

A black and white photograph of three cyclists riding on a paved path. The cyclist on the left is a woman with long blonde hair, wearing a dark jacket and a backpack. The cyclist in the middle is a woman with dark hair, wearing a light-colored jacket and a backpack. The cyclist on the right is a man wearing a helmet and a dark jacket. They are all riding towards the right. A blue oval graphic is overlaid on the image, containing the title text.

Ruimte voor de fiets

De fiets: niet enkel een wondermiddel | Fietsactivisme in Nederland
Dertig jaar fietsen in Vlaanderen | **VARIA** Jeugdbeweging als heterotopie?

REDACTIONEEL

Moeizame verplaatsingen?

Op het vlak van reizen en mobiliteit is er het afgelopen jaar logischerwijs veel veranderd. Vakanties hebben grotendeels niet kunnen plaatsvinden, maar ook essentiële verplaatsingen zijn niet meer zo evident. Op het moment van schrijven ben ik vanwege familiale redenen de grens overgestoken. Dat gaat tegenwoordig gepaard met verklaringen op eer, bewijs van essentiële redenen, en negatieve coronatesten. Maar vooral: met niet op elkaar afgestemde regels, die het verlenen van bijvoorbeeld essentiële zorg niet gemakkelijk of zelfs onmogelijk maken. De manier van reizen en het vervoermiddel spelen daarbij een belangrijke rol. Zo moet ik bijvoorbeeld omdat ik met de internationale trein reis een negatieve test kunnen overleggen om Nederland binnen te komen. Op zich is dat nog niet eens het probleem, ware het niet dat wanneer ik dezelfde grens was overschreden met de auto, lopend, met de fiets, of met een regionale bus of trein, dit niet nodig was geweest. Thuisquarantaine in Nederland is niet nodig als het gaat om het bezoek van een geliefde, kind of ouder. Bij terugkomst in België is dan weer geen test vereist, die geldt gek genoeg alleen voor niet-inwoners, tenzij die met de auto komen en korter dan 48 uur blijven. Een quarantaine is wel nodig, en die mag opgeheven worden na de tweede test op de 7e dag na aankomst. Om nog maar even door te gaan: in België is het toegestaan om 10 mensen op afstand te zien, indien je dat wilt, aan de andere kant van het land. Maar de grens oversteken om 1 persoon te zien is nog altijd verboden.

Maar genoeg over de coronamaatregelenfrustraties, het bovenstaande is waarschijnlijk toch al weer een aantal keer veranderd wanneer u dit leest. Inmiddels ben ik dan de grens over en fiets ik na meer dan anderhalf jaar weer eens door Amsterdam. En dat is toch wel een verademing. Om te beginnen goede, brede en strakke fietspaden met intelligente, of in ieder geval (meer) fietsvriendelijke, stoplichten. En het maakt eigenlijk niet zoveel uit waar je fietst, of het nou midden in de stad is, of een buitenwijk, het lijkt overal prima. Zelfs in het Amsterdamse bos zijn de fietspaden goed, en indien een stukje wat minder goed is, staat dat netjes aangegeven met een verkeersbordje. Ik vraag mij af hoeveel van die verkeersbordjes er in de regio Leuven nodig zullen zijn, maar geef het tellen al snel op. Wat nog belangrijker is dan goede infrastructuur is misschien wel dat andere weggebruikers, in het bijzonder automobilisten, meer rekening houden met fietsers. Eventjes met mijn nichtje van 3 jaar een rondje gaan fietsen, zal ik in Leuven niet meteen aandurven, maar in Almere zonder twijfel. Waar ik in Leuven bij wijze van spreken elke dag mijn fiets tegen een auto kan zetten als ik wat assertief fiets, ligt dat in Nederland toch iets anders. Tegelijkertijd voelt het wat vreemd als ik verschillende keren wachtend voor een rood licht door een fiets wordt gepasseerd. In Leuven is dat een stuk minder geaccepteerd, hoewel er recent wel enkele kruispunten zijn aangepast waardoor fietsers rechtsaf en/of rechtdoor door rood mogen. De frustratie om te wachten voor het licht is begrijpelijk. Op de website van de Belgische Fietsersbond valt te lezen dat fietsers soms 20 procent van hun reistijd kwijt zijn aan stilstaan. Marco te Brömmelstroet heeft er bijvoorbeeld verschillende keren voor gepleit om het fietsen door rood licht toe te staan, omdat dit zou kunnen leiden tot meer veiligheid doordat automobilisten meer waakzaam zijn, en het tegelijkertijd de doorstroming ten goede zou komen.

De laatste jaren is er in Leuven veel veranderd wanneer het op fietsen aankomt, al zijn niet alle toevoegingen even relevant of begrijpelijk. De gele fietsstroken langs de weg – zonder wettelijke betekenis – zijn wat mij betreft geen toegevoegde waarde, zeker niet als ze uit het niets ophouden te bestaan en niet overgaan in een fietspad. Een andere ontwikkeling zijn de fietsstraten. Een goed idee, maar een drukke weg wordt niet opeens veiliger als er aan de ruimtelijke inrichting niets is veranderd en enkel een bord 'fietsstraat' wordt neergezet. En dan zijn er in de Vaartkom wat zijstraten waar enkel wat bestemmingsverkeer de ondergrondse parkeergarages inrijdt en overigens ook nauwelijks fietsers zijn te vinden, maar waar wel borden en symbolen op de weg zijn aangebracht dat het fietsstraten betreft. Ik vraag mij dan af of een woonerf niet een beter plan is? Ook heel vervelend blijft de overdekte fietsenstalling aan het station, die op de meeste plekken net te laag is voor twee lagen fietsen, en waarbij je dikwijls in zone 33 een plaatsje vindt en toch nog 600 meter moet lopen naar het station. Dit terwijl de fietsen die het dichtste bij het spoor staan er vaak dagen, weken, of maanden geparkeerd staan. Daar zijn tegenwoordig toch écht wel oplossingen en systemen voor. De achterste zone kan gemakkelijk behouden worden voor het lang parkeren, terwijl het gedeelte dicht bij de sporen dan een maximale parkeerduur kan worden opgelegd van 24 uur. Maar goed, eigenlijk zijn het allemaal maar kleinigheden, en is het allang goed dat er steeds meer aandacht gaat naar het fietsen en nabijheid in het algemeen. En in korte tijd kan er veel gebeuren, want zoals de nieuwe documentaire 'Together We Cycle' laat zien, is het eigenlijk pas vanaf de jaren 90 dat grootschalige fietsinfrastructuur in Nederland werd ontwikkeld, waar dat nu allemaal als vanzelfsprekend wordt beschouwd. Dat biedt dus perspectief aan vele wereldsteden met een minder goed aanbod van fietsinfrastructuur en waarin het fietsen nu een extra stimulans krijgt door de coronacrisis. Het zal een goede, maar ook één van de vele stappen zijn naar meer leefbare en duurzame steden.

Wesley Gruijthuijsen, Hoofdredactie AGORA

COVERFOTO

Bron: Dovile Ramoskaite (Unsplash)

ACHTERGROND

Bron: Wesley Gruijthuijsen

INFOGRAPHIC

Samengesteld: Koos Fransen

Design: Julia Arts

Thema

Ruimte voor de fiets

4 - De fiets: niet enkel een wondermiddel

INLEIDING Eva Van Eenoo, Wesley Gruijthuijsen,
Corneel Casier, Arjen Klinkenberg & Koos Fransen

7 - Fietsactivisme in Nederland

ESSAY Manuel Stoffers

10 - Nederland als gids in wereldwijde fietsrevolutie

ESSAY Lucas Harm

12 - Dertig jaar fietsen in Vlaanderen

ESSAY Eva Van Eenoo

16 - Nederlandse vs Belgische Fietzersbond

INTERVIEW Corneel Casier & Koos Fransen

19 - De strijd om de straat in Schaarbeek

CASUS Eva Van Eenoo

20 - Een straat voor iedereen

CASUS Nahuel Beccan Davila

Varia

24 - Jeugdbeweging als heterotopie?

CASUS Marjan Moris, Xin Pan, Lara Speijer,
Mirjam Bussels, Sam Janssen &
Maarten Loopmans

28 - Stadsdiplomatie: meer dominee dan koopman?

BOEKRECENSIE Jorn Koelemaij

29 - Compactere en vitale binnensteden

VRIJE RUIMTE Cees-Jan Pen

30 - Klimaatadaptatieweek Groningen: aankpakken & aanpassen

VERSLAG Joey Koning



DE FIETS: NIET ENKEL EEN WONDERMIDDEL

Ruim 10 jaar geleden maakte AGORA een themanummer over de fiets, toen speedpedelecs nog aan sci-fi en virussen aan rampenfilms deed denken. Nodeloos te zeggen dat een update zich opdrong. Hoe gaat het anno 2021 nog met de fiets, en welke nieuwe uitdagingen liggen er op de weg?

Toen Mark Rutte begin dit jaar naar de koning ging om het ontslag van zijn regering aan te bieden, deed hij dat per fiets. Onder Belgische – fietsende – twitteraars kreeg hij daar zodanig veel lof over, dat de reden van zijn ontslag daarbij overschaduwd werd. Wordt wie de fiets neemt, sneller een fout vergeven? Ook in België laten politici zich de laatste jaren graag fotograferen op de fiets. Opvallend verschil met hun Nederlandse collega's is dat ze dat vaker doen met een fietshelm op, of op een racefiets en bijhorend lycra-outfit. Mark Rutte fietst simpelweg op een stadsfiets, draagt vaak zijn pak en heeft dan ook nog eens een appel in de hand. Zegt die contrasterende beeldvorming ook iets over de verschillen in fietscultuur in Nederland en België? Fietsen heeft in Nederland nooit zo'n sterke terugval gekend als in België. Hoewel in België de fiets al een tijdje zijn imago van 'arme mensen voertuig' kwijt is, lijkt het er af en toe op dat de fiets pas echt door een brede groep politici werd omarmd sinds hij een aantal typerende kenmerken van de auto heeft overgenomen. Dan hebben we het natuurlijk over de elektrische fiets en de speedpedelec, die qua gemiddelde snelheid goed kan concurreren met de auto, en de aanleg van fietssnelwegen – niet toevallig soms ook fietsostrades genoemd, naar het Vlaamse 'autostrade' als synoniem voor autosnelweg. Met andere woorden,

de fiets als snelheidsmachine. Daar staat een stroming tegenover die de fiets graag wil beschouwen als middel om de leefkwaliteit in steden te laten toenemen. Niet snelheid, maar de menselijke maat is hier het uitgangspunt. Beide invalshoeken leiden uiteraard ook tot een ander mobiliteitsbeleid en misschien zelfs een andere visie op stedelijkheid. De menselijke maat is ook het uitgangspunt van de 15-minuten stad van de Parijse burgemeester Hidalgo. De uitrol van dit concept moet ertoe leiden dat alle Parijzenaars hun bestemmingen kunnen bereiken op maximum 15 minuten wandelen of fietsen. Klinkt veelbelovend, hoewel zo'n 15-minuten stad toch vooral op maat is van hoogopgeleiden, mensen die op kantoor werken, in een hippe koffiemarkt, of gewoon thuis. Kan de arbeider er ook iets mee? Of schoonmaakpersoneel? En wat met mensen voor wie wandelen of fietsen geen optie is?

Fietsgebruik

Uiteraard zijn er ook verschillen tussen steden en het platteland, waar die 15-minuten samenleving minder voor de hand ligt. Dichtheid alleen is echter geen criterium voor een hoger fietsgebruik, zo getuige bijvoorbeeld dichtbevolkte steden, waarin de fiets nauwelijks een rol speelt. Het behoeft dus een gedegen

ruimtelijke ordening met naast een bepaalde dichtheid, ook een sterke(re) functiemenging en een goede ontsluiting met het openbaar vervoer én fietsinfrastructuur om hier te geraken. Maar 10 jaar geleden waarschuwde Veronique Van Acker al in AGORA om een te deterministische kijk op de relatie tussen de gebouwde omgeving en het fietsgebruik te vermijden, en ook aandacht te hebben voor levensstijlen en houdingen ten aanzien van het fietsen. Daarbij benadrukt zij dat de perceptie over het fietsen positiever is, wanneer men daadwerkelijk gebruik maakt van de fiets. In hetzelfde themanummer ging Eva Heinen in op de attitudes van fietsforenzen en benadrukt bijvoorbeeld dat mensen die vaker de fiets gebruiken voor allerlei activiteiten en vervoersbewegingen ook vaker naar het werk fietsen. In dat opzicht staan we wellicht op een belangrijk keerpunt door de coronapandemie, die de vraag naar fietsen enorm deed toenemen. Het Algemeen Dagblad had het zelfs over het 'fietsen als het nieuwe toilet papier'. Voor een deel kan het stijgend fietsgebruik verklaard worden door een vervanging van het openbaar vervoer. Het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid laat zien dat 37% van de mensen die minder gebruik maken van de bus, tram en metro (BTM) in plaats daarvan de fiets neemt. Ongeveer driekwart geeft aan dat de overstap naar de fiets goed bevalt, terwijl iets meer dan de helft ook verwacht na afloop van de corona maatregelen vaker de fiets te nemen. Maar behalve het woon-werkverkeer is er ook een stijging in het recreatieve fietsen en de fietsvakanties, zo lezen we bijvoorbeeld in het zomerrapport van Vlaanderen-Fietsland. Bovendien mogen we niet vergeten dat het recreatieve fietsen in Vlaanderen tijdens de eerste lockdown ook een boost kreeg. Niet-essentiële verplaatsingen met de auto waren verboden, alleen wandelen, joggen en fietsen was nog toegestaan. De toekomst zal uitwijzen wat voor impact dit gaat hebben op het fietsgebruik op de lange termijn voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer. Het lijkt althans op een stimulans om nog verder te blijven investeren in fietsinfrastructuur en deze aan te leggen of uit te breiden waar nodig en zo toekomstige knelpunten te voorkomen.

Wordt wie de fiets neemt, sneller een fout vergeven?

Over de fiets dus niets dan goeds: betrouwbaar, gezond, praktisch, toegankelijk, milieuvriendelijk en ga zo maar door. Dat leidt soms tot een normatieve toon - de fiets als illustratie van goed en verantwoord burgerschap, want mensen die fietsen 'dragen hun steentje bij'. Vraag is of zo'n moralistische kijk op vervoer niet soms werkt als een rode lap op een stier. Misschien zien we te snel over het hoofd dat er veel mensen niet kunnen of durven fietsen, zijn we blind voor fietsende stedelingen die jaarlijks een vervuulende citytrip boeken, en vergeten we dat de fiets helaas niet het wondermiddel is waarmee we al onze mobiliteitsproblemen kunnen oplossen. Zo is de fiets meestal niet geschikt om grote afstanden af te leggen, en wordt er bij het afleggen van grote afstanden natuurlijk het meeste uitstoot gegenereerd. Ontwikkelingen zoals de speedpedelec kunnen weliswaar een bijdrage leveren voor de middellange afstanden, maar staan mogelijk ander fietsbeleid in de weg. In dit themanummer verdiepen we ons in een aantal van de bovengenoemde zaken en gaan daarbij kritische vragen niet uit de weg.

Activisme als doorslaggevende factor?

Ruimte voor de fiets komt er dus niet zomaar. Hoewel de coronapandemie in veel steden wereldwijd voor een versnelling van bepaalde infrastructurele voorzieningen voor de fiets heeft gezorgd, is het maar de vraag in hoeverre deze standhouden in een nieuw normaal. Het laat ons in ieder geval verder nadenken over het recht op de straat en de verdeling van de openbare ruimte. Maar wat is de rol van het fietsactivisme voor het fietsbeleid? Een gezondheidscrisis lijkt teweeg te kunnen brengen, waar sommige organisaties al jaren voor pleiten. Is hun rol daarmee te verwaarlozen, of juist alleen maar meer belangrijk in de toekomst? Wellicht dat het verleden ons hierover iets kan leren. In het eerste artikel wordt door Manuel Stoffers uitgebreid stilgestaan bij de rol van het (historisch) fietsactivisme in Nederland in de heropleving van de fiets vanaf de jaren 70. Het leert ons dat het fietsactivisme in die tijd zeker geen uitsluitend Nederlands fenomeen was, maar dat dit in Nederland als een van de weinige landen daadwerkelijk tot een stijging van het fietsgebruik heeft geleid. Verschillende verklaringen lijken hiervoor aanwezig te zijn, waarbij het activisme ook niet als losstaande factor kan worden gezien, maar één die verweven is in de politieke en maatschappelijke context. Zo werd de fiets gezien als vervoersmiddel voor iedereen zonder een verlengstuk te zijn van de eigen persoonlijkheid. Een andere belangrijke factor is dat het fietsgebruik in Nederland nooit onder een kritische drempel is geraakt. In dat opzicht is het interessant om te zien wat de coronacrisis voor effect heeft in landen waar de fiets minder dominant is. Is er bijvoorbeeld binnenkort sprake van een kritische massa, waardoor de fiets steeds meer ruimte vraagt en krijgt? En zal de fiets daarbij door iedereen worden omarmd, of blijft deze in bijvoorbeeld de Verenigde Staten -zoals Harry Oosterhuis in 2018 in AGORA schreef- verbonden met bepaalde sociale statussen en levensstijlen? Een aantal van deze vragen komt terug in het artikel van Lucas Harms, die zelfs spreekt van een wereldwijde fietsrevolutie, en zich daarbij afvraagt hoe de ervaring

Overschrijding van de infrastructurele capaciteit?

Bron: Franklin Heijnen (CC BY-SA 2.0)



en kennis van Nederland daarbij van pas kan komen. Het is dan ook niet altijd evident om op een goede manier fietsinfrastructuur te implementeren in landen of gebieden met weinig ervaring op dit vlak.

De fiets mag niet worden beschouwd als de allesomvattende oplossing

Toekomstige uitdagingen

Eva Van Eenoo gaat in op veranderingen in het fietsbeleid in Vlaanderen sinds 1990 door middel van een analyse van beleidsnota's. Een belangrijke vaststelling is alvast dat elke minister het belang van de fiets heeft erkend en daar geld voor heeft vrij gemaakt. Daarbij is er telkens aandacht geweest voor het aanleggen en uitbreiden van fietsinfrastructuur. Dat lijkt geen slechte uitgangspositie, maar toch zijn er nog wel wat bedenkingen te maken. Zo wordt de fiets nog teveel gezien als complementair aan andere vervoersmodi en is er - zeker in recentere beleidsnota's - nauwelijks aandacht voor verwevenheid tussen bijvoorbeeld het ruimtelijk- en fietsbeleid. Ook lijkt snelheid centraal te staan en wordt er met name gefocust op woon-werkverkeer. Afhankelijk van de politieke kleur wordt de fiets gelinkt aan het wielrennen als onderdeel van de Vlaamse cultuur, terwijl hier niet altijd een sterke link tussen bestaat. Zoals we leren uit het artikel van Manuel Stoffers, is het juist een 'normaal' imago dat het fietsen in Nederland heeft versterkt. Kortom, er zijn nog genoeg uitdagingen en dus is er ook nog een belangrijke rol weggelegd voor de Fietsersbonden. In een interview met zowel de Nederlandse als de Belgische Fietsersbond (Vlaanderen & Brussel) door Corneel Casier en Koos Fransen wordt behalve op verschillen tussen Nederland en België ook op toekomstige uitdagingen ingegaan. Beiden zijn bijvoorbeeld van mening dat er moet worden geïnvesteerd in de fiets: in Nederland vooral om het naar de toekomst toe veilig te houden voor iedereen en de draagkracht van de infrastructuur te vergroten, in Vlaanderen om een achterstand verder in te halen en grote ambities mogelijk te maken. De Fietsersbonden zelf trachten de belangen te verdedigen door middel van dialoog met een vleugje activisme. Tegelijkertijd wordt er samengewerkt met lokale initiatieven en bewegingen die strijden voor een betere positie van de fiets. Eén van deze initiatieven is het burgercollectief 1030/0 in Schaarbeek, een casus waar Eva Van Eenoo verder op ingaat. Zij beschrijft dat deze actiegroep het niet enkel moet hebben van sterke en zichtbare activiteiten, maar dat ze ook échte alternatieven presenteert door middel van cocreatie. Hoewel we in dit themanummer met name hebben gekeken naar de situatie en toekomst van het fietsen in België en Nederland, sluiten we af met een casus uit Mexico. Hierin gaat Nahuel Beccan in op een masterplan in de stad Oaxaca, gericht op het geven van meer ruimte aan de fiets en voetgangers. Dit plan tracht daarmee niet alleen een meer duurzame straat op te leveren, maar ook een voorzichtige modal shift, in een stad waar nauwelijks wordt gefietst, maar recent onder meer door inspanningen van NGO's langzaam maar zeker de fiets in een meer positief daglicht komt te staan. Ook hier komt het belang naar voren van niet enkel infrastructuur, maar ook de noodzaak om een goed en geïntegreerd mobiliteitsplan te hebben.

