

Waarom Nederlanders bleven fietsen

Het klimaatvraagstuk dwingt beleidsmakers om autogebruik terug te dringen. Hoe? Fietsen aantrekkelijker maken. Zo'n honderd jaar geleden was de fiets al hét vervoermiddel voor de meeste Europeanen. Hoe verklaren we de neergang? Waarom werd in sommige steden minder gefietst en bleef men fietsen in andere? Historisch onderzoek onderscheidt vijf verklarende factoren.

In de jaren '20 pakten arbeiders in de industrialiserende wereld de fiets naar het werk. Alleen welgestelden forensden met auto's, onderweg omringd door fietsende massa's. Het historisch fietsonderzoeksprogramma Cycling Cities toont het aandeel van de fiets in het verkeer in verschillende Europese steden in verschillende periodes: een hoge piek in de jaren '20 en '30 kent, gevolgd door een scherpe afname jaren later. Maar anders elders bleven Nederlanders in de jaren vijftig doorfietsen. Waarom? We zien vijf factoren, die we hier uitwerken.

Culture status

Om te beginnen behield het fietsen in Nederland zijn culturele status. Waar negatieve associaties met armoede en schaarste Fransen en andere Europeanen van de fiets dreef, werd in Nederland zelfs op het dieptepunt eind jaren zestig een kwart van alle verplaatsingen nog steeds per fiets gedaan.

Zowel de arbeiders- als middenklasse pakten de fiets