

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 Fietsersbond). 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 Fietsersbond 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 Fietsersbond 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 Fietsersbond 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 aanwakkeren. 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 Bruhèze, 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.