

‘Het paard der democratie’

DOOR HARRY OOSTERHUIS

De goede verkeersvoorzieningen in Nederland zijn niet zozeer de oorzaak van de populariteit van de fiets, maar een gevolg ervan. Dat dringt maar moeilijk tot onderzoekers en beleidsmakers door.

VOLGENS een Britse deskundige loopt Nederland met zijn rijwielvoorzieningen honderd jaar voor op de Angelsaksische wereld. Zou het werkelijk?

Het is zeker zo dat ons land al sinds omstreeks 1910 de hoogste fietsdichtheid in de Westerse wereld kent. Al voor de Eerste Wereldoorlog had een op de tien Nederlanders de beschikking over een fiets, en tegenwoordig telt ons land meer fietsen dan inwoners. Een in 1917 gepubliceerde kroniek over de opmars van het rijwiel in Nederland vanaf 1867 heeft het over ‘ons populairste vervoermiddel’. Vanaf de Eerste Wereldoorlog, toen ook de aanleg van fietspaden begon, karakteriseerden zowel Nederlanders als buitenlanders ons land regelmatig als ‘fietsnatie bij uitstek’. Die kwalificatie is nooit toegekend aan de landen waar de fiets is uitgevonden en verbeterd — Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland

en de Verenigde Staten — en waar fietsen rond 1900 niet minder populair was. Nederland heeft aan de technische ontwikkeling van de fiets vrijwel niets bijgedragen: de eerste exemplaren van de *vélocipède* en hoge bi in ons land kwamen uit Frankrijk en Engeland of werden op basis van de buitenlandse voorbeelden nagebouwd.

In Nederland peddelt iedereen: jong en oud, man en vrouw, hoog en laag, arm en rijk, conservatief en progressief. Voor immigranten is leren fietsen haast onderdeel van hun inburgering. Veel buitenlandse bezoekers verbazen zich over onze fietsstijl: weinig fietsers dragen een helm of sportkleding of bijzondere accessoires; we trappen op ons gemak en rijden graag — al kletsend — naast elkaar. Ook de alom aanwezige fietspaden en andere voorzieningen zijn voor buitenlanders, de Denen uitgezonderd, bijzonder.



Pxhere

Sociale status

Hebben wij een bijzondere fietscultuur? Buitenstaanders komen eerder dan Nederlanders op zo'n vraag. Het idee dat fietsen iets met cultuur, politiek of nationale identiteit te maken heeft, is de meeste Nederlanders vreemd. We kennen toch ook geen nationale tandenborstel- of stofzuigercultuur? Fietsen is in Nederland geen onderwerp van politieke strijd of ideologisch geïnspireerd activisme — behalve misschien even eind jaren zestig en begin jaren zeventig, toen Provo, de actiegroep 'Stop de Kindermoord' en de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond (de rebelse voorloper van de nu salonfähige Fietzersbond) ten strijde trokken tegen de 'autoterreur' en de plannen voor brede verkeersaders door oude binnensteden.

In de rest van de Westerse wereld, en zeker in de Angelsaksische landen,

is de tweewieler na de Tweede Wereldoorlog massaal door het gemotoriseerde verkeer overvleugeld. Wielrijden is er vooral een recreatieve en sportieve activiteit, en de fietsende minderheid is niet representatief voor de bevolking: jongere mannen, studenten en sportievelingen zijn oververtegenwoordigd, ouderen en vrouwen ondervertegenwoordigd. Voor de meerderheid overwegen de bezwaren: te langzaam, te inspannend, te oncomfortabel en te gevaarlijk. Bovendien wordt de fiets er vaak geassocieerd met sociale status: enerzijds als armzalig vervoermiddel van mensen die zich geen auto kunnen veroorloven, anderzijds als onderdeel van de 'groene' en ook grootstedelijke leefstijl van hoogopgeleiden, yuppen en hipsters: milieubewust, gezond, links, ruimdenkend en trendy.

De Noord-Amerikaanse, Britse en Duitse fietsbeweging vertoont daar-

door ook een sterker politiek engagement dan de Nederlandse. Betere fietsmogelijkheden worden in een adem genoemd met de strijd voor burgerrechten, sociale rechtvaardigheid en emancipatie van achtergebleven groepen. Ook vertoont de fietsende



Pixabay

minderheid meer onderlinge verbondenheid en een sterkere identificatie met hun vervoermiddel.

Blinde vlek

De fiets is in Nederland zo vanzelfsprekend dat hij bijna een blinde vlek is geworden — voor gebruikers, voor onderzoekers en voor beleidsmakers. Zowel wat betreft vroege rijwieltechniek als recente fietsgeschiedschrijving is Nederland bepaald geen voorloper. De baanbrekende historische fietsstudie over Nederland is van de hand van een Duitse historicus, Anne-Katrin Ebert. In haar *Radelnde Nationen* uit 2010 vergelijkt ze de ontwikkelingen in Nederland met die in Duitsland tussen 1870 en 1940.

