

ARTIKELEN

Ingebakken gewoonte of buitenissige liefhebberij?

Een vergelijking tussen nationale fietsculturen

Harry Oosterhuis

De fiets is in een groot deel van de westerse wereld herontdekt als efficiënt, duurzaam en zelfs trendy vervoermiddel. De populariteit van het rijwiel in kosmopolitische steden met veel hoogopgeleiden en vertegenwoordigers van de 'creatieve klasse' krijgt veel aandacht in de media. Ook brengt de marketing van populaire toeristesteden als Parijs, Barcelona en Amsterdam en zelfs niet bijzonder fietsvriendelijke metropolen als Londen en New York de tweewieler prominent in beeld. In veel westerse landen hebben overheden in de afgelopen twee decennia ambitieuze beleidsplannen gelanceerd om het fietsen te bevorderen. Maar wijst dit alles op een 'fietsrenaissance', een structurele toename van het rijwielgebruik onder de bevolking als geheel? Statistische gegevens over de omvang van het fietsverkeer bieden geen empirische bevestiging van de beleidsretoriek en beeldvorming. Bovendien vertoont het aandeel van het rijwiel in de alledaagse mobiliteit enorme nationale verschillen en hetzelfde geldt voor zijn gangbare imago. De bestendigheid van uiteenlopende fietspraktijken en waarderingen voor de tweewieler is te begrijpen in het licht van de cultuurhistorische en nationale dimensie van het fietsen. Het gaat om in de geschiedenis verankerde voorkeuren, gewoonten en routines en deze laten zich op de kortere termijn moeilijk door gerichte beleidsmaatregelen beïnvloeden.

Trefwoorden: fietsgeschiedenis, fietsbeleid, fietshabitus, nationale fietscultuur

Inleiding

Dit artikel gaat over de sociologische en historische achtergrond van het fietsen vanuit een internationaal-vergelijkend perspectief. Het uitgangspunt, bestendige nationale verschillen in de omvang en functies van het fietsgebruik, roept vragen op. Waarom wordt in het ene land meer en anders gefietst dan in het andere?¹ Ligt het aan het gevoerde fietsbeleid? Welke rol spelen geografische en klimatologische omstandigheden, ruimtelijke ordening en verkeersinfrastructuur, bevolkingsopbouw, mobiliteitsgewoontes, het imago van de tweewieler en sociaal-culturele en historische factoren? Aan de hand van statistische gegevens over het fietsgebruik in verschillende landen, nationale beleidsdocumenten en sociaalwetenschappelijk en historisch fietsonderzoek probeer ik deze vragen te beantwoor-

1 De regionale en lokale verschillen binnen landen blijven in dit artikel buiten beschouwing.

den.² Eerst betoog ik dat de beleidsplannen en het daaraan gelieerde sociaalwetenschappelijke fietsonderzoek blinde vlekken vertonen. De cultuurhistorische en nationale dimensies van het fietsen blijven onderbelicht, terwijl die wel zouden kunnen bijdragen aan de verklaring voor de uiteenlopende fietspraktijken en resultaten van het fietsbeleid in verschillende landen. Vervolgens zet ik uiteen dat er in de westerse wereld³ nationale fietsculturen zijn te onderscheiden en bespreek ik wat deze inhouden en hoe ze vanaf het eind van de negentiende eeuw zijn ontstaan en zich in de loop van de twintigste eeuw hebben ontwikkeld. Het al dan niet kiezen voor de fiets als dagelijks vervoermiddel wordt in hoge mate bepaald door in de geschiedenis verankerde voorkeuren, gewoonten en routines.

Fietspraktijken en fietsbeleid

In veel landen zijn in de afgelopen twee decennia ambitieuze beleidsplannen gelanceerd om door middel van de aanleg van fietsvoorzieningen, promotiecampagnes en het weren van auto's uit de binnensteden meer mensen op de fiets te krijgen en deze voor relatief korte afstanden tot een alternatief voor de auto te maken. Opmerkelijk is dat zowel in landen waar relatief veel (Nederland, Denemarken, Duitsland, België, Scandinavië, Zwitserland en Oostenrijk) als in landen waar weinig wordt gefietst (de Angelsaksische wereld en Frankrijk) fietsbeleid is ontwikkeld. De argumentatie ervoor is in grote lijnen eensluidend: wielrijden draagt bij aan de bestrijding van verkeerscongestie en -onveiligheid, milieuvervuiling, geluidsoverlast, energieverstopping, welvaartsziekten, sociale uitsluiting en vervreemding en onveiligheid in de publieke ruimte. Afgezien van universiteitssteden heeft het rijwiel in het bijzonder aan populariteit gewonnen in kosmopolitische steden met veel hoogopgeleiden. Ook heeft de tweewieler een belangrijke plaats gekregen in de marketing van populaire toeristensteden als Parijs, Milaan, München, Berlijn, Barcelona en Amsterdam en zelfs van tot voor kort fietsonvriendelijke metropolen als Londen en New York. Er zou sprake zijn van een 'fietsrenaissance' in de westerse wereld (Pucher en Buehler 2012: 2; Pucher, Komanoft en Schimeck 1999; Pucher, Buehler en Seinen 2011; Carstensen en Ebert 2012; Birkholz 2014).

Dit alles neemt niet weg dat de omvang en aard van het fietsgebruik alsook de uitvoering en de effecten van het beleid grote internationale verschillen vertonen. Terwijl het percentuele aandeel van de fiets in alle vervoersbewegingen in Nederland rond 2000 ongeveer 27 bedroeg en in Duitsland en België rond 10 lag, kwam het in Italië en Frankrijk niet boven 5 uit en bleef het in de Angelsaksische en

- 2 Het ontbreekt hier aan ruimte om de meer dan tweehonderd door mij geraadpleegde sociaalwetenschappelijke onderzoeksverslagen, de ruim veertig nationale en Europese fietsbeleidsdocumenten en alle bestudeerde historische literatuur te vermelden. In de verwijzingen heb ik mij beperkt tot een selectie.
- 3 Uiteraard wordt er in Azië, Afrika en Latijns-Amerika ook gefietst en zijn daar wellicht ook verschillende fietsculturen te onderscheiden, maar deze blijven hier buiten beschouwing, onder meer omdat hun historische en hedendaagse ontwikkeling in veel opzichten verschilt van die in het Westen (zie Boal 2001 en Hertel 2014). Vanwege het gebrek aan toegankelijke gegevens over de landen van het voormalige Oostblok ontbreken ook deze in mijn analyse.

andere Zuid-Europese landen op ongeveer 1 steken. Het jaarlijkse aantal gefietste kilometers per hoofd van de bevolking varieerde tussen meer dan duizend in Nederland en minder dan honderd in Frankrijk en Groot-Brittannië. Tevens verschilt de aard en waardering van het fietsgebruik. In landen met relatief veel rijwielverkeer overtreft het utilitaire gebruik het recreatieve en sportieve fietsen ruimschoots, terwijl in landen waar relatief weinig wordt gefietst het aandeel van het wielrijden als vrijetijdsbesteding groter is (Dekoster et al. 1999: 19; Huwer 2000: 41, 43; European Commission 2001: 10; Pucher en Dijkstra 2003: 7; European Conference of the Ministers of Transport 2004: 19-20, 24; Rietveld en Daniel 2004: 534).

Uit internationaal sociaalwetenschappelijk onderzoek op het gebied van mobiliteit, verkeersinfrastructuur en planologie is af te leiden dat het recente fietsbeleid weinig heeft veranderd aan deze nationale verschillen. Met uitzondering van lokale successen heeft het in geen enkel land op nationale schaal geleid tot een substantiële toename van rijwielgebruik (Benoist 1992; Boivin 1992; Banister en Gallent 1998; Bassett et al. 2008: 799; Van Hout 2008: 8, 14-18; Pucher en Buehler 2008b: 498-499; 2008a: 70; 2010; Directorate-General for Internal Policies 2010: 28; Krag 2012; *ibike.org* 2012). Afgezien van het feit dat in het ene land in de praktijk meer werk wordt gemaakt van beleidsvoornemens dan in het andere, lijken beleidsmaatregelen weinig vruchten af te werpen. In Nederland en Denemarken, de klassieke rijwielnaties waarin het fietsen is ingeburgerd en al langer door de overheid wordt gefaciliteerd, is het nettoresultaat van de beleidsinspanningen dat het aandeel van de tweewieler in de afgelopen twee decennia ongeveer op hetzelfde peil bleef. Terwijl het fietsverkeer in sommige steden, vooral dankzij autobeperkende maatregelen, toenam, verloor het in meer landelijke en suburbane gebieden terrein aan de auto, het openbaar vervoer en de scooter, onder andere als gevolg van de groeiende te overbruggen afstanden in het dagelijkse verkeer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1998: 47, 49; Directorate-General for Passenger Transport 1999: 87-88; Van Goeverden en Godefrooij 2010; Krag 2005: 64; Koglin 2013: 157-159, 171). Wellicht is in deze landen een bovengrens bereikt. In landen met weinig rijwielverkeer, met name de Angelsaksische, hebben de fietspromotiecampagnes en de aanleg van infrastructurele faciliteiten evenmin geleid tot een substantiële toename van het utilitaire fietsgebruik (Wachs 1998; Maddox 2001; Martens 2004: 284; Parkin, Wardman en Page 2008; Pucher en Buehler 2005: 43-45 en 2006: 278; Austroads Incorporated 2005: 8-9; Australian Bicycle Council/Austroads 2010: 14; Pucher, Komanoff en Schimeck 1999: 3; Križek, Handy en Forsyth 2009: 735-736; Pucher, Buehler en Seinen 2011: 452; Pucher et al. 2011: 310-312; Goodman 2013).

Dit alles wil niet zeggen dat fietsbeleid nutteloos is, maar wel dat de effecten ervan niet beantwoorden aan het doel: een substantiële groei van het aantal wielrijders en afname van het autovervoer in het dagelijkse verkeer. De aanleg van infrastructurele voorzieningen heeft er vooral toe geleid dat het wielrijden efficiënter, veiliger en prettiger werd voor degenen die toch al frequent fietsten. Fietspromotieactiviteiten lijken een soortgelijke uitwerking te hebben: deze stimuleren overwegend wielrijders die al van het nut en het plezier van hun vervoermiddel overtuigd zijn, terwijl mensen die zelden of nooit fietsen en wier perceptie

van het rijwiel ongunstig is, nauwelijks worden bereikt en omgeturnd. Voor zover beleid succes heeft, bestaat dat uit de facilitering van het bestaande rijwielverkeer en de handhaving van zijn omvang op hetzelfde peil. Fietsbeleid compenseert bepaalde maatschappelijke trends die het rijwielgebruik ondermijnen: naast de ruimtelijke schaalvergroting en toenemende mobiliteit over grotere afstanden ook groeiend autobezit (vooral buiten de stadskernen), een aanwassend gebruik van openbaar vervoer (vooral in geurbaniseerde regio's) en demografische veranderingen als vergrijzing en een stijgend aandeel van inwoners van niet-westerse afkomst die over het algemeen veel minder wielrijden dan de autochtone bevolking.

Misplaatst maakbaarheidsoptimisme

De fietspraktijk staat op gespannen voet met de uitgangspunten van het fietsbeleid en een groot deel van het daarop georiënteerde sociaalwetenschappelijke onderzoek: een rationeel-instrumentele benadering van mobiliteit en vertrouwen in technische en sociale maakbaarheid. De vooronderstelling is dat beleidsmaatregelen het mobiliteitsgedrag van mensen doelgericht op de kortere termijn kunnen veranderen. Het probleem zou zijn dat veel mensen niet fietsen omdat zij de voordelen ervan niet kennen en een verkeerd beeld ervan hebben. Of individuen al dan niet op de fiets stappen zou afhangen van hun beredeneerde kosten- en batenafweging en zij zouden voor dit vervoermiddel te winnen zijn door middel van de inrichting van faciliteiten, deugdelijke voorlichting en imagoverbetering. In deze optiek is het welslagen van fietsbeleid een zaak van technische expertise en weloverwogen planning. Zo wordt de hoge fietsfrequentie in Nederland, Denemarken en delen van Duitsland alsook in sommige steden in andere landen vaak verklaard aan de hand van de beschikbaarheid en kwaliteit van infrastructurele fietsvoorzieningen en het stimulerende overheidsbeleid (Pucher 1988; Lowe 1989: 6, 10, 31, 35, 39-40; Pucher 1997: 44; Pucher en Dijkstra 2000 en 2003; Pucher en Buehler 2008a, 2008b en 2012; Pucher, Buehler en Seinen 2011: 464, 471). In het fietsonderzoek spitst de aandacht zich dan ook toe op twee factoren waarvan wordt aangenomen dat die zich op de kortere termijn mogelijk door beleid laten vormgeven: de verkeersinfrastructuur en de motivatie van mensen om al dan niet te kiezen voor rijwielvervoer. De inrichting van voorzieningen die het wielrijden efficiënt, aangenaam en veilig maken en goede publieke informatieverschaffing daarover zouden tot een toename van het aantal fietsers in het dagelijkse verkeer kunnen leiden.

