeloof.

Of het zo werkt, is echter te betwijfelen. Al het onderzoek heeft vooralsnog geen overtuigend empirisch bewijs opgeleverd dat de aanleg van infrastructurele faciliteiten en promotiecampagnes

resulteren in een substantiële en blijvende toename van het fietsaandeel en een terugdringing van het gemotoriseerde vervoer in het dagelijkse verkeer. Dit geldt zowel voor Nederland en Denemarken met een relatief hoge fietsfrequentie als voor landen met een lager peil, waar bovendien de beschikbaarheid en kwaliteit van de rijwielvoorzieningen nog altijd veel te wensen overlaten (Directorate-General for Passenger Transport, 1999, 38, 83-88; Atsma, 2008, 9-10; Buis en Wittink, 2000, 13; Lind, 2005, 64; Koglin, 2013, 159, 171; Krizek, Handy en Forsyth, 2009, 735-736; Pucher, Buehler en Seinen, 2011, 452-452; Aldred, 2012; Krizek, Forsyth en Baum, 2009, 37, 40). De grote internationale verschillen in het fietsgebruik zijn in de afgelopen decennia nauwelijks kleiner geworden. Op enkele lokale uitzonderingen na, lijken de effecten van beleidsmaatregelen voornamelijk beperkt te blijven tot de mensen die toch al vaak fietsten: voor hen wordt het efficiënter, veiliger en prettiger. Dat is niet niks, maar de bedoeling is om mensen die nooit of zelden wielrijden maar dat wel zouden kunnen, op het zadel te krijgen. Beleidsmaatregelen veranderen echter nauwelijks iets aan hun ingesleten vervoersgewoonten (auto of openbaar vervoer) en hun overtuiging dat fietsen – ‘armzalig’, ‘ongemakkelijk’, ‘gevaarlijk’, ‘inspannend’, ‘zwerterig’, ‘te langzaam’, ‘te koud’, ‘te warm’ etc. – voor hen geen optie is (Geus et al., 2007; Akar en Clifton, 2009; Anable en Gatersleben, 2005; Gatersleben en Appleton, 2007; Gatersleben en Uzzell, 2007; Pelzer, 2010, 14, 99-100).

Een en ander maakt duidelijk dat het vaak geconstateerde statistische verband tussen de aan- of afwezigheid van fietsvoorzieningen en de omvang van het rijwielgebruik niet automatisch betekent, zoals vaak wordt aangenomen, dat de eerste de tweede veroorzaakt. Het zou ook kunnen zijn dat meer en betere faciliteiten een gevolg zijn van een door andere factoren in de hand gewerkt frequent of toenemend fietsgebruik, waardoor er behoefte kwam aan voorzieningen en overheden daarop inspeelden. In dit licht is het moeilijk vast te stellen in hoeverre het al dan niet kiezen voor fietsvervoer wordt beïnvloed door materiële faciliteiten en beleid dan wel door de bevolkingssamenstelling en individuele en collectieve voorkeuren, percepties, motivaties, attitudes en gewoontes. Dat de aanmerkelijke verschillen in de omvang en de aard van het fietsverkeer ook iets met cultuur, mentaliteit en geschiedenis te maken kunnen hebben, blijft in de beleidsgeoriënteerde fietswetenschap echter volkomen buiten beschouwing.

Dit alles zou beleidsmakers en fietswetenschappers te denken moeten geven over hun aanpak. Er is reden om kanttekeningen te plaatsen bij het gangbare idee dat fietsen door middel van gerichte beleidsmaatregelen is te bevorderen, maar de meesten willen daar niet aan. Toen ik als enige historicus op de internationale Velo-city conferentie in 2017 in Nijmegen een gezelschap van fietswetenschappers wees op hun blinde vlekken en meer aandacht voor geschiedenis bepleitte, kreeg ik geen respons, althans in de conferentiezaal (Oosterhuis, 2017). Maar in de wandelgangen vertrouwden enkele jonge onderzoekers mij toe dat ik een punt had. Ze wilden dat echter niet hardop zeggen in het bijzijn van hun gevestigde collega's omdat de fundamentele, het voorgewende nut en het verdienmodel van hun metier alsook mogelijk hun carrièreperspectief dan op het spel zouden komen te staan.