Wat brengt de toekomst ons op fietsgebied?

De artikelen in dit themanummer hebben allemaal te maken met ruimte voor de fiets. Zij leren ons vooral dat de fiets nog steeds wordt aanzien als een gezond en duurzaam alternatief voor andere vervoersmodi, maar ook dat het creëren van een fietscultuur niet zomaar is te realiseren of uit de lucht komt vallen. Het vereist inspanningen van heel wat partijen, zowel burgercollectieven, als organisaties die opkomen voor het belang van fietsers in het algemeen, maar ook van de overheid en projectontwikkelaars. Uiteraard is hiervoor technische infrastructurele kennis gericht op het fietsen nodig, maar het kan niet worden los gezien van de lokale sociaal-culturele en ruimtelijke-vervoerscontext. De fiets mag ook niet worden beschouwd als de allesomvattende oplossing en al helemaal niet als iets op zichzelf staand. De fiets en het functioneel fietsen moet allereerst geïntegreerd zijn in een multimodaal mobiliteitsbeleid. Dat dit dan weer niet losgekoppeld mag worden van bijvoorbeeld het ruimtelijk en woonbeleid staat buiten kijf. Maar ook in de Lage Landen is dit zeker niet altijd een evidentie en is er nog veel werk aan de winkel. Denk aan urban sprawl, de nog altijd dominante rol van de auto in veel gebieden, en de padafhankelijkheid die daarmee gepaard gaat. Tegelijkertijd moeten wij bekennen dat we ons met de titel voor dit themanummer 'Ruimte voor de Fiets' wellicht zelf ook schuldig maken aan een ietwat eenzijdige focus op één vervoersmiddel. Maar juist door inzicht te krijgen in de verschillende blikken waarmee naar de fiets en evolutie van deze transportwijze wordt gekeken kunnen lessen worden geleerd voor mobiliteitskeuzes in de toekomst, waardoor de fiets wel degelijk een themanummer verdient.

Literatuurselectie

- De Haas, M. & Hamersma, M. (2020) Fietsfeiten: nieuwe inzichten. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Verkade, T. & te Brömmelstroet, M. (2020) Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds associëler werd. Amsterdam: De Correspondent
- Nello-Deakin, S. (2020) Environmental determinants of cycling: Not seeing the forest for the trees? *Journal of Transport Geography*. 85: 102704

Eva Van Eenoo (eva.van.eenoo@vub.be) is onderwijsassistent en doctoraatsonderzoeker, verbonden aan de opleiding Stedenbouw & Ruimtelijke Planning en Cosmopolis Centre for Urban Research van de Vrije Universiteit Brussel, en is redacteur van AGORA. **Wesley Gruithuijsen** (wesley.gruithuijsen@kuleuven.be) is als doctoraatsonderzoeker verbonden aan de afdeling Geografie en Toerisme van de KU Leuven, en is redacteur van AGORA. **Corneel Casier** (corneel.casier@ugent.be) is als assistent onderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent, en is redacteur van AGORA. **Arjen Klinkenberg** (a.klinkenberg@fietsersbond.nl) werkt bij de Fietsersbond als projectleider aan verschillende projecten zoals de Routeplanner en het Fietsende Schoolkind, en is werkzaam als projectcoördinator bij de Dutch Cycling Embassy. **Koos Fransen** (koos.fransen@vub.be) is postdoctoraal onderzoeker bij het Cosmopolis Centre for Urban Research aan de Vrije Universiteit Brussel en de ISE onderzoeksgroep aan de Universiteit Gent, en is redacteur van AGORA.

ESSAY - Manuel Stoffers



FIETSACTIVISME IN NEDERLAND

In historisch onderzoek wordt terecht gewezen op de belangrijke rol van het fietsactivisme in het veranderen van het verkeersbeleid ten gunste van fietsers. Maar succes of falen van het fietsactivisme kunnen niet los worden gezien van de politieke, maatschappelijke en culturele context, zoals het Nederlandse voorbeeld laat zien.

Enkele jaren geleden publiceerde persbureau ANP een aardig fotoboek gewijd aan het verkeer in Nederland sinds de Tweede Wereldoorlog. Halverwege het boek zijn twee nieuwsfoto's uit hetzelfde jaar 1974 naast elkaar afgedrukt. Aan de ene kant een foto van koningin Juliana op een damesfiets met winkelmandje op pad met andere hoogwaardigheidsbekleders in een Fries natuurgebied. Aan de andere kant een foto van Roel van Duyn, voormalig lid van de ludieke anarchistebeweging Provo, die jaren eerder al de fiets als ideaal stedelijk vervoermiddel had omarmd. Op de foto is te zien hoe Van Duyn, inmiddels wethouder voor de linkse PPR, op zijn sportfiets deelneemt aan een demonstratie van de actiegroep 'Amsterdam Autovrij'. Beide foto's documenteren een belangrijk aspect van de geschiedenis van het naoorlogse Nederlandse fietsen: enerzijds het (publicitair) gebruik van de fiets door leden van het Nederlandse koningshuis en andere elites, anderzijds het Nederlands fietsactivisme dat sinds Provo geijverd heeft voor een verbetering van de fietsfaciliteiten in ons land. De vraag is: hoe verhielden zich beide fenomenen? Historisch onderzoek maakt duidelijk dat het succes van het Nederlands fietsactivisme na 1970 nauw samenhangt met het wijd verbreide beeld van de fiets als

fatsoenlijk en nationaal vervoermiddel, zoals dat onder andere door het koningshuis sinds de eerste helft van de twintigste eeuw wordt gecultiveerd.

Onderzoek naar fietsbeleid

Er wordt binnen de sociale wetenschappen relatief weinig onderzoek gedaan naar de manier waarop fietsbeleid tot stand komt en in het verleden tot stand is gekomen. Vreemd eigenlijk, aangezien meestal toch wordt aangenomen dat fietsbeleid een belangrijke factor speelt in het stimuleren van fietsverkeer. De meeste studies die wel iets zeggen over de totstandkoming van fietsbeleid zijn historisch van aard. Baanbrekend was een inmiddels twintig jaar oud internationaal vergelijkend historisch fietsbeleidsonderzoek uitgevoerd door Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart, getiteld *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw* (1999). Het onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en bekostigd uit het Masterplan Fiets, een omvangrijk fietsstimuleringsprogramma van de Nederlandse rijksoverheid uit de jaren 1990. De auteurs vergeleken de historische ontwikkeling van het fietsverkeer en -beleid in negen

Europese steden, waaronder vier Nederlandse. In hun rapport werden zelden politieke actoren, partijen of stromingen met naam en toenaam genoemd, ongetwijfeld vanwege de beleidsinbedding van het onderzoek. Maar over de rol van actiegroepen en partijen in het algemeen waren de auteurs duidelijk: de wijze en mate van belangenbehartiging door deze groepen was mede een verklaring voor de lokale verschillen in fietsverkeer. Volgens het onderzoek beïnvloedden de activiteiten van deze groepen zowel de beeldvorming over het fietsen in de samenleving als het fietsbeleid en daarmee ook het fietsgebruik. De lokale studies die vanaf 2016 worden verzameld in het vervolgonderzoek onder de noemer *Cycling Cities* ("hundred years of policy and practice") - uitgevoerd door een internationaal team van historici onder leiding van de Eindhovense hoogleraar technologiegeschiedenis Ruth Oldenziel - bevestigen de eerdere conclusie: telkens wordt gewezen op het belang van het fietsactivisme als aanjager voor het fietsbeleid en daarmee voor het stimuleren van het fietsgebruik.

Rond 1970 daalde het fietsgebruik naar een dieptepunt

De Nederlandse casus

Die conclusie lijkt met name voor Nederland op te gaan. Na een absoluut hoogtepunt in de jaren vijftig ging het fietsgebruik hier net als in andere landen in de loop van de jaren vijftig en zestig steeds sneller achteruit terwijl het gebruik van (eerst) de bromfiets en (later) de auto door de welvaartsstijging sterk toenam. Het gevolg van de massale automobilisering was een grote toename van het aantal ongevallen: in 1950 waren er 1021 verkeersdoden en 19.500 verkeersgewonden te betreuren, in 1972 waren het er meer dan drie keer zoveel. De kranten stonden vol met berichten over ernstige verkeersongelukken waar fietsers bij betrokken waren. Rond 1970 daalde het fietsgebruik, net als in andere landen, naar een dieptepunt. De toenemende onveiligheid leidde tot een hele reeks aan protestbewegingen waarvan de bekendste "Stop de Kindermoord" was, vanaf 1972 actief in Eindhoven, Amsterdam en andere steden. In 1975 richtte "Stop de kindermoord" samen met een aantal andere, voornamelijk lokale actiegroepen de landelijke fietsersbond ENWB op (later herdoopt tot ENFB en vervolgens tot Fietzersbond). Reagerend op de maatschappelijke onrust nam het roemruchte kabinet Den Uyl (een linkse coalitie van PvdA, KVP, ARP, D66 en PPR) het initiatief om geld uit te trekken voor de ontwikkeling van de fietsinfrastructuur. Achteraf gezien markeerde deze periode van oplevend fietsactivisme in Nederland een keerpunt: tussen 1978 en 1988 nam de totale lengte van fietspaden toe met 73%; het fietsgebruik daalde niet langer, maar nam, gemeten in afgelegde kilometers, tussen 1976 en 1983 toe met 35%. De toename gold overigens niet voor alle regio's. Historisch onderzoek laat zien dat bijvoorbeeld in Zuidoost-Limburg, waar in 1950 nog een hoog fietsgebruik bestond, het fietsgebruik in de jaren zestig niet alleen snel daalde maar ook na 1970 zeer laag bleef en zelfs nog verder daalde: er ontstond hier een neerwaartse spiraal van laag fietsgebruik, zwak fietsactivisme, ontbrekend fietsbeleid en een negatief imago van het fietsen.

Fietsactivisme in Nederland en elders

Hoewel derhalve in Nederland fietsactivisme, veranderend fietsbeleid en oplevend fietsgebruik nauw aan elkaar gekoppeld

zijn, zijn er verschillende kanttekeningen te plaatsen bij het belang van het fietsactivisme als factor in de heropleving van het fietsgebruik.

Allereerst is de ontwikkeling van het fietsactivisme een internationaal fenomeen dat zich bepaald niet tot Nederland beperkt. In vrijwel alle westerse landen ontstonden vanaf de jaren zestig fietsactivistische bewegingen, vaak sterk gemotiveerd door kritiek op de consumptiemaatschappij in het algemeen en zorgen over het milieu en natuur in het bijzonder. Het ging bij deze 'fietsecologische beweging' vaak niet zozeer om het opkomen voor de belangen van bestaande fietsers als om het propageren van de fiets als bij uitstek groen vervoermiddel. Typerend was dat in Nederland natuurbewegingen als het NIVON en Milieudefensie in 1975 tot de oprichtende verenigingen van de ENWB behoorden, en dat milieuoverwegingen in de eerste statuten van de bond verankerd werden. Om vergelijkbare redenen werd in 1983 *Friends of the Earth* een van de oprichtende organisaties van de *European Cyclists Federation*, een koepelorganisatie van verenigingen uit op dat moment zeven Europese landen. Het punt is nu dat ondanks deze internationale opleving van het fietsactivisme vanaf de jaren zestig, er niet overal een opleving of zelfs maar een stabilisatie van het fietsgebruik plaatsvond. Nederland behoort in feite tot de uitzonderingen, een aantal Duitse steden eveneens, maar zelfs in Denemarken (buiten Kopenhagen) viel het fietsgebruik na een aanvankelijke stijging in de jaren zeventig en tachtig vanaf de jaren negentig weer terug naar het niveau van de jaren zeventig. Om nog maar te zwijgen van landen als het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, waar ondanks het ook daar opgeleefde fietsactivisme nauwelijks iets veranderde aan het minimale fietsgebruik. Bij de inmiddels meer dan vijftigjarige geschiedenis van het fietsactivisme steekt het resultaat al met al tamelijk mager af.

Het is verleidelijk om te denken dat het verschil in resultaat iets te maken heeft met de verschillende wijzen van actie voeren door fietsactivisten in de verschillende landen. Was het wel zo handig van invloedrijke fietsorganisaties in de VS en het VK om zich te verzetten tegen de aanleg van fietspaden omdat die afbreuk zouden doen aan het recht van de fietser om op de weg te rijden? In de VS is dit standpunt nog steeds populair onder aanhangers van het zogenaamde '*vehicular cycling*', dat de nadruk meer legt op de rechten en vaardigheden van fietsers dan op de fietsinfrastructuur. En was het wel zo slim om, zoals in veel landen gebeurde, het activisme voor de fiets te koppelen aan een veel bredere ideologische maatschappijkritiek, waardoor het pleidooi voor de fiets onderdeel werd van een polariserend anti-auto vertoog met een beperkte weerklank? Help je het fietsgebruik echt als je je pleidooi voor de fiets uitdrukkelijk associeert met een bommenleggende anti-Vietnamoorlog activist, zoals de Amerikaanse fietsactivist Richard Ballantine in 1972 deed toen hij zijn populaire *Richard's Bicycle Book* opdroeg aan '*Samuel Joseph Melville, hero*'?

De Nederlandse casus suggereert van niet. Hier pleitten fietsactivisten consistent voor de aanleg van fietspaden, waarvan de huidige alomtegenwoordigheid (er ligt gemiddeld 1 kilometer fietspad op elke vierkante kilometer land) als hét symbool van het succes van de fietsbeweging geldt. En de Fietzersbond ontwikkelde zich al snel van een straatprotestbeweging tot een lobbyorganisatie die deskundigheid claimde op het terrein van verkeer en fietsfacilitering en daardoor tot een acceptabele gesprekspartner van overheden werd. De aanvankelijke milieudoelstelling van de Fietzersbond werd in de jaren negentig uit de statuten geschrapt, precies omdat naar de inschatting van het bestuur het imago van 'milieuclub' de effectiviteit van de bond niet ten goede kwam.

De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen dat het Nederlandse model van fietsactivisme voortvloeide uit de Nederlandse context en daarom niet zomaar in andere landen valt te kopiëren. Het grootste verschil tussen de Fietzersbond en de fietsactivistische

bewegingen in veel andere landen was dat de Fietzersbond zelfs op het dieptepunt van het fietsgebruik nog altijd kon claimen op te komen voor de belangen van een groot aantal fietsende burgers. Dat dat argument een grote rol speelt in democratische besluitvormingsprocessen behoeft geen betoog. In Nederland is het aantal fietsers nooit onder een kritische grens weggezakt: op het dieptepunt vond nog altijd zeker 20% van alle verplaatsingen per fiets plaats. Maar in Angelsaksische landen, waar dit percentage onder de 2% ligt, wordt het activisme ten gunste van fietspaden door armere bevolkingsgroepen regelmatig bekritiseerd als een elitair project dat onderdeel is van de gentrificatie van achtergebleven wijken.

De fiets als nationaal vervoermiddel

Dat het fietsgebruik in Nederland zich beter dan elders staande wist te houden in de periode van massale automobilisering en daardoor ook op het nationale dieptepunt rond 1970 nog altijd veel hoger lag dan elders wordt door historisch onderzoek overigens in verband gebracht met de wijze van actievoeren van een verre voorloper van de Fietzersbond, de ANWB – eind negentiende eeuw opgericht als Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond. Terwijl deze invloedrijke toeristen- en verkeersorganisatie in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw steeds meer als een autolobby werd gezien, vormen haar activiteiten vóór 1940 volgens historica Anne-Katrin Ebert een cruciale verklaring voor het aanhoudend hoge Nederlandse fietsgebruik. De elitaire en goed georganiseerde ANWB had contacten in alle bestuurslagen en wist daar de gedachte uit te dragen dat de fiets hét vervoermiddel voor *alle* Nederlanders was, niet alleen voor brede lagen van de bevolking, maar ook voor de elite: “voor ‘den arbeider’, maar ook ‘voor den hoogen staatsman’”, zoals de voorzitter van de ANWB het in 1905 formuleerde. De ANWB keerde zich in de eerste decennia na de opkomst van de auto na 1900 met andere woorden niet af van de fiets, noch dreef zij de tegenstelling tussen beide vervoermiddelen op de spits (zoals sommige zusterorganisaties in andere landen), maar zij bleef het gebruik van de fiets propageren en stimuleren, onder andere door zich in het interbellum actief in te zetten voor de aanleg van fietspaden. In de beeldvorming van de ANWB was de fiets (anders dan de auto) een bij uitstek nationaal vervoermiddel, dat kon bijdragen aan de ontwikkeling van belangrijke ‘nationale’ waarden zoals rust, evenwicht en discipline, en dat de liefde voor het vaderland kon aanwakken. Nederlandse fietsfabrikanten hielpen mee met het verspreiden van dit nationale imago van het fietsen door reclames waarmee zij de markt op de aanvankelijk dominante buitenlandse concurrentie probeerden te veroveren.

De ontwikkeling van fietsactivisme beperkte zich niet tot Nederland

Het was precies dit wijd verbreide, uitermate fatsoenlijke, allesbehalve revolutionaire en nationale imago van de fiets dat het koningshuis (en andere vertegenwoordigers van de bestuurlijke elite) er toe bracht om zich vanaf de jaren dertig tot op heden uitdrukkelijk op de fiets ‘aan den volke’ te vertonen. In een politieke cultuur gekenmerkt door een sterk egalitair ethos dragen zij al doende uit dat zij deel uitmaken van de nationale gemeenschap en zich niet te goed voelen om het gewone vervoermiddel te gebruiken. Het bezoek van premier Rutte per fiets aan de Koning



op 15 januari 2021 om het ontslag van zijn kabinet te bespreken, is slechts het meest recente uit een lange reeks voorbeelden van vergelijkbaar ‘fietsgebruik’ door Nederlandse elites. Het onderzoek van Ebert suggereert dat juist het veelvuldig cultiveren van de fiets als een nationaal vervoermiddel dat voor geen enkele fatsoenlijke Nederlander te min is, een beeld dat voor het eerst krachtig door de ANWB werd uitgedragen, eraan heeft bijgedragen dat het fietsgebruik rond 1970 nog altijd relatief hoog was, althans hoger dan elders.