Vooralsnog ontbreekt het echter aan empirische onderbouwing van deze redenering. Weliswaar wordt in kwantitatief sociaalwetenschappelijke fietsonderzoek vastgesteld dat er vaak sprake is van een statistische correlatie tussen enerzijds de aanleg en beschikbaarheid van fietsvoorzieningen en anderzijds de omvang van het rijwielverkeer, maar dat vormt geen bewijs voor een causale relatie in de zin dat infrastructureel fietsbeleid een substantiële toename van het wielrijden bewerkstelligt. Het is niet uit te sluiten dat ogenschijnlijk succesvol beleid een gevolg is van de bestaande fietspraktijk of een door andere factoren in de hand

gewerkte aanwas van het rijwielverkeer. Naarmate meer mensen wielrijden ontstaat er grotere behoefte aan voorzieningen en wordt deze vaak gearticuleerd door fietsactivisten en lobbygroepen, waardoor overheden wellicht aan een dergelijke vraag tegemoetkomen en vooral mensen die daarvoor ook al fietsten de nieuwe faciliteiten gaan gebruiken. Hetzelfde lijkt op te gaan voor voorlichting en promotie; deze vinden voornamelijk een goed onthaal onder reeds gemotiveerde wielrijders (Forester 1992; Nelson en Allen 1997; Porter, Suhrbier en Schwarz 1999; Ogilvie et al. 2004; Rosen 2003; Barnes en Krizek 2005; Horton, Rosen en Cox 2007; Olde Kalter 2007; Van Hout 2008; Krizek, Forsyth en Baum 2009; Krizek, Handy en Forsyth 2009; Forsyth, Krizek en Rodríguez 2009; Heinen, Van Wee en Maat 2010; Pucher, Dill en Handy 2010; Parkin 2012; cf. Oosterhuis 2014).

Verder blijft onduidelijk hoe niet direct door beleid te beïnvloeden factoren, zoals geografische, klimatologische en ruimtelijke omstandigheden, bevolkingskenmerken en ingesleten mobiliteitsgewoonten, zich verhouden tot het fietsgebruik en de beleidseffecten. Uit onderzoek komt naar voren dat extreem grote hoogteverschillen en een uitzonderlijk koud of warm klimaat barrières vormen voor het fietsgebruik, maar dat dergelijke natuurlijke omstandigheden verder geen doorslaggevende invloed uitoefenen. Van grotere betekenis zijn de ruimtelijke ordening (bebouwings- en bevolkingsdichtheid en spreiding van functies en voorzieningen) en de daarmee samenhangende af te leggen afstanden in het dagelijkse verkeer. Als die afstanden gemiddeld niet langer zijn dan vijf à zeven kilometer stimuleert dat het fietsgebruik in de dagelijkse mobiliteit. Onderzoekers hebben geen eenduidige correlaties gevonden tussen het fietsgebruik en demografische variabelen als sekse, leeftijd, opleiding, welstand, inkomen, etnische achtergrond, gezinssamenstelling en autobezit; dergelijke verbanden verschillen per land. Wel zijn er aanwijzingen dat leefstijl, sociale omgeving en statusgevoeligheid verband houden met de keuze om al dan niet regelmatig te fietsen, maar deze spelen in het ene land een grotere rol dan in het andere (Forester 1992; Nelson en Allen 1997; Porter, Suhrbier en Schwarz 1999; Ogilvie et al. 2004; Rosen 2003; Barnes en Krizek 2005; Horton, Rosen en Cox 2007; Olde Kalter 2007; Van Hout 2008; Krizek, Forsyth en Baum 2009; Krizek, Handy en Forsyth 2009; Forsyth, Krizek en Rodríguez 2009; Heinen, Van Wee en Maat 2010; Pucher, Dill en Handy 2010; Parkin 2012; cf. Oosterhuis 2014).

Attitudes en percepties

Vanuit de overweging dat het fietsbeleid vaak eenzijdig gericht is op 'harde' infrastructuurfaciliteiten en dat ook 'zachte' maatregelen als voorlichting en promotie nodig zijn om het imago van het wielrijden te verbeteren, is in het recente onderzoek meer aandacht gekomen voor de individuele beweegredenen om al dan niet te fietsen. Deze sociaalpsychologische benadering is gericht op de affectieve drijfveren: attitudes, normen en waarden, percepties, ervaring, beleving en gewoontes (Barnes en Krizek 2005; De Geus 2007; Goetzke en Rave 2011). Uit dit onderzoek komt naar voren dat de beweegredenen voornamelijk worden ingege-

ven door de perceptie van de voordelen (plezier, gezondheid, lage kosten, flexibiliteit en snel op de korte afstand) en nadelen (te grote afstand, hoogteverschillen en lichamelijke inspanning, gevaar, weersinvloeden en statusverlies) van het wielrijden. Mensen die nooit fietsen zien overwegend onoverkomelijke hindernissen en beleidsmaatregelen brengen geen verandering in deze perceptie teweeg. Stimuleringsbeleid leidt alleen tot gedragsverandering als individuen al hebben overwogen om te fietsen en het met prettige ervaringen associëren, waardoor het waargenomen ongemak vermindert (Anable en Gatersleben 2005; Gatersleben en Appleton 2007). De fietservaring van gemotiveerde wielrijders is verbonden met een positieve beleving: ontspanning, plezier, vrijheid, zelfvertrouwen, controle, flexibiliteit, fitheid en direct contact met de buitenlucht en de omgeving. Daartegenover zien degenen die nooit fietsen, vooral in landen waar de tweewieler een ondergeschikte rol in het verkeer vervult, wielrijden vooral als risicovol, oncomfortabel, onesthetisch en te inspannend. Wielrijders zijn in hun ogen vaak roekeloze waaghalsen en brokkenmakers, die in het verkeer voor overlast en gevaarlijke situaties zorgen (Anable en Gatersleben 2005; Gatersleben en Uzzell 2007).

Het motivatieonderzoek maakt duidelijk dat de keuze om al dan niet te fietsen doorgaans niet zozeer tot stand komt op basis van een beredeneerde kosten- en batenafweging met betrekking tot de doelmatigheid van deze vervoerswijze, maar veel meer vanuit gevoelsmatige percepties, belevingen en waarderingen. Ratioeneel-instrumentele motieven spelen weliswaar een rol maar deze zijn in de alledaagse praktijk ingebed in affectieve beweegredenen en subjectieve inschattingen van voor- en nadelen, die weer deel uitmaken van gewoontes, routines, ervaringen en attitudes. Bij de kosten- en batenafweging met betrekking tot de tijdsinvestering, de lichamelijke inspanning, de gevolgen voor de gezondheid, het (on)gemak, de (in)efficiency, de (on)veiligheid en de financiële kosten van het fietsen, gaan mensen die al dan niet regelmatig wielrijden uit van verschillende waarnemingen. Wie niet of weinig fietst, ziet veel meer belemmeringen dan wie dat wel doet. Ook de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de fietsomgeving en -voorzieningen worden op uiteenlopende wijze beoordeeld (Noland en Kunreuther 1995: 75-76; Gordon en Richardson 1998; Stinson en Bhat 2004: 124, 126, 128; Krag 2005; De Geus et al. 2007; Akar en Clifton 2009). De vaststelling van de voor- en nadelen van het wielrijden wordt medebepaald door de attitudes in de sociale omgeving en de aangeleerde habitus – of iemand al dan niet met de fiets als vanzelfsprekend vervoermiddel is opgegroeid. Een positief dan wel negatief beeld van de tweewieler brengt met zich mee dat meer ofwel minder voor- en nadelen worden waargenomen. Deze perceptie bepaalt of iemand al dan niet daadwerkelijk voor het rijwiel kiest en fietservaring opdoet. En de ervaring vormt weer de waarneming. Zo is de keuzemotivatie ingebed in een cumulatieve opeenstapeling van elkaar bevestigende en versterkende beoordelingen, ervaringen en gedragingen die voor een groot deel bepalen of fietsgebruik al dan niet als vanzelfsprekend geldt en tot gewoonte wordt. Bovendien voltrekt de wederzijdse versterking van beeldvorming en fietspraktijk zich niet alleen op individueel niveau, maar wordt deze ook beïnvloed door de sociaal-culturele omgeving (Pelzer 2010: 14, 99-100; Stinson en Bhat 2004: 128). Zo suggereert het sociaalpsychologisch fietsonderzoek een sterke invloed van sociaal en cultureel bepaalde attitudes,

belevingen en waarnemingen die zich grotendeels onttrekken aan rationele besluitvorming en beleidsmaatregelen.

Nationale fietsculturen

Al met al maakt het fietsonderzoek duidelijk dat de effecten van het infrastructuurele en voorlichtende fietsbeleid in hoge mate afhankelijk zijn van factoren die niet rechtstreeks en op de kortere termijn doelgericht door beleid zijn te veranderen: ruimtelijke ordening, verkeersinfrastructuur, fietservaring, attitudes, gewoonten en beeldvorming. Wat echter volkomen buiten beschouwing blijft is dat deze factoren op de langere termijn en op nationale schaal vorm hebben gekregen. De sociaal- en cultuurhistorische dimensie van het fietsen is de blinde vlek van het beleid en het daarop georiënteerde sociaalwetenschappelijke onderzoek. De talrijke historische fietsstudies die in de afgelopen decennia zijn verschenen, worden volkomen genegeerd (voor historiografische overzichten zie Stoffers en Oosterhuis 2009 en Stoffers, Oosterhuis en Cox 2010). Alleen als andere factoren geen volledige verklaring bieden, wordt de mogelijke invloed van de geschiedenis soms wel gesignaleerd, maar dan louter als een niet te analyseren restcategorie die verder onzichtbaar blijft. Afgezien van de rationeel-instrumentele optiek en het maakbaarheidsoptimisme hangt deze lacune samen met de dominante sociaalwetenschappelijke onderzoeksmethode: de kwantitatief-statistische aanpak op basis van de meetbare uitkomsten van enquêtes en tellingen van fietsbewegingen. Sociaal- en cultuurhistorische factoren zijn moeilijk te becijferen en dat vormt blijkbaar een legitimatie om deze buiten beschouwing te laten of het belang ervan te bagatelliseren. Sommige onderzoekers beweren dat cultuur en geschiedenis er minder toe doen dan de door het fietsbeleid te beïnvloeden factoren. Mijn stelling daarentegen is dat de effecten van deze factoren en het beleid zelf alleen goed te begrijpen zijn in de context van verschillende, in de geschiedenis gewortelde nationale fietsculturen.

Met het begrip fietscultuur verwijs ik naar de betekenissen en percepties van het rijwiel en het wielrijden en met het daarmee verband houdende ingesleten, als vanzelfsprekend ervaren gedrag, de 'fietshabitus', een begrip dat, geënt op Norbert Elias' gebruik van de term 'nationale habitus', is geïntroduceerd door Kuipers (2011). De betekenisgeving, beeldvorming en gewoonten die bepalend zijn voor de omvang en aard van het fietsgebruik, de kenmerken van wielrijders en de aard van het fietsbeleid en -activisme, kennen een historische en nationale dimensie: ze hebben (evenals de ruimtelijke ordening en verkeersinfrastructuur) vaste vorm gekregen in ontwikkelingen op langere termijn en in het kader van de moderne natiestaat. In de westerse wereld zijn in grote lijnen drie groepen fietsculturen te onderscheiden: die van Nederland en Denemarken, die van de Angelsaksische landen en die van Frankrijk, België, Italië en Spanje. Andere landen, zoals Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en de Scandinavische naties laten zich moeilijk indelen en nemen tussenposities in tussen enerzijds Nederland en Denemarken en anderzijds de Angelsaksische wereld, waarbij enkele landen in de laatste dertig jaar in

meer of mindere mate zijn opgeschoven in de richting van de eerstgenoemde landen.

