

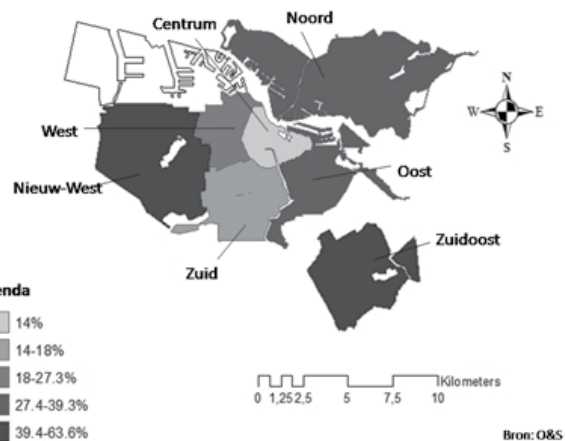
Fietsmulticulturalisme

AUTEUR Peter Pelzer

FOTOGRAFIE EN ILLUSTRATIES Peter Pelzer

Hoewel Nederland koploper is op het gebied van fietsgebruik, zijn reflecties op de culturele status van dit vervoermiddel zeldzaam. Zoals ervaringen elders in de wereld én binnen Nederland laten zien is fietsen niet louter een rationele keuze, maar ingebed in een nationaal discours dat de normaliteit van de fiets benadrukt.

'Dé Nederlander bestaat niet.' Met deze gevleugelde uitspraak gaf prinses Maxima een paar jaar geleden onbewust een feilloze samenvatting van het integratiedebat in Nederland. Want hoewel multiculturalisten tegenwoordig diep door het stof gaan, lijkt de Nederlandse identiteit diffuser en ongrijpbaarder dan ooit. In een tijd waarin globalisering voortdurend nieuwe en heterogene waarden aanbrengt en culturele tradities grotendeels verdampt zijn, is het flink zoeken naar ankerpunten. Te midden van al dit cultuurrelativisme en grensoverschrijdende krachtenvelden houdt één symbool zich al meer dan honderd jaar dapper staande als symbool van de Nederlandse identiteit: de fiets. De ongemotoriseerde tweewieler kan met recht een typisch Nederlands fenomeen genoemd worden. In tegenstelling tot de rest van vrijwel de gehele westerse wereld (Zuidoost-Azië verdient een aparte behandeling) werd de fiets geen anachronisme onder druk van het modernisme na de Tweede Wereldoorlog, maar bleef het een belangrijk middel voor zowel utilitaire als recreatieve verplaatsingen. De verklaringen zijn zowel geografisch als historisch van aard. Nederland is vlak en heeft een mild zeeklimaat, wat zich uitstekend leent voor de fiets. Daarbij leidt de dichte en gevarieerde bebouwing tot relatief korte afstanden per trip. Een ander deel van de verklaring is te vinden in de geschiedenis van de afgelopen honderd jaar. Nederland is van oudsher een tamelijk egalitaire maatschappij met weinig ostentatief statusvertoon. De fiets kreeg hierdoor niet de status van 'poor men's vehicle' (zoals in veel ontwikkelingslanden) of als speeltje voor de rijken. Bovendien werd de fiets, met name tot aan de Tweede Wereldoorlog,

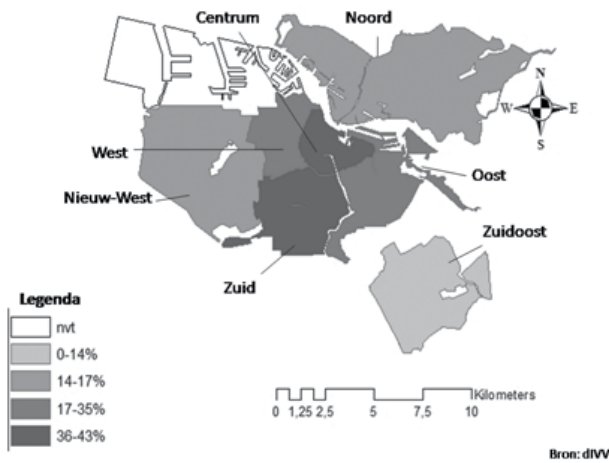


Percentage niet-westerse immigranten in Amsterdam per stadsdeel.

gezien als een middel om nationale identiteit te creëren. Deze eeuw van frequente omgang met fietsen heeft ervoor gezorgd dat fietsen normaal wordt gevonden; een onbewust onderdeel van het dagelijks patroon. Het is, om met Pierre Bourdieu te spreken, onderdeel van de nationale habitus. Fietsen zit als het ware geprogrammeerd in het systeem van de Nederlander. Exemplarisch zijn toeristen die zich onwennig en onhandig op huurfietsen door de Amsterdamse binnenstad begeven. Zo gewoon is het kennelijk niet om de tweewieler te kunnen berijden.

Fietsband

Een diffuser beeld ontstaat ook wanneer er nader wordt ingezoomd op Nederland. De bible belt blijkt een waar fietsers-bastion; fietsgebruik in gemeenten met een protestants-christelijke traditie is stukken hoger dan in plaatsen met een aanzienlijke katholieke bevolking. Het calvinistische ethos van degelijkheid en spaarzaamheid, door Max Weber gezien als een cruciale verklaring voor het succes van het kapitalisme in West-Europa, kan ook worden aangedragen als een



Percentage fietsers (modal split) per stadsdeel.

oorzaak van het hoge fietsgebruik in protestants Nederland. Natuurlijk moet in een sterk gesecculariseerde maatschappij een niet al te determinerende functie aan religie worden toegekend, wél geeft dit aan dat er regionale verschillen zijn met betrekking tot attitudes ten opzichte van fietsen. Hierbij moet ook in ogenschouw genomen worden dat er een vliegwieleffect optreedt: in plaatsen met een fietsgezinde bevolking ontstaat vraag naar fietsbeleid, wat weer leidt tot toename van het fietsgebruik.

‘M’n Surinaamse vriendinnen zeggen altijd tegen me, jij bent supergeïntegreerd met dat fietsen’

Fietsintegratie

Een andere opvallende afwijking van de homogene Nederlandse fietscultuur kan gevonden worden in grote steden. Niet-westerse immigranten fietsen significant minder dan autochtone Nederlanders. Dit is opvallend vanuit stedenbouwkundig perspectief, omdat buurten met hoge concentraties allochtonen vaak uitstekende fiets-faciliteiten hebben en er een veelheid aan functies binnen een relatief korte afstand is. Een veel gehoord argument is de inferieure positie van de fiets in het land van herkomst van migranten. Deze perceptie, zo is de redenatie, volhardt tijdens het kiezen van een vervoermiddel. De verklaring vertoont echter gebreken wanneer gekeken wordt naar latere generaties allochtonen, die zijn opgegroeid in Nederland. Hoewel in veel opzichten beter geïntegreerd dan eerdere generaties, wordt er nog steeds nauwelijks gefietst. De gewoonte om te fietsen wordt niet overgedragen binnen de familie, en het mobiliteitsgedrag van autochtone Nederlanders wordt nauwelijks gekopieerd. Voor een deel is dit een klassiek integratievraagstuk waarbij de vraag is hoe de waarden van een ontvangende samenleving versmolten of opgelegd (afhankelijk van de politieke voorkeur) kunnen worden. Fietsen is echter geen abstracte waarde, maar een concrete keuze tussen een beperkt aantal modaliteiten. Een keuzemechanisme waar lang niet altijd op gereflecteerd wordt. Een Surinaamse fietster geeft helder aan hoezeer

fietsen onderdeel is van de Nederlandse identiteit: ‘M’n Surinaamse vriendinnen zeggen altijd tegen me: jij bent echt supergeïntegreerd met dat fietsen.’

Keuzemechanismen

In de beleidspraktijk wordt fietsen grotendeels rationeel benaderd. Het gaat er simpel gezegd om fietsen zo gemakkelijk en competitief mogelijk te maken ten opzichte andere modaliteiten. Een goede fietsinfrastructuur staat centraal in vrijwel elk gemeentelijk fietsbeleid. Piet Rietveld en Vanessa Daniel tonen in hun verklaringsmodel van fietsgebruik in Nederland weliswaar het belang van (ruimtelijk) fietsbeleid aan (zie het inleidend artikel elders deze AGORA), maar wijzen ook op de belangrijke en weinig onderzochte rol van culturele factoren. In dit type modellen ‘cultuur’ is een onverklaard residu. Zoals de voorbeelden uit de bible belt en stadswijken illustreren, is er geen homogene Nederlandse fietscultuur. Hieruit volgt dat ook de manier waarop tot de keuze voor een vervoermiddel gekomen wordt pluriform is en niet puur uit fysieke factoren verklaard kan worden. Het feit dat voor een groot deel van de Nederlandse bevolking de keuze om te fietsen als rationeel beschouwd wordt, wil niet zeggen dat het een neutraal begrip is. Fysieke determinanten zoals fietsparkeervoorzieningen en goede fietspaden zijn noodzakelijk, maar op zichzelf niet voldoende voor fietsgebruik. Om de mogelijkheden van een geschikte fietsinfrastructuur te activeren zijn culturele normen nodig. Dit is te vergelijken met de werking van een computer. De hardware van een PC krijgt pas een functie wanneer de juiste software is geïnstalleerd. Dit mechanisme wordt nogal eens over het hoofd gezien. In internationale vergelijkingen wordt voortdurend gewezen op de unieke ruimtelijke morfologie van Nederland als verklaring voor hoog fietsgebruik, maar wordt de historisch gegroeide culturele traditie met betrekking tot fietsen al te vaak genegeerd.

Fysieke determinanten zoals fietsparkeervoorzieningen en goede fietspaden zijn noodzakelijk, maar op zichzelf niet voldoende voor fietsgebruik

Fietsles

De rationele benadering van fietsen heeft de afgelopen decennia een aantal duidelijke resultaten opgeleverd: de fiets heeft een specifieke plek in de verkeerswetgeving en de fietsinfrastructuur is internationaal beschouwd uitstekend. Hoewel er nog voldoende mogelijkheden zijn voor fysieke verbeteringen is het de vraag of dit resulteert in een navenante toename van het fietsgebruik. Ontmoediging van autogebruik is effectief, maar ligt politiek gevoelig en is niet altijd haalbaar. Een groot potentieel aan fiets-gebruikers is te vinden in grote steden; buurten als Slotervaart in Amsterdam, Lombok in Utrecht en Feijenoord in Rotterdam hebben een ruimtelijke opzet die zich uitstekend leent om te fietsen. Inzicht in de houding ten opzichte van fietsen van allochtone



bewoners van deze buurten is cruciaal. De fiets kan een sleutel zijn tot oplossing in zowel integratie- als mobiliteitsvraagstukken. In tegenstelling tot een inburgeringsexamen of een subjectieve notie als nationale identiteit is fietsen concreet gedrag, waarbij er voortdurende sociale interactie in de publieke ruimte is en de ruimtelijke referentiekaders van stadsbewoners vergroot kunnen worden. Om dit te bereiken dient er wel grondig gereflecteerd te worden op het dominante fietsdiscours en ruimte gelaten te worden voor alternatieve opvattingen en keuzemechanismen. Of in de woorden van de Nederlandse kroonprinses: 'Dé fietser bestaat niet.'

Peter Pelzer (peter_pelzer@hotmail.com) is sociaal geograaf en redacteur van AGORA. Dit artikel is deels gebaseerd op zijn afstudeerscriptie voor de onderzoeksmaster Metropolitan Studies aan de Universiteit van Amsterdam.

Literatuurselectie

Boggelen, Otto van (2001) Goed gemeentelijk fietsbeleid doet fietsgebruik fors groeien. De Ketting 162, oktober 2001, De Fietsersbond.

Bourdieu, Pierre (1985) The genesis of the concepts of habitus and of field. Sociocriticism, 1, pp. 11-24.

Ebert, Anne-Katrin (2004) Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940. European Review of History: Revue europeenne d'histoire, 11, 3, pp. 347-364.

Kuipers, Giseline (2010) De fiets van Hare Majesteit: Over nationale habitus en sociologische vergelijking. Oratie bij aanvaarding van het ambt van

hoogleraar op de Norbert Elias leerstoel voor lange-termijnprocessen. Rotterdam, Erasmus Universiteit.

Pelzer, Peter (2010) Bicycling as a Way of Life, a comparative case study of Bicycle Culture in Portland and Amsterdam. Masterscriptie, Universiteit van Amsterdam.

Pucher, John, Jennifer Dill and Susan Handy (2010) Infrastructure, programs and policies to increase bicycling. An international review. Preventive Medicine, Vol. 50, pp. 106-125.

Pucher, John and Ralph Buehler (2008) Making Cycling Irresistible. Transport Reviews, Vol. 28.

Rietveld, Piet and Vanessa Daniel (2004) Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? Transportation Research Part A, 38, pp.531-550.

Weber, Max (1958) The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism. Mineola, NY: Dover Publications.