De in 1975 opgerichte Fietzersbond stond zodoende in menig opzicht op de schouders van de door haar verfoeide voorganger en zij volgde al snel ook een vergelijkbare pragmatische en niet-polariserende strategie van overleg en kennisvorming die goed past in de Nederlandse politieke cultuur. Het is zeker dat zij minder succesvol zou zijn geweest als er rond 1970 veel minder fietsende Nederlanders waren overgebleven. Dat wil niet zeggen dat het Nederlandse fietsactivisme onbelangrijk is geweest, maar als verklaring voor het hoge Nederlandse fietsgebruik is het fietsende koningshuis misschien wel even relevant als de actievoerende Provo.

Literatuurselectie

- Ebert, Anne-Katrin, (2010). *Radelnde Nationen: die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*. Frankfurt: Campus Verlag.
- Oldenziel, R., Emanuel, M., Albert de la Bruhère, A. A., & Veraart, F. (2016). *Cycling Cities: The European Experience: Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Stoffers, M., & Oosterhuis, H. (2018). 1896: De fiets wordt Nederlands. In L. Heerma van Voss, K. Davids, K. Fatah-Black, M. 't Hart, L. Lucassen, & J. Touwen (Eds.), *Wereldgeschiedenis van Nederland* (pp. 462-467). Ambo/Anthos.
- Stoffers, M. (2019). Modernizing the Bicycle: The International Human-Powered Vehicle Movement and the “Bicycle Renaissance” since the 1970s. In T. Männistö-Funk, & T. Myllyntaus (Eds.), *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines* (pp. 180-214). Brill. *Technology and Change in History* Vol. 15

Manuel Stoffers (m.stoffers@maastrichtuniversity.nl) is als historicus en universitair docent verbonden aan de Faculteit der Cultuur- en Maatschappijwetenschappen van de Universiteit Maastricht.



NEDERLAND ALS GIDS IN WERELDWIJDE FIETSREVOLUTIE

Door de coronacrisis zijn steden overal ter wereld gaan investeren in tijdelijke fietsinfrastructuur, vaak als alternatief voor druk openbaar vervoer. Nederlandse steden en gemeenten hebben veel ervaring met het herinrichten van straten en het aanleggen van fietsinfrastructuur. De kennis en expertise die hierover is opgebouwd, is daarmee een exportproduct geworden dat steeds meer aan belang wint.

In februari van 2020 verkende ik per fiets de straten en boulevards van Parijs. Vijf jaar eerder had ik ook al eens een poging gewaagd, maar dat liep toen uit op een bij vlagen levensgevaarlijke onderneming. Begin 2020 was er tot mijn aangename verrassing veel meer ruimte voor de fiets. Met het laagdrempelige deelfietssysteem Vélip' was het uiterst gemakkelijk om korte verplaatsingen in de metropool te maken, daarbij gebruikmakend van de vele recent aangebrachte, vrij liggende fietspaden. Zelfs op plekken waar nog maar een paar jaar geleden de auto het alleenrecht had, domineert nu de menselijke maat van fietsers en voetgangers, zoals de boulevards die langs de Seine lopen, soms zelfs door tunnels heen. Deze vormen nu snelle en levendige fietsverbindingen, met hier en daar zelfs de eerste gezellige terrassen aan de rand van de Seine.

Reeds voor de uitbraak van de coronacrisis en de herverkiezing van burgemeester Anne Hidalgo werden al grootse plannen gelanceerd om de stad een fietsvriendelijker karakter te geven. Parijs zou het internationale voorbeeld moeten worden voor stedelijke duurzaamheid en de 15-minutenstad zou daarbij het uitgangspunt gaan vormen: een kwartier reistijd als maximale bovengrens voor

het bereiken van essentiële dagelijkse activiteiten, zoals werk, kinderopvang, scholen en toegang tot winkels. De coronacrisis heeft de transformatie van Parijs tot fiets- en loopstad echter een enorme boost gegeven. Om een alternatief te bieden voor het gebruik van propvolle metro's zijn er in korte tijd *pop-up bike lanes* aangelegd en ging men voortvarend aan de slag met een netwerk van 650 kilometer aan fietsinfrastructuur, die de voorsteden met het centrum moeten verbinden. Een unieke versnelling van de transformatie van Parijs tot een stad waar duurzame en sociaal inclusieve mobiliteit een steeds prominentere plek inneemt. *Trending* op sociale media zijn de beelden van de Rue de Rivoli, de grote verkeersader die langs het Louvre loopt: een paar jaar geleden een met gemotoriseerd verkeer verstopte boulevard, in 2020 een fietsstraat die associaties oproept met het Vredenburg in Utrecht (één van de drukste fietspaden van Nederland).

Corona als kans

Door de coronacrisis is het fietsgebruik niet alleen in Parijs maar in steden overal ter wereld sterk toegenomen en hebben

vele lokale overheden geïnvesteerd in de aanleg van tijdelijke fietsinfrastructuur. Vaak wordt de fiets daarbij gezien als gezond alternatief voor overvol openbaar vervoer (dat in tijden van de pandemie te veel risico's op besmetting met zich meebrengt), maar in veel gevallen wordt het ook aangemerkt als een alternatief voor gemotoriseerd verkeer en de hoeksteen van de gezonde, duurzame en sociaal inclusieve stad van de toekomst.

Veel Europese steden hebben snel gehandeld en een netwerk van (tijdelijke) fietsstraten aangelegd, van Berlijn tot Milaan en van Brussel tot Wenen. Maar ook buiten Europa heeft de coronapandemie een enorme boost gegeven aan de plannen voor meer fietsvriendelijke steden. Zo zijn de mobiliteitsplannen die de stad Sydney in Australië ambieerde voor de komende 30 jaar naar voren gehaald en streeft men er nu naar om deze in drie jaar uit te voeren en een heuse *modal shift* richting fietsgebruik te bewerkstelligen. In Latijns-Amerikaanse steden zoals Lima (Peru) en Santiago (Chili) is de aanleg van nieuwe fietsstroken in een stroomversnelling terechtgekomen, en zelfs in traditioneel autominnend Noord-Amerika zijn er steden aan de slag gegaan met tijdelijke maatregelen, zoals het autoluw maken van straten in Philadelphia of het aanleggen van nieuwe comfortabele fietsverbindingen in de archetypische autostad Los Angeles.

Zelfs in autominnend Noord-Amerika zijn steden aan de slag gegaan met tijdelijke maatregelen

Uitdaging: van pop-up naar permanent

Veel van de tijdelijke maatregelen kunnen een definitief karakter krijgen indien ze op een veilige en verantwoorde manier worden ingepast in de stedelijke infrastructuur. Helaas is dit in veel steden op diverse plekken in de wereld nog niet altijd het geval, simpelweg omdat het beleidsmakers aan de inhoudelijke en verkeerstechnische kennis ontbeert om fietsinfrastructuur een serieuze plek te geven in het mobiliteitssysteem. Nederland kan een unieke rol spelen als voorloper in de transformatie van tijdelijke fietsvoorzieningen naar definitieve infrastructuur. Nu al exporteert Nederland als geen ander land zeer veel kennis en kunde rond het aanleggen van veilige en verantwoorde fietsvoorzieningen. Nergens anders ter wereld wordt er per hoofd van de bevolking immers zo veel gefietst als in Nederland en nergens anders bieden steden zoveel ruimte voor de fiets. Mede daardoor behoren Nederlandse steden tot de meest verkeersveilige, duurzame, gezonde en van de wereld.

Crisis als kantelpunt

Nederland is echter niet altijd een fietsparadijs geweest en pas door tussenkomst van twee crises in de jaren zeventig is er een kentering ingezet in het mobiliteitsbeleid die tot meer fietsgebruik heeft geleid. Met de stijgende populariteit van de auto in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw daalde het fietsniveau en raakten de straten van Nederlandse steden elk jaar meer verstopt, vervuild en onveiliger. In het begin van de jaren zeventig ontstond de "Stop de Kindermoord"-beweging als reactie op de verkeersveiligheids crisis die jaarlijks ruim 3.000 mensen het leven kostte, waaronder 450 kinderen. Steeds meer Nederlanders werden zich bewust van het gebrekkige ontwerp van het Nederlandse verkeerssysteem, en er werden diverse massademonstraties georganiseerd waaruit later de Fietsersbond is voortgekomen. In dezelfde jaren was Nederland het doelwit van een olie-embargo van de OPEC-landen. Een enorme

piek in de brandstofprijzen dwong vele Nederlanders om opnieuw kennis te maken met de fiets, waardoor het collectief verlangen naar veiligere verkeersstraten nog toenam. Deze verschuiving werd versterkt door de introductie van het beleid van de 'Autovrije Zondag' door de rijksoverheid. Op deze zondagen werden de onveilige straten weer teruggegeven aan fietsers en voetgangers. Het was een *eye-opening* moment in de Nederlandse geschiedenis, waardoor steeds meer burgers zich gingen realiseren dat veilig fietsen niet als vanzelfsprekend kon worden beschouwd, tenzij het autominnend ontwerp van hun stad ingrijpend werd aangepast.

Positieve fietsdiplomatie

De coronacrisis is uiteraard van een andere aard en proportie dan de Nederlandse crises van begin jaren zeventig, maar het daagt steden wereldwijd eveneens uit om na te denken over het functioneren van hun vervoersnetwerken. De ervaringen en kennis vanuit Nederland kunnen hierbij behulpzaam zijn, onder andere via de Dutch Cycling Embassy: een publiek-privaat netwerk waarin alle expertise over Nederland Fietsland is gebundeld en dat hulp en begeleiding kan bieden bij het implementeren van op Nederlandse leest geschoeide oplossingen in het buitenland. Meer nog dan voorheen zijn we het afgelopen jaar actief in gesprek gegaan met steden overal ter wereld en hebben we experts uit ons publiek-private netwerk aan het werk gezet met uiteenlopende *webinars* en op maat gemaakte digitale *ThinkBike Workshops*. Zo hebben we met beleidsmakers van de gemeente Parijs gesproken over de herinrichting van boulevards en stedelijke pleinen, hebben we voor Duitse steden een reeks *webinars* georganiseerd over onder andere *Hollandische kreuzungen* (kruispunten die op basis van Nederlandse inrichtingsprincipes op een voor alle verkeersdeelnemers veilige manier zijn ontworpen) en hebben we samengewerkt met Britse, Ierse en Italiaanse steden. Buiten Europa zijn we ook op uiteenlopende continenten actief en zijn vorig jaar onder andere Chileense en Filipijnse steden geïnspireerd geraakt door Nederlandse kennis en kunde.

Glorieuze rol van de fiets in steden van de toekomst

De wereldwijde pandemie heeft ons laten zien dat steden over de hele wereld behoefte hebben aan meer duurzame en gezonde vormen van mobiliteit - niet alleen om de coronacrisis te doorstaan, maar ook om zich voor te bereiden op de klimaatcrisis. Zoals EU-vicevoorzitter Frans Timmermans onlangs zei: "de fiets heeft een fantastisch en romantisch verleden, maar ook een glorieuze toekomst en kan een belangrijke en doorslaggevende rol spelen bij de herinrichting van de stedelijke openbare ruimte". Nederland heeft uit de eerste hand geleerd dat de fiets niet alleen een zeer 'bescheiden' vervoermiddel is, maar ook een zeer krachtig transformatie-instrument, dat steden duurzamer, veiliger, socialer, rijker en gezonder maakt om te wonen. Met die wens en ambitie in gedachten hopen we bij de Dutch Cycling Embassy dat niet alleen Parijs, maar ook andere steden wereldwijd geïnspireerd raken door de kennis en expertise die wij de voorbije jaren in Nederland hebben opgebouwd.

Lucas Harms is directeur van de Dutch Cycling Embassy, een publiek-privaat netwerk van ongeveer 75 organisaties waarmee kennis, ervaring, producten en diensten gerelateerd aan Nederland Fietsland in het buitenland over het voetlicht worden gebracht. Voor meer informatie zie de website van de Dutch Cycling Embassy (www.dutchcycling.nl) of stuur een email naar info@dutchcycling.nl



DERTIG JAAR FIETSEN IN VLAANDEREN

Zowat alle Vlaamse ministers van mobiliteit en openbare werken lieten zich de laatste decennia graag fotograferen op de fiets. Blijkbaar verwachten ze dat poseren met een fiets bijdraagt aan hun gewenste imago. Zien we ook een vertaling van dat positieve beeld van de fiets in hun beleidsnota's?

Afgelopen jaren kopten kranten regelmatig "Vlaming neemt massaal de fiets" of "Fietsen zit in de lift". Nochtans wijst het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) uit dat het fietsgebruik stagneert en blijft schommelen rond de 14 à 15% van alle verplaatsingen. Dit Vlaamse gemiddelde verbergt echter de stijging van fietsverplaatsingen in de vrije tijd in zowat alle Vlaamse centrumsteden, en een sterke stijging (met fietsaandelen tot boven de 40%) voor het woon-werk en woon-schoolverkeer in Antwerpen, Gent en Leuven. Het is bijgevolg niet eenvoudig om te beoordelen wat er nu waar is van die 'massale toename'. Blijft de stijging beperkt tot een aantal steden? Staren we ons blind op de overbevolkte recreatieve paden op zondag? Er is in elk geval iets gewijzigd dat moeilijk in gemiddelden of algemeenheden te vangen is.

In dit artikel ga ik na of we ook een wijziging zien in het Vlaamse fietsbeleid. Is het Vlaams fietsbeleid sinds begin jaren 90 geëvolueerd, en op welke manier dan wel? Welke thema's drijven boven? Ik doe dit op basis van een analyse van de beleidsnota's van de opeenvolgende ministers bevoegd voor mobiliteit en openbare werken. Omwille van de relevantie van het document heb ik ook het Vlaams Fietsbeleidsplan van 2016 in de analyse opgenomen.

Mijn lezing werd gestuurd door de volgende specifieke vragen: waarop ligt de klemtoon van het fietsbeleid? Op welke manier komt ruimte of ruimtelijke planning aan bod in de nota's? Vallen andere aspecten of thema's op? Hoewel ik getracht heb om de beleidsnota's volgens dezelfde maatstaven te behandelen, is een zekere mate van subjectieve appreciatie helaas niet uitgesloten. De beleidsnota's zijn uiteraard online te raadplegen, en mijn bevindingen staan steeds open voor discussie!

Fietsgebruik in Vlaanderen voor 1990

Net zoals overal in Europa werd er ook in België veel gefietst tot ongeveer de jaren 1950. In Antwerpen bijvoorbeeld, verzorgde de fiets tijdens het Interbellum ongeveer 68% van alle verplaatsingen. Vanaf de jaren 60 zien we een snelle afname die zich doorzet tot begin jaren 90. Oorzaak van deze daling is het toegenomen autobezit en de aanleg van een bijzonder uitgebreid wegennet wat resulteerde in een stevige *urban sprawl*. Tegelijkertijd heerste in die periode een vooruitgangsoptimisme dat de auto verbeeldde als het vervoersmiddel van de toekomst. Wie modern was, koos voor de auto. Een actief beleid om fietsen te ontmoedigen was hier niet vreemd aan. Zo werden fietspaden verwijderd om plaats

te maken voor parkeerstroken en extra rijvakken. Anekdotisch maar veelzeggend is een overheids campagne uit 1960 die fietsers aanmaant om achter elkaar te fietsen, in plaats van naast elkaar. Automobilisten hadden immers ruimte nodig. Desalniettemin werd de fiets nooit helemaal van de kaart geveegd. In de jaren 80 ging nog steeds 11,3% van de mensen met de fiets naar het werk. Dit is van belang omdat blijkt dat, wil een overheid een fietsbeleid op gang trekken, het succes deels afhangt van het al dan niet aanwezig zijn van een (weliswaar kleine) kritische massa fietsers. In 2002, na een aanloop van ongeveer tien jaar, is de publicatie van het zeer uitgebreide en sterk uitgewerkte Vlaams Totaalplan Fiets een symbolische gebeurtenis die illustreert dat de fiets mondjesmaat weer een plek op de politieke agenda had verworven.

De fietser wordt beschouwd als bondgenoot in de strijd tegen congestie

De beleidsnota's: wat valt op?

Beleidsnota's zijn uiteraard niet los te koppelen van context en tijdsgeschiedenis en moeten dus gelezen worden tegen de achtergrond van tendenzen waar een individuele minister weinig vat op heeft. Wel kan een minister in haar of zijn beleid bepaalde tendenzen versterken, dan wel een andere richting trachten in te slaan.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bevoegde ministers sinds 1989 en de – al dan niet toevallige – opeenvolging van politieke kleur. Johan Sauwens van de Volksunie (de toenmalige Vlaams-nationalistische partij) was de eerste Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken. Sindsdien hebben de drie traditionele partijen, met name de sociaal-democraten (SP, vanaf 2001 sp.a), de christen-democraten (CD&V) en de liberalen (Open VLD), en de Vlaams-nationalistische partij N-VA het departement mobiliteit en openbare werken in handen gehad.

1989-1995	Johan Sauwens	Volksunie
1995-1998	Eddy Baldewijns	SP
1998-2003	Steve Stevaert	SP (vanaf 2001 sp.a)
2004-2009	Kathleen Van Brempt (mobiliteit) Kris Peeters (openbare werken)	sp.a CD&V
2009-2014	Hilde Crevits	CD&V
2014-2019	Ben Weyts	N-VA
2019-heden	Lydia Peeters	Open VLD

Fietsbeleid als infrastructureel-technische opgave

Een eerste thema dat opvalt in de beleidsnota's, is dat sinds 1990 alle ministers de aanleg van fietsinfrastructuur naar voor hebben geschoven als middel bij uitstek om mensen te laten fietsen. Elke minister maakte zich sterk hiervoor een groter budget te reserveren dan zijn/haar voorganger. Een constante is ook het voortdurend streven naar het vereenvoudigen en versnellen van de administratieve procedures die een vlotte realisatie van fietsinfrastructuur in de weg staan. Waar wel een onderscheid te maken valt, is het overkoepelend mobiliteitsbeleid waarin het fietsbeleid is ondergebracht. De beleidsnota van minister Sauwens

(Volksunie) was bijzonder kritisch over het voorgaande beleid: "Een mobiliteitsbeleid mag niet vertrekken van de vraag: "hoe krijg ik X voertuigen van A naar B?". De daaraan voorafgaande vraag is: "welke vervoersbehoeften worden maatschappelijk prioritair gesteld?". Hij streeft naar "maat houden" in plaats van blindelings capaciteitsuitbreiding voor het wegverkeer te realiseren. Ook bij minister Stevaert (sp.a) is er nog sprake van het "beheersen van de vraag naar mobiliteit". Vanaf de beleidsperiode van minister Kris Peeters (CD&V) moet het beperken of beheersen van de vraag naar mobiliteit het afleggen tegen capaciteitsuitbreiding. Minister Kris Peeters maakt van capaciteitsuitbreiding van de weginfrastructuur een speerpunt, vanuit de vrees dat Vlaanderen aan aantrekkingskracht zal inboeten door congestie en slechte bereikbaarheid: "Zelfs bij een beleid dat streeft naar een groter gebruik van de vervoersalternatieven zal, gezien de omvang van het wegverkeer, de capaciteit van de weginfrastructuur selectief moeten verhoogd worden wil men voorkomen dat het aantal verliesuren in de toekomst nog verder zal toenemen". Sindsdien lijkt de ambitie om het wegverkeer te laten afnemen opgeborgen. Steeds nadrukkelijker wordt ook 'co-modaliteit' naar voor geschoven als ideaal. Immers, volgens minister Crevits zijn "de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer, de auto [...] geen concurrenten van elkaar. Het zijn integendeel complementaire schakels in een performant mobiliteitssysteem, elk met een eigen economische, maatschappelijke en/of sociale rol". De verschillende modi worden aldus min of meer gelijkgeschakeld. 'Combimobiliteit' is ook een belangrijk hoeksteen van de beleidsnota's van zowel minister Weyts als minister Lydia Peeters. Bijgevolg gaat veel aandacht naar het uitbouwen van overstappunten. Meer en meer wordt fietsbeleid beschouwd als een voornamelijk infrastructureel-technische opgave. Dat is het uiteraard ook in grote mate, maar zo'n fietsinfrastructuurbeleid rendeert slechts optimaal wanneer het is ingebed in een overkoepelend mobiliteitsbeleid dat tegelijkertijd het autobezit en het autobegebruik tracht terug te dringen. Daar lijkt het beleid sinds begin jaren 2000 veel minder naar te streven. Nochtans kunnen capaciteitsuitbreidingen voor het gemotoriseerd verkeer ongewenste ruimtelijke effecten sorteren (onder andere een toenemende sprawl) en leiden tot een groeiende autoafhankelijkheid.