Wat zijn die fundamentele die niet aan het wankelen mogen worden gebracht? Hoewel er zeker ook waardevol kwalitatief onderzoek wordt verricht, vooral naar de sociaalpsychologische invloeden op het fietsgebruik (zoals motivatie en beleving en de daarmee verbonden nudging-strategieën), zijn tellen en meten, net als in de vervoerswetenschap in het algemeen, de favoriete bezigheid van fietsonderzoekers. De meesten hanteren de kwantitatief-statistische onderzoeksmethode: op basis van de uitkomsten van enquêtes en tellingen van fietsbewegingen proberen zij naarstig correlaties te ontdekken tussen de omvang en frequentie van het fietsverkeer en tal van andere meetbare factoren die daarop van invloed zouden kunnen zijn. Deze kwantitatieve en technocratische benadering laat alles wat niet tel- en meetbaar is, zoals cultuur, mentaliteit en geschiedenis, buiten beschouwing. Alleen als andere factoren geen volledige verklaring bieden, maken zij nu en dan gewag van de mogelijke cultuurhistorische invloeden,

maar dan louter als niet te analyseren restcategorie waarvan het belang wordt gebagatelliseerd. Zonder nadere onderbouwing beweren prominente fietsonderzoekers dat cultuur en geschiedenis er minder toe doen dan direct door gericht beleid te beïnvloeden factoren (Pucher, Dill en Handy, 2010, 121; Pucher en Buehler, 2010, 408). Weliswaar maken enkelen gewag van de beperkingen van het kwantitatieve sociaalwetenschappelijke model, maar hun remedie is geen andere, meeromvattende onderzoeksmethode doch enkel een aanscherping van de bestaande aanpak, dat wil zeggen: nog meer en preciezer tellen en meten (Krizek, Handy en Forsyth, 2009, 725, 737; Forsyth, Krizek en Rodríguez, 2009). Ook de minderheid in de fietswetenschap die oog heeft voor kwalitatieve factoren kijkt niet verder dan de door middel van enquêtes te onderzoeken directe sociale en psychologische invloeden. Mij is geen enkele fietswetenschapper bekend die het structurele belang van cultuur en geschiedenis op de langere termijn onderkent, laat staan systematisch onderzoekt.

Het fietsbeleid en het daarop georiënteerde sociaalwetenschappelijke onderzoek kenmerken zich niet alleen door een naïef empirisme, maar ook een specifiek wereld- en mensbeeld dat zonder nadere uitleg als de gegeven werkelijkheid geldt. De kern is een rationeel-instrumentele benadering van mobiliteit en een onwrikbaar geloof in technische en sociale maakbaarheid. De vooronderstelling is dat beleidsmaatregelen het mobiliteitsgedrag op de kortere termijn kunnen veranderen. Het probleem zou zijn dat veel mensen niet fietsen omdat zij de voordelen niet kennen en een verkeerd beeld ervan hebben. Of individuen al dan niet op de fiets stappen zou afhangen van een beredeneerde kosten en batenafweging en zij zouden ervoor te winnen zijn door middel van de inrichting van faciliteiten en rationele voorlichting. In deze optiek is het welslagen van fietsbeleid een zaak van technische expertise en weloverwogen planning door beleidsmakers en wetenschappers alsook rationele besluitvorming van (potentiële) fietsers. Dit maakbaarheidsgeloof wordt echter niet gestaafd door de feiten en staat derhalve op gespannen voet met de pretentie dat er harde, objectieve wetenschap wordt bedreven.