Aan het eind van de negentiende eeuw, zo betoogt zij, was de fiets alleen voor welgestelden weggelegd en werd hij in de gehele Westerse wereld omarmd als een bij uitstek modern en exclusief voertuig. Door de snel dalende prijzen in de eerste drie decennia van de twintigste eeuw werd de fiets echter ook bereikbaar voor de lagere klassen, waarna de bovenlaag de auto als nieuw statussymbool koos. Het beeld van de fiets als arbeidersvoertuig werd nog versterkt doordat met name de Duitse en Engelse arbeidersbeweging hem ook een plaats gaven in de socialistische strijd. In Nederland vond deze statusdaling niet plaats.

Beschavingsoffendief

Dat was grotendeels te danken aan de wijze waarop de in 1883 opgerichte Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond, de ANWB, het wielrijden onder alle lagen van de bevolking propageerde en het beeld van de fiets als een nationaal vervoermiddel wist te vestigen. De ANWB werd weliswaar gedomineerd door gegoede, overwegend liberaal georiënteerde burgers,



Foto André Engels

maar deze sloten de lagere klassen niet uit. Toen duidelijk werd dat kleine luiden en arbeiders ook massaal de beschikking over fietsen kregen, ging de ANWB benadrukken dat het rijwiel bij uitstek kon dienen als het vervoermiddel voor alle bevolkingsgroepen, als het ‘paard der democratie’, zoals de hoofdredacteur van het ANWB-blad *De Kampioen* het in 1913 uitdrukte. De organisatie zag de fiets als beschavingsmiddel om de arbeider tot degelijke burger te verheffen, en omgekeerd ontwikkelde de Nederlandse arbeidersbeweging geen uitgesproken socialistische visie op de fiets. Integendeel, fietsen was net als schaatsen een teken van nationale deugd: onafhankelijkheid, volharding, vlijt, zelfbeheersing, evenwichtigheid en ingetogenheid. Wielrijders moesten verantwoordelijkheidsbesef tonen en zich keurig aan verkeers- en fatsoensregels houden — ‘Rijdt geen mensen onderste-boven,’ zo maande de eerste ANWB-voorzitter de leden al in 1886.

Wielrennen daarentegen werd geassocieerd met roekeloosheid en plat vermaak. De ANWB distantieerde zich van het professionele wielrennen en de daarmee verbonden commercie. Bovendien deed de overheid in 1905 wielervedstrijden op de openbare weg in de ban. Er kwam in Nederland dan ook geen verbinding tot stand tussen wielersport en nationale trots. De Ronde van Vlaanderen, de Tour de France, de Giro d'Italia en de Vuelta a España genieten sinds jaar en dag internationale faam, de in 2004 voor het laatst verreden Ronde van Nederland steekt daarbij pover af. Nederland werd geen wielrennatie, zoals België, maar een fietsnatie.

Toerisme

De ANWB profileerde zich met de facilitering van het toerisme: de bevordering op de fiets van nationale landschappen en het historisch erfgoed kon bijdragen aan nationale identificatie en eenwording. Eenzelfde doel dienden de aanhankelijkheidbetuigin-

gen aan het koningshuis, zoals de gekostumeerde fietsparade bij de inhuldiging van koningin Wilhelmina in 1898. Op hun beurt vertoonden de Oranjes zich — zoals politici nog steeds — vanaf de jaren dertig regelmatig peddelend aan het volk om te onderstrepen dat de fiets voor geen enkele Nederlander te min is. Terwijl in andere landen de vormgeving van het rijwiel vaak was geënt op het sportieve gebruik en gemodelleerd naar de racefiets, werd in Nederland, mede door de langdurige afscherming van de nationale fietsindustrie, een ander model dominant, door Duitsers aangeduid met *Hollandrad* en hier bekend als 'omafiets'. Een degelijk stadsrijwiel met spatborden, bagagedragers, jasbeschermers en verlichting, waarop je netjes rechtop zit in je gewone plunje en waarop je je niet voorovergebogen in het zweet trapt.

Consensuscultuur

Dit alles maakt duidelijk dat de Nederlandse fietscultuur wortelt in betrekkelijk egalitaire sociale verhoudingen en in cultivering van burgerlijke waarden, terwijl de declassering van het rijwiel in Duitsland en de Angelsaksische wereld te wijten is aan een scherpere sociale polarisatie en een sterker stands- en statusbewustzijn.

Uiteraard speelden ook andere factoren een rol. De vormgeving van een groot deel van ons land door middel van ontginning, inpoldering en systematische inrichting heeft het geloof in maakbaarheid bevorderd. Het gemotoriseerde verkeer werd steeds meer gescheiden van fietsers en voetgangers, en dan nog worden automobilisten aan banden gelegd door snelheidsbeperkingen, woonerven en hoge parkeertarieven. Weliswaar ontwikkelde de ANWB zich uiteindelijk tot een lobby voor automobilisten,

maar de organisatie bleef wel degelijk de rechten en belangen van fietsers verdedigen. Het verkeersbeleid van de overheid weerspiegelt de politieke consensuscultuur, waarin de rechten en belangen van alle verkeersdeelnemers worden afgewogen.

