



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 koffiebar, 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 allerhande 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 toiletpapier'. 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 uitgangspunt, 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 Grujthuijsen** (wesley.grujthuijsen@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.