Van nabijheid naar snelheid

Hoewel elke minister erkent dat ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op elkaar moeten worden afgestemd, lijken de consequenties van dat inzicht enkel in de oudere beleidsnota's aan de orde. De

In de Vlaamse steden stijgt het fietsgebruik.

Bron: auteur.



beleidsnota van minister Sauwens stelt dat “nabijheid creëren [sic] [...] beter [is] dan afstanden overbruggen” en er is bezorgdheid over de toenemende afstand tussen woonplaats en werkplek. In 1970 woonde nog 46% van de werkende bevolking binnen de vijf kilometer van het werk, in 1981 was dit percentage al afgenomen tot 33%. Dit percentage zakt overigens nog steeds. Ook de nota's van ministers Stevaert en Van Brempt pleitten nog voor het zo kort mogelijk houden van verplaatsingsafstanden. En, hoewel het fietsbeleidsplan van minister Weyts erkent dat “nabijheid en vermenging van functies [aan]zetten [...] tot fietsen”, is daar in zijn beleidsnota zelf geen sprake van. Nabijheid valt volledig van de radar bij minister Lydia Peeters die zegt te streven naar “het verkorten van de reistijd”. Hoewel dit op het eerste zicht een nobele doelstelling lijkt, kan dit slecht uitdraaien. Namelijk, volgens de BREVER-wet of de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen, zijn mensen gemiddeld gesproken geneigd om een vrijwel constante hoeveelheid van hun tijd te besteden aan onderweg zijn, ongeacht de snelheid waarmee ze zich verplaatsen. Een sneller vervoersmiddel leidt daardoor niet noodzakelijk tot minder lang onderweg zijn, maar eerder tot het overbruggen van langere afstanden. Verkorten van de reistijd zou op termijn kunnen leiden tot minder nabijheid, en dus minder opportuniteiten om verplaatsingen met de fiets te maken. Hoewel enkel minister Lydia Peeters expliciteert dat verkorten van de reistijd een beleidsdoelstelling is, zat die ambitie impliciet al verweven in de nota's van haar voorgangers. Immers, zeker vanaf minister Weyts wordt de fietssnelweg in combinatie met de elektrische fiets of speedpedelec nadrukkelijk naar voor geschoven als beloftevolle manier om grotere afstanden sneller te overbruggen.

Fietsbeleid in Vlaanderen is bovenal een fietsinfrastructuurbeleid

De fietser als homo economicus

Elke minister laat verstaan dat de focus van het fietsbeleid in de eerste plaats moet komen te liggen op het woon-werk en (in mindere mate) op het woon-schoolverkeer. Nochtans omvat het woon-werkverkeer slechts 12% van alle verplaatsingen (20% als we ook zakelijke verplaatsingen tijdens de werkuren meerekenen) en is een aanzienlijk deel van de bevolking niet of niet dagelijks beroepsactief. Bovendien wordt er vandaag vaker gefietst om te gaan winkelen of om boodschappen te doen dan om naar het werk te gaan (22% versus 17,9%). Dat ligt vermoedelijk aan het feit dat winkelen eerder in de nabijheid van de woning gebeurt dan werken. De fiets wordt bovendien steeds nadrukkelijker benoemd als medestander in de strijd tegen de file. Voor minister Crevits moeten fietssnelwegen “prioritair worden aangelegd op filegevoelige plaatsen zodat een verhoogd fietsgebruik in het woon-werkverkeer kan bijdragen tot het verminderen van de congestie op onze wegen.” Ook minister Weyts schakelt fietsinfrastructuur in om de file te bestrijden, files worden immers beschouwd als een bedreiging voor ‘de economie’. Meer fietsers in het woon-werkverkeer moeten bedrijven- en kantoorclusters bereikbaar houden, en aldus minister Weyts zullen “meer Vlamingen op de fiets [...] ook een economische return opleveren”. Met andere woorden, de fietser als homo economicus die meestrijdt tegen de files die onze welvaart bedreigen.

Fietsen als synoniem voor wielrennen.

Het Vlaams Totaalplan fietst doet de vaststelling dat de fiets – functioneel, recreatief en competitief – in België (Vlaanderen) een rijke geschiedenis heeft en onderdeel is van het collectieve geheugen. Tegelijkertijd stipt het plan aan dat, in 1996, de fiets in de gemiddelde perceptie van de Vlaming zwak scoort op vlak van aanzien, snelheid, comfort en veiligheid. Het culturele aspect van fietsen kwam dus al vroeg aan bod, maar de beleidsnota van minister Crevits legt als eerste een specifieke link tussen recreatief fietsen en functioneel fietsen, want “recreatief fietsverkeer vormt dikwijls de opstap naar functioneel fietsverkeer”. Deze aanname is nochtans nooit intensief onderzocht. Het is dus ook niet duidelijk over wat voor groep het hier gaat, of hoe groot die groep zogenaamde overstappers is. De quasi gelijkgeschakeling van functioneel fietsen, recreatief fietsen en wielrennen is het meest opvallend tijdens de beleidsperiode van minister Weyts. Zijn fietsbeleidsplan opent met een passage over de fiets en de Vlaamse cultuur waarin het onderscheid tussen functioneel fietsen, recreatief fietsen en wielrennen vervaagt: “De fiets zit sterk ingebakken in de Vlaamse cultuur, en is nauw verweven met de Vlaamse wielergeschiedenis.” Historisch onderzoek geeft echter aan dat het onderscheid tussen het verschillend gebruik van de fiets wel degelijk relevant is. Zo zou net de afwezigheid van de cultus van de fiets als snelheidsmachine en de daarbij horende wielervedstrijden mede verklaren waarom het functioneel fietsen een veel minder sterke terugval kende in Nederland en Denemarken dan in België. In Nederland en Denemarken promootten fietsorganisaties veeleer het trage fietsen dan competitie en wielervedstrijden. Het was er hoegenaamd niet volgens de geldende sociale normen om de fiets als snelheidsmachine in te zetten, er speciale kledij voor aan te trekken en vervolgens voorovergebogen over het stuur te gaan zitten. Uiteraard heeft de mate van het succes van fietsen te maken met een complex samenspel van factoren. Zo zou de trage motorisering in Denemarken en Nederland en de afwezigheid van grootschalige automobiellindustrie mede verklaren waarom de fiets nooit zo'n dieptepunt heeft gekend als in Vlaanderen. Maar, de geschiedenis toont wel aan dat er niet noodzakelijk een sterk verband is tussen functioneel fietsen en wielrennen. Dat net minister Weyts – van de Vlaams-nationalistische partij N-VA – hier het verst in gaat is vermoedelijk te verklaren door de nauwe banden tussen de (Vlaamse) wielergeschiedenis, de Vlaamse beweging en de constructie van een Vlaamse identiteit. De nadruk op fietscultuur verdwijnt in de volgende beleidsnota van minister Lydia Peeters, maar desalniettemin wordt opnieuw een verband gelegd tussen functioneel fietsen en wielrennen: “nieuwe ambities voor functioneel fietsen moeten resulteren in een update van het fietsbeleidsplan. Deze beleidsintenties worden tevens gekaderd in de organisatie van het WK wielrennen in september 2021 in Vlaanderen”. Ik stel het nu even scherp, maar zo lijkt het er bijna op dat een minister aan fietsbeleid doet door het WK wielrennen te organiseren.

Fietsbeleid: de ideologie voorbij?

Uit de beleidsnota's blijkt dat fietsen behoorlijk verankerd is in het beleid. Elke minister, los van politieke kleur, erkent dat de fiets een belangrijk vervoersmiddel is, en maakt er budget voor vrij. De acceptatie van de fiets lijkt losgekoppeld van een bepaalde ideologie. Fietsbeleid in Vlaanderen is sinds jaar en dag bovenal een *fietsinfrastructuurbeleid*: een technisch-operationele opdracht en een kwestie van vereenvoudiging van procedures. Wanneer we wat dieper graven, zien we toch een aantal verschillen die de politiek kleur van de respectievelijke minister onthullen: zo is er bijvoorbeeld de nadruk op de ‘Vlaamse fietscultuur’ vanuit de N-VA, of het belang van de bereikbaarheid van ‘economische centra’ vanuit de Open VLD. Maar het gaat over meer dan enkel deze nuances in klemtoon. Nemen we bijvoorbeeld de

bereikbaarheid van economische centra, dan zien we dat de remedie voor N-VA, CD&V en Open VLD een capaciteitsuitbreiding van de weginfrastructuur is, terwijl de toenmalige SP en Volksunie nabijheid als te favoriseren oplossing naar voor schoven.

Ook zien we in de beleidsnota's, opgemaakt in de schoot van de (centrum)-rechtse regeringen vanaf de jaren 2010, een sterke terughoudendheid om autogebruik te ontmoedigen. De beleidsnota's laten uitschijnen dat dit een gedegen fietsbeleid niet in de weg hoeft te staan, maar houden op die manier wel de autoafhankelijkheid in Vlaanderen in stand. Dat het uiteindelijk om een *zero sum game* gaat – verplaatsingen die met de auto zijn gebeurd kunnen niet meer met de fiets gebeuren – en dat we om velerlei redenen best streven naar lager autobezit en een structurele afname van de afgelegde autokilometers, blijft onbesproken. Dat is een uitermate politieke beslissing. Hetzelfde voor wat betreft de ruimtelijke consequenties van het gevoerde mobiliteitsbeleid: vanaf minister Kris Peeters worden hier geen vragen meer over gesteld. Nochtans is een duurzaam ruimtelijk beleid niet te verzoenen met capaciteitsuitbreiding voor het gemotoriseerd verkeer. De vraag hoe het Vlaams beleid de ruimtelijke schaal om fietsen mogelijk te maken (of houden) wil bewaren, is niet aan de orde. Ook het onderscheid tussen stad en meer landelijk gebied verdween, terwijl fietsen in de stad stimuleren toch een andere aanpak vergt dan in landelijk gebied. Het homogeniseren van de fietser valt het meeste op door de nauwe focus op woon-werkverkeer. Alle ministers hebben de neiging gehad om de fietser te reduceren tot fietsspendelaar. Hoewel het woon-werkverkeer al dertig jaar één van de speerpunten van het fietsbeleid is, is het resultaat vandaag dat we nu pas het percentage van de jaren 1970 hebben gehaald, toen er van een fietsbeleid nog hoegenaamd geen sprake was. Nochtans valt er mogelijk nog laaghangend fruit te plukken voor de verplaatsingen naar winkel, dienst of hobby, omdat die verplaatsingen eerder in de nabijheid van de woonomgeving gebeuren.

Wat zijn de noden van de fietsers die nu onzichtbaar blijven?

De beleidsnota's laten ook een aantal thema's links liggen, en ook hieruit blijkt dat fietsbeleid wel degelijk ideologisch geladen is. Door de sterke focus op woon-werkverkeer blijven een pak fietsers onzichtbaar. Wie zijn de groepen die nu door de mazen van het beleidsnet vallen en wat zijn hun voornaamste noden? Zitten zij te wachten op meer fietssnelwegen of hebben ze eerder nood aan een autoluwe woon- en winkelomgeving? Ook blijkt uit het OVG dat 67,5% van de fietsers op het moment van de verplaatsing geen auto ter beschikking heeft. Dit zijn niet noodzakelijk allemaal fietsers die willens nillens tot de fiets zijn veroordeeld. Vermoedelijk heeft een aanzienlijk deel van deze groep vrijwillig geen auto, of vinden ze de verplaatsing maken met de fiets gelijk hoe de meest praktische of prettige manier. Maar erg zeker zijn we niet. We weten met andere woorden niet welk aandeel van die 67,5% zich liever op een andere manier (met de auto) had verplaatst en dat eventueel zal doen wanneer die mogelijkheid zich aandient. Hoe kan het beleid hierop ingrijpen? Ten slotte, het Vlaams mobiliteitsbeleid is nu bijzonder gericht op het creëren van een *modal shift*. De focus komt per definitie te liggen op de groep mensen die zich vandaag gemakkelijk kunnen verplaatsen. Nochtans blijkt uit het OVG dat dagelijks ongeveer 20% van de inwoners van Vlaanderen zich helemaal niet verplaatst. Vervoersarmoede speelt hier vermoedelijk een rol.



Wielrennen heeft weinig met fietsbeleid te maken. Bron: Pixabay

Misschien kan niet enkel het openbaar vervoer, maar ook de fiets van betekenis zijn in het terugdringen van vervoersarmoede? Welke barrières moeten hiervoor worden weggewerkt? Ongetwijfeld vergeet ik hier nog een aantal belangrijke zaken aan te stippen. Het is evenwel duidelijk dat de scope van het Vlaams fietsbeleid breder zou kunnen liggen dan vandaag het geval is, en nog steeds het voorwerp kan zijn van stevig ideologisch debat.

Literatuurselectie

- Bral L., Jacques A., Laenen S. & Vanderhasselt A. (2018), Stadsmonitor 2017. Een monitor voor duurzame en leefbare Vlaamse steden, Brussel: Agentschap Binnenlands Bestuur.
- Knuts S. (2014), Converging and competing courses of identity construction: shaping and imagining society through cycling and bicycle racing in Belgium before World War Two, PhD dissertation, KU Leuven
- Oldenzil R. & Albert de la Bruhèze A. (2016), Europe: A Century of Urban Cycling, in: Cycling Cities: The European Experience, Eindhoven: Foundation for the History of Technology.
- Oosterhuis H. (2016), Cycling, modernity and national culture, Social History, 41:3, 233-248.
- Reumers, S., Declercq, K., Janssens, D., Wets, G. (2017). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.2 (2016-2017). Hasselt: Instituut voor Mobiliteit.
- Veraart F., Knuts S. & Delheye P. (2016), Antwerp. Cycling Claims a Comeback, in Cycling Cities: The European Experience, Eindhoven: Foundation for the History of Technology.

Eva Van Eenoo (eva.van.eenoo@vub.be) is onderwijsassistent en doctoraatsonderzoeker, verbonden aan de opleiding Stedenbouw & Ruimtelijke Planning en Cosmopolis Centre for Urban Research van de Vrije Universiteit Brussel, en is redacteur van AGORA



NEDERLANDSE VS BELGISCHE FIETSBOND

Midden december 2020 had Agora een boeiend en geanimeerd online dubbelinterview met de Belgische (voor Vlaanderen en Brussel) en de Nederlandse Fietzersbond. Aan Nederlandse zijde stond kersvers directeur Esther van Garderen ons te woord, aan Vlaamse zijde is er op dit moment geen directeur (vacature is onlangs afgesloten) en beantwoordde woordvoerder en beleidsmedewerker Wies Callens met plezier onze vragen.

AGORA: Wat is de missie van de Fietzersbonden en welke problemen komen jullie tegen in jullie dagelijkse werking?

Wies: Scherp gesteld zijn wij een belangenbehartiger en lobbyorganisatie die fietsen vanzelfsprekend wil maken op twee verschillende manieren: enerzijds door campagnes die mensen motiveren om te fietsen en anderzijds door bestaande drempels om te fietsen in kaart te brengen en aan te klagen bij alle mogelijke beleidsniveaus (van lokaal tot Europees).

Esther: Hoewel de Nederlandse Fietzersbond al 45 jaar bestaat en de voorbereidingen voor het 50-jarige jubileum bezig zijn, is de strijd voor de fiets nog niet voorbij. Zo zien we bijvoorbeeld dat, hoewel Utrecht de duurzaamste modal split heeft, de stad nu te veel fietsers kent tijdens de spitsuren. Daarnaast zien we ook dat 60-plussers minder durven te fietsen.

AGORA: Hoe verhouden Nederland en België - en hun Fietzersbonden - zich ten opzichte van elkaar op het vlak van fietsen?

Esther: De modal split voor fietsen is in Nederlandse steden zeer hoog (50-60% in sommige steden). Door die hoge hoeveelheden

is het soms wel minder aangenaam en veilig tijdens spitsuren. We gaan deels ten onder aan ons eigen succes omdat overheden amper meer investeren in fietsinfrastructuur, wat ze wel doen voor infrastructuur voor de auto en het openbaar vervoer (OV). Juist nu moet opnieuw geïnvesteerd worden om fietsen aangenaam en veilig te houden in de toekomst.

Wies: Nederland heeft op dit moment 20 à 25 jaar voorsprong. Het activisme in de jaren '70 door organisaties zoals "Stop de kindermoord" (organisatie die zich inzette om de vele jeugdige verkeersslachtoffers tegen te gaan – red.) was er in Vlaanderen niet op dat moment. Vlaanderen is de derde fietsregio van Europa en de achterstand ten opzichte van Nederland wordt jaar na jaar wel wat kleiner. De Belgische Fietzersbond is wel blij met de investeringen in de fiets. We zouden verwaand klinken als we zeggen dat die 335 miljoen euro investeringen in Vlaanderen in 2021 onvoldoende is. Soms kijk ik toch nog met afgunst naar wat sommige projecten in Nederland hebben kunnen realiseren, waardoor ze een enorme sprong hebben gemaakt (zoals bijvoorbeeld de OV-fiets). Toch blijven in Vlaanderen sommige politici weinig ambitieus. Er wordt steeds meer gefietst, ondanks in plaats van dankzij het Vlaamse

beleid. Er zijn wel bepaalde schepenen (Vlaamse wethouders) van mobiliteit die zaken proberen te bereiken via mobiliteitsplanning zoals bijvoorbeeld David Dessers in Leuven, Filip Watteuw in Gent en Carl Hanssens in Sint-Niklaas. Maar er is nog een hele weg af te leggen, want ook de tegenvoorbeelden blijven bestaan. Iedereen beseft wel dat het nu moet gaan gebeuren, maar er beweegt nog vrij weinig op dit moment. Zo denk ik aan de grote Sturm und Drang van Brussels minister Elke Van den Brandt. Die toont hierbij ook aan dat er toch nog een groot verschil is in mindset (bijvoorbeeld de agressiegevallen tussen automobilisten en fietsers). Daarnaast zien wij ook een grotere kritische massa van doorgewinterde fietsers ontstaan; enkel wat verf voor een tijdelijk fietspad is voor hen onvoldoende. Die basishouding toont aan dat ze willen dat het een grondrecht is om zich altijd veilig met de fiets te kunnen verplaatsen. Een andere systeemfout in België is de salariswagen: werknemers in auto's betalen in plaats van in euro's. Dat helpt de mobiliteitsproblematiek uiteraard niet vooruit. Ondanks de bestaande ruimtelijke wanorde is Vlaanderen echter wel koploper in één facet in fietsbeleid: de speedpedelec. De Vlaamse en Belgische Fietsersbonden hebben deze snel proberen gelijkgeschakelen aan de fiets. Vlaanderen is koploper in het aantal speedpedelec-gebruikers, vooral voor langere woon-werkverplaatsingen. Het concept van de fietsstraat (vaak roodgekleurde straat waarbij auto's fietsers niet mogen inhalen – red.) werd ook eerder in Vlaanderen ingevoerd dan in Nederland.