Mede door het ontbreken van een eigen auto-industrie en door een relatief hoge belasting op het autobezit verliep de verbreiding van de auto in Nederland tot de jaren zestig trager dan in andere landen. De Nederlandse autolobby werd nooit zo invloedrijk als bijvoorbeeld in Duitsland, waar fietsers als tweederangs verkeersdeelnemers werden en worden behandeld — terwijl Duitsers inmiddels aanmerkelijk meer fietsen dan Fransen, Britten en Amerikanen.

Exportproduct

Nu in veel landen wordt geprobeerd meer mensen op de fiets te krijgen, kijken onderzoekers onvermijdelijk eerst naar Denemarken en Nederland — onze fietswetenschap is inmiddels een belangrijk exportproduct geworden. Kennisplatforms en adviesbureaus als de Dutch Cycling Embassy en CROW zijn in het buitenland actief met de promotie van het wielrijden en onze voorbeeldige Nederlandse voorzoningen.

Even onvermijdelijk valt in al die binnen- en buitenlandse beleidsdocumenten — ik heb er inmiddels meer dan tweehonderd doorgeplozen — te lezen dat de populariteit van de fiets in Nederland en Denemarken het gevolg is van de goede infrastructuur. 'Meer fietspaden', is dus het devies van de fietsbevorderaars.

Het is de vraag of dat altijd en overal werkt. In veel Westerse landen zijn in de afgelopen decennia her en der fietsfaciliteiten gekomen, maar dat heeft niet geleid tot een substantiële en blijvende toename van het aantal

'Rijdt geen mensen onderste-boven,' zo maande de eerste ANWB-voorzitter de leden al in 1886.



Pixabay



Pxhere

fietsers. Het lijkt erop dat de goede rijwielinfrastructuur in ons land en Denemarken niet zozeer de oorzaak als wel een gevolg is van de hoge fietsfrequentie, in de hand gewerkt door sociale en culturele invloeden.

Maar cultuur, mentaliteit en geschiedenis zijn volslagen afwezig in de fietswetenschap en het daarop gebaseerde beleid. Bij een internationale fietsconferentie in 2017 was ik de enige historicus, en mijn opmerkingen over het belang van geschiedenis stuitte op een muur van onbegrip. In de wandelgangen werd me duidelijk waarom. Een geschiedkundige benadering zou het fundament wegslaan onder al het meten en tellen van de beleidsrelevante en daarom flink gesubsidieerde fietswetenschap.

In de fietswetenschap schijnt de regel ‘correlatie is geen causatie’ vergeten te zijn. De vooronderstellingen zijn daar dat je het gedrag van mensen kunt sturen met beleidsmaatregelen en dat wel of niet fietsen de uitkomst is van een rationele kosten-batenana-

lyse van de calculerende burger. Dit optimisme over de maakbaarheid van het fietsen wordt echter niet gesteund door feiten over de effecten van fietsbeleid en evenmin door historische studies als die van Ebert.

Geen optie

De grote internationale verschillen in het dagelijkse fietsgebruik zijn in de afgelopen decennia nauwelijks kleiner geworden. Op enkele steden na lijkt het effecten van beleidsmaatregelen voornamelijk beperkt te blijven tot de mensen die toch al vaak fietsten: voor hen wordt fietsen efficiënter, veiliger en prettiger. Dat is niet niks, maar de bedoeling is om mensen die zelden of nooit wielrijden op het zadel te krijgen. Beleidsmaatregelen veranderen echter nauwelijks iets aan hun ingesleten vervoersgewoonten en hun overtuiging dat fietsen — ‘armzalig’, ‘ongemakkelijk’, ‘gevaarlijk’, ‘inspannend’, ‘zwerterig’, ‘te langzaam’, ‘te koud’, ‘te warm’ etc. — voor hen geen optie is.

Wielrijden is niet alleen een kwestie van techniek, infrastructuur, informatie en nutsafweging, maar ook van cultuur en mentaliteit, van beeldvorming 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. Buitenlanders hebben zeker redenen om onze fietscultuur te benijden, maar dat betekent niet per se dat de Nederlandse aanpak ook in andere landen werkt.

Harry Oosterhuis is historicus en docent aan de Universiteit van Maastricht.

Anne-Katrin Ebert: *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940.* Frankfurt: Campus Verlag, 2010.

Kaspar Hanenbergh en Michiel Röben: *Ons stalen ros. Nederland wordt een land van fietsers 1820 tot 1920.* Utrecht: Ons stalen ros, 2015.