

Blinde vlekken van fietsonderzoek

BOEKRECENSIE Harry Oosterhuis

Fietsen heeft inmiddels een prominente plek op de academische agenda. Dit blijkt onder meer uit twee recente Engelstalige bundels. Zij gaan in op het gebruik, de ervaring en het fietsbeleid. Zij bieden ook een indruk van de huidige stand van zaken in het beleidsgeoriënteerde fietsonderzoek. Volgens de Amerikaanse planologen John Pucher en Ralph Bueher, die 'City Cycling' samenstelden, beleeft de westerse wereld een fietsrenaissance en is deze grotendeels te danken aan het infrastructurele en promotiebeleid van overheden. Jammer genoeg laat de empirische bewijsvoering van deze bewering, mede door de selectieve weergave van cijfers en keuze van casestudies, te wensen over. De vergelijking tussen de relatief kleine en de grotere omvang van het utilitaire fietsvervoer in respectievelijk de Angelsaksische wereld en continentaal Europa vormt een rode draad in de bundel.

Deze vergelijking wordt wat Europa betreft echter vertekend door de eenzijdige aandacht voor Nederland, Denemarken en Duitsland. Dat het fietsen in de rest van Europa, met uitzondering van toeristen- en universiteitssteden, op een veel lager peil staat en dat er in de meeste Oost- en Zuid-Europese landen geen sprake is van succesvol fietsbeleid, laten de auteurs buiten beschouwing. Ook blijft onvermeld dat de gesignaleerde groei van het rijwielgebruik in Verenigde Staten, Canada, Groot-Brittannië en Australië, die overigens gering is, zich alleen in enkele steden, maar niet op landelijke schaal heeft voorgedaan. Evenmin wordt onderkend dat dit laatste ook geldt voor de fietslanden in Noordwest-Europa, waar het veel grotere aandeel van het fietsverkeer in de afgelopen twee decennia is gestabiliseerd.

Naïef empirisme

'City Cycling', waaraan voornamelijk Amerikaanse, Australische en Britse fietsonderzoekers hebben bijgedragen, geeft een vertekend en tendentiekus beeld van de recente ontwikkeling van het fietsen in de westerse wereld. Hoewel Pucher en Bueher hun boek als multidisciplinair aanprijzen, bestaat het uitsluitend uit overwegend fysisch deterministisch planologisch en verkeerstechnisch beleidsonderzoek en dan

nog van het meest naïef-empirische soort. De sociaalpsychologische, sociaal-culturele en historische dimensies van het fietsen blijven geheel buiten beschouwing. De meeste auteurs lijken zich niet eens bewust te zijn van de relevantie ervan. De aandacht beperkt zich tot de factoren die het fietsen (kunnen) bevorderen, maar ontwikkelingen die een afname ervan in de hand werken zoals de groeiende dagelijkse mobiliteit over langere afstanden en demografische trends als vergrijzing, vallen buiten hun blikveld. Hun stilzwijgende vooronderstelling is dat de keuze voor een vervoermiddel gebaseerd is op een rationele kosten-batenafweging. Gezien de overduidelijke voordelen van het rijwielvervoer voor kortere afstanden zou het logisch zijn dat meer mensen gaan fietsen. Het probleem is dan het gebrek aan voldoende verkeersfaciliteiten die het fietsen veilig, efficiënt en prettig maken en het ongunstige beeld dat veel mensen ervan hebben. Het rijwielgebruik zou te bevorderen zijn door middel van deskundige infrastructurele planning, voorlichting en promotie. In deze redenering is de wens de vader van de gedachte en ontbreekt het aan kritische reflectie. 'City Cycling' ontstijgt nauwelijks het niveau van beleidsadvies, planningshandleiding en activistisch pamflet.

Verkeerstechnisch beleidsonderzoek en dan nog van het meest naïef-empirische soort.

Kanttekeningen bij fietsbeleid

De wél daadwerkelijk interdisciplinair opgezette bundel 'Cycling and Sustainability' onder redactie van de Britse verkeerskundige John Parkin met bijdragen van verkeersdeskundigen, planologen, sociologen, geografen, historici en sociaalpsychologen biedt een veelzijdiger en genuanceerder beeld van het fietsonderzoek en -beleid. Tegenover het

maakbaarheidsoptimisme dat de toon aangeeft in 'City Cycling' geven zij zich wel rekenschap van de niet of moeilijk door beleid te beïnvloeden historische, culturele en sociaalpsychologische dimensie van het fietsen. Zo beschrijven Trine Carstensen en Anne-Katrin Ebert dat het wijd verspreide alledaagse rijwielgebruik en de fietsvriendelijke beleidsmaatregelen en infrastructuur in Nederland en Denemarken van oudsher geworteld is in een egalitair ethos. Rachel Aldred laat zien dat de perceptie van de fiets een exclusief, buitenissig, gevaarlijk, sportief of recreatief vervoermiddel in een land als het Verenigd Koninkrijk een effectief fietsbeleid heeft belemmerd. Twee sociaalpsychologische bijdragen over de motivatie van mensen om al dan niet voor de fiets als vervoermiddel te kiezen sluiten aan bij het cultuurhistorische perspectief. Zij benadrukken dat het alledaagse gebruik van een vervoermiddel niet zozeer op een instrumentele en rationele afweging is gebaseerd, maar nauw verbonden is met ingesleten gewoontegedrag, gevoelsmatige percepties, sociale omgeving en individuele levensloop, factoren die moeilijk door beleid zijn te veranderen.

Ook in de bijdragen van planologen en vervoersdeskundigen worden verhelderende kanttekeningen geplaatst bij de effectiviteit van fietsbeleid. Zo brengt Kevin Krizek naar voren dat het sociaalwetenschappelijke onderzoek nog niet veel bruikbare kennis heeft opgeleverd over de effectiviteit van de diverse fietsstimulerende maatregelen. De resultaten ervan zijn in hoge mate afhankelijk van tal van andere niet of moeilijk beïnvloedbare variabelen en ze blijven vaak achter bij de verwachtingen. En als het aandeel van wielrijders in het verkeer al toeneemt, impliceert dat niet een evenredige afname van de gemotoriseerd afgelegde kilometers. Integendeel, de stijging daarvan gaat onverminderd door, niet alleen in de westerse wereld, maar ook, zoals drie andere bijdragen laten zien, in versneld tempo in andere delen van de wereld, zoals China, India en Zuid-Amerika.

Weliswaar gebruiken steeds meer 'young urban professionals' en vertegenwoordigers van de 'creative class', voor wie de auto blijkbaar geen heilige koe meer is, modieuze retrorijwielen als dagelijks vervoermiddel en zijn trendy huurfietsen populair in tal van toeristensteden, maar het is de vraag of deze trends leiden tot een structurele verandering in het mobiliteitsgedrag en een terugdringing van het autoverkeer. Maria Börjesson en Jonas Eliasson wijzen er in hun interessante casestudy over Stockholm op dat de gentrification van de dure binnenstad daar weliswaar heeft geleid tot meer fietsverkeer, maar dat de minder draagkrachtige groepen in de voorsteden, die dagelijks grotere afstanden moeten afleggen, juist meer van de auto gebruik maken. Het groeiend aantal wielrijders weegt volgens hen niet op tegen het toegenomen aantal afgelegde autokilometers. Andere auteurs in de bundel stellen terecht dat de omarming van de fiets door kosmopolitische trendsetters, die door de media-aandacht en de public relations van stadsbesturen wordt uitgegroot, wellicht niet veel meer dan een modeverschijnsel onder een grootstedelijke elite is en niet bijdraagt tot de 'normalisering' van het wielrijden; wat vandaag cool is, kan morgen weer uit de mode raken.

Utopische wensdromen

Meerdere auteurs in 'Cycling and Sustainability' benadrukken dat effectief fietsbeleid een zaak is van langetermijnplanning, tal van elkaar



Een fietsenstalling in de jaren zeventig. Er is vaak weinig aandacht voor fietsgeschiedenis. Foto: Bertknot

versterkende maatregelen en een breed maatschappelijk draagvlak. Dave Horton en Parkin pleiten voor een alomvattend 'fietsstelsel' waardoor wielrijden geen (in veel landen uitzonderlijke) bewuste keuze meer zou zijn, maar ingebed raakt in de dagelijkse routine. Zij gaan er echter wat al te gemakkelijk aan voorbij dat met uitzondering van Nederland en Denemarken een dergelijke 'normalisering' van wielrijden in de meeste westerse landen een utopie blijft, aangezien fietsgebruik voor een belangrijk deel bepaald wordt door geschiedenis en cultuur. In die zin staat hun pleidooi op gespannen voet met de rest van de bundel en lijkt het erop dat hun analyse, evenals die van Pucher en Buehler, toch weer wordt vertroebeld door hun wensdromen. Niet alleen zijn de ruimtelijke ordening en de verkeersinfrastructuur in de afgelopen vijftig jaar overwegend op de auto afgestemd, ook de beeldvorming van het fietsen is daardoor overwegend negatief geworden; als gevolg van de dominantie van het gemotoriseerde verkeer gaat in het bijzonder van het reële dan wel vermeende gevaar een afschrikwekkende werking uit. Vooral in de Angelsaksische wereld is het moeilijk om deze vicieuze cirkel te doorbreken. Afgezien van de moeilijk te bewerkstelligen attitudeverandering, vergt het enorme investeringen om een fietsvriendelijke omgeving te realiseren. Daarvoor ontbreekt het aan democratische legitimatie en langetermijndenken. Als fietsbeleid, zoals gewoonlijk, op de kortere termijn geen duidelijk zichtbare resultaten oplevert, is het moeilijk om de politiek en het publiek te overtuigen van het nut van verdere inspanningen en bestedingen. Het lijkt erop dat de Nederlandse en Deense fietscultuur vooralsnog uitzonderlijk blijft.

Parkin, John (Ed.) (2012) *Cycling and Sustainability*. Bingley, UK: Emerald.

Pucher, John & Ralph Buehler (Eds.) (2012) *City Cycling*. Cambridge (MA), Londen: The MIT Press.