Esther: Bij minder dan 3000 voertuigen per etmaal vind ik de fietsstraat ook een fantastisch inrichtingsprincipe. Daarnaast merk ik dat de autolobby er vaak op aanstuurt om bij wegen met maximale snelheden hoger dan 50 km/u van het fietspad een soort riool te maken, voor alle vervoersmiddelen die ze niet op de weg willen, zoals speedpedelecs. Hier pleiten wij dus zeker niet voor.

Goed fietsbeleid begint altijd bij een goede ruimtelijke ordening

AGORA: Wat is de reden hiervoor? Focust Nederland meer op veiligheid?

Esther: De plaats van speedpedelecs en soortgelijken op de weg is een heel dubbel en ingewikkeld dossier. Enerzijds wil je dat cargobikes online pakketjes kunnen afleveren in de stad en wil je hen plaats geven op wegen waar je 50 km/u mag rijden. Anderzijds moet het voor een moeder met kinderen in een bakfiets ook nog steeds mogelijk zijn om rustig op het fietspad te rijden. Daarom stellen wij voor om vooral de aansprakelijkheid te gebruiken en niet alles zomaar naar het fietspad te drukken, want dan wil niemand nog met kleine kinderen door de drukte fietsen.

Wies: Een metafoor die ik hierbij vaak gebruik is de volgende: "In België zitten we nog steeds met inbel-modem-bandbreedte op het fietspad, terwijl we stilaan 5G-breedte nodig hebben." België loopt hard achter met zijn infrastructuur en dat blijft een enorm pijnpunt. De breedte van de fietspaden is niet aangepast aan de huidige intensiteit en diversiteit van fietsers. Daarbij komend moet nu al worden beslist wat de volgende tien jaar qua fietsinfrastructuur gebouwd zal worden.

Daarnaast ontstaan ook steeds meer conflicten tussen voetgangers en fietsers in autoluwe gebieden. De voetgangers- en fietsersverenigingen worden soms zelfs wat politiek tegen elkaar uitgespeeld, en de relatief nieuwe vormen van lichte elektrische voertuigen zoals elektrische steps helpen daar ook niet bij.

AGORA: In welke mate beschouwen jullie jezelf activistisch? Of zijn jullie al meer geïnstitutionaliseerd doorheen de jaren?

Esther: De kracht van de Fietsersbond is volgens mij vooral om enkele activistische acties te ondernemen, maar tegelijkertijd wel te overleggen met overheden; een soort van professioneel activisme zou ik het noemen. In onze beginjaren was er uiteraard veel activisme, maar al snel ontstond ook veel dialoog met wethouders. Afhankelijk van de afdeling zien we dat de toon verschillend is, maar we proberen lokale afdelingen hierin zo goed mogelijk te begeleiden. Onze uitingen naar buiten mogen af en toe wel wat scherper wat mij betreft.

De Fietsersbond is professioneler geworden, we hebben meer ervaring

Wies: Voor ons is het een gelijkaardig verhaal. 25 jaar geleden hadden we een slogan bij de Fietsersbond: "Blijven zagen, fietspaden vragen". Dat was activistischer van inslag dan een slogan van enkele jaren geleden "Wij willen een geïntegreerd fietsbeleid". We zijn professioneler geworden, we hebben meer ervaring. Een rechtszaak aanspannen is niet altijd handig om een stem te hebben in het debat.

Ester: Met stroop vang je meer vliegen dan met azijn!

Wies: Het spel meespelen is slimmer om zaken te bereiken als belangenbehartiger. Af en toe op de Bühne lawaai maken helpt om een snaar te raken. Hier blijven we op inzetten. Overleg met beleid op voorhand creëert goodwill ten opzichte van elkaar. De tendens binnen de administraties tot voorruitperspectief (de focus op de auto – red.) neemt stilaan af. Achter de schermen is er steeds meer een fietsbewustzijn. Elkaar kennen helpt ook om vergevingsgezindheid te hebben als je in de media af en toe rake taal spreekt.

AGORA: Zetten jullie even sterk in op landelijke gebieden? En heeft de algemene toename aan fietsers geleid tot verschillende vormen van fietsen die een ander beleid vragen?

Esther: Je ziet steeds meer – ook nu door de corona crisis – dat het recreatieve fietsen als economisch beleid vaker impulsen krijgt. Een recreatief fietspad tussen twee dorpen in landelijk gebied voor een recreatieve fietser hoeft niet verschillend te zijn van dat voor een kind dat naar school fietst. Daar zijn nieuwe bondgenootschappen te sluiten. In krimpgebieden waar vervoersarmoede soms om de hoek loert zien we ook kinderen met de elektrische fiets naar school gaan, maar dat moet uiteraard steeds veilig kunnen.

Wies: Het vervagen van de grenzen tussen recreatief en functioneel fietsen zien we ook zeker in Vlaanderen gebeuren. Die evolutie is al een tijdje bezig. We kennen nog steeds de wielertoeristen die in groep veel snelheid halen en veel kilometers malen. Maar ook zij willen veilig en aangenaam kunnen fietsen, net zoals elk type fietser.

Esther: Vroeger was de Fietsersbond vooral gericht op fietsinfrastructuur (het juiste type asfalt, boogstralen, etc.), maar de beleving tijdens het fietsen is minstens even belangrijk. Sociale veiligheid en vervoersarmoede mogen hierbij zeker niet vergeten worden. Voor sommige groepen is fietsen en fietsbezit helemaal niet vanzelfsprekend. Fietsen kan juist een enorme emancipator zijn.



Wies: Wij proberen ook in te zetten op die vervoersarmoede door onder andere fietsparkeren te faciliteren in wijken waar een aparte ruimte om de fiets te stockeren niet evident is. En dit voor zowel jongeren als voor werklozen. Hierbij is infrastructuur zeer belangrijk, zoals bijvoorbeeld de jobs in de Gentse haven die niet ingevuld geraken doordat juist geschoolden er niet geraken door een gebrek aan openbaar vervoer of omdat ze geen toegang hebben tot een fiets. Daarnaast wou ik nog aanhalen dat in sommige regio's, zoals bijvoorbeeld de Vlaamse Ardennen, het doordeweeks fietsen erg moeilijk blijft voor bijvoorbeeld schoolkinderen, terwijl in het weekend de wielertoeristen in groten getale afzakken naar het hart van de Ronde van Vlaanderen met hun leasewagen. Een gebrek aan feeling bij verantwoordelijken van mobiliteit in die regio en gebrekkige ruimtelijke ordening helpen die zaak ook niet vooruit. In Nederland voel ik me wel veilig als ik tussen twee steden moet fietsen. Als je in Vlaanderen nog moet werken met het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk – red.), dat uitgetekend werd op basis van een visie uit 2002, dan zit er iets fout...

Esther: Dat is voor mij geen visie meer, maar het verleden!

Voor auto's kunnen bepaalde zaken wel, maar voor fietsers gaat dit niet. Zo gaat de Afsluitdijk niet echt dicht voor auto's, maar wel voor fietsers? Daarnaast is slecht fietsbeleid vaak te wijten aan verkeerskundig voorrang geven aan een goede doorstroming van de auto, zoals bijvoorbeeld bij vele voorbeelden van slecht geregelde drukknoppen die fietsers moeten toelaten een kruispunt over te steken.

Wies: Een ander voorbeeld van slecht fietsbeleid is het en-en-en-beleid in Vlaanderen. Beleidsmakers maken geen keuze, zowel de auto als duurzame modi (fiets, bus en trein) worden gesubsidieerd. Esther: Ik denk dat goed fietsbeleid altijd begint bij een goede ruimtelijke ordening.

Wies: Een bijkomend probleem van slechte ruimtelijke ordening is het feit dat overheden lapmiddel na lapmiddel beginnen te ontwikkelen: het pendelfonds, subsidies voor fietsbare bedrijventerreinen, de vervoerregio's, etc. Is het verantwoord om in die lapmiddelen te investeren als de oorzaak niet wordt aangepakt? Juist doordat de slechte ruimtelijke ordening niet wordt aangepakt zal ook in de toekomst de Fietsersbond nog veel werk hebben. Ik hoop oprecht dat we ooit kunnen zeggen: "onze missie en onze visie zijn verwezenlijkt" en "we hebben vision zero bereikt" (nul verkeersdoden tegen 2050 – red.). Maar realistisch is dat waarschijnlijk niet. Ook het emancipatorische zal in de toekomst meer aandacht verdienen, naast uiteraard het infrastructurele en verkeersveilige. Daarnaast zal het ook belangrijk zijn om de plaats van de fietser en voetganger te verdedigen als ze ooit omringd worden door (semi-)autonome voertuigen.

AGORA: Dank voor dit fijne en interessante gesprek!

De strijd voor de fiets is nog niet gestreden

AGORA: Wat is goed of slecht fietsbeleid? En wat is jullie visie voor 2050?

Esther: Goed fietsbeleid is duurzaam en veilig, en gaat over wijkontsluitingswegen en vrij liggende fietspaden naast de weg. Toch zijn er nog heel wat grijze zones, zoals bijvoorbeeld fietssuggestiestroken. Gemeenten hebben veel moeite om hiermee om te gaan.

Corneel Casier (corneel.casier@ugent.be) is als assistent en onderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de Universiteit Gent, en is redacteur bij AGORA. **Koos Franssen** (koos.franssen@vub.be) is als postdoctoraal onderzoeker verbonden aan de onderzoeksgroepen Cosmopolis Centre for Urban Studies (Vrije Universiteit Brussel) en Intelligent System Engineering (Universiteit Gent), is oprichter van de doe- en denktank STR.AAT, en is redacteur bij AGORA.

DE STRIJD OM DE STRAAT IN SCHAARBEEK

Historisch onderzoek erkent de belangrijke rol die sociale bewegingen hebben gespeeld in het bestrijden van de dominantie van de auto. Nog steeds zetten actiegroepen in talloze steden de overheid onder druk om de ruimte te herverdelen ten voordele van kinderen, ouderen, wandelaars en fietsers.

Hier leggen we het vergrootglas op burgerbeweging 1030/0 uit de Brusselse gemeente Schaarbeek. Het eerste deel van de naam 1030/0 is afgeleid van de postcode van Schaarbeek (1030). Het tweede deel verwijst naar één van de voornaamste doelstellingen van het collectief: nul verkeersslachtoffers. Aanleiding voor de oprichting van 1030/0 was de dodelijke aanrijding van een jonge vrouw eind 2017. Verkeersveiligheid stond al jaren hoog op de agenda van wijkcomités, maar het gemeentebestuur nam nauwelijks initiatieven om de verkeersveiligheid een serieuze duw in de rug te geven. De dodelijke aanrijding in 2017 was niet de spreekwoordelijke druppel, maar eerder een vloedgolf van frustratie en verontwaardiging die een al overstroomde emmer nog verder deed overlopen. Een groep inwoners engageerden zich om de lobby voor verkeersveiligheid een versnelling hoger te schakelen, en 1030/0 was geboren. De kern wordt hoofdzakelijk gevormd door jonge ouders, veelal middenklasse, hoewel 1030/0 voor haar acties gemakkelijk aansluiting vindt bij een heel diverse groep mensen. Het besef dat het in Schaarbeek levensgevaarlijk kan zijn om een simpele straat over te steken laat weinig mensen, ongeacht opleiding of afkomst, onberoerd.

Acties zijn een belangrijk onderdeel van 1030/0. Ze zijn een geschikte manier om collectief boosheid uit te drukken, maar blijken ook bijzonder effectief. "We hebben lang gedacht dat als we maar genoeg koffies zouden drinken met politici, ze vroeg of laat wel tot inzicht zouden komen, maar we willen niet langer wachten tot onze kinderen volwassen zijn vooraleer we hier veilig kunnen fietsen," aldus Pieter Fannes, één van de spreekbuizen van 1030/0. De acties nemen veel vormen aan: van in your face protesten als een die-in, waarbij actievoerders op straat gaan liggen als verkeersslachtoffer, tot het creëren van een mensenketting ter hoogte van een brede laan waar een grootouder met haar kinderen werd aangereden, tot het met krijt overtekenen van parkeerplaatsen om speelruimte te claimen. De acties zijn visueel erg sterk en worden gemakkelijk opgepikt door de pers. Tegelijkertijd doet 1030/0 voorstellen om de stad toegankelijker te maken voor kinderen en ouderen. In de groep zitten enkele architecten en stedenbouwkundigen, die gemakkelijk ontwerpen kunnen schetsen om straten en pleinen anders in te richten. En, omdat 1030/0 heel erg aanwezig is op straat en veel contacten heeft in de buurt, kan er al snel vanuit diverse hoeken feedback op die ideeën worden geformuleerd waarna ze vervolgens weer worden bijgeschaafd en opnieuw worden doorgesproken. Bijzonder aan 1030/0 is dat de beweging een brug heeft geslagen

naar andere gemeenten in Brussel. Zo zijn er in acht andere gemeenten gelijkaardige groepen gestart, en heeft dit inmiddels geleid tot de oprichting van een regionale vereniging, Heroes for Zero. Ondanks hun korte bestaan kan 1030/0 een indrukwekkend palmares voorleggen. Heel Brussel is intussen zone 30, en 1030/0 gaat er prat op dat zij, samen met andere organisaties, mee het gevoel van urgentie hebben gecreëerd om de invoering van een veralgemeende zone 30 mogelijk te maken. Ook werden er rijbanen geschrapt ten voordele van fietspaden, en het Josaphatpark, waar een straat dwars doorheen liep, werd autovrij gemaakt. Fannes licht toe: "Sommige van onze acties waren heel succesvol, maar we zien ook dat we soms ideeën planten die vervolgens ergens verwaald geraken in één of ander administratief proces, en later ineens weer bovendrijven." Volgens Fannes is het moeilijk om exact de vinger op de precieze impact van 1030/0 te zetten, maar is het toch onmiskenbaar dat 1030/0 een erg belangrijke rol heeft gespeeld in het creëren van een mindshift bij de overheid. "Politici voelen dat we erg snel veel mensen op de been kunnen brengen, ze kunnen er niet omheen dat 1030/0 een veruitwendiging is van iets dat leeft bij een heel grote groep mensen." Dankzij een groep burgers staat verkeersveiligheid hoger dan ooit op de Schaarbeekse en Brusselse politieke agenda.

Literatuurselectie

Handvest Burgercollectief 1030/0 (<https://1030zero.files.wordpress.com/2018/06/handvest-collectief-1030-0.pdf>)

Burgergroep Heroes For Zero – Safe and caring streets in Brussels (<https://heroesforzero.be>)

Oldenziel, R., Emanuel, B., de la Bruhère A. & Veraart F. (2016), *Cycling Cities: the European experience*, Eindhoven: Foundation for the History of Technology.

Te Brömmelstroet, M. (2012), The turning point for Dutch cycling, <http://cyclingacademics.blogspot.com/2015/03/the-turning-point-for-dutch-cycling.html>, geconsulteerd op 18/01/2021

Weber, D. (2010), *De blijde intrede van de automobiel in België, 1985-1940*, Gent: Academia Press in samenwerking met AMSAB-ISG.

Eva Van Eenoo (eva.van.eenoo@vub.be) is onderwijsassistent en doctoraatsonderzoeker, verbonden aan de opleiding Stedenbouw & Ruimtelijke Planning en Cosmopolis Centre for Urban Research van de Vrije Universiteit Brussel, en is redacteur van AGORA



EEN STRAAT VOOR IEDEREEN

In het Mexicaanse Oaxaca de Juárez wordt dankzij een Nederlandse aanpak de stad een veilige en comfortabele plek, waar fietsers en voetgangers meer plek krijgen in het straatbeeld, onder andere door het masterplan voor de straat 'Calzada de la República'

Stad zonder ruimte

In grote delen van de stad Oaxaca hebben voetgangers en fietsers weinig ruimte om zich op hun gemak en op een veilige manier te kunnen verplaatsen. De straten worden sterk gedomineerd door privéauto's, taxi's en 'camiones' (openbaar vervoer). Per dag zijn maar liefst 200.000 vervoerseenheden in beweging. Samen met bijbehorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen en parkeergarages, is het gemotoriseerde verkeer zeer aanwezig in het straatbeeld. Fietsen in dit netwerk is risicovol, voornamelijk omdat er geen duidelijk afgebakende ruimten voor fietsers, zoals fietspaden, bestaan. Ook de voetganger kan zich hier niet rustig voortbewegen. Voetgangers worden geleid naar de 'andadores' (twee voetgangersgebieden in het centrum van de stad) of naar 'zócalos' (pleinen), maar over het algemeen is er een tekort aan ruimtes om te recreëren of flaneren. Trottoirs zijn over het algemeen niet erg comfortabel vanwege de afmetingen en de gebruikte materialen. Daarbij maakt ook het klimaat in Oaxaca het niet makkelijk voor niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Er heersen extreme temperaturen in de zomer, terwijl er tussen mei en

november geregeld sprake is van extreme regenval, met als gevolg overstromingen en onbegaanbare straten.

Toch is de populariteit van het fietsen in de stad Oaxaca de afgelopen jaren sterk aan het toenemen. Dit komt omdat het gebruik van de fiets door de inwoners van Oaxaca gezien wordt als een recreatiemiddel én als een alternatief vervoermiddel om de dagelijkse congestie van het gemotoriseerde verkeer tegen te gaan. Daarnaast zijn er niet-gouvernementele organisaties (ngo's) die fietstochten organiseren in de stad om mensen kennis te laten maken met de fiets. Ook voetgangers blijven op zoek gaan naar meer groene en comfortabele plekken in de stad, waarbij de weersomstandigheden worden geaccepteerd als een onderdeel van het dagelijks leven. Desalniettemin komt uit beleidsdocumenten van het provinciebestuur naar voren dat op dit moment slechts 17% van de verplaatsingen te voet wordt gemaakt, en 4% met de fiets.

In een poging het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer in de stad te organiseren, heeft het provinciebestuur in samenwerking met het gemeentebestuur een plan gemaakt

voor vijf hoofdasen in de stad. Deze assen zullen worden getransformeerd naar corridors die de verkeersstromen beter zouden kunnen verdelen en waarin fietsers en voetgangers een veilige en comfortabele plek zullen krijgen. Het uitgangspunt van dit plan is echter de hiërarchische benadering van gemotoriseerd verkeer, waarbij alleen de overgebleven ruimte bestemd is voor niet-gemotoriseerd verkeer. Het gaat dus om een sectorale benadering. Eén van deze vijf corridors is de Calzada de la República, die verder centraal staat in dit artikel.