Het is de zeer de vraag of fietsen (alleen) een kwestie van bewuste, calculerende besluitvorming en als zodanig direct beïnvloedbaar is. Zo'n perspectief is blind voor historische en culturele factoren, die niet rationeel en maakbaar zijn. De sociaalwetenschappelijke fietsonderzoekers negeren de inmiddels uitgebreide literatuur over de geschiedenis van het fietsen volkomen (vergelijk Stoffers en Oosterhuis 2009; Oosterhuis 2016 en de door Manuel Stoffers beheerde online bibliografie: www.fasos-research.nl/sts/cyclinghistory). Ze zouden er echter veel van kunnen opsteken: dat de keuze om al dan niet te peddelen niet alleen afhangt van een individuele, beredeneerde kosten- en batenafweging, maar in hoge mate van subjectieve percepties, drijfveren en ervaringen, van collectieve gedragspatronen en gewoontes, die sinds de introductie van de tweewieler aan het eind van de negentiende eeuw vorm hebben gekregen tegen de achtergrond van sociaal-culturele, economische en politieke ontwikkelingen. Internationale verschillen in fietspatronen zijn te verklaren aan de hand van variabele factoren als collectieve betekenisgeving en beeldvorming, nationale identiteitsvorming, klassenverhoudingen en statusgevoeligheid, sociale gelijkheid en ongelijkheid, politieke cultuur en democratisering, industriële productie en massaconsumptie, vrijetijdsbesteding, sport en toerisme, ruimtelijke ordening en urbanisering, en de strategieën en invloed van fiets- en autobelangenorganisaties.

De uiteenlopende effecten van fietsbeleid en -infrastructuur staan niet op zichzelf maar zijn afhankelijk van dergelijke historische omstandigheden. Zo zijn de geavanceerde rijwielvoorzieningen in Nederland en Denemarken niet zozeer de oorzaak als het gevolg van een al veel langer bestaande populariteit van de fiets als een vanzelfsprekend praktisch vervoermiddel voor iedereen. Die populariteit is te danken aan de specifieke positieve betekenissen (verbonden met bepaalde nationale en beschavingsidealen, gedemocratiseerde burgerlijke waarden, een gevoel van individuele vrijheid, een emancipatoir en egalitair ethos, en consensusbereidheid) die het fietsen in deze landen gedurende de twintigste eeuw heeft gekregen, terwijl elders een meer

negatieve beeldvorming de toon ging aangeven waardoor het gemotoriseerd verkeer het rijwiel in veel grotere mate verdrong.

Wielrijden is niet alleen een kwestie van techniek, infrastructuur, informatie en nutsafweging, maar ook, en misschien nog meer, van cultuur en mentaliteit, van gevoel en beleving. Juist de historische bepaaldheid van uiteenlopende fietspatronen brengt met zich mee dat de maakbaarheid ervan veel beperkter is dan beleidsmakers en fietswetenschappers aannemen. Zij gaan grotendeels voorbij aan de vraag in hoeverre fietsbeleid aansluit bij de uiteenlopende rijwielpraktijken zoals die historisch en vaak op nationaal niveau zijn gevormd. De geschiedenis van het wielrijden verdient meer aandacht in het beleid en in het daaraan gelieerde onderzoek. Dan zou het fietsbeleid, dat nu vaak gepaard gaat met irreële verwachtingen en tegenvallende resultaten, beter zijn af te stemmen op wat haalbaar is binnen de gegeven sociaal-culturele mogelijkheden en beperkingen.

Referenties

- Akar, G., en K. Clifton (2009). The influence of individual perceptions and bicycle infrastructure on the decision to bike. *Transportation Research Record*, 2140, 165-172.
- Aldred, R. (2010). On the outside: Constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11(1), 35-52.
- Aldred, R. (2012). Governing transport from welfare state to hollow state: The case of cycling in the UK. *Transport Policy*, 23, 95-102.
- Anable, J., en B. Gatersleben (2005). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research, A*, 39, 163-181.
- Atsma, J. (2008). Fietsen in Nederland ... een tandje erbij. Initiatiefnota met voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland. Den Haag: CDA Tweede Kamer fractie.
- Bax, F. M.W. (2004) Bicycle use in the Netherlands versus the United States. Master Thesis Rijksuniversiteit Groningen.
- Bicycle Statistics: Usage, Production, Sales, Import, Export. Online document op URL <http://www.ibike.org/library/statistics-data.htm>.
- Buis, J., en R. Wittink (2000). The Economic Significance of Cycling. A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Den Haag: VNG uitgeverij.
- Dekoster, J., U. Schollaert, C. Bochu en M. Lepelletier (1999). Cycling: the way ahead for towns and cities. Luxembourg: Office for the Official Publications of the European Communities.
- Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B, Structural and Cohesion Policies (2010). The Promotion of Cycling. Brussel: Europees Parlement.
- Directorate-General for Passenger Transport (1999). The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in a historical context. Den Haag: Ministry of Transport, Public Works and Water Management.
- Ebert, A.-K. (2010). Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt a/M.: Campus.
- European Conference of the Ministers of Transport (2004). Implementing Sustainable Urban Travel Policies. National Policies to Promote Cycling. Parijs: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.
- Forsyth, A., K. Krizek en D. Rodríguez (2009). Non-motorized travel research and contemporary planning initiatives. *Progress in Planning*, 71(4), 170-183.
- Gatersleben, B., en K. Appleton (2007). Contemplating cycling to work: attitudes and perception in different stages of change. *Transportation Research A*, 41(4), 302-312.
- Gatersleben, B., en D. Uzzell (2007). Affective Appraisals of the Daily Commute. Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport Environment and Behavior, 39(5), 416-431.
- Geus, B. de, I. De Bourdeaudhuij, C. Jannes en R. Meeusen (2007). Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, 23(4), 697-708.
- Horton, D., P. Rosen en P. Cox (eds.) (2007). *Cycling and Society*. Aldershot/Burlington: Ashgate.

- Koglin, T. (2013). *Vélobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation Lund University.
- Krizek, K., A. Forsyth en L. Baum (2009). *Walking and Cycling International Literature Review. Final Report*. Melbourne: Department of Transport, State of Victoria.
- Krizek, K.J., S. Handy en A. Forsyth (2009). Explaining changes in walking and bicycling behavior: challenges for transportation research. *Environment and Planning. B: Planning and Design*, 36, 725-740.
- Lind, G. (ed.) (2005). *Cost Benefit Analysis of Cycling*. Kopenhagen: Tema Nord, Nordic Council.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). *Cycling in the Netherlands*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Nelson, A.C., en D. Allen (1997). If you build them, commuters will use them: the association between bicycle facilities and bicycle commuting. *Transportation research Record*, 1578, 79-83.
- Ogilvie, D., M. Egan, V. Hamilton en M. Petticrew (2004). Promoting walking and cycling as an alternative to using cars: systematic review. *British Medical Journal*, 329, 763-766.
- Oldenziel R., M. Emanuel, A. Albert de la Bruhèze en F. Veraart (eds.) (2016). *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice* Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Oosterhuis, H. (2016). Cycling, modernity and national culture. *Social History*, 41(3), 233-248.
- Oosterhuis, H. (2017). Blind spots and misguided optimism in cycling policies and policy-oriented bicycle research. Paper Scientists for Cycling Colloquium, Velo-city, Nijmegen, 6 juni.
- Oosterhuis, H. (2019). Entrenched Habit or Fringe Mode: Comparing National Bicycle Policies, Cultures and Histories. In T. Männistö-Funk en T. Myllyntaus (eds.), *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines* (pp. 48-97). Leiden: Brill.
- Parkin, J. (ed.) (2012). *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald.
- Pelzer, P. (2010). *Bicycling as a Way of Life. A comparative case study of Bicycle Culture in Portland and Amsterdam*. Master Thesis Metropolitan Studies, University of Amsterdam.
- Porter, C., J. Suhrbier en W.L. Schwarz (1999). Forecasting bicycle and pedestrian travel: state of the practice and research needs, *Transportation Research Record*, 1674, 94-101
- Pucher, J. (1988). Urban Travel Behavior as the Outcome of Public Policy: The Example of Modal-split in Western Europe and North America. *Journal of the American Planning Association*, 54(4), 509-520.
- Pucher, J., en R. Buehler (eds.) (2012). *City Cycling*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Pucher, J., J. Dill en S. Handy (2010). Infrastructure, Programs, and Politics to Increase Bicycling: An International Review. *Preventive Medicine*, 50, 106-125.
- Pucher, J., R. Buehler en M. Seinen (2011). Bicycle renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research A*, 45, 451-475.
- Rietveld, P., en V. Daniel (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research A*, 38, 531-550.
- Stoffers, M., en H. Oosterhuis (2009). 'Ons populairste vervoermiddel'. De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief. *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden/The Low Countries Historical Review*, 124(3), 390-418.