Hierna zet ik uiteen hoe deze fietsculturen vanaf het eind van de negentiende eeuw gestalte hebben gekregen, waarbij drie facetten in het bijzonder aandacht krijgen. Ten eerste de sociaal en cultureel bepaalde voorkeuren en waarderingen die van invloed waren op de wijze waarop de tweewieler eind negentiende en begin twintigste eeuw is geïntroduceerd en verbreid en die de publieke beeldvorming grotendeels bepaalden. Ten tweede de manieren waarop de fiets vervolgens in de loop van de twintigste eeuw eerst als massavervoermiddel ingeburgerd raakte en vervolgens min of meer door het gemotoriseerde verkeer werd verdrongen. De verhouding tussen rijwiel en auto en daaraan gerelateerde klassenverschillen, statusgevoeligheid en het ruimtelijk en verkeersbeleid van de overheid speelden hierbij een belangrijke rol. Ten derde de wijzen waarop de alledaagse fietspraktijken, -gewoonten en -ervaringen, de betekenissen en percepties van het wielrijden, de verkeersinfrastructuur en het overheidsbeleid en fietsactivisme elkaar wederzijds beïnvloedden en deze samenhangen min of meer vaste vorm kregen in remmende en stimulerende vicieuze cirkels. In de conclusie zal ik terugkomen op de relevantie van de historisch gevormde nationale fietsculturen voor het beleid.

Burgerlijke moderniteit en distinctie

In de laatste decennia van de negentiende eeuw was het rijwiel een luxeproduct dat alleen was weggelegd voor draagkrachtige burgers. Bovendien was het berijden van de hoge bi, de Engelse opvolger van de in de jaren 1860 in Frankrijk geïntroduceerde *vélocipède*, niet zonder gevaar en vereiste het welhaast acrobatische vaardigheden. Tot omstreeks 1890 was wielrijden overwegend een sportieve activiteit van jongemannen die zich onderscheidden door durf en behendigheid. Toen de hoge bi met de directe pedaal-voorwielaandrijving vanaf 1890 plaats maakte voor de *safety* met diamantframe, kettingaandrijving en luchtbanden, die meer gemak en veiligheid bood, werd fietsen ook populair onder oudere burgermannen en een groeiend aantal vrouwen (Woodforde 1971; Tobin 1974; Rubinstein 1977; Dodge 1996; McGurn 1999; Thompson 2000, 2002; Herlihy 2004; Opmeer 2004; Mackintosh en Norcliffe 2007; Hadland en Lessing 2014).

Het rijwiel maakte individuele mobiliteit met een tot dan toe ongekennde snelheid mogelijk en bracht daarmee een nieuwe beleving van tijd en ruimte met zich mee. Behalve een sportieve toepassing kreeg het een recreatieve en toeristische functie voor stedelijke burgers. Fietstochten op platteland boden de mogelijkheid tijdelijk te ontsnappen aan de hectiek en vervuiling van industriesteden. Ondanks hun verheerlijking van de eenvoud en 'natuurlijkheid' van het platteland als gezond tegenwicht tegen het stadsleven gaven de fietstoeristen de aanzet tot de urbanisering van het platteland. Zij stelden prijs op veiligheid – plattelanders reageerden soms vijandig op de eerste fietsende vreemdelingen – en stedelijk gerief in de vorm van pleisterplaatsen en bewegwijzering langs geliefde routes (Tobin 1974; Holt 1984; Bertho-Lavenir 1999).

Het utilitaire rijwielgebruik bleef voorsnog beperkt en het overwegend recreatieve en sportieve fietsen vond grotendeels in georganiseerd verband plaats. Overall, eerst op lokaal, maar al gauw ook op nationaal niveau, kwamen verenigingen tot stand die zich bezighielden met de organisatie van toertochten, wedstrijden, festiviteiten en de belangenbehartiging van wielrijders. Deze organisaties waren onderdeel van het stedelijke burgerlijke verenigingsleven en de aan belangwinnende *civil society* (Poyer 2003; Norcliffe 2001 en 2006). Zij verwoordden de betekenis van de fiets voor de liberaal en nationaal gezinde stedelijke burgerij in termen van technische innovatie, sociale vooruitgang, vrijheid, zelfbeschikking en horizonverbreding, het recht op onbelemmerde mobiliteit, gezondheid en vitaliteit, welvaart en consumptie, en tot op zekere hoogte ook vrouwenemancipatie. De tweewieler gold als exponent en instrument van een moderne levenshouding, burgerzin en nationaal bewustzijn. De door het toerfietsen teweeggebrachte overbrugging van de afstand tussen stad en platteland en tussen regio's alsook de kennismaking met het landschappelijk schoon en historische erfgoed dienden de versterking van de nationale eenwording en identiteit (Pivato 1990; Gaboriau 1995; Bosworth 1997; Norcliffe 2001; Dauncey en Hare 2003; Knudsen, Krag en Dansk Cyklist Forbund 2005; Kastrop 2007, 2009; Ebert 2004, 2008, 2010; Carstensen en Ebert 2012; Dauncey 2012; Knuts 2014). Ook droegen de eerste fietsorganisaties bepaalde beschavings- en burgerschapsidealen uit, waarbij het draaide om een evenwicht tussen vooruitstrevende dynamiek en behoud van stabiliteit, en tussen enerzijds individuele vrijheid en anderzijds zelfbeheersing en sociale verantwoordelijkheid. Dat laatste kwam bijvoorbeeld tot uitdrukking in de pleidooien voor uniforme verkeersregels op nationale schaal, waarbij fietsers als fatsoenlijke en gelijkberechtigde verkeersdeelnemers werden voorgesteld. Verder was de tweewieler een toonbeeld van *conspicuous consumption* waarmee de trotse eigenaren zich graag lieten zien in de grootstedelijke flaneercultuur en waarop de rijwielinindustrie insprong door voortdurend nieuwe modellen en accessoires op de markt te brengen. In landen waar de fietsindustrie tot bloei kwam (Frankrijk, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten, Duitsland en België) speelden commerciële belangen een belangrijke rol in het promoten van de fiets als technisch geavanceerd vervoer- en sportmiddel (Petty 1995; Dodge 1996; McGurn 1999; Herlihy 2004; Hadland en Lessing 2014).

De toenemende populariteit van de fiets onder de burgerij, die in de jaren 1890 in de westerse wereld een ware *bicycle boom* met zich meebracht, verliep overall langs dezelfde lijnen: van uiteenlopende nationale fietsculturen was nog geen sprake. De eerste aanzet tot diversiteit deed zich rond 1900 voor als gevolg van de ontwikkeling van het professionele wielrennen als massatoeschouwersport, zowel op wielervedbanen als op de weg, in met name Frankrijk, Italië, België en Duitsland. Daarbij speelden de fascinatie voor snelheids- en afstandsrecords en (internationale) competitie als ook de aantrekkingskracht van sensationele evenementen ter opluistering van gebruikelijke volksfeesten een belangrijke rol. Teneinde reclame voor hun producten te maken en hun oplagecijfers te verhogen traden de fietsindustrie en -handel en (sport)media op als organisatoren en sponsors van wedstrijden, waaronder spectaculaire meerdaagse rondes in etappes waardoor de aandacht van het publiek langere tijd werd vastgehouden (Pivato 1990, 1996; Raben-

stein 1991; Gaboriau 1995; Maso 2003, 2011; Dauncey en Hare 2003; Thompson 2006 ; Vanysacker 2007; Cardoza 2010; López 2010b, 2010a; Ritchie 2011; Dauncey 2012; Knuts 2014).

In Groot-Brittannië, dat na Frankrijk de toon had gezet met zowel de technische ontwikkeling van de fiets als het verenigingswezen, druiste het commerciële wielrennen met in toenemende mate uit de arbeidersklasse afkomstige renners in tegen het elitaire *gentleman*-ideaal van de amateur-sporter en toerfietser. Ook in Nederland, waar aanvankelijk geen grootschalige fietsindustrie bestond, riep de professionele wielrennerij, die in de reuk stond van commercie en plat vermaak, veel weerstand op. De invloedrijke, in 1883 opgerichte Algemeene Nederlandsche Wielrijders-Bond (ANWB) nam er na de nodige discussie uiteindelijk stelling tegen door zich te profileren als toeristenorganisatie en het wettelijk verbod in de Motor- en rijwielwet van 1905 op wegwedstrijden te ondersteunen. Daardoor bleef wielrennen in Nederland grotendeels beperkt tot besloten wielbanen die minder publiek trokken dan wegwedstrijden. Hier werd de fiets aan het begin van de twintigste eeuw in de eerste plaats een recreatief en vervolgens, nog belangrijker, een utilitair vervoermiddel. Het degelijke type rijwiel dat de standaard werd – door Duitsers nog altijd aangeduid als *Hollandrad* – was afgestemd op het praktische, alledaagse gebruik en beantwoordde aan het beeld van fietsers als fatsoenlijke, verantwoordingsbewuste en gelijkberechtigde verkeersdeelnemers. Het was niet bedoeld om met elkaar te wedijveren, snelheidsrecords te breken en zich in sporttenu voorovergebogen in het zweet te werken, maar om in burgertenu netjes rechtop en kalm te peddelen. Zo voldeed men aan de burgerlijke beschavingsidealen van de ANWB: een evenwicht tussen beweging en zelfbeheersing, tussen individuele vrijheid en gemeenschapszin. Verder articuleerde de zelfbewuste liberale voorhoede van de ANWB de associatie van de fiets, die al tijdens de Eerste Wereldoorlog als ‘ons populairste vervoermiddel’ (Stoffers en Oosterhuis 2009: 393) werd gekarakteriseerd, met nationale deugden als eenvoud, soberheid en praktische zin. In het interbellum zagen ook buitenlanders Nederland als een fietsnatie (Veraart 1995; Ebert 2004, 2008, 2010).

In Denemarken deden zich soortgelijke tendensen voor. De in 1881 opgerichte Deense Fietsclub en de Deense Fietsfederatie, die in 1905 tot stand kwam en zich in het bijzonder inzette voor de aanleg van fietspaden, distantieerden zich ook van het wielrennen en gaven ook prioriteit aan het toerfietsen als een met nationale waarden doortrokken activiteit (Knudsen, Krag en Dansk Cyklist Forbund 2005; Kastrup 2007, 2009; Carstensen en Ebert 2012; Koglin 2013, 2014). Verder stelden de Nederlandse en Deense fietsorganisaties, die veel leden aan zich wisten te binden, zich op als betrouwbare en verantwoordelijke partners van de overheid en waren zij zo in staat haar verkeersbeleid te beïnvloeden. Door de koers en het gezag van burgerlijke rijwielorganisaties werd fietsen in beide landen onderdeel van de nationale identiteit.

De toonaangevende fietsorganisaties in Frankrijk, België, Italië en Spanje kozen voor een andere richting. Hoewel zij zich aanvankelijk ook inzetten voor recreatief wielrijden, kreeg de sport steeds meer nadruk en gingen de professionalisering en commercialisering van het wielrennen – het zogenaamde ‘industriële-media-wielrensport-complex’ (Dauncey 2012 en Knuts 2014) – in hun ogen goed

samen met de promotie van de fiets in het algemeen. Daarbij traden vertegenwoordigers van de gegoede burgerij en ondernemers op als organisatoren en waren de wielrenners zelf meestal afkomstig uit de arbeidersklasse; voor de laatsten bood deze sport een mogelijkheid om te stijgen op de sociale ladder. Mede door het grote aantal wedstrijden dat werd georganiseerd, waaronder jaarlijkse hoogtepunten als de Tour de France (vanaf 1903), de Giro d'Italia (vanaf 1909), de Ronde van België (vanaf 1906) en Vlaanderen (vanaf 1913) en de Spaanse Vuelta Ciclista (vanaf 1935), en de in de media breed uitgemeten prestaties en deugden van renners van eigen bodem, groeide het wielrennen uit tot bron van nationale trots. De grote nationale rondes waarbij wielrenners het gehele land doorkruisten, werden aangegrepen om de geografische contouren van het vaderland aanschouwelijk te maken en de toeschouwers en krantenlezers te betrekken bij de verbeelde nationale gemeenschap. Mede door de begeestering die de jaarlijkse Tour, Giro, Ronde van Vlaanderen en Vuelta bij het massapubliek opriepen, groeiden ze uit tot nationale evenementen en tradities (Pivato 1990, 1996; Gaboriau 1995; Dauncey en Hare 2003; Thompson 2006; Cardoza 2010; López 2010a, 2010b; Maso 2011; Dauncey 2012; Knuts 2014). Net zo min als in Nederland en Denemarken kwam in de Angelsaksische landen en Duitsland, mede als gevolg van meer weerstanden tegen commercialisering en de voorkeur voor andere fietspraktijken onder zowel de burgerij als de arbeidersklasse, zo'n nationale wielrencultuur tot stand.

De democratisering, politisering en sociale devaluatie van de fiets

Als gevolg van dalende aankooprijzen van nieuwe en tweedehands exemplaren kwam het rijwiel in de eerste twee decennia van de twintigste eeuw meer en meer binnen het bereik van de gewone man en vrouw. In landen als Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en België bracht de toename van vooral de utilitaire fietsmobiliteit onder de arbeidersklasse een sociale statusdaling van de tweewieler met zich mee. In de maatschappelijke bovenlaag werd van het rijwiel overgestapt op het gemotoriseerde vervoer om zich van de fietsende volksmassa te onderscheiden. De groeiende betekenis van nationale auto-industrieën onderstreepte het nieuwe idee van de fiets als louter voorganger van superieure gemotoriseerde vervoermiddelen, die nu het toonbeeld van moderniteit werden. Het ledental van de burgerlijke fietsorganisaties daalde snel, terwijl zij de lagere klassen niet aan zich wisten te binden, mede omdat arbeiders, met name in Duitsland en Groot-Brittannië, hun eigen organisaties opzetten om de tweewieler in dienst te stellen van hun socialistische idealen (Beduhn 1982; Rabenstein 1991; Dodge 1996; McGurn 1999; Ebert 2010). Zo werd de fiets daar meer en meer een massavervoermiddel voor arbeiders en anderen die zich geen auto konden veroorloven. Ook in Frankrijk, Italië en Spanje speelden klassentegenstellingen een rol in de waardering van het fietsen doordat socialisten en communisten zich keerden tegen de voortgaande commercialisering van het wielrennen en deze afschilderden als kapitalistische uitbuiting van de uit de arbeidersklasse afkomstige sporters, terwijl Vlamingen hun wielrensuccessen gebruikten in hun emanci-

patiëstrijd tegen de Franstalige Belgische bovenlaag (Cardoza 2010; López 2010a, 2010b; Dauncey 2012; Knuts 2014). In de Verenigde Staten onderging het fietsen als gevolg van de massale verbreiding van de auto nog eerder en sneller dan in Europa een statusdaling. Reeds in het interbellum kwam de auto binnen het bereik van de gewone man en werd er in Amerika veel minder gefietst dan in grote delen van Europa. Zoals in Nederland en Denemarken het rijwiel onderdeel werd van de nationale trots, gebeurde dat in Amerika met de auto (Forester s.a.).

Hoewel zij toen nog alomtegenwoordig waren op de openbare weg, werden fietsers vooral in de Angelsaksische landen en Duitsland al voor de Tweede Wereldoorlog in het defensief gedrongen. Vanaf het eind van de negentiende eeuw hadden rijwielorganisaties met een beroep op individuele mobiliteit als democratisch burgerrecht en met enig succes bij de overheid aangedrongen op infrastructurele en verkeerstechnische maatregelen om het fietsen te faciliteren. Met de groei van het autoverkeer gingen overheden zich intensiever met de verkeersinfrastructuur bemoeien en kregen deskundigen als ingenieurs en planologen steeds meer invloed op het mobiliteitsbeleid ten koste van leken zoals de pleitbezorgers van fietsersbelangen. In de technocratische planningsideologie stond de facilitering van het gemotoriseerde verkeer en daarnaast de aanleg van openbaarvervoernetwerken voorop (Albert de la Bruhèze en Veraart 1999; Horn 1990 en 2002; Bonham en Cox 2010; Briese 1995; Cox 2012a; Emanuel 2010 en 2012; Flaeschner 2003; Ebert 2012; Oldenzijl en Albert de la Bruhèze 2011; Koglin 2013; Koglin en Rye 2014). Fietspaden kwamen in het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten nauwelijks tot stand, ironisch genoeg mede doordat fietsbelangenorganisaties zich daartegen verzetten. Zij vreesden niet ten onrechte dat gescheiden rijwielpaden ertoe zouden leiden dat reguliere wegen door de toenemende drukte en snelheid van het autoverkeer steeds gevaarlijker voor hen werden en uiteindelijk voor fietsers verboden zouden worden. Rijwielpaden zouden niet in het belang van geriefelijk en veilig fietsen zijn, maar veeleer dienen om ruim baan te geven aan het gemotoriseerde verkeer. Engelse rijwielverenigingen stelden dat fietsers net als gemotoriseerde weggebruikers het recht hadden om als bestuurders van een voertuig van verkeerswegen gebruik te maken (zogenaamd *vehicular cycling*), een standpunt dat ook in de Verenigde Staten nog steeds aanhang vindt en op dit moment in Duitsland opgang maakt (Forester 2001, 2005, 2007).

Toen het gemotoriseerde verkeer de wegen steeds meer in beslag nam, was het onbedoelde gevolg van *vehicular cycling* echter een sterker wordende preoccupatie met het gevaar van fietsen, waardoor steeds meer mensen ervan afzagen en het rijwiel het vervoermiddel werd van de minderheid die zich niet door de (reële ofwel vermeende) risico's liet weerhouden. Dit verklaart waarom in het huidige Angelsaksische evenals in het Duitse fietsbeleid veel aandacht uitgaat naar het gevaar van wielrijden, reden waarom in tegenstelling tot Nederland, fietshelmen worden aanbevolen en in delen van Australië zelfs verplicht zijn gesteld. Deze benadering heeft echter een averechts effect: het beeld van het rijwiel als een risikant vervoermiddel en fietsers als uitermate kwetsbare verkeersdeelnemers wordt erdoor bevestigd en zelfs versterkt. In landen met weinig fietsmobiliteit is deze voorstelling – en de realiteit die eraan ten grondslag ligt – moeilijk te doorbreken. Uit onderzoek blijkt dat er een statistische samenhang – kortweg aange-

duid als *safety in numbers* – bestaat tussen de (on)veiligheid van het fietsen en de omvang van het rijwielverkeer. De kans op een ongeluk wordt relatief kleiner naarmate meer wielrijders aan het verkeer deelnemen (Jones 2001; Jacobsen 2003; Reynolds et al. 2009; Horton 2007). Net zoals dat voor het ontbreken van infrastructuur geldt, zit het fietsen in de Angelsaksische landen ook op dit punt verstrikt in een vicieuze cirkel. Zolang er weinig wordt gefietst en het gemotoriseerde verkeer overheerst, is en lijkt het risico op een ongeluk groot en geldt fietsen als gevaarlijk. En zolang wielrijders worden afgeschilderd als potentiële slachtoffers, zullen de meeste mensen terugschrikken van het drukke verkeer en slechts weinigen op de tweewieler stappen of hun kinderen laten fietsen. Het fietsgebruik onder schoolkinderen is in de afgelopen decennia sterk afgenomen, waardoor steeds minder mensen tijdens hun jeugd fietservaring in het verkeer opdoen. Het gevolg is dat velen later in hun leven wielrijden met gevaar blijven associëren en daarom, mede door het ontbreken van aangeleerde fietsvaardigheid, niet voor dit vervoermiddel kiezen. Niet alleen het reële gevaar, maar ook de daarmee samenhangende beeldvorming van fietsen als riskant, wakkeren het gevoel van onveiligheid aan en bemoeilijken in de Angelsaksische landen het streven om wielrijden te bevorderen (Aldred 2010 en 2012b; Golbuff en Aldred 2011).

Heel anders verliep de ontwikkeling van het fietsen in Nederland en Denemarken in het midden van de twintigste eeuw. Daar raakte het verder ingeburgerd en bleef het populair onder brede lagen van de bevolking. Dat lag niet zozeer aan de grotere omvang van het rijwielverkeer – want ook in andere Europese landen was het rijwiel tot in de jaren vijftig een massavervoermiddel – als wel aan de beeldvorming, waarbij de fietsorganisaties wederom het voortouw namen. De ANWB en Deense fietsverenigingen prezen het rijwiel niet alleen aan als nationaal, maar ook als democratisch vervoermiddel voor alle bevolkingsgroepen, als ‘paard der democratie’ zoals de redacteur van het ANWB-blad *De Kampioen* het verwoordde (Ebert 2008: 236). Anders dan hun burgerlijke Duitse, Britse, Franse, Italiaanse en Amerikaanse zusterverenigingen, kenden de ANWB en de Deense Fietsfederatie bij het uitdragen van hun beeld van het fietsen nauwelijks concurrentie van de nieuwe en onder invloed van de auto-industrie al gauw veel invloedrijkere auto-lobby. Als toeristenorganisatie trad de ANWB weliswaar ook op als belangenbehartiger van automobilisten, maar dat sloot niet uit dat zij in het interbellum ook bleef opkomen voor fietsers. Terwijl de Deense en Nederlandse burgerij bleef fietsen, wisten de gevestigde rijwielorganisaties bovendien ook arbeiders aan zich te binden. In andere landen leidde politieke verdeeldheid tot verzwakking van de belangenbehartiging ten behoeve van fietsers. In Duitsland en het Verenigd Koninkrijk kwamen vanuit de socialistische beweging eigen rijwielverenigingen tot stand die zich profileerden tegenover de burgerlijke organisaties en in Frankrijk, Italië en Spanje nam links afstand van het professionele wielrennen, ook al waren de renners doorgaans afkomstig uit de arbeidersklasse en behoorde een groot deel van de socialistische achterban wel tot de enthousiaste toeschouwers. Daarentegen was van een eigen ideologische visie op het rijwiel en een alternatief voor de gevestigde burgerlijke fietspraktijk onder Nederlandse en Deense arbeiders nauwelijks sprake. Het overheersende, door de burgerlijke rijwielorganisaties

uitgedragen idee was dat de verbreiding van de fiets onder arbeiders bijdroeg aan hun verheffing tot degelijke burgers en hun integratie in de natie (Ebert 2010; Carstensen en Ebert 2012; Koglin 2013, 2014).

Zo kreeg de fiets in Nederland en Denemarken zijn betekenis als nationaal gedeeld en democratisch vervoermiddel voor hoog en laag. Fietsen gold ook als teken van vermeende oer-Hollandse deugden als soberheid, bescheidenheid, gelijkheid en doorzettingsvermogen, van 'distinctie via gewoonheid' (Kuipers 2011: 12). Deze betekenisgeving werd onderstreept doordat leden van het Nederlandse koningshuis en bewindslieden zich van tijd tot tijd fietsend aan het volk vertoonden. In Denemarken speelden fietsende vrouwen een belangrijke rol in de associatie van wielrijden met vermeende nationale deugden als individuele autonomie, gelijkheid, eenvoud, nuchterheid en ijver. In beide landen werd de nationalistische strekking van het fietsen versterkt doordat hiermee, vooral tijdens de twee wereldoorlogen, het contrast werd geaccentueerd ten opzichte van de vermeende oorlogszuchtige grootmachten en in het bijzonder het autoritaire, hiërarchische en militaristische Duitsland. De blijvende alomtegenwoordigheid en populariteit van het rijwiel en de specifieke fietsstijl in Denemarken en Nederland werden geassocieerd met een egalitair ethos en afkeer van uiterlijk vertoon en statusonderscheid, waardoor de fiets met de opkomst van de auto niet, zoals in andere landen met sterker geprononceerde stands- en klassenverschillen, aan een sociale devaluatie onderhevig was en steeds meer een arbeidersvervoermiddel werd (Ebert 2010; Carstensen en Ebert 2012).

Fietsremmende en -stimulerende vicieuze cirkels

Ondanks de statusdaling in veel landen nam de omvang van het fietsverkeer in een groot deel van Europa vanaf de Eerste Wereldoorlog gestaag toe om in de jaren vijftig een hoogtepunt te bereiken. Daarna werd het in vrij korte tijd overvleugeld door motor- en bromfietsen, scooters, solexen en vooral de auto. In veel landen overtrof het aandeel van de auto in alle vervoersbewegingen vanaf rond 1960 dat van de tweewieler. In Noord-Amerika was dat al vroeger gebeurd. Zoals eerder de groeiende welvaart het fietsbezit had bevorderd, gold dit nu voor de aanschaf van gemotoriseerde vervoermiddelen. Suburbanisatie en schaalvergroting brachten een toenemende mobiliteit over langere afstanden met zich mee en het naoorlogse verkeersbeleid was gericht op de facilitering van het automobilisme. Voor zover er eerder rijwielpaden waren aangelegd, verdwenen deze soms weer om ruimte te maken voor rijdende en geparkeerde auto's. In het technocratische perspectief van beleidsmakers, planologen en verkeersdeskundigen betekende automobilitateit moderniteit en vooruitgang en belemmerde het achterhaalde, trage en onveilige fietsvervoer de doorstroom van het gemotoriseerde snelverkeer. Wielrijden onderging een verdere sociale statusdaling: mensen die niet in staat waren om een auto te besturen of die zich er geen konden veroorloven (de laagste inkomensgroepen, jongeren, studenten en vrouwen) waren noodgedwongen op de fiets aangewezen (Albert de la Bruhèze en Veraart 1999; Horn 1990, 2002; Bonham en Cox 2010; Briese 1995; Cox 2012; Emanuel 2010 en

2012; Flaeschner 2003; Ebert 2012; Maddox 2001; Oldenzijl en Albert de la Bruhère 2011; Koglin 2013, 2014; Koglin en Rye 2014).

In Nederland en Denemarken leidde de groei van het autoverkeer – die in deze landen trager verliep dan elders, onder andere door het ontbreken van grootschalige auto-industrie – ook tot een afname van het fietsgebruik, maar in veel mindere mate dan in andere landen. Hoewel steeds meer automobilisten lid werden van de ANWB, bleef deze tot na de Tweede Wereldoorlog ook de belangen van fietsers verdedigen. In Denemarken ontstond evenmin een belangenconflict tussen deze twee groepen verkeersdeelnemers; fietsorganisaties werkten samen met de autolobby in het streven naar goede wegen, fietspaden en verkeersveiligheid. De tweewieler bleef een vanzelfsprekend vervoermiddel, temeer omdat in Nederland en Denemarken al vanaf de Eerste Wereldoorlog rijwielpaden waren aangelegd, in eerste instantie vooral ten behoeve van recreatie, maar in toenemende mate ook voor het utilitaire fietsgebruik. De opbrengsten van de vaak verguisde rijwielbelasting die in Nederland tussen 1899 en 1941 werd geheven, kwamen vanaf de jaren twintig deels ten goede aan de aanleg en gestage uitbreiding van de fietsinfrastructuur. In de eerste helft van de twintigste eeuw brachten het ontbreken van een grootschalige auto-industrie en een hoge belastingheffing op autobezit met zich mee dat het autoverkeer in beide landen minder sterk groeide dan in de omliggende landen (Van der Vinne 2007; Koglin 2013). Hoewel de Nederlandse en Deense overheden tot in de jaren zeventig verder geen actief beleid voerden om het fietsen te bevorderen, werd het, ondanks het snel aanwassende autoverkeer, mede dankzij de invloed en de pragmatische, op compromis gerichte opstelling van de fietsorganisaties, in mindere mate dan in andere landen gehinderd en gemarginaliseerd (Carstensen en Ebert 2012; Ebert 2012; Koglin 2013).

In de Angelsaksische landen kwamen nauwelijks rijwielvoorzieningen van de grond als gevolg van de slinkende invloed van de fietsorganisaties en hun afwijzing van gescheiden rijwielpaden. In Duitsland werden wel fietspaden aangelegd, maar dat gebeurde niet stelselmatig en ze waren vooral bedoeld om wielrijders van de reguliere wegen te weren en ruimte te maken voor het gemotoriseerde verkeer. Mede doordat wielrijders in tegenstelling tot automobilisten geen belasting betaalden voor hun vervoermiddel en weggebruik, legden hun belangenorganisaties het af tegen de veel sterkere autolobby, die in tegenstelling tot de Nederlandse ANWB en de Deense tegenhangers geen oog had voor het fietsverkeer, en het overwegend op automobiliteit gerichte verkeersbeleid van de overheid.

Onder invloed van de energiecrisis en zorgen over milieuvervuiling en het stedelijk leefklimaat deed zich in de loop van de jaren zeventig de eerste kentering in de waardering van de fiets voor en ontstonden overal in de westerse wereld activistische fietsbewegingen. In meer of mindere mate nam het rijwielverkeer in de daarop volgende decennia weer toe, ook al bereikte het nergens de omvang van de jaren vijftig. Tevens kregen overheden in Noordwest- en Midden-Europa, Noord-Amerika en Australië oog voor de tweewieler als een duurzaam, gezond en egalitair vervoermiddel. Hoewel de groeiende erkenning van de voordelen van het wielrijden internationaal verbreid zijn, blijven de verschillen tussen de nationale fietsculturen opvallend, vooral als het gaat om de omvang en de aard van het rijwielgebruik, de demografische kenmerken van fietsers alsook het fietsactivisme

en -beleid. Nederland en Denemarken enerzijds en de Angelsaksische wereld anderzijds vormen de tegenpolen, terwijl andere landen tussenposities innemen.

In Nederland en Denemarken, waar het rijwiel een veel gebruikt, vanzelfsprekend en in de eerste plaats utilitair vervoermiddel is, vormen fietsers wat sekse, leeftijd, sociale positie, inkomen en leefstijl betreft in hoge mate een afspiegeling van de diversiteit van de gehele bevolking. Van een aparte fietssubcultuur en gepolitiseerd fietsactivisme is geen sprake. Overheid en fietsbelangenorganisaties werken samen en het fietsbeleid, dat een pragmatische inslag heeft, is grotendeels onomstreden. Afgezien van hun allochtone landgenoten, hoeven Nederlanders en Denen nauwelijks meer overtuigd te worden van het nut en de voordelen van het rijwielvervoer. De nadruk ligt op de verbetering van de randvoorwaarden en infrastructurele facilitering van het al omvangrijke fietsverkeer. Mede daardoor en doordat veel Nederlanders en Denen zowel autorijden als fietsen geldt wielrijden niet als bijzonder gevaarlijk (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2006; Pelzer 2010; Kuipers 2011; Carstensen en Ebert 2012; Jordan 2013).

In de meeste andere landen, waarin het rijwiel veel sterker door de auto is verdrongen, is het geen voor de hand liggend en veel gebruikt dagelijks vervoermiddel en wordt het meer voor recreatieve en sportieve dan voor utilitaire doeleinden aangewend. Voor velen is de fietservaring beperkt tot de jeugdtijd, waardoor de associatie van de tweewieler met speelgoed in de hand wordt gewerkt. Wielrijders zijn niet representatief voor de bevolking als geheel: jongere mannen, studenten en *young urban professionals* zijn over- en ouderen en vrouwen ondervertegenwoordigd. Voor de niet of zelden fietsende meerderheid overweegt de negatieve waardering van dit vervoermiddel (te langzaam, te inspannend, onveilig en oncomfortabel) en gelden wielrijders nogal eens als wereldvreemde alternatievelingen en radicale milieufreaks. Veel automobilisten zien fietsers als hinderlijke, onverantwoordelijke en incompetenten weggebruikers. Hoewel hoogopgeleiden en beter gesitueerde stadsbewoners sterk vertegenwoordigd zijn onder wielrijders, wordt utilitair fietsgebruik vaak geassocieerd met lage sociale status: het rijwiel is in die optiek het vervoermiddel voor mislukkelingen die zich geen auto kunnen veroorloven. Daartegenover staat de uitgesproken positieve waardering van de fietsende minderheid voor hun vervoermiddel. Aan hun rijwielgebruik liggen vaak expliciete motieven en attitudes ten grondslag, zoals een bewuste keuze voor een alternatieve leefstijl, een 'groene' politieke voorkeur en bijzondere waardering van de belevingsdimensie. Vooral Amerikaanse en Britse fietsers zijn zowel in de publieke beeldvorming als in hun zelfbeeld 'a breed apart' (Transport for London 2008: 22, 29). De deels radicale en sterk gepolitiseerde Angelsaksische, met name Amerikaanse, fietsbeweging stelt de dominante autocultuur en de daarmee samenhangende ruimtelijke ordening, economische waarden en leefstijl ter discussie en zij sluit met haar streven naar meer ruimte en veiligheid voor fietsers aan bij de strijd voor burgerrechten. In vergelijking met de fietslanden Nederland en Denemarken, waar het wielrijden ingesleten routine is en nauwelijks controversie oproept, is er in de Angelsaksische landen en ook in Duitsland veel meer sprake van een expliciete, deels gepolitiseerde reflectie op de betekenis en beleving van het fietsen, juist omdat het fietsbeleid van de overheid omstreden is en niet op brede belangstelling en steun van de bevolking kan rekenen. Fietsstimule-

rende maatregelen vinden geen vruchtbare bodem in een gevestigde en wijdverbreide dagelijkse praktijk en staan haaks op het bredere ruimtelijke orderings- en verkeersbeleid waarin de auto prioriteit krijgt. Voor zover er rijwielvoorzieningen bestaan, zijn deze voornamelijk geënt op recreatie. Rijwielnetwerken ten behoeve van het dagelijkse utilitaire verkeer zijn dunner gezaaid, waardoor velen fietsen als ongemakkelijk en gevaarlijk beschouwen. Zowel onder beleidsvormers als fietsactivisten bestaan, mede door de grote nadruk op de onveiligheid van het fietsen, uiteenlopende ideeën over de wenselijkheid van een aparte, van het autoverkeer gescheiden rijwielinfrastructuur versus aanpassingen van de reguliere wegen, de verkeersregels en het rijgedrag van automobilisten ten behoeve van fietsers (Rodgers 1994; Carlsson 2002; Bax 2004; Furness 2005, 2007; Buehler 2007; Wray 2008; Mapes 2009; Pelzer 2010; Aldred 2012a).

Landen als Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Vlaanderen en de Scandinavische staten nemen een tussenpositie in tussen de klassieke fietsnaties en de Angelsaksische wereld (Cox 2012b). Sinds de jaren zeventig onderscheiden deze landen zich van de Angelsaksische landen door een grotere omvang van het utilitaire fietsverkeer, een grotere representativiteit van wielrijders in verhouding tot de gehele bevolking en een toegenomen populariteit van het toerfietsen, waarop de fietsinfrastructuur grotendeels is toegesneden. De infrastructuur voor het utilitaire fietsen, met name naar werk, school en treinstations, blijft echter nog achter bij die van Nederland en Denemarken. Vooral in Duitsland met zijn grote auto-industrie en oppermachtige autolobby heeft de auto, ondanks de fietsvriendelijke beleidsretoriek, absolute prioriteit in het verkeersbeleid en worden wielrijders niet als volwaardige en gelijkberechtigde verkeersdeelnemer behandeld, wat met zich meebrengt dat fietsen vaak als risicovol wordt gepercipieerd en dat de enigszins gemarginaliseerde fietsbelangenorganisaties zich militanter dan die in Nederland en Denemarken (moeten) opstellen.

Met uitzondering van Vlaanderen, dat in de laatste decennia in de richting van Nederland en Denemarken is opgeschoven, blijft het utilitaire fietsgebruik in de landen met een sterke wielrentraditie – Frankrijk, Italië, Spanje en Wallonië – achter bij Noordwest- en Centraal-Europa en is het fietsbeleid en de rijwielinfrastructuur, op lokale uitzonderingen na, minder ver ontwikkeld (Di Donna 1992; Carré 1992; Papon 2001, 2011; Dauncey 2012; Cox 2012b). Dat in deze vier landen aanmerkelijk meer mannen dan vrouwen fietsen zou kunnen wijzen op een blijvende sterke associatie van fietsen met sport, hoewel het recreatieve toerfietsen weer in populariteit is toegenomen. Voor zover de gemiddelde Fransman, Italiaan, Spanjaard en Waal de fiets verder (nog) positief waardeert, is dat toch vooral als toeschouwer van het professionele wielrennen, vooral tijdens de klassieke rondes, de Tour, de Giro en de Vuelta.

Al deze tijdens de twintigste eeuw ontstane internationale verschillen zijn voor een belangrijk deel te verklaren aan de hand van de langetermijneffecten van het eerder gevestigde beeld van het rijwiel, de ontwikkelde fietspraktijk, -ervaring, -attitudes, -motivaties en -gewoonten en het daarmee samenhangende infrastruc-

turele verkeersbeleid.⁴ Deze effecten zijn gestold in fietsremmende en -bevorderende vicieuze cirkels. In landen waar mede als gevolg van de overwegend negatief getoonzette beeldvorming van het fietsen de ruimtelijke ordening en de verkeersinfrastructuur niet zijn toegesneden op de tweewieler en deze geen vanzelfsprekend dagelijks vervoermiddel is, maken relatief weinigen er gebruik van, vooral vanwege de reële dan wel gepercipieerde ongemakken en gevaren. Daardoor heeft infrastructureel fietsbeleid weinig draagvlak onder de bevolking, blijven de rijwielvoorzieningen gebrekkig en de keuze voor de fiets onaantrekkelijk, komen er nauwelijks nieuwe wielrijders bij en blijft de tweewieler het vervoermiddel van een minderheid. In Nederland en Denemarken daarentegen heeft de positieve beeldvorming een groot aandeel van het rijwiel in het verkeer met zich mee gebracht en garandeert de fietservaring van het overgrote deel van de bevolking een breed draagvlak voor het beleid. Mede door de goede faciliteiten blijft de keuze voor de tweewieler aantrekkelijk en vanzelfsprekend.

Conclusie

Hoe komt het dat het fietsgebruik zulke grote verschillen tussen landen vertoont? Uit het sociaalwetenschappelijke fietsonderzoek komt naar voren dat natuurlijke en ruimtelijke omstandigheden en demografische kenmerken in elk geval geen afdoende verklaring bieden. Fietsonderzoekers en beleidsmakers gaan ervan uit dat twee factoren, de verkeersinfrastructuur en de beweegredenen van mensen om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen, de verschillen voor een groot deel bepalen. Deze aanname is op zich niet onjuist, maar het is de vraag of dit dan ook betekent, zoals velen van hen veronderstellen – de wens lijkt de vader van de gedachte –, dat het fietsvervoer in principe overal doelgericht en op korte termijn door middel van beleidsmaatregelen is te bevorderen, waardoor de internationale verschillen zouden kunnen afnemen. Dat laatste is een misvatting. Infrastructuur en attitudes spelen een belangrijke rol bij het rijwielgebruik, maar zij hebben vorm gekregen op de langere termijn in historische trajecten onder invloed van sociaal-culturele en nationaal-specifieke factoren alsook van een aaneenschakeling en opeenhoping van voorkeuren en (beleids)keuzes. Deze historische dimensie blijft in het beleid en het daarop geënte sociaalwetenschappelijke onderzoek vrijwel echter geheel buiten beschouwing.

De historische vormgeving van het fietsen brengt met zich mee dat het op de korte termijn veel minder direct en doelgericht is te beïnvloeden dan beleidsmakers en uitvoerders alsook fietsonderzoekers aannemen. Zij gaan grotendeels

4 Wat niet wegneemt dat die verschillen ook weer kunnen afnemen, bijvoorbeeld doordat in meerdere landen het autobezit onder hoogopgeleide stadsbewoners daalt. Nu de auto een massaverkeersmiddel is geworden, zien zij de fiets blijkbaar niet meer als een minderwaardig vervoermiddel. Het is ironisch dat de toegenomen populariteit van het rijwielgebruik onder de grootstedelijke, hoogopgeleide en overwegend blanke 'creative class' als onderdeel van een trendy leefstijl ('cycle chic') en tegen de achtergrond van het neoliberale consumptiekapitalisme en de 'gentrification' van volksbuurten vooral in enkele Amerikaanse steden onder de (grotendeels zwarte) lagere klasse heeft geleid tot weezin tegen fietsbevorderend beleid (Florida 2002; Gibson 2013; Stehlin 2014).

voorbij aan de vraag in hoeverre fietsbeleid aansluit bij en inbedding kan vinden in de fietspraktijk zoals die verankerd is in historische trajecten en nationale culturen. De verschillende fietsculturen kenmerken zich door historisch bepaalde vicieuze cirkels waarin ruimtelijke ordening, infrastructuur, beeldvorming, gewoonten en attitudes, beleid en draagvlak daarvoor elkaar wederzijds, stimulerend dan wel remmend, beïnvloeden en versterken. In landen waar de fiets bijna grotendeels is verdrongen door het autoverkeer en waar de relevante omstandigheden, habitus en beeldvorming niet bevorderlijk zijn voor het fietsen, heeft beleid te weinig draagvlak om een substantiële toename van het rijwielvervoer te bewerkstelligen. Het wielrijden blijft beperkt tot een uitzonderlijk gemotiveerde minderheid, terwijl het voor de meerderheid van de bevolking niet aantrekkelijk en vanzelfsprekend is en wordt en van de meeste belastingbetalers niet veel steun te verwachten is voor omvangrijke publieke investeringen in fietsfaciliteiten. Zolang weinig mensen fietsen, blijven gemotoriseerde vervoermiddelen in het verkeer domineren, wordt het idee bevestigd dat het rijwielvervoer buitenissig, minderwaardig en gevaarlijk is en ligt de keuze ervoor niet voor de hand. Vanwege het relatief kleine aantal wielrijders ontbreekt het aan voldoende maatschappelijke druk en steun om wezenlijke veranderingen in de verkeersinfrastructuur en beeldvorming van de fiets teweeg te brengen. Het recente fietsbeleid heeft die niet kunnen bewerkstelligen omdat het er niet in slaagt om de remmende vicieuze cirkels te doorbreken. Voor landen waar ondanks het toegenomen autoverkeer relatief veel wordt gefietst, geldt het omgekeerde met dien verstande dat het beleid niet zozeer heeft geresulteerd in een aanzienlijke groei van het rijwielverkeer als wel in een consolidatie van de bestaande omvang.

Er bestaat een gebrek aan kennisuitwisseling tussen beleidsonderzoekers en fiets-historici en dat is niet alleen te wijten aan de blinde vlekken van de eerstgenoemden. Hoewel een deel van het historisch onderzoek is geïnspireerd door fietsactivisme en de wens om het wielrijden te bevorderen, is daarin nauwelijks sprake van systematische reflectie op de vraag in hoeverre historisch inzicht relevant is voor het huidige fietsbeleid en de uiteenlopende resultaten ervan in verschillende landen. Een historische analyse van de diverse in de twintigste eeuw ontstane fietsculturen werpt licht op de remmende en stimulerende vicieuze cirkels die de omvang van het huidige fietsgebruik in verschillende landen (of regio's) grotendeels bepalen. Beleidsonderzoekers, -makers en -uitvoerders zouden zo meer inzicht kunnen krijgen in de complexe, historisch bepaalde wisselwerking tussen natuurlijke omstandigheden, gebouwde omgeving, verkeersinfrastructuur, percepties, betekenisgeving, attitudes en gewoonten. Het fietsbeleid zou dan beter kunnen worden afgestemd op wat haalbaar is binnen specifieke nationale (of lokale) en historisch gegroeide condities en het zou minder blijven hangen in te hoge maakbaarheidsverwachtingen.

Voor het fietsbeleid lijkt hetzelfde te gelden als voor andere beleidsterreinen, zoals de preventieve gezondheidszorg en de jeugdzorg, waar een rationeel-instrumentele aanpak vaak evenmin tot de gewenste of verwachte resultaten leidt omdat de daaraan ten grondslag liggende maakbaarheidsidealen te ver afstaan van ingebakken en hardnekkige gedragspatronen in het dagelijks leven en de (beperkte) keuzemogelijkheden van veel mensen (Oosterhuis en Huisman 2014:

35-40; Horstman 2014). Onlangs heeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid in een rapport over voedselbeleid en volksgezondheid gepleit voor nudging: de toepassing van meer subtiele vormen van gedragssturing op basis van psychologische inzichten (Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid 2014). Wellicht is een dergelijk advies ook relevant voor het fietsbeleid.

Literatuur

- Akar, G. en K. Clifton (2009) The influence of individual perceptions and bicycle infrastructure on the decision to bike. *Transportation Research Record*, 2140: 165-172.
- Albert de la Bruhèze, Adri A. en Frank C.A. Veraart (1999) *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel*. Eindhoven: Stichting Historie der Techniek.
- Aldred, Rachel (2010) On the outside: Constructing cycling citizenship. *Social en Cultural Geography*, 11(1): 35-52.
- Aldred, Rachel (2012a) Governing transport from welfare state to hollow state: The case of cycling in the UK. *Transport Policy*, 23: 95-102.
- Aldred, Rachel (2012b) Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society. *Mobilities*, DOI: [10.1080/17450101.2012.696342](https://doi.org/10.1080/17450101.2012.696342).
- Anable, Jillian en Birgitta Gatersleben (2005) All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research Part A*, 39: 163-181.
- Australian Bicycle Council/Austroroads (2010) *The Australian National Cycling Strategy 2011-2016. Gearing up for active and sustainable communities*. Sydney: Austroroads.
- Austroroads Incorporated (2005) *The Australian National Cycling Strategy 2005-2010*. Sydney: Austroroads.
- Banister, Chris en Nick Gallent (1998) Trends in commuting in England and Wales – becoming less sustainable? *Area*, 30(4): 331-341.
- Barnes, Gary en Kevin J. Krizek (2005) Estimating Bicycling Demand. *Transportation Research Record*, 1939: 45-51.
- Bassett, D., J. Pucher, R. Buehler, D. Thompson en S. Crouter (2008) Walking, cycling, and obesity rates in Europe, North America, and Australia. *Journal Physical Activity and Health*, 5(6): 795-814.
- Bax, Florine M.W. (2004) *Bicycle use in the Netherlands versus the United States*. Master Thesis Rijksuniversiteit Groningen.
- Beduhn, Ralf (1982) *Die Roten Radler. Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes 'Solidarität'*. Münster: Lit Verlag.
- Benoist, Christian (1992) Une Expérience française et ses difficultés: Rennes. In: Robert Boivin en Jean-François Pronovost (red.) *The Bicycle: Global Perspectives. Papers presented at the Conference Vélo Mondiale – Pro Bike – Velo City Montreal, September 13-17, 1992*. Québec: Vélo Québec, 128-131.
- Bertho-Lavenir, C. (1999) *La Roue et la Stylo. Comme nous sommes devenus touristes*. Parijs: Odile Jacob.
- Birkholz, Tim (2014) Die stille Revolution – das Fahrrad kommt zurück. In: Mario Bäumer en Museum der Arbeit, *Das Fahrrad. Kultur/Technik/Mobilität*. Hamburg: Junius, 160-167.

- Boal, Ian A. (2001) Towards a World History of Cycling. In: Andrew Ritchie en Rob van der Plas (red.) *Cycle History. Proceedings of the 11th International Cycling History Conference*. San Francisco: Van der Plas Publications, 16-22.
- Boivin, Robert (1992) The Bicycle: Constraint, Duty or Choice? As Seen by the Devil's Advocate. In: Robert Boivin en Jean-François Pronovost (red.) *The Bicycle: Global Perspectives. Papers presented at the Conference Vélo Mondiale – Pro Bike – Velo City Montreal, September 13-17, 1992*. Québec: Vélo Québec, 14-19.
- Bonham, Jennifer en Peter Cox (2010) The Disruptive Traveller? A Foucauldian Analysis of Cycleways. *Road en Transport Research*, 19(2): 42-53.
- Bosworth, R.J.B. (1997) The Touring Club Italiano and the Nationalization of the Italian Bourgeoisie. *European History Quarterly*, 27(3): 371-410.
- Briese, Volker (1995) From Cycling Lanes to Compulsory Bike Path: Bicycle Path Construction in Germany, 1897-1940. In: Rob van der Plas (red.) *Cycle History. Proceedings of the 5th. International Cycle History Conference*. San Francisco: Bicycle Books, 123-128.
- Buehler, Theodore J. (2007) *Fifty Years of Bicycle Policy in Davis, CA*. Davis: University of California.
- Cardoza, A. (2010) Making Italians? Cycling and national identity in Italy: 1900-1950. *Journal of Modern Italian Studies*, 15(3): 354-377.
- Carlsson, C. (red.) (2002) *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland: AK Press.
- Carré, Jean-René (1992) La situation de la bicyclette en France. In: Robert Boivin en Jean-François Pronovost (red.) *The Bicycle: Global Perspectives. Papers presented at the Conference Vélo Mondiale – Pro Bike – Velo City Montreal, September 13-17, 1992*. Québec: Vélo Québec, 49-55.
- Carstensen, Trine A. en Anne-Katrin Ebert (2012) Cycling cultures in Northern Europe: From 'golden age' to 'renaissance'. In: John Parkin (red.) *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald, 23-58.
- Cox, Peter (2012a) 'A Denial of Our Boasted Civilisation': Cyclist's Views on Conflicts over Road Use in Britain, 1926-1935. *Transfers*, 2(3): 4-30.
- Cox, Peter (2012b) Strategies Promoting Cycle Tourism in Belgium: Practices and Implications. *Tourism Planning en Development*, 9(1): 25-39.
- Dauncey, Hugh (2012) *French Cycling. A Social and Cultural History*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Dauncey, Hugh en G. Hare (red.) (2003) *The Tour de France: A Century of Sporting Structures, Meanings and Values*. Londen: Routledge.
- Dekoster, J., U. Schollaert, C. Bochu en M. Lepelletier (1999) *Cycling: the way ahead for towns and cities*. Luxembourg: Office for the Official Publications of the European Communities.
- Di Donna, Giuseppe (1992) Bicycle World in Italy. In: Robert Boivin en Jean-François Pronovost (red.) *The Bicycle: Global Perspectives. Papers presented at the Conference Vélo Mondiale – Pro Bike – Velo City Montreal, September 13-17, 1992*. Québec: Vélo Québec, 430-431.
- Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B, Structural and Cohesion Policies (2010) *The Promotion of Cycling*. Brussel: Europees Parlement.
- Directorate-General for Passenger Transport (1999) *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in a historical context*. Den Haag: Ministry of Transport, Public Works and Water Management.
- Dodge, Pryor (1996) *The Bicycle*. Parijs: Flammarion.
- Ebert, Anne-Katrin (2004) Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940. *European Review of History*, 11(3): 347-364.

- Ebert, Anne-Katrin (2007) Zwischen 'Ratreiten' und 'Kraftmaschinen'. Der bürgerliche Radsport am Ende des 19. Jahrhundert. *Werkstatt Geschichte*, 44: 27-45.
- Ebert, Anne-Katrin (2008) Het 'paard der democratie'. Fatsoenlijk fietsen in Nederland, 1900-1920. In: C. Smit (red.) *Fatsoenlijk vertier. Deugdame ontspanning voor arbeiders na 1870*. Amsterdam: Bert Bakker, 209-237.
- Ebert, Anne-Katrin (2010) *Radelnde nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*. Frankfurt a/M.: Campus.
- Ebert, Anne-Katrin (2012) When Cycling gets political. Building cycling paths in Germany and the Netherlands 1910-40. *The Journal Of Transport History*, 33(1): 115-137.
- Emanuel, Martin (2010) Understanding Conditions for Bicycle Traffic Through Historical Inquiry: The Case of Stockholm. *Urban Transport Journal*, December: 1-16.
- Emanuel, Martin (2012) Constructing the cyclist. Ideology and representations in urban traffic planning in Stockholm, 1930-1970. *The Journal Of Transport History*, 33(1), 67-91.
- European Commission (2001) *Promotion of Measures for Vulnerable Road Users. Measures to promote cyclist safety and mobility*. Brussel: European Commission.
- European Conference of the Ministers of Transport (2004) *Implementing Sustainable Urban Travel Policies. National Policies to Promote Cycling*. Parijs: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.
- Flaeschner, Thomas (2003) Out of Date, Out of Mind. Public Awareness of the Bicycle During the 1950s in Germany's Saarland State. In: Nick Clayton en Andrew Ritchie (red.) *Cycle History. Proceedings of the 13th International Cycling History Conference*. San Francisco: Cycle Publishing/Van der Plas Publications, 46-50.
- Florida, Richard (2002) *The Rise of the Creative Class: And how It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*. New York: Basic Books.
- Forester, John (1992) Objective and Psychological Explanations for Differences in the Bicycling Programs of Different Nations. In: Robert Boivin en Jean-François Pronovost (red.) *The Bicycle: Global Perspectives. Papers presented at the Conference Vélo Mondiale – Pro Bike – Velo City Montreal, September 13-17*. Québec: Vélo Québec, 434-437.
- Forester, John (2001) Ideas in Motion: The Bicycle Transportation Controversy. *Transportation Quarterly*, 55(2): 7-18.
- Forester, John (2005) The Place of Bicycle Transportation in Modern Industrialized Societies. Op 3 maart 2011 ontleend aan www.johnforester.com/Articles/Social/place_of_bicycle_transportation.
- Forester, John (2007) Bicycling, transportation and the problem of evil. Op 3 maart 2011 ontleend aan www.americandreamcoalition.org/safety/CTEvil.pdf.
- Forester, John (s.a.) American Cycling History from the 1940s; As I Remember It. Op 3 maart 2011 ontleend aan www.johnforester.com/.
- Forsyth, A., K. Krizek en D. Rodríguez (2009) Non-motorized travel research and contemporary planning initiatives. *Progress in Planning*, 71(4): 170-183.
- Furness, Zack (2005) 'Put the fun between your legs!' *The politics and counterculture of the bicycle*. Dissertatie University of Pittsburgh.
- Furness, Zack (2007) Critical Mass, Urban Space and Vélomobility. *Mobilities*, 2(2): 299-319.
- Gaboriau, Philippe (1991) Les trois ages du vélo en France. *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 29: 17-33.
- Gaboriau, Philippe (1995) *The Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*. Parijs: L'Harmattan.

- Gatersleben, Birgitte en K. Appleton (2007) Contemplating cycling to work: attitudes and perception in different stages of change. *Transportation Research Part A*, 41(4): 302-312.
- Gatersleben, Birgitte en David Uzzell (2007) Affective Appraisals of the Daily Commute. Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport. *Environment and Behavior*, 39(5): 416-431.
- Geus, Bas de (2007) *Cycling to work: psychosocial and environmental factors associated with cycling and the effect of cycling on fitness and health indexes in an untrained working population*. Dissertatie, Department of Human Physiology and Sports medicine, Vrije Universiteit, Brussel.
- Geus, Bas de, Ilse De Bourdeaudhuij, Caroline Jannes en Romain Meeusen (2007) Psycho-social and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, 23(4): 697-708.
- Gibson, Timothy A. (2013) The rise and fall of Adrian Fenty, Mayor-Triathlete: cycling, gentrification and class politics in Washington DC. *Leisure Studies*, DOI: [10.1080/02614367.2013.855940](https://doi.org/10.1080/02614367.2013.855940).
- Goetzke, Frank en Tilmann Rave (2011) Bicycle Use in Germany: Explaining Differences between Municipalities with Social Network Effects. *Urban Studies*, 48(2): 427-437.
- Goeverden, Kees van en Tom Godefrooij (2010) Ontwikkeling van het fietsbeleid en -gebruik in Nederland. Bijdrage aan het *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25* en 26 november 2010, Roermond.
- Golbuff, L. en R. Aldred (2011) *Cycling policy in the UK: A thematic and historical overview*. Londen: University of East London.
- Goodman, Anna (2013) Walking, Cycling and Driving to Work in the English and Welsh 2011 Census: Trends, Socio-Economic Patterning and Relevance to Travel Behaviour in General. *Plos One* 8(8): e7190. DOI: [10.1371/journal.pone.0071790](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0071790).
- Gordon, P. en H. Richardson (1998) Bicycling in the United States: A Fringe Mode? *Transportation Quarterly*, 52(1): 9-11.
- Hadland, Tony en Hans-Erhard Lessing (2014) *Bicycle Design. An Illustrated History*. Cambridge: The MIT Press.
- Heinen, Eva, Bert van Wee en Kees Maat (2010) Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1): 59-96.
- Herlihy, David V. (2004) *Bicycle: The History*. New Haven: Yale University Press.
- Hertel, Christof (2014) Fahrradnutzung ausserhalb von Europa – gegensätzliche Entwicklungen in den Metropolen der Welt. In: Mario Bäumer en Museum der Arbeit, *Das Fahrrad. Kultur/Technik/Mobilität*. Hamburg: Junius, 192-197.
- Holt, Richard (1984) The Bicycle, The Bourgeoisie and the Discovery of Rural France, 1880-1914. *British Journal of Sports History*, 2(2): 127-139.
- Horn, Burkhard (1990) *Vom Niedergang eines Massenverkehrsmittels. Zur Geschichte der städtischen Radverkehrsplanung*. Diplomarbeit Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadt und Landschaftsplanung.
- Horn, Burkhard (2002) Geschichte der städtischen Radverkehrsplanung. In: T. Bracher et al. (red.) *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. Berlijn: VDE Verlag, hoofdstuk 2.1.1.2.
- Horstman, Klasien (2014) Struggling with Science and Democracy: Public Health and Citizenship in the Netherlands. In: Frank Huisman en Harry Oosterhuis (red.) *Health and Citizenship: Political Cultures of Health in Modern Europe*. Londen: Pickering en Chatto, 191-208.
- Horton, Dave (2007) Fear of Cycling. In: Dave Horton, Paul Rosen en Peter Cox (red.) *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate, 133-152.

- Horton, Dave, Paul Rosen en Peter Cox (red.) (2007) *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate.
- Hout, Kurt van (2008) *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*. Hasselt: Universiteit Hasselt/Instituut voor Mobiliteit.
- Huwer, Ulrike (2000) The 10 Point Pedalling Action Programme to support cycling. *World Transport Policy & Practice*, 6(2): 40-44.
- ibike.org (2012) Bicycle Statistics: Usage, Production, Sales, Import, Export. Op 19 december 2012 ontleend aan <http://www.ibike.org/library/statistics-data>.
- Jacobsen, P.L. (2003) Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9: 205-209.
- Jones, M. (2001) Promoting cycling in the U.K. Problems experienced by the practitioners. *World Transport Policy & Practice*, 7(3): 7-12.
- Jordan, Pete (2013) *De fietsrepubliek*. Amsterdam: Podium.
- Kastrup, M. (2007) *Hverdagens beskedne demokrati – Analyser af cyklen som symbol pa danskhed*. Master Thesis University of Copenhagen.
- Kastrup, M. (2009) *Identity and bicycle culture – A Danish perspective*. Unpublished Paper for CSGR, Bolton, UK.
- Knudsen, Walther B., Thomas Krag en Dansk Cyklist Forbund (2005) *Pa cykel i 100 ar. Dansk Cyklistforbund 1905-2005*. Kopenhagen: Dansk Cyklist Forbund.
- Knuts, Stijn (2014) *Converging and Competing Courses of Identity Construction: Shaping and Imagining Society through Cycling and Bicycle Racing in Belgium before World War Two*. Dissertation KU Leuven, Biomedical Sciences Group, Faculty of Kinesiology and Rehabilitation Sciences, Department of Kinesiology.
- Koglin, Til (2013) *Vélobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral dissertation Lund University, Faculty of Engineering.
- Koglin, Till (2014) Vélobility and the politics of transport planning. *Geojournal*, DOI [10.1007/s10708-014-9565-7](https://doi.org/10.1007/s10708-014-9565-7).
- Koglin, Till en Tom Rye (2014) The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1: 214-222.
- Krag, Thomas (2005) Cycling, Environment, Exercise and Health. In: Gunnar Lind (red.) *Cost Benefit Analysis of Cycling*. Kopenhagen: Tema Nord, Nordic Council, 64-68.
- Krag, Thomas (2012) *Bicycle promotion strategies in Denmark*. Op 15 februari 2011 ontleend aan www.Friefugle.dk/poland/promotion_tk_en.html.
- Krizek, K., A. Forsyth en L. Baum (2009) *Walking and Cycling International Literature Review. Final Report*. Melbourne: Department of Transport, State of Victoria.
- Krizek, K.J., S. Handy en A. Forsyth (2009) Explaining changes in walking and bicycling behavior: challenges for transportation research. *Environment and Planning. B: Planning and Design*, 36: 725-740.
- Kuipers, Giselinde (2011) De fiets van Hare Majesteit. Over nationale habitus en sociologische vergelijking. *Sociologie*, 6(3): 3-25.
- López, Bernat (2010a) Sport, Media, Politics and Nationalism on the Eve of the Spanish Civil War: The First Vuelta Ciclista a Espana. *The International Journal of the History of Sport*, 27(4): 635-657.
- López, Bernat (2010b) The Failed Vuelta Ciclista a Espana of 1913 and the Launching of the Volta a Catalunya (1911-1913): Centre Versus Periphery in the Struggle for the Governance of Cycling in Early Twentieth-Century Spain. *Sport in History*, 30(4): 547-569.
- Lowe, Marcia D. (1989) *The Bicycle: Vehicle for a Small Planet*. *Worldwatch Paper 30*. Washington: World Watch Institute.

- Mackintosh, P.G. en G. Norcliffe (2007) Men, women and the bicycle: gender and social geography of cycling in the late 19th century. In: D. Horton, P. Rosen en P. Cox (red.) *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate, 153-177.
- Maddox, Heath (2001) Another look at Germany's bicycle boom: implications for local transportation policy & planning strategy in the U.S.A. *World Transport Policy & Practice*, 7(3): 44-48.
- Mapes, Jeff (2009) *Pedaling Revolution. How Cyclists are Changing American Cities*. Corvallis: Oregon State University Press.
- Martens, K. (2004) The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries. *Transportation Research Part D*, 9: 281-294.
- Maso, Benjo (2003) *Het zweet der goden. Legende van de wielersport*. Amsterdam: Atlas.
- Maso, Benjo (2011) *Van Milaan naar Amsterdam. De giro buiten de Italiaanse grenzen*. Amsterdam: Atlas.
- McGurn, James (1999) *On your bicycle. An illustrated history of cycling*. Londen: John Murray Publishers.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998) *Eindrapport Masterplan Fiets. Samenvatting, evaluatie en overzicht van de projecten in het kader van het Masterplan Fiets, 1990-1997*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) *Cycling in the Netherlands*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Nelson, A.C. en D. Allen (1997) If you build them, commuters will use them: the association between bicycle facilities and bicycle commuting. *Transportation research Record*, 1578: 79-83.
- Noland, R.B. en H. Kunreuther (1995) Short-run and long-run policies for increasing bicycle transportation for daily commuter trips. *Transport Policy*, 2(1): 67-79.
- Norcliffe, Glen (2001) *Ride to Modernity. The Bicycle in Canada, 1869-1900*. Toronto: University of Toronto Press.
- Norcliffe, Glen (2006) Associations, Modernity and the Insider-citizens of a Victorian Highwheel Bicycle Club. *Journal of Historical Sociology*, 19(2): 121-150.
- Ogilvie, David, Matt Egan, Val Hamilton en Mark Petticrew (2004) Promoting walking and cycling as an alternative to using cars: systematic review. *British Medical Journal*, 329: 763-766.
- Olde Kalter, Marie-José (2007) *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Oldenziel, Ruth en Adri Albert de la Bruhèze (2011) Contested Spaces. Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900-1995. *Transfers*, 1(2): 29-49.
- Oosterhuis, Harry (2014) Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture. *Mobility in History. The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*, 5: 20-36.
- Oosterhuis, Harry en Frank Huisman (2014) The Politics of Health and Citizenship: Historical and Contemporary Perspectives. In: Frank Huisman en Harry Oosterhuis (red.) *Health and Citizenship: Political Cultures of Health in Modern Europe*. Londen: Pickering & Chatto, 1-40.
- Opmeer, Annemarie (2004) 'Wat men ook zegt, zij fietsen toch.' *De betekenis van de fiets op het gebied van sport, vervoer, recreatie en emancipatie voor de Nederlandse vrouw tot 1940*. Utrecht: Wetenschapswinkel Letteren.
- Papon, Francis (2001) Towards the end of the decline of walking and cycling in France? *9th WCTR conference*. Seoul, Korea, 25-27 juli.

- Papon, Francis (2011) L'évolution de la mobilité à vélo en France. Communication à la *XXIIe Conférence Internationale d'Histoire du Cycle*, 25-28 mei.
- Parkin, John (red.) (2012) *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald.
- Parkin, John, Mark Wardman en Matthew Page (2008) Estimation of the determinants of bicycle mode share for the journey to work using census data. *Transportation*, 35(1): 93-109.
- Pelzer, Peter (2010) *Bicycling as a Way of Life. A comparative case study of Bicycle Culture in Portland and Amsterdam*. Master Thesis Metropolitan Studies, University of Amsterdam.
- Petty, Ross D. (1995) Peddling the Bicycle in the 1890s: Mass Marketing Shifts into High Gear. *Journal of Macromarketing*, 15: 32-46.
- Pivato, Stephano (1990) The Bicycle as a Political Symbol: Italy, 1885-1955. *International Journal of History of Sport*, 7: 172-187.
- Pivato, Stephano (1996) Italian cycling and the creation of a catholic hero: the Bartali myth. *International Journal of the History of Sport*, 13: 128-138.
- Porter, C., J. Suhrbier en W.L. Schwarz (1999) Forecasting bicycle and pedestrian travel: state of the practice and research needs. *Transportation Research Record*, 1674: 94-101.
- Poyer, Alex (2003) *Les premiers temps des vélo-clubs. Apparition et diffusion du cyclisme associative français entre 1867 et 1914*. Parijs: L'Harmattan.
- Pucher, John (1988) Urban Travel Behavior as the Outcome of Public Policy: The Example of Modal-split in Western Europe and North America. *Journal of the American Planning Association*, 54(4): 509-520.
- Pucher, John (1997) Bicycling Boom in Germany: A Revival Engineered by Public Policy. *Transportation Quarterly*, 51(4): 31-46.
- Pucher, John en Ralph Buehler (2005) Cycling trends and policies in Canadian Cities. *World Transport Policy and Practice*, 11(1): 43-61.
- Pucher, John en Ralph Buehler (2006) Why Canadians cycle more than Americans: A comparative analysis of bicycling trends and policies. *Transport Policy*, 13: 265-279.
- Pucher, John en Ralph Buehler (2008a) At the Frontiers of Cycling: Policy Innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany. *World Transport Policy*, 13(1): 8-57.
- Pucher, John en Ralph Buehler (2008b) Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4): 495-528.
- Pucher, John en Ralph Buehler (2010) Walking and cycling for healthy cities. *Built Environment*, 36(4): 391-414.
- Pucher, John en Ralph Buehler (red.) (2012) *City Cycling*. Cambridge: The MIT Press.
- Pucher, J., R. Buehler, D. Merom en A. Baumann (2011) Walking and cycling in the United States: evidence from the National Household Travel Surveys. *American Journal of Public Health*, 101(Supplement 1): 310-317.
- Pucher, John, Ralph Buehler en Mark Seinen (2011) Bicycle renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research Part A*, 45: 451-475.
- Pucher, John en Lewis Dijkstra (2000) Making Walking and Cycling Safer: Lessons from Europe. *Transportation Quarterly*, 54(3): 25-50.
- Pucher, John en Lewis Dijkstra (2003) Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health*, 93(9): 1509-1516.
- Pucher, John, Jennifer Dill en Susan Handy (2010) Infrastructure, Programs, and Politics to Increase Bicycling: An International Review. *Preventive Medicine*, 50: 106-125.

- Pucher, John, Charles Komanoff en Paul Schimeck (1999) *Bicycling Renaissance in North America? Recent trends and alternative policies to promote bicycling. Transportation Research Part A*, 33(7-8): 625-654.
- Rabenstein, Rüdiger (1991) *Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914*. Hildesheim: Weidmannsche Verlagsbuchhandlung.
- Reynolds, C. et al. (2009) The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: A review of the literature. Op 12 maart 2012 ontleend aan www.ehjournal.net/content/8/1/47.
- Rietveld, Piet en Vanessa Daniel (2004) Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38: 531-550.
- Ritchie, Andrew (2011) *Quest for Speed. A History of Early Bicycle Racing, 1868-1903*. San Francisco: Cycle Publishing/Van der Plas Publications.
- Rodgers, Gregory B. (1994) The Characteristics and Use Patterns of Bicyclists in the United States. *Journal of Safety Research*, 25(2): 83-96.
- Rosen, Paul (2003) *How Can Research into Cycling Help Implement the National Cycling Strategy? Review of Cycling Research Findings and Needs*. Report of Whitehall Summer Placement in the Department for Transport, CLT3 & CLT4. The University of York, Science and Technology Studies Unit.
- Rubinstein, David (1977) Cycling in the 1890s. *Victorian Studies*, 21(1): 47-71.
- Stehlin, John (2014) Regulating Inclusion: Spatial Form, Social Process, and the Normalization of Cycling Practices in the USA. *Mobilities*, 9(1): 21-41.
- Stinson, M.A. en C.R. Bhat (2004) An Analysis of the Frequency of Bicycle Commuting: Using an Internet-Based Survey. *Transportation Research Record*, 1878: 122-130.
- Stoffers, Manuel en Harry Oosterhuis (2009) 'Ons populairste vervoermiddel'. De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief. *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden/The Low Countries Historical Review*, 124(3): 390-418.
- Stoffers, Manuel, Harry Oosterhuis en Peter Cox (2010) Bicycle History as Transport History: the Cultural Turn. In: Gijs Mom, Peter Norton, Georgina Clarsen en Gordon Pirie (red.) *Mobility in History: Themes in Transport. T2M Yearbook 2011*. Neuchâtel: Presses Universitaires Suisses, 265-274.
- Thompson, Christopher (2000) Un troisième sexe? Les bougeoisies et la bicyclette dans la France fin de siècle. *Le Mouvement Social*, 192: 9-39.
- Thompson, Christopher (2002) Bicycling, Class and the Politics of Leisure in Belle Epoque France. In: Rudy Koshar (red.) *Histories of Leisure*. Oxford: Berg, 131-146.
- Thompson, Christopher (2006) *The Tour de France: A Cultural History*. Berkeley: University of California Press.
- Tobin, Gary A. (1974) The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist. *Journal of Popular Culture*, 7(4): 838-849.
- Transport for London (2008) *Cycling in London. Final Report*. Londen: Transport for London.
- Vanysacker, Dries (2007) Le cyclisme en Wallonie jusqu'à la Seconde Guerre mondiale: une histoire sociale comparable à celle des Flandriens (1860-1945). In: Luc Courtois, Jean-Pierre Delville, Françoise Rosart en Guy Zelis (red.) *Images et paysages mentaux des 19e et 20e siècles, de la Wallonie à l'outre-mer*. Louvain-la-Neuve: Presses universitaires de Louvain, 147-172.
- Veraart, Frans C.A. (1995) *Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940. Van sportmiddel naar massavervoermiddel*. Doctoraalscriptie Technische Universiteit Eindhoven.

Harry Oosterhuis

- Vinne, Vincent van der (2007) *De trage verbreiding van de auto in Nederland 1896-1939*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- Wachs, Martin (1998) Creating political pressure for cycling. *Transportation Quarterly*, 52(1): 6-8.
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (2014) *Naar een voedselbeleid*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Woodforde, John (1971) *The story of the Bicycle*. New York: Universe Books; Londen: Routledge & Kegan Paul.
- Wray, J.H. (2008) *Pedal power. The Quiet Rise of the Bicycle in American Public Life*. Boulder: Paradigm Publishers.