Een masterplan voor iedereen

Voor de transformatie van de Calzada de la República is gezocht naar ondersteuning en daarbij is Nederland gevraagd te helpen bij de (ruimtelijke) inrichting van de corridor, inclusief de wateropgave en klimaatadaptatie. Dit komt voort uit de Memorandum of Understanding (MoU), die in 2018 is ondertekend door de Nederlandse Ambassade in México, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het Mexicaanse Secretariaat voor Infrastructuur en Duurzame Territoriale Planning (SINFRA-Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable). Door deze organisaties is in september 2019 een opdracht uitgeschreven om een masterplan voor de Calzada de la República te ontwerpen. Uiteindelijk hebben wij met ons stedenbouwkundig bureau (Beccan Davila Urbanismo), samen met een consortium waar ook twee andere Nederlandse bedrijven (Deltares en Move Mobility) bij betrokken waren, de opdracht binnen weten te halen. Dit was voor ons een unieke mogelijkheid om de Calzada te transformeren tot een unieke ruimte voor de stad. Het project ging van start in november 2019 en liep tot maart 2020. Tijdens deze periode hebben we informatie verzameld, SWOT-analyses gemaakt, participatieve workshops georganiseerd met bestuursleden en professionals en hebben we tot slot het plan voor deze corridor. Het plan draagt met name bij aan het verhogen van de levenskwaliteit van de stad; het is een plan voor iedereen. We leggen hierbij de nadruk op het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren van fiets- en voetgangersgebruik.

Een bijzondere plek

De Calzada de la República maakt onderdeel uit van de hoofdstructuur van de stad Oaxaca de Juárez. Met een golvende structuur vormt deze weg de grens tussen het historisch centrum (UNESCO Cultureel Erfgoed) en de wijk Jalatlaco, gesticht tijdens de Precolumbiaanse tijd door de Azteken in de 15e eeuw. De golfbeweging van de weg heeft een reden: onder de betonlaag stroomt de Jalatlaco-rivier, een voortzetting van de San Felipe-rivier, die uitmondt in de Salado-rivier. De straat heeft een lengte van anderhalve kilometer en breedtes die van gevel tot gevel variëren tussen de 14 en 25 meter. Door de meanderende structuur van de weg wordt het traditionele Spaanse grid van de stad verbroken en ontstaan er circa twintig 'overgebleven' plekken langs de weg, die als kleine pleinen zijn ingericht. Bestaande grote bomen zorgen voor overvloedige schaduw. De straat heeft drie rijstroken, twee richting het noorden en één richting het zuiden. Vanwege de onderliggende rivier zijn zware voertuigen of openbaar vervoer niet toegestaan. De belangrijkste uitdagingen zijn het bieden van oplossingen voor het extreme klimaat van Oaxaca (met oog voor de hitte en de waterhuishouding) en het creëren van een ruimte waarin alle verkeersdeelnemers een comfortabele plek krijgen, met de nadruk op fietsers en voetgangers.

Een bijzondere inrichting

Wij hebben als stedenbouwkundig bureau het hele projectproces geleid en stonden in voor het ontwerp van het masterplan. Hierbij werd ervoor gezorgd dat de Nederlandse ruimtelijke kennis werd toegepast en aangepast aan de specifieke kenmerken en de cultuur van de locatie. Deltares stelde daarbij maatregelen voor ten behoeve van klimaatadaptatie, met behulp van de zogenaamde Adaptation Support Tool (AST). Door deze maatregelen toe te passen in het ontwerp werd het mogelijk om hittestress te verminderen, met een temperatuurverlaging van 0,24 °C. Daarnaast werden er langs de gehele weg negen 'koude plekken' gecreëerd. Ten slotte werd het doel van verdamping ruimschoots behaald en kon het grootste deel van het overtollige regenwater worden vastgehouden en geïnfiltreerd. Uit de verkeersanalyse van Move

Ontwerpateliers in Oaxaca
Bron: Beccan Davila Urbanismo





*Dwarsdoorsnede van de straat
Bron: Beccan Davila Urbanismo*

Mobility bleek dat Calzada de la República kan worden omgevormd tot een "Activity Street", dat wil zeggen een weg met een lagere intensiteit. Hierdoor is het mogelijk om een rijstrook van de weg te verkleinen en fietspaden aan de weerszijden van de weg aan te brengen.

Ons Masterplan voor de transformatie van Calzada de la República maakt ruimte voor fietsers en voetgangers, vermindert hittestress, vangt regenwater op en creëert stedelijk comfort voor bewoners. Daarnaast vermindert het plan de verkeersintensiteit en verandert de weg in een 'activiteitenstraat' door de introductie van fietspaden en het versterken van de verkeersveiligheid. In het weekend kan de straat een voetgangersgebied worden. Het plan verbetert het ruimtelijk beeld, versterkt de kwaliteit van de openbare ruimtes, vergroot het groenareaal, introduceert nieuw straatmeubilair voor alle leeftijden en creëert synergie tussen het historische centrum van de stad en de wijk Jalatlaco. Met dit ontwerp wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de veerkracht en de leefbaarheid van de omgeving en van de stad. Ons ontwerp is gebaseerd op principes van integrale planning, multimodale mobiliteit, Integrated Water Resources Management (IWRM), klimaatadaptatie, veerkracht en Nature-based Solutions (Nbs). Dit project is ook een uitgelezen kans om de Jalatlacoorivier weer volledig te herstellen. Hoewel deze tegenwoordig verborgen ligt onder de Calzada de República, is deze nog altijd in het geheugen gegrift van de bewoners, de Oaxaqueños. Om de rivier in de toekomst weer te herstellen, zullen de autostroken naar de omliggende wegen verplaatst worden, terwijl de rest van de voorgestelde inrichting behouden blijft.

*Het is een
voorbeeldproject als
aanzet tot een bredere
visie voor stad en regio*

Op weg naar een comfortabele stad

Vanuit het perspectief van de Nederlandse planningstraditie ontbreekt in Oaxaca de Juárez een ontwikkelingsplan van de stad dat verschillende plannen kan integreren, zoals mobiliteit, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Een mobiliteitsplan zal een visie moeten geven op de toekomst van mobiliteit, met verschillende scenario's en maatregelen. In dat plan zou ons masterplan voor Calzada geïntegreerd kunnen worden. Omdat er geen integraal plan voor de stad bestaat, krijgt ons masterplan een 'bottom-up' functie: het is een voorbeeldproject dat een aanzet geeft tot een bredere visie voor stad en regio. Zonder de samenhang van de totale stad uit het oog te verliezen, stellen we vanuit dit masterplan een voorbeeld voor dat als basis kan dienen voor het aanpassen van andere straten in de stad. Het belangrijkste doel van het masterplan voor Calzada is het creëren van meer comfort voor voetgangers, fietsers én auto's. Door het herhalen en toepassen van dit doel zal de stad Oaxaca Juárez comfortabeler, attractiever en veiliger worden voor inwoners en bezoekers.

Literatuurselectie

- Mejía, Lisbeth, 2020, "Circulación supera con creces parque vehicular de Oaxaca de Juárez", El Imparcial de Oaxaca, <https://imparcialoaxaca.mx/la-capital/467497/circulacion-supera-con-creces-parque-vehicular-de-oaxaca-de-juarez/> (geraadpleegd in januari 2021).
- Secretariaat voor Infrastructuur, Provinciebestuur Oaxaca 2019, in <https://www.oaxaca.gob.mx/sinfra/2019/02/22/desarrolla-sinfra-proyecto-de-corredores-ciclistas-y-peatonales-para-la-zona-metropolitana-de-oaxaca/> (geraadpleegd in januari 2021).
- Partners voor Water, Rijkdienst voor Ondernemend Nederland – RVO, in <https://www.partnersvoorwater.nl/story/calzada-de-la-republica-leefbaarder-en-veiliger/>, (geraadpleegd in januari 2021).

Binnen ons bureau **Beccan Davila Urbanismo** (info@beccandavila.nl) werken we eraan om de levenskwaliteit in steden, dorpen en landelijke gebieden te verbeteren. In onze ontwerpen geven we een bijzondere plek aan het efficiënt gebruik van water, ruimte en mobiliteit. We maken onze ontwerpen met behulp van een sterk participatief ontwerpproces, gebaseerd op lokale kennis en cultuur.



geografie

Hèt tijdschrift voor geografen
en studenten geografie

| informatie over actuele ruimtelijke
ontwikkelingen in Nederland en
daarbuiten | reisverhalen | opinies
| achtergrondinformatie | recensies |
columns | geografische agenda
| interviews | nieuwsberichten |
boekbesprekingen | aanbiedingen ...

Geografie verschijnt negen keer per jaar en kost studenten slechts
€ 35 per jaar, aio's en oio's betalen € 77 (normale prijs € 102,50 per
jaar). Het lidmaatschap van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig
Genootschap (KNAG), het belangrijkste netwerk voor geografen in
Nederland, is bij de prijs inbegrepen.

Kijk op www.geografie.nl of bel
030 41 00 510 voor een abonnement.
Een welkomstdcadeau ligt klaar!



JEUGDBEWEGING ALS HETEROTOPIE?

"In Vlaanderen is de jeugdbeweging nog springlevend" kopte het NRC in 2019. Tienduizenden kinderen en jongeren kijken tijdens de schoolweek reikhalzend uit naar zaterdag of zondag op de jeugdbeweging. Maar die jeugdbeweging is niet voor iedereen een even warm nest.

Met meer dan 275.000 actieve leden behoren de Vlaamse jeugdbewegingen (Chiro, Scouts & Gidsen, KSA, KLJ, etc.) tot de grootste vrijwilligersorganisaties in België, maar zijn ze ook en vooral een van de belangrijkste vrijetijdsbestedingen voor jongeren. Zelfs in coronatijden gingen vele tienduizenden jongeren deze zomer samen op kamp, en de wekelijkse activiteiten zijn voor vele jongeren het hoogtepunt van de week.

Maar voelen alle jongeren zich er even goed op hun gemak? Jeugdbewegingen worden wel eens verweten dat ze te wit en te middenklasse-georiënteerd zijn. Maar hoe zit het op vlak van gender en seksualiteit? In dit artikel bekijken we, op basis van interviews en participerende observaties binnen Vlaamse jeugdwerkingen, hoe welkom LGBTQIA+-jongeren zich voelen in de jeugdbewegingen.

Heteronormativiteit

LGBTQIA+. Het is een acroniem dat een heel diverse lading dekt. Elke letter staat voor een heel andere seksuele of genderidentiteit: lesbisch, gay (homoseksueel), biseksueel, transgender, queer of questioning (zoekend), intersekse en asexueel (voor

begripsverheldering, zie de uitgebreide woordenlijst van Çavaria: <https://cavaria.be/woordenlijst>). Niet iedereen wil zich bovendien op één bepaalde identiteit laten vastpinnen, of voelt zich comfortabel bij een permanent label (mede vandaar de toevoeging '+'). Toch delen de personen onder deze verschillende labels wel iets met elkaar. Al wie niet cisgender of hetero is, botst namelijk op de discriminerende werking van heteronormativiteit in onze samenleving.

We zeggen dat onze samenleving heteronormatief is, omdat ze is ingericht volgens normen die heteroseksualiteit mogelijk maken en vormgeven. Bijvoorbeeld dat mannen en vrouwen fundamenteel verschillend zijn, dat ze tot elkaar zijn aangetrokken, en dat ze van nature het beste functioneren binnen eigen, afgebakende rollen. Hoewel deze normen seksualiteit in onze samenleving regelen, gelden ze niet enkel in de slaapkamer. Heteronormen bepalen in meer of mindere mate ons gedrag op heel verschillende plekken, van de keuken tot de discotheek, van de speelgoedwinkel tot de werkvloer. En ook in de jeugdbeweging.

Net als plaatsen zijn de normen die er gelden het product van sociale interacties. Door ons eigen gedrag, en door onze reacties

op het gedrag van anderen, bepalen we samen wat op een bepaalde plek of tijdstip als passend (of gepast) aanvoelt. Dat is niet altijd comfortabel voor iedereen: wat voor velen 'natuurlijk' aanvoelt, is voor sommigen een bron van uitsluiting en discriminatie. Het is niet eenvoudig om je eigen identiteit te zoeken als je niet binnen de heteronormen past. De druk om je aan te passen aan de meerderheid is groot.

Heteronormativiteit wordt gereproduceerd, maar ook weleens uitgedaagd, in de vele kleine sociale 'opvoeringen' van onszelf die we aan anderen geven, in de verschillende contexten van ons dagelijks leven. Daardoor zijn niet alle plekken even dwingend heteronormatief. Sommige plekken kunnen we in navolging van Foucault zelfs heterotopie (van hetero=andere, en utopie) noemen: plekken waar, in het spel van reproductie en uitdaging, ook nieuwe normen vorm kunnen krijgen. Vanuit zulke plekken krijgt de hele samenleving soms een duwtje in een andere richting.

Ik zie, ik zie, wat jij niet ziet

Normen worden bewust, maar vaak ook onbewust, verdedigd en gereproduceerd. Niet alleen in woorden, maar ook via organisatiestructuren en handelingen. Daarom is het nuttig om te spreken over heteronormativiteit, én om te observeren welke praktijken stilzwijgend heteronormativiteit reproduceren. Dat is niet eenvoudig. Veel deelnemers en begeleiders van jeugdwerkgroepen vinden de eigen omgangsvormen, afspraken en tradities namelijk vanzelfsprekend.

Op vlak van organisatie kan heteronormativiteit bijvoorbeeld gereproduceerd worden door de manier waarop gender wordt geregistreerd bij inschrijvingen, het vasthouden aan bepaalde tradities zoals genderspecifieke uniformen of gender-gescheiden groepen. Over dat laatste bestaat onenigheid.

Sommigen noemen aparte meisjes- en jongensgroepen op zich genderbinair en vinden dat daardoor stereotypen worden versterkt. Vooral jongensgroepen hebben vaak een kwalijke reputatie, omdat ze een machocultuur zouden promoten waarbinnen heteronormativiteit, homo- en transfobie niet enkel getolereerd, maar ook versterkt worden.

Een transjongere die vroeger lid was van een meisjesgroep, verwoordt zijn visie daarop als volgt:

"Als je kijkt naar een jongens[groep] en een meisjes[groep]... De jongens komen zo vuil als iets terug en de meisjes komen met nagellakjes terug. En dan denk ik: "Kan je nog meer gaan stereotyperen? Kan je nog harder de genderrol erdoor drammen?" (transgender man, 22)"

Anderzijds geven sommigen ook aan dat hun meisjesgroep bij de jeugdbeweging net wel een plek was waar ze hun gender en seksualiteit konden bespreken en verkennen:

"Bij mij is dat eigenlijk gestart, dat ik er voor ben uitgekomen dat ik op meisjes viel in de [jeugdbewegingsgroep]. Omdat... praktisch de helft, ja meer dan de helft van mijn leiding was daar zelf lesbisch, aangezien dat het een meisjes [jeugdbewegingsgroep] was, dus ja..." (transgender man, 20, over zijn ervaring in de meisjesgroep van een mainstream jeugdbeweging waar hij vroeger enkele jaren lid was)

Ook de ruimtelijke inrichting speelt een rol. In jeugdwerklokalen of kampplaatsen delen jongeren ook intieme ruimtes als toiletten, douches en slaapplekken. Deze plekken zijn erg genderbinair ingericht, en dat ze gedeeld moeten worden bezorgt heel wat LGBTQIA+-jongeren stress. Zo zijn LGBTQIA+-jongeren soms bang om samen te douchen met heterojongeren omdat ze dan bekeken kunnen worden, maar ook omdat ze niet verdacht willen worden van ongepast seksueel gedrag:

"Ik ben wel iemand die alles over-analyseert, en dan denk je weleens: ik hoop dat die persoon niet homofoob is, want dan kan die denken dat ik er een move op wil doen, en dat zou ik bij een lesbische vriendin nooit hebben. Ook omdat die ook weten dat het niet zo is dat omdat je lesbisch bent, je op iedereen valt die vrouw is." (cisgender vrouw, 28, lesbisch, over logeren bij hetero vriendinnen)

De genderscheiding wordt op zulke plekken bovendien streng bewaakt, ondervinden kinderen met een gender non-conform uiterlijk:

"Ik vond het heel moeilijk om naar het toilet te gaan in een meisjes-wc omdat ik wist dat mensen gingen kijken en opmerkingen gingen geven. Ik vond dat heel moeilijk. Terwijl ik er wel zelf bewust voor koos om er zo [jongensachtig] uit te zien." (cisgender vrouw, 24, lesbisch, over een periode in haar kindertijd waarin ze op een jongen leek)

Tijdens jeugdwerkactiviteiten zien we gender- en heteronormativiteit in interacties tussen en leden en begeleiding; in de keuze, inhoud en inkleding van spelen; in taalgebruik, en in interventies van leiding of net het gebrek daaraan.

Op een gegeven moment waren we als lid maar met drie meisjesleden, en de rest allemaal jongens, en heel mannelijke leiding. Drie jongens en één meisje... zelfs géén. Dus heel veel voetballen, altijd heel veel typische jongensspelletjes... Zo echt dat het gebeurde dat de meisjes aan de kant zaten en dat er niets aan gedaan werd. Ik heb daar dan thuis heel veel voor geweend als kind. (cisgender man, homo, 24, over zijn ervaring in een mainstream jeugdbeweging)

Heteronormativiteit uit zich ook onderhuids. Kinderen en jongeren voelen snel aan dat ze 'anders' zijn dan de meerderheid in een groep, en vinden het daarom moeilijk om te weerstaan aan de groepsdruk om zich te conformeren.

"Ik ben een keer een maand naar de [mainstream lokale jeugdbeweging] geweest en ik voelde me daar echt niet op mijn plaats, want ik was heel beschaamd over mezelf. Ik was jong, ik leek op een jongen. [...] Ik weet nog dat ik zelfs m'n haar toen in een staartje heb proberen te doen, maar met heel veel speldjes en zo, om er toch vrouwelijk uit te zien. Maar ik voelde me zo onlelijk op dat moment." (cisgender vrouw, lesbisch, 24, over haar ervaring in een mainstream jeugdbeweging toen ze 11 jaar

Het is niet eenvoudig om je eigen identiteit te zoeken als je niet binnen de heteronormen past. Bron: Marjan Moris



was)

Veilige plekken

Jeugdwerk specifiek voor LGBTQIA+-jongeren kan een veiligere omgeving bieden. Vooral in grotere steden zijn er enkele specifieke groepen die bijzondere aandacht schenken aan bewustwording, onderlinge steun en positieve identiteitsontwikkeling.

"[De vorming gebeurt] in kleine groepjes elke avond, en er wordt dan elke avond een ander onderwerp besproken. De onderwerpen zijn: coming in, coming out, verliefdheid en relaties, seksualiteit, gender, en dan eentje om af te sluiten, dat vergeet ik even. En ja, dat is eigenlijk een moment waarbij we zo wat basisingen kunnen meegeven, maar waarop ze ook gewoon iets kwijt kunnen. Er zijn dan ook afspraken dat alles binnen dat groepje blijft, dat niemand iets doorvertelt wat daar gezegd is. Ook dat er niet wordt gelachen met elkaar." (vrijwillig begeleider LGBTQIA+-jeugdwerk over zomerkamp)

LGBTQIA+-jongeren kunnen er bevestiging vinden voor wie ze zijn, werken aan zelfaanvaarding en een houding tegenover de buitenwereld. Ze steunen elkaar en lopen er minder risico's bij het uitproberen en beleven van verschillende identiteiten.

"Die peer support is ook iets heel belangrijks, denk ik. Als ik deze safe space niet had gehad waar jonge mensen over hun ervaringen praatten en hun ervaringen deelden... Dat heeft me als persoon gevormd, me geholpen om mijn identiteiten te ontdekken en ontwikkelen." (non-binair persoon, panseksueel, over deelname aan LGBTQIA+ specifieke jeugdwerkgroep)

Binnen LGBTQIA+ specifiek jeugdwerk geven veel mensen aan dat ze bewust omgaan met de normativiteit. Toch reproduceren ook deze groepen 'afgeleiden' van de heteronorm, zoals bijvoorbeeld de verwachting dat iedereen zich wil outen of een vaste, monogame relatie nastreeft. Daarnaast wordt ook een zekere mate van transfobie vastgesteld, en is er ook sprake van 'homonormativiteit': een binaire genderopvatting die homomannen en lesbische vrouwen in mannelijke en vrouwelijke types onderverdeelt.

"Wat niet wil zeggen dat het allemaal rozengeur en maneschijn is, want L, G, B en T en de rest is heel anders, en soms hebben wij daar ook wel problemen tussen. Dat er een misbegrip is. Bijvoorbeeld dat iemand die homo is een transfobe opmerking maakt, waarschijnlijk niet slecht bedoeld, maar dat valt dan in slechte aarde bij hen. Dus dat gebeurt ook wel. We proberen dat dus zoveel mogelijk te vermijden. Dat is nooit omdat ze transfoob zijn, daar ben ik zeker van, maar die gevoeligheid..." (begeleider LGBTQIA+ specifieke jeugdvereniging)

Tenslotte vormt ook een duidelijke profilering een drempel voor sommige jongeren die hun gender- of seksuele identiteit niet publiek bekend willen maken. Daarom gaan enkele LGBTQIA+-organisaties erg voorzichtig om met het kiezen van locaties voor bijeenkomsten en activiteiten.

"Sommige mensen weten nog niet hoe ze hun seksualiteit kunnen verzoenen met hun religie, of gewoon met hun identiteit op heel veel vlakken, of hun trauma's. Dus dan kan je niet met je vlag gaan wapperen, of zeggen: 'we spreken af bij [bekende LGBTQIA+ vereniging]'. Nee, dan moet het neutraal zijn." (professioneel begeleider LGBTQIA+ jeugdwerkgroep gericht op jongeren met een migratieachtergrond en jongeren van kleur)

Gespecialiseerde jeugdwerkinitiatieven zijn echter schaars en niet altijd goed bereikbaar. Zowel jongeren als jeugdwerkers geven aan dat vooral in de provincie West-Vlaanderen het LGBTQIA+ aanbod beperkt is. Ook voor jongeren uit kleinere dorpen is het soms

moeilijk om activiteiten te bereiken en 's avonds terug te keren. Online activiteiten zijn wel beschikbaar voor een grotere groep, maar de behoefte aan fysiek bereikbare jeugdruimtes buiten de steden blijft groot.

Het mainstream jeugdwerkaanbod is op deze plekken vaak wél goed vertegenwoordigd. Het belang van werken aan veiligheid in deze organisaties is dan extra groot. LGBTQIA+-jongeren hebben er immers weinig alternatieven.

Heterotopische experimenten

Gelukkig proberen veel mainstream jeugdbewegingen om inclusiever en divers-sensitiever te werken. Vaak gebeurt dit vanuit ad-hoc noden en worden creatieve oplossingen bedacht.

Respondent: "Qua kinderen, transgenders [...] die worden dan gewoon vaak apart op een kamer gelegd met hun vriendje of vriendinnetje, dat die dan gewoon op een aparte kamer liggen, met twee of drie, en dat wordt dan zo opgelost. En douchen, dat is gewoon op de kamer. Dus dat is geen probleem."

Interviewer: "En de accommodatie is daarop voorzien?"

Respondent: "Ja, of anders zeggen we gewoon tien minuten voor het einde van het spel: 'Als je al wil gaan douchen, ga dan maar douchen'. Als die andere kinderen dan vragen: 'Oh, wat is die al gaan doen?' dan zeg je: 'Ja die moet naar de wc', en punt." (vrijwillig begeleider mainstream vakantieorganisatie)

Spontane oplossingen zijn goed bedoeld, maar draaien niet altijd goed uit. Ze vragen vaak (te) veel initiatief en durf van LGBTQIA+-kinderen en jongeren zelf.

Ook als leiding dragen LGBTQIA+-jongeren een grote verantwoordelijkheid. Ze staan in de schijnwerpers als rolmodel voor LGBTQIA+-kinderen en jongeren, en zijn bezorgd om de inclusiviteit van een jeugdbeweging.

"Ik heb deze zomer ook zelf een kampje gegeven aan kleutertjes om te knutselen en dan vragen ze ook 'Ooh, heb jij een liefje?'. Dan heb ik ook eerlijk ja geantwoord en dan vragen ze 'Hoe heet die?'. En dan zei ik de naam en dan was dat een meisjesnaam. En zij zo: 'Huh, dat is een meisjesnaam?' 10 minuten daarna zei ze zelf ook zo van: 'Ik heb een liefje en dat is ook een meisje'. Dus als een monitor daar zelf ook al open over is, kijken andere mensen daar wel naar op.' (cisgender vrouw, 19, samen met een meisje, over haar begeleidersrol)

Deze rol legt echter een grote druk op de schouders van LGBTQIA+ leiding. Om dat draaglijk te houden, moet ook de rest van de jeugdbeweging zich als bondgenoten achter hetzelfde project scharen:

"Met ons kader staan we echt sterk. En hetzelfde, als je iets tegen een vriend of vriendin van mij zou zeggen, dat ik daar op in zou pikken, dat zij dat ook bij mij zouden doen. Dus ik voel mij altijd wel heel veilig." (cisgender vrouw, 22, biseksueel, over een mainstream vakantieorganisatie)

Zulke alliantievorming leidt tot een grotere openheid en bespreekbaarheid van diversiteit en uitsluitingsmechanismen. Zo ontstaan veilige omgevingen, waarin meer LGBTQIA+-jongeren openlijk hun eigen identiteiten kunnen verkennen en zich tegelijk deel kunnen voelen van de grotere groep.

"Als wij in de groep zaten als lid, was het voor ons superduidelijk wie van de leiding homo of bi was of whatever, en dat is altijd goed onthaald geweest. En daar ben ik wel echt dankbaar voor, dat dit zo een vereniging is waar iedereen wel zijn plek in heeft." (cisgender vrouw, 22, lesbisch, over mainstream jeugdbeweging waar ze leiding geeft)



Heterotopie: een spel van
reproductie en uitdaging
Bron: Charlin Vesin (Unsplash)

Zulke voorbeelden waren in ons onderzoek jammer genoeg zeldzaam. Ze bieden echter wel een kijk op wat een meer inclusieve mainstream jeugdbeweging kan betekenen. Waar LGBTQIA+-organisaties de rol van veilige ruimte opnemen, zouden mainstream jeugdbewegingen zich kunnen ontwikkelen tot heterotopie: plekken waar nieuwe normen zich kunnen ontwikkelen, zoals uitgelegd door Foucault. Binnen zo'n heterotopie kunnen niet alleen andere, inclusieve normen groeien. Doordat zulke plaatsen sterk verbonden zijn met de rest van de samenleving kunnen die normen bovendien naar buiten worden uitgedragen. Voor cisgender heterojongeren en kinderen zijn ze plekken van informeel leren, die hen bewustmaken van de reproductie van heteronormativiteit en de uitsluiting die dit veroorzaakt; lessen die ook naar andere plekken worden meegenomen. Tegelijk worden ouders bereikt die via hun kinderen verbonden zijn met de jeugdbeweging.

"De vrijwilligers op uitwisseling waren daar om te feesten, en ze leerden elkaar kennen met die voornaamwoorden, wat ik erg interessant vond. Als je je voorstelt zeg je niet gewoon wie er is, maar: 'k ben X, ik kom van Gent' en dan voeg je toe hoe je genoemd wil worden: 'zij/haar'. Dit soort dingen is echt heel cool." (reflectie van een begeleidster bij een mainstream jeugdwerkorganisatie over wat ze leerde van hun uitwisselingsproject rond gender)

"Bij ons wordt er echt wel op [aanvaarding door ouders] ingezet. Ik heb ook altijd het gevoel gehad dat ik gewoon kan zijn wie ik ben." (cisgender vrouw, 22, biseksueel, over een mainstream vakantieorganisatie)

Zo wordt niet alleen de jeugdbeweging, maar de hele samenleving een veiligere plek voor wie zich niet aan de heteronorm conformeeft.

Dit artikel is gebaseerd op het volgende onderzoeksrapport: Moris, M., Pan, X., Speijer, L., Bussels, M., Janssen, S., & Loopmans, M. (2020). Ik zie, ik zie, wat jij niet ziet: Gender- en seksuele identiteit in het jeugdwerk, Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Cultuur, Jeugd, Media.

Literatuurselectie

Butler, J. (1990). Gender trouble: Feminism and the subversion of identity. New York: Routledge.

De Pauw, P., Vermeersch, H., Coussée, F., Vettenburg, N. & Van Houtte, M. (2010) Jeugdbewegingen in Vlaanderen: een onderzoek bij groepen, leiding en leden. Brussel: Vlaams Ministerie van Cultuur, Jeugd, Sport en Media. Online: http://www.sociaalcultureel.be/jeugd/onderzoek/rapport_jeugdbewegingen.pdf

Foucault, M., & Miskowicz, J. (1986), Of other spaces. *diacritics*, 16(1), 22-27.
Pan, X., & Loopmans, M. (2020) Intersectional Heterotopia: HIV and LGBTQ+ Movement in China. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*. Early view online: <https://doi.org/10.1111/tesg.12409>

Marjan Moris (marjan.moris@expeditions.be), **Xin Pan**, **Mirjam Bussels** en **Sam Janssen** werken bij Expeditions vzw, een consultancy- en onderzoeksnetwerk voor maverick onderzoekers. **Marjan Moris** is ook postdoctoraal medewerker aan de Universiteit Antwerpen en deeltijds docent aan de KU Leuven. **Xin Pan** werkt aan een doctoraat over queer migratie aan de KU Leuven en de University of Leicester. **Lara Speijer** is master of Sustainable Development en volgt nu de master of Water Resources Engineering, beide aan de KU Leuven. Voor dit onderzoek deed ze een stage bij Expeditions vzw. **Maarten Loopmans** (maarten.loopmans@kuleuven.be) is hoofddocent Geografie aan de KU Leuven.

STADSDIPLOMATIE: MEER DOMINEE DAN KOOPMAN?

Het begrip city diplomacy (vanaf nu vertaald naar 'stadsdiplomatie') is in toenemende mate een hot topic in de wetenschappelijke literatuur. Internationale profilering en samenwerking tussen steden is nochtans niet bepaald nieuw: zo heeft bijna iedere stad in Europa wel een of meerdere zusterstad/steden waar al dan niet actief mee wordt samengewerkt. Wél relatief nieuw is de opzienbarende opmars en assertiviteit van internationale stedelijke netwerken. Bekende voorbeelden zijn de C40, ICLEI en EUROCITIES. Daarnaast bestaan echter nog talloze andere netwerken, volgens een recente studie inmiddels ruim 200. Een ruime meerderheid hiervan focust vooral op vraagstukken gerelateerd aan klimaatverandering en milieu, gevolgd door de bestrijding van armoede en ongelijkheid. Het voornaamste doel van deze netwerken is het uitwisselen van kennis, maar ook het versterken van de positie van steden aan de internationale onderhandelingsstafel.

Ook Belgische en Nederlandse steden zijn steeds actiever op het internationale toneel. Zolanceerde Gent in november 2020 haar nieuwe beleidsnota "Internationale samenwerking: de blik op de wereld", waarin het haar grensoverschrijdende doelstellingen en ambities uitgebreid uit de doeken doet. De grote vier Nederlandse steden vervulden tussen 2014 en 2016 een prominente rol in de oprichting van het Global Parliament of Mayors, geïnspireerd op de ideeën van wijlen politicoloog Benjamin Barber. En niet alleen de grootste steden doen mee. Zo is het Vlaamse Vilvoorde lid van het zogenaamde Strong Cities Network, is Haarlem onderdeel van ICLEI en hebben ook middelgrote steden als Helmond reeds enige jaren specifieke beleidskaders voor internationale betrekkingen.

In het boek City Diplomacy beschrijft Lorenzo Kihlgren Grandi uitgebreid de verschillende facetten van stadsdiplomatie. Naast zijn affiliatie aan de Paris School of International Affairs van Sciences Po is hij mede-oprichter van Urban Flag, een denk- en doetank op het gebied van stadsdiplomatie en citymarketing. Hoewel verscheidene toonaangevende auteurs, waaronder Michele Acuto, erop hameren dat deze twee begrippen beslist geen synoniemen zijn, blijft de scheidslijn tussen beide soms nog wat vaag. Ook Grandi slaagt er in zijn boek niet helemaal in om de 'waarom-vraag' met betrekking tot stadsdiplomatie op kritische en doortastende wijze te adresseren. Hoewel hij zich bewust toont van het feit dat het beschermen en uitdragen van universele morele waarden en het najagen van eigenbelang soms dicht bij elkaar liggen, profileert hij zich vooral als ambassadeur van stadsdiplomatie, en legt hij zodoende de empirische nadruk op samenwerking en solidariteit.

Het boek begint met een tweetal interessante introducerende hoofdstukken die vooral ingaan op de historische en geografische ontwikkeling van stadsdiplomatie. Hierin passeert bijvoorbeeld het middeleeuwse netwerk van Hanzesteden de revue, en wordt onder meer ingegaan op naoorlogse stedenbanden tussen Engelse en Franse steden enerzijds, en Duitse steden anderzijds. Een

interessant weetje is verder dat het eerste mondiale stedennetwerk, de International Union of Cities (tegenwoordig UCLG), op initiatief van de Gentse burgemeester Emile Braun werd opgericht tijdens de Wereldtentoonstelling in 1913. In de overige hoofdstukken staat steeds een specifieke dimensie van stadsdiplomatie centraal, namelijk 'ontwikkeling en samenwerking', 'vrede en verzoening', 'economie', 'innovatie', 'milieu', 'cultuur' en 'migratie'.

Ieder hoofdstuk heeft een gelijkaardige opbouw. Na een korte toelichting over het wat en waarom wordt er een overzicht gegeven van de betrokken lokale en internationale stakeholders, gevolgd door de voornaamste uitdagingen en verwachtingen voor de toekomst. Ook bevat elk hoofdstuk een op het laatste moment toegevoegde reflectie met betrekking tot de impact van en de eerste respons op de COVID-19-crisis. De vaakst terugkerende boodschappen in het boek zijn eenvoudig samen te vatten. Ten eerste benadrukt de auteur steevast dat stadsdiplomatie veel potentie heeft, en dat de internationale invloed van steden moet worden vergroot. Een vaak terugkerend argument is dat steden nu eenmaal pragmatischer, progressiever en pacifistischer zijn dan nationale overheden. Hierdoor zijn zij bij uitstek in staat om de grootste mondiale uitdagingen, zoals de klimaatcrisis, de pandemie en de dreiging omtrent radicalisering en terrorisme, op een

efficiënte, productieve en democratische manier aan te gaan. Daarbij wordt het belang van multi-stakeholderism, oftewel een participatieve benadering, regelmatig bepleit. Tegelijkertijd maakt Grandi duidelijk dat een actieve rol van burgemeesters in vrijwel iedere dimensie van stadsdiplomatie van groot belang is.

City Diplomacy houdt uiteindelijk een beetje het midden tussen een wetenschappelijke en een consultancytekst. De tekst wordt in veel hoofdstukken vooral gekenmerkt door de vele voorbeelden, opsommingen en adviezen. Dit maakt het enerzijds overzichtelijk en toegankelijk, maar gaat wel wat ten koste van de intellectuele diepgang van het boek. Hoewel in de inleidende hoofdstukken een aantal kritische vragen en kanttekeningen worden opgeworpen, worden deze in het boek niet echt verder uitgediept of besproken. Of steden zich internationaal vandaag de dag nog altijd meer als dominee dan als koopman profileren, is op basis van dit boek dus nog altijd niet helemaal duidelijk.

Literatuurselectie

Grandi, L.K. (2020) City Diplomacy. Cham: Palgrave Macmillan.

Jorn Koelemaij (jorn.koelemaij@kuleuven.be) is als postdoctoraal medewerker verbonden aan het Instituut voor de Overheid van de KU Leuven. Zijn onderzoek richt zich op stadsdiplomatie en het internationaal beleid van middelgrote steden in België en Nederland.

VRIJE RUIMTE - Cees-Jan Pen

COMPACTERE EN VITALE BINNENSTEDEN

Velen zullen het eens zijn met de noodzaak van compactere en vitale binnensteden. De woningnood is hoog en mede door de corona-crisis is er veel leegstand in de binnenstad. Belangrijk daarbij is de grote – en pijnlijke – uitdaging om met name retail- en horecapanden te transformeren. Hoe kun je ondernemers en winkeleigenaren enthousiasmeren, terwijl je eigenlijk pleit voor een krimpagenda voor de retail? Toch is dit nodig voor een meer compacte en vitale binnenstad.

In 2015 werd in Nederland de Retailagenda gestart op initiatief van het ministerie van Economische Zaken en betrokken organisaties en marktpartijen die streven naar een gezonde en toekomstbestendige retailsector. Aanleiding voor de Retailagenda toen waren de grote structurele veranderingen in de retail die sterk zichtbaar werden, met vele faillissementen en leegstand als gevolg. Om de retail toekomstbestendig te houden of te maken, zou moeten worden gekeken naar nieuwe functies die deze (winkel)gebieden weer aantrekkelijk maken voor de veranderende eisen van de consument. Toen werd er al gesproken over 20% minder winkels en het schrappen van nieuwe winkelplannen. Ik had eind 2019 de eer een bijdrage te leveren aan de evaluatie van de Retailagenda. Conclusie: veel ambities en plannen zijn blijven hangen in mooie woorden en opmerkelijk weinig daden. Inmiddels heeft corona ervoor gezorgd dat, naast de enorme gevolgen voor de economie en het gedaalde consumentenvertrouwen, online winkelen een verdere vlucht heeft genomen en er nog minder vraag is naar fysieke winkels. We vergeten in dit kader soms dat Nederland een van de landen in Europa is met de meeste winkels. Wellicht is een afname van 20% van de winkels daarom zelfs aan de voorzichtige kant. In plaats van beleidsstukken schrijven, voorzichtige pilots doen en overlegtafels te plannen door de Retailagenda, moeten beleidsmakers nu simpelweg de schop in de grond steken.

Toch laat de corona-crisis zien dat er wel degelijk sprake is van uitvoeringskracht. Binnensteden moesten immers transformeren van places to buy naar places to be & meet. Het draait tegenwoordig niet meer alleen om winkelen, maar om sfeervolle centra met een prettig verblijfsklimaat, waar zowel kan worden gewoond als gewerkt. In 2020 is, mede door de corona-crisis, enorm tempo gemaakt met de vergroening van de stedelijke omgeving. In binnensteden is de betrokkenheid rond de directe leefomgeving toegenomen. Daar zijn door alle versterking namelijk steeds meer hitte-eilanden gekomen. Er is een breed draagvlak ontstaan dat bomen zorgen voor CO₂-opname en verkoeling bieden. Het is zaak nu verder door te pakken. Waar blijft de jaarlijkse boomplantdag in de binnenstad?

De grote uitdaging bij het compacter maken van binnensteden is om retail- en horecapanden te transformeren. De afgelopen jaren heeft de horeca een aanzienlijk deel van de leegkomende winkelpanden opgevuld, waardoor de krimp in de retail misschien niet eens echt opviel. Vóór de corona-crisis werd al gesproken over een maximum aan horecazaken in de binnenstad. Nu krijgen zowel de horeca als de detailhandel zware klappen. Het lijkt op het eerste oog nog mee te vallen met de leegstandscijfers in stadscentra, maar dat komt met name door de zeer ruimhartige steunpakketten van de overheid. De vraag is hoe de cijfers op de lange termijn zullen uitpakken.

Gelukkig is er op alle overheidsniveaus een toenemende aandacht voor investeren in, en aan de slag gaan met, meer compacte en vitale centra. In provincies als Drenthe, Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg lopen inmiddels binnenstadsprogramma's en investeringsregelingen. Recent kwam er ook vanuit de Tweede Kamer extra aandacht voor dit vraagstuk,

door een flinke inzet van middelen vanuit de woningbouwimpuls van Minister Ollongren. Deze woningbouwimpuls beoogt ruim 51.000 woningen te bouwen door een investering van €290 miljoen van het Rijk. Gemeenten en provincies dragen €331 miljoen bij om het financieel tekort op te lossen. Een deel van dit budget is specifiek bestemd als woningbouwimpuls voor meer compacte en vitale binnensteden.

Met zulke uitgaven begint het alleszins te lijken op een landelijke stedelijke vernieuwing.

Concreet moet er dus echt een stevige koppeling worden gemaakt tussen de woningnoodopgave en de noodzaak te werken aan compacte en vitale binnensteden. Ziet men niet dat het mes zo aan twee kanten snijdt? De leegstand van winkel- en horecapanden wordt opgelost, de te grote nadruk en dominantie van retail in stadscentra wordt doorbroken, er wordt voorzien in de vraag naar (binnen)stedelijk wonen én er komen middelen vrij om aan de slag te gaan met een meer compacte, groene en vitale binnenstad. Je zou toch denken dat vastgoedeigenaren, ondernemers en gemeenten deze kans niet laten lopen.

Veel ambities en plannen van de Retailagenda zijn blijven hangen in mooie woorden en opmerkelijk weinig daden

Cees-Jan Pen (c.pen@fontys.nl) is lector bij het lectoraat De Ondernemende Regio van Fontys Hogeschool. Hij is deskundige op het gebied van stedelijke werklocaties (bedrijventerreinen, kantoren en winkels) en stedelijke en regionale economie en vastgoed.

VERSLAG - Joey Koning

KLIMAATADAPTATIEWEEK GRONINGEN: AANPAKKEN & AANPASSEN

We hebben zelden zo'n bewogen jaar doorgemaakt als dat we nu met corona doen. Velen van ons hebben zich in korte tijd radicaal moeten aanpassen aan een andere manier van leven en dat blijkt best lastig. Toch zullen we daar beter in moeten worden, want er staat ons een nog veel grotere verandering te wachten: het opwarmende klimaat.

We merken nu al om ons heen dat dit effecten heeft: zo worden hete zomerdagen nog heter en frequenter, komen stortbuien vaker voor en met hogere intensiteit, en stijgt wereldwijd de zeespiegel met een rap tempo. Dit alles met grote gevolgen voor mens, dier en natuur. Alhoewel er van alles gedaan wordt om deze effecten te voorkomen, kunnen we er eigenlijk niet omheen dat ze al in werking zijn getreden, en in ernst zullen gaan toenemen. Het wordt dan ook tijd om na te denken over hoe we onszelf en onze leefomgeving kunnen aanpassen aan het veranderende klimaat. Om dit wereldwijd op de politieke agenda te zetten vond op maandag 25 januari de eerste internationale *Climate Adaptation Summit* (CAS) in Nederland plaats, waar wereldleiders samenkwamen om het over dit thema te hebben.

Klimaatadaptatieweek Groningen

In aanloop naar dit evenement werd tussen 19 en 25 januari in Groningen de Klimaatadaptatieweek georganiseerd, opgezet door het Akkoord van Groningen, in samenwerking met het Global Centre on Adaptation. Tijdens deze evenementweek over klimaatadaptatie was het doel om bewustwording te creëren, kennis te delen en adaptieve acties op te starten. Waar oorspronkelijk het plan was om de wereld naar Groningen te brengen en te laten zien hoe klimaatadaptatie hier leeft, moest het evenement door corona in een online platform worden gegoten, waarin Groningen naar de wereld werd gebracht. Dit bood de mogelijkheid om duizenden jongeren, wetenschappers en professionals van over de hele wereld mee te laten doen en hun ervaringen uit te laten wisselen.

Hoogtepunten

De Klimaatadaptatieweek in Groningen bestond uit meer dan 30 online evenementen verdeeld over een aantal pijlers. Zo waren er evenementen gericht op de wetenschap, met onder andere een discussiepanel met het *Intergovernmental Panel on Climate Change* (het vaak aangehaalde klimaatinstituut) en een *Nobel Laureate Ceremony* met vijf Nobelprijswinnaars. Andere evenementen richtten zich juist meer op jongeren, ontwerpers, onderwijsinstellingen of lokale bewoners. Het evenement was gratis toegankelijk voor mensen van over de hele wereld en was vormgegeven in de vorm van een online festival. Hiervoor is een digitaal portaal ontwikkeld, met een miniatuurversie van

Groningen als decor. Bezoekers konden daar vrij in bewegen, live en opgenomen evenementen bezoeken en op deze manier hun eigen route samenstellen voor de dag.

In aanloop naar de Klimaatadaptatieweek werd hard gewerkt aan verschillende statements en oproepen, die op de 25e aan de deelnemende wereldleiders van de CAS meegegeven konden worden. Zo werd de *Groningen Scientific Statement* gepresenteerd, waar 3000 internationale wetenschappers uit meer dan 100 landen hebben meegewerkt. Daarnaast werkten een aantal grote internationale ontwerp bureaus aan de 'Ontwerpmanifestatie Act & Adapt', met tien ontwerpprincipes voor klimaatadaptatie. Deze zijn samengebracht in de tentoonstelling 'Sponsland', die ook in online vorm terug te vinden is op <https://sponsland.nl>. Tot slot werd met de *Global Youth Call to Action* de ideeën, belangen en wensen van honderdduizenden jongeren van over de hele wereld gepresenteerd. Ook lokale jongeren uit Groningen hebben in aanloop naar de Klimaatadaptatieweek in beeld gebracht hoe klimaatadaptatie in hun regio speelt en wat hun wensen voor de toekomst zijn in de Regionale Actie Agenda.

Impact

Al met al heeft de Klimaatadaptatieweek vele duizenden deelnemers van over de hele wereld aangetrokken. Het thema klimaatadaptatie is in korte tijd een bekend begrip met veel momentum geworden in de regio, waar allerlei

boomplantacties en vergroeningsinitiatieven nog jaren impact zullen hebben. Het evenement heeft regelmatig het landelijke nieuws gehaald in de afgelopen maanden en zo meer bekendheid gegeven aan het onderwerp. Bovendien zijn er door wereldwijde samenwerking handvaten, ideeën en acties opgezet die zijn gedeeld met de wereldleiders op de CAS. Daarin wordt onder andere gepleit voor meer budget voor klimaatadaptatie, het betrekken van jongeren in beleid en beslissingen daarover, en het versterken van (internationale) samenwerking en kennisuitwisseling.

Benieuwd geworden naar hoe dat er allemaal uitzag? Het evenement is grotendeels opgenomen en alle lessen, filmpjes en acties zijn online terug te vinden op www.klimaatadaptatiegroningen.nl.

Joey Koning (jo.koning@pl.hanze.nl) is projectmedewerker klimaatadaptatie bij de Hanzehogeschool Groningen. Hij is afgestudeerd aan de Rijksuniversiteit Groningen met een onderzoeksmaster in planologie.



Wil je op de hoogte blijven van actuele sociaal-ruimtelijke thema's?
Volg AGORA op Facebook, Twitter en LinkedIn!

AGORA - Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken
2021 - 1 - jaargang 37
een uitgave van de Stichting Tijdschrift AGORA
ISSN 1380-6319

REDACTIEADRES

Redactie Tijdschrift AGORA
Departement Sociale Geografie en Planologie
Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht
Princetonlaan 8a, 3584 CB Utrecht
[e] agora.secretaris@gmail.com
[i] www.agora-magazine.nl
[a] <https://ojs.ugent.be/agora>
[f] <https://www.facebook.com/AGORAmagazine.nlbe/>
[t] <https://twitter.com/MagazineAgora>
[l] <https://www.linkedin.com/company/agora-magazine/>
[IBAN nummer] NL23INGB0006165799

REDACTIE

Wesley Gruijthuijsen (hoofredactie), Demi van Weerdenburg (hoofredactie), Suzanne Akkerhuis, Marianne de Beer, Dieter Bruggeman, Freke Caset, Corneel Casier, Koenraad Danneels, Jef van den Driessche, Valerie De Craene (eindredactie), Clemens De Olde, Laura Deruyter, Maite Dewinter, Nicolas Dewulf, Eva Van Eenoo, Dorien Frinking, Tom Heene, Sigrid Hogendorp (secretaris), Anouska Jaspersen (productie en vormgeving), Rens Jonker, Griet Juwet (eindredactie), Karim van Knippenberg, Jörn Koelemij, Jan Douwe Krist (eindredactie), Sander van Lanen, Suzanne Lansbergen (productie en vormgeving), Simon Lox, Emiel Maliepaard, Sarah Meire, Pieter Ooghe, Richard Rijns, Joren Sansen, Imke Sierksma, Sara Smaal, Stien Snellinx, Kato van Speybroeck, Marieke van der Star, Esmee Steenwinkel (penningmeester), Roos Timmers, Lennert Verhulst, Eva de Vrij, Malou Weber, Egbert van der Zee, Laura Zopfi.

THEMAREDACTIE

Corneel Casier, Eva Van Eenoo, Koos Fransen, Wesley Gruijthuijsen, Arjen Klinkenberg

REDACTIEADVIEZEN

David Bassens, Justin Beaumont, Marco Bontje, Heidi Hanssens, Henk van Houtum, Ilse van Liempt, Jesper van Loon, Maarten Loopmans, Tineke Lupi, Filip De Maesschalck, Michiel van Meeteren, Bruno Meeus, Ben de Pater, Peter Pelzer, Nick

Schuermans, Bas Spierings, Casper Stelling, Justus Uitermark.

GRAFISCHE VORMGEVING

Suzanne Lansbergen & Anouska Jaspersen

ONTWERP HUISSTIJL

Maarten Mieras & Jeroen Sikma

DRUK

Drukkerij Tesink - Zutphen

(DIGITALE) VERSPREIDING

Deze uitgave valt onder de Creative Commons BY-NC-ND licentie.

LOSSE BESTELLING

Nummer per stuk €10,90

ABONNEMENTEN (per jaar, vanaf 1 februari 2021)

Bibliotheken, bedrijven, instellingen €65,40

Studenten €25,40

Overigen €35,40

KNAG-leden krijgen een korting van € 5,00

Abonnementen worden verlengd tenzij opgezegd uiterlijk 1 maand voor het verstrijken van de abonnementsperiode.

ARTIKELN/RECENSIES

Artikelen, recensies, mededelingen en reacties kunnen worden aangeboden aan het redactieadres of via agora.secretaris@gmail.com. Dit geldt ook voor mededelingen en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de sociaalruimtelijke wetenschappen. Auteursrichtlijnen zijn beschikbaar via de website.

ADVERTENTIES

Informatie via agora.secretaris@gmail.com.

De uitgave van AGORA wordt mede mogelijk gemaakt door steun van het Departement Sociale Geografie & Planologie (UU), de Afdeling Sociale en Economische Geografie (KU Leuven), het departement Geografie van de Vrije Universiteit Brussel (VUB), de Vakgroep Geografie (UGent) en het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG).

Bron: Karim van Knippenberg

Erfgoed en conflict

Conflict is inherent aan erfgoed. Er zijn immers veel waarden verbonden aan erfgoed en die kunnen voor iedereen anders zijn. Zo ontstaan er debatten over het al dan niet behouden, hergebruiken of aanpassen van bepaalde gebouwen, objecten en monumenten. Dit kan gaan over een groep bezorgde buurtbewoners die vragen heeft bij de herbestemming van de kerk in haar wijk, maar bijvoorbeeld ook over de vernietiging van cultureel erfgoed in oorlogstijd. Tevens zien we de laatste tijd steeds nadrukkelijker pleidooien voor 'dekolonisatie' en 'meerstemmigheid' van erfgoed, met name rondom standbeelden en straatnamen. Deze discussies zijn een uiting dat erfgoed voor veel mensen leeft en in die zin zijn ze positief. Maar het gevaar schuilt erin dat deze discussies dreigen te verworden tot patstellingen. Om te komen tot gedragen erfgoed(beleid) is het daarom belangrijk om verschillende stemmen aan het woord te laten en deze met elkaar in dialoog te brengen. In het AGORA-themanummer 'erfgoed en conflict' gaan we dan ook dieper in op de vraag: hoe kun je de veelstemmigheid en emoties rondom erfgoed een plek geven in het denken over, en de omgang met erfgoed?

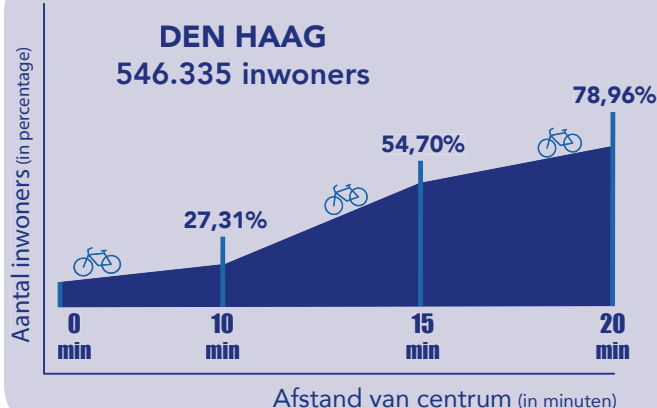
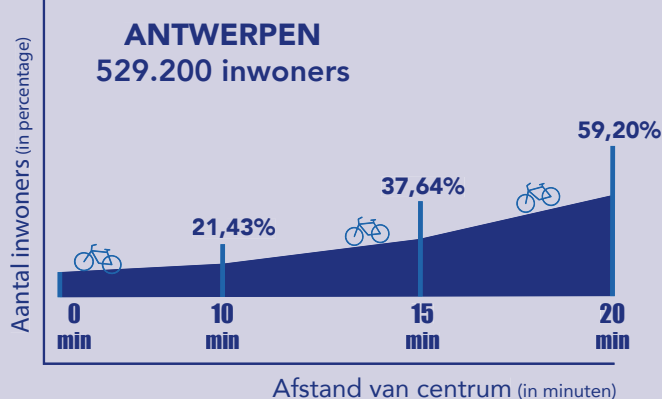
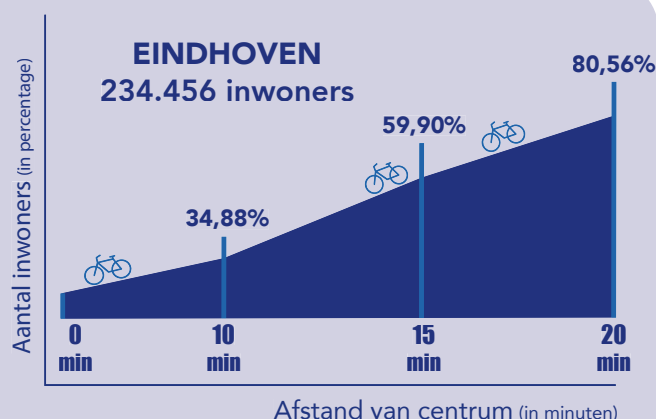
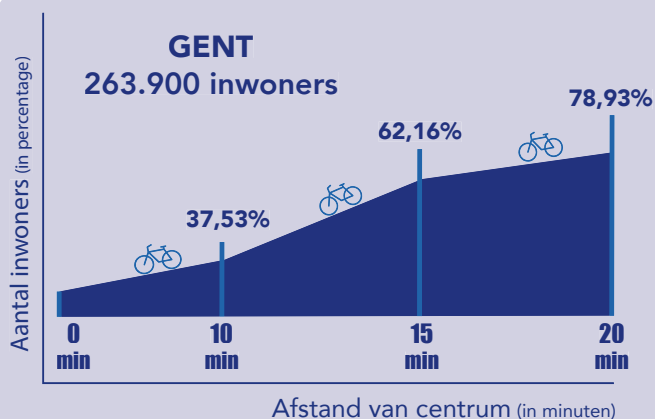
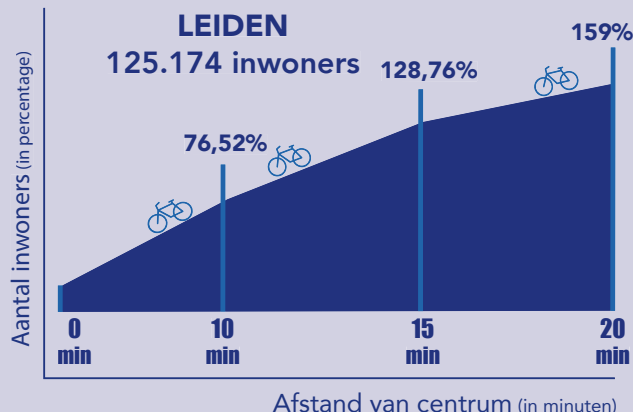
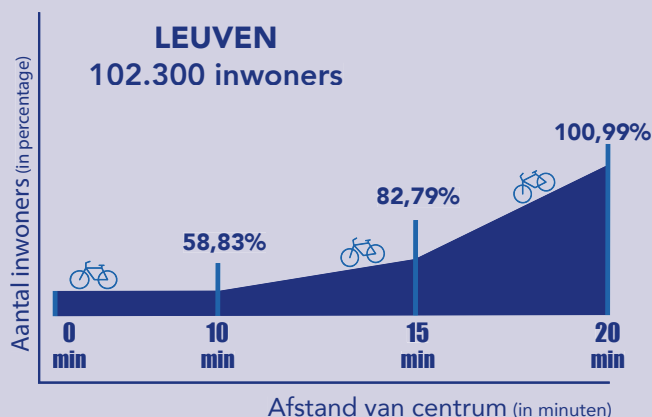


VOLGENDE NUMMER...



DE BEREIKBARE STAD PER FIETS

Hoeveel inwoners kunnen het centrum van de stad bereiken in tien, vijftien en twintig minuten?



*Bron: CBS, Fietsersbond Routeplanner, OpenStreetMap, Geopunt