

Help de fietsers, verbeter de stad

AUTEUR Adonia E. Lugo

FOTOGRAFIE Allison Mannos

VERTALING Marloes Wevers

In een stad waar fietsen niet vanzelfsprekend is en automobiliteit het uitgangspunt vormt bij ruimtelijke planning, moeten fietsers assertief zijn. Dat is niet zonder gevaar, zeker niet als je tot de zwaksten onder deze toch al kwetsbare groep verkeersdeelnemers behoort.

Stel je voor: Je stapt 's morgens op je fiets om naar je werk te gaan. Zodra je je huis achter je hebt gelaten kom je terecht in een straat vol grote auto's, vrachtwagens en bussen. Het recht om de openbare weg als fietser te gebruiken is niet duidelijk zichtbaar in de vorm van fietspaden of aparte banen. Je moet het bevechten door simpelweg je lichaam in de strijd te gooien en te hopen dat automobilisten je de ruimte gunnen. Sommigen toeteren luid naar je, anderen slalommen extra hard om je heen om duidelijk te maken dat ze vinden dat je niet op de straat thuis hoort. Ze razen langs huizen en winkels, aan niets anders gewend dan hun mede gemotoriseerde weggebruikers.

American Dream

Wie iets wil zeggen over fietsen in Los Angeles, moet bij de auto beginnen. De autocultuur van LA is bekend uit ontelbare films en boeken over deze halve woestijnstad, die haar water moet aanvoeren van over de staatsgrenzen. Die films en boeken zijn ofwel een lofzang op de auto, die onafhankelijkheid en suburbane veiligheid garandeert, of hekelen de stad, die na de vlucht naar de buitenwijken als hel op aarde achterbleef en elk moment kan bezwijken onder interne spanningen. In het eerste geval representeert LA de American Dream: een vrijstaand huis met achtertuin, een hond en voor alle familieleden die oud genoeg zijn een auto, zodat zij zich vrij door de omgeving kunnen bewegen. In de andere visie is LA een nachtmerrie: straatbendes, criminaliteit, haat jegens de medemens en een onophoudelijke stroom migranten, die de stad naar hun hand zetten.

LA als de American Dream is onlosmakelijk verbonden met wegen en autobanen voor gemotoriseerd verkeer. Zo kan een suburbane kost-

winner eenvoudig reizen van de verafgelegen buitenwijk, die hij zich financieel kan permitteren, naar het werk dat hij nodig heeft om zijn levensstijl te bekostigen. Zonder auto lijkt dit forenzen onmogelijk. De snelwegen en straten zijn overvol, maar het beeld van autorijden in LA is zo krachtig dat het slechts tot enkelen doordringt hoe onpraktisch het eigenlijk is. Er is weliswaar een uitgebreid regionaal netwerk van busverbindingen, lightrails en metrolijnen gerealiseerd voor het grote aantal vervoersafhankelijke LA'ers, maar het gebruik van openbaar vervoer is niet vrij van een zeker stigma; reizen met de bus impliceert dat je geen auto kunt veroorloven en daardoor gedwongen bent bewegingsvrijheid in te leveren.

Ooit had Los Angeles het grootste stadoverstijgende tramsysteem van de Verenigde Staten. Dit regionale vervoersnetwerk lag begin twintigste eeuw aan de basis van de ongebreidelde stedelijke groei, maar werd in de jaren zestig opgeheven. Als gevolg werd het grootste deel van de publieke ruimte in het centrum van LA overgeleverd aan automobilisten. Op- en afritten van snelwegen leiden snelverkeer door voorheen rustige straten en lange linten van verhoogd aangelegde autobanen doorsnijden de oude 'streetcar'-buitenwijken. Wie het zich kon veroorloven verliet het centrum, en wie er nog wel wonen wachten op hun kans om eveneens de suburbane American Dream te verwezenlijken waarvoor zij naar Los Angeles kwamen. Het is het najagen van dit ideaal wat de nachtmerrie van de straat als verlaten openbare ruimte bestendigt.

De vanzelfsprekendheid van autorijden, de overtuiging dat dit in alle gevallen de aangewezen vervoersvorm is en de daaruit voortvloeiende opvatting dat autoverkeer met publiek geld moet worden ondersteund, is wat we verstaan onder automobiliteit. De geautomobiliseerde stad geeft voorrang aan automobilisten en degradeert voetgangers en fietsers tot tweederangsburgers. Men ontwerpt wegen zonder rekening te houden met fietsers en smalle stoepen worden er zonder overtuiging naast gelegd. Fietsers hebben daardoor de keuze zich op de snelwegachtige straat te wagen, of de stoep te claimen ten koste van de



Georganiseerde groepsrit in Los Angeles

voetgangers. Onze lichamen lopen gevaar, maar omdat we de moed hebben de sociale orde van de automobiliteit te verstoren, verdienen we niet beter. Op ander vervoer dan de eigen auto wordt neergekeken, wat mensen die zich dat niet kunnen veroorloven tot paria's maakt. Hun enige mogelijkheid om respectabele burgers te worden, is een auto aan te schaffen en zich te storten in het milieuvervuilende, sociaal destructieve strijdgewoel.

Fietsende onderzoeker

Ondanks gebrek aan ondersteunende infrastructuur en de veelvuldige pesterijen van automobilisten, kunnen we op de fiets losbreken van de illusie dat autorijden altijd de beste vorm van vervoer is. Het oorspronkelijke stratenpatroon van Los Angeles bestaat nog, waardoor korte afstanden makkelijk per fiets te overbruggen zijn door de drukke straten te mijden en routes door rustiger buurten te kiezen. Hoewel de stad nog niet grootschalig geïnvesteerd heeft in fietspaden en zelfs wegmarkeringen die de rechten van de fietser tot uitdrukking brengen ontbreken, neemt het aantal fietsers in Los Angeles toe. Groepsritten, fietsmakerscollectieven en andere vormen van ondersteuning werken drempelverlagend. De fietsgemeenschap is divers samengesteld, van beleidsgeoriënteerde lobbygroepen zoals de Los Angeles County Bicycle Coalition (LACBC) tot Midnight Ridazz, die 's avonds groepsritten organiseert waaraan soms duizenden mensen deelnemen. Gezamenlijk strijden we voor een verandering in de dynamiek van onze straten; door te fietsen dwingen we voor alle weggebruikers het recht op veiligheid af.

Als doctoraalstudent Culturele Antropologie verhuisde ik in 2007 van Portland, Oregon naar Los Angeles. Portland loopt in Amerika voorop in het faciliteren van fietsers, en in de tijd dat ik er woonde was ik eraan gewend geraakt per fiets te reizen. Toen ik begon te fietsen in LA, merkte ik echter dat mijn recht op de straat voortdurend aangevallen werd door agressieve bestuurders van grote SUV's. Gesloten, donkere ruiten maakten overduidelijk dat ze niets met me te maken wilden hebben. Ze

scheurden rakelings langs mijn lichaam, dat in hun ogen niets meer was dan een snelheidsbelemmering. Uiteindelijk waren de problemen die in LA met fietsen gepaard gaan aanleiding om er mijn dissertatieonderzoek aan te wijden.

Ik vroeg me af waarom mensen voor de fiets kozen. Uit belangstelling voor milieuvriendelijk vervoer? De behoefte om hip te zijn? Fietsen in de stad krijgt in Amerika namelijk langzaam een kosmopolitische bijklank. Op den duur viel me echter een type fietser op met een veel eenvoudiger motief: betaalbaarheid. Als activist ontmoette ik anderen die zich met mij bekommerden om het gebrek aan steun voor arme fietsers en die zagen dat er een kloof is tussen zelfbewuste fietsers, die deelnemen aan het sociale leven van de fietsgemeenschap, en 'jornaleros', die per fiets naar hun werk gaan. Omdat ik vind dat een sociaal wetenschapper zich niet kan beperken tot observeren alleen, maar moet proberen een verschil te maken, wist ik dat ik als fietser in Los Angeles meer betrokken moest raken dan voor mijn onderzoek noodzakelijk was.

Jornaleros

Werk in de bouw ligt momenteel niet voor het oprapen. De mannen die vanuit Guatemala en El Salvador naar Los Angeles zijn gekomen om geld voor hun gezinnen te verdienen, de dagloners ofwel jornaleros, spenderen soms hele ochtenden in steuncentra voor dagarbeiders. Daar kunnen ze koffiedrinken en Spaanstalige televisie kijken in afwachting van werkgevers op zoek naar werklui. Hun mountainbikes staan voor de deur, vastgeketend aan hekken en palen, om naar een aangeboden klus of aan het eind van dag terug naar huis te kunnen gaan. Deze fietsen zijn vaak kapot of roestig door het lange buiten staan. Zadelpennen steken los in de frames. De jornaleros zetten ze met goedkope kettingsloten vast, omdat ze zich geen duurdere kunnen veroorloven. Hierdoor worden veel van hun fietsen, of onderdelen ervan, gestolen.

Deze fietsers maken doorgaans gebruik van de hoofdwegen en ver-

mijden interactie met agressieve chauffeurs door over de stoepen te rijden. Dan Koeppel, een auteur uit Los Angeles, noemde deze mannen in 2005 in het tijdschrift *Bicycling* "onzichtbare fietsers", omdat ze geen deel lijken uit te maken van de LA fietsgemeenschap. Uit een rapport van het U.S. Department of Transportation uit 2004 blijkt bovendien dat Latino fietsers onevenredig vaak het slachtoffer zijn van verkeersongelukken met dodelijke afloop.

Toen ik met andere fietsers sprak over deze onopgemerkte fietsersgroep, vond ik al snel een medestander in Allison Mannos, een stagiair bij LACBC. Allison kwam erachter dat Planet Bike, een bedrijf dat fietsaccessoires verkoopt, bereid was om fietslampjes ter beschikking te stellen om onze inspanningen voor arme Latino fietsers te ondersteunen. In december 2008 ging ons project City of Light/Ciudad de Luces van start.

We vroegen aandacht voor de behoeften van Latino fietsers en binnen een paar maanden hadden we lampjes in overvloed om op straat uit te delen. Na dat een paar weken gedaan te hebben, besloten we naar het steuncentrum voor dagarbeiders in MacArthur Park te gaan, een buurt in Centraal Los Angeles waar veel Salvadoraanse migranten wonen. Daar deelden we ook lampjes uit en gaven we informatie over veiligheid voor fietsers. Dus in plaats van in het wilde weg lampjes te verstrekken, maakten we nu ook gebruik van de gelegenheid om kwetsbare fietsers voor te lichten.

Elke vrijdagochtend deelden we folders uit over de rechten van fietsers en zetten we lampjes op de fietsen van jornaleros. We spraken met hen, leerden hun bijnamen kennen en kregen een indruk van de dagelijkse gang van zaken in het steuncentrum. Vrijwilliger Andy Rodriguez ontwikkelde een cursus fietsveiligheid. Halverwege 2009 nodigde Allison een aantal mensen uit van het lokale fietsmakerscollectief Bicycle Kitchen om een workshop over fietsreparatie te geven. Dit gaf City of Lights een spannende nieuwe wending en stelde ons in staat om de grootste drempel voor het fietsen in LA ter discussie te stellen: de status die men hier ontleent aan autorijden.

Identiteit

Wie uit economische noodzaak fietst in een stad die daar vijandig tegenover staat, realiseert zich waarschijnlijk niet dat fietsen een bron van identiteit kan zijn. Op het eerste gezicht lijkt dat misschien niet problematisch. In de Verenigde Staten horen we veel verhalen over hoe normaal fietsen in Nederland is, dat mensen er fietsen zonder daar een speciaal bewustzijn voor te hoeven ontwikkelen, omdat de infrastructuur van de stad voorziet in veilige ruimtes. In Los Angeles daarentegen is fietsen helemaal niet vanzelfsprekend. Het is abnormaal en ongewenst. Daardoor kon hier een sterke gemeenschap van fietsliefhebbers en -activisten ontstaan. Door ervaringen te delen en gezamenlijk problemen op te lossen, ontwikkelt zich een ondersteunende sociale infrastructuur met de dreiging die uitgaat van automobiliteit als bindende factor. Als fietsers hun vervoerswijze niet ontwikkelen tot een identiteit, hebben zij echter geen toegang tot de steun die de fietsgemeenschap hen kan bieden.

Fietscoöperaties hebben in LA in dit verband een belangrijke functie. Ze lenen gereedschap uit en leren mensen hoe ze zelf hun fiets kunnen repareren – een populaire bezigheid onder de doe-het-zelf activisten,

voor wie het fietsen in deze stad een bewuste keuze is. De collectieven zijn ook sociale ruimtes. In de stad die in vooral bekend staat om haar vervreemdende verkeer en angst in de publieke ruimte, bieden ze fietsers een gevoel van verbondenheid. Door overdracht van technische kennis, in de vorm van reparatiecursussen, en sociale kennis over de fietsgemeenschap zorgen ze ervoor dat mensen onderdeel worden van dit ondersteunende netwerk voor fietsers. City of Lights heeft tot doel ook de jornaleros toegang tot dit netwerk te geven. Arlen Jones en Ramon Martinez, die beiden ervaring hebben in het opzetten van fietsmakerscollectieven, besloten City of Lights uit te breiden met een reparatieservice speciaal voor fietsende dagloners. BiciDigna (Dignity Bikes) opende haar deuren in het centrum van LA met hulp van een plaatselijk steuncentrum voor dagarbeiders.

Het beeld van autorijden in LA is zo krachtig dat het slechts tot enkelen doordringt hoe onpraktisch het eigenlijk is

Wat begon als een gedachtewisseling over onzichtbare fietsers, is uitgegroeid tot een voorlichtingsprogramma dat probeert de fietsgemeenschap voor een ander type fietser toegankelijk te maken. Terwijl ik me voorbereid op het veldwerk voor mijn proefschrift, vraagt de antropoloog in mij zich af of City of Lights werkelijk in staat is om de twee zeer verschillende fietsersgroepen in LA met elkaar in contact te brengen. De fiets biedt een kans om de stad voor te bereiden op een duurzame toekomst, omdat het fietsen door de stedelijke ruimte mensen confronteert met de ongelijkheden die voortkomen uit automobiliteit. City of Lights doet een poging om arbeids-, immigratie- en milieuproblematiek met elkaar te verbinden. Door kennis te delen over verkeersveiligheid en fietsreparatie hopen we een rechtvaardiger stad tegemoet te kunnen zien.

Adonia Lugo (lugo@uci.edu) is cultureel antropoloog en bereidt momenteel een proefschrift voor aan de University of California, Irvine. Ze is mede-initiator van het project City of Lights/Ciudad de Luces. Meer informatie hierover is te vinden op ciudaddeluces.wordpress.com.

Literatuurselectie

- Davis, M. (1990) *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. New York: Verso.
- Jain, S. S. (2006) *Urban Violence: Luxury in Made Space*. In: M Scheller & J. Urry (red.) *Mobile Technologies of the City*. New York: Routledge.
- Koeppel, D. (2005) *Invisible Riders*. *Bicycling Magazine*, december 2005.
- Mapes, J. (2009) *Pedaling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities*. Corvallis, OR: Oregon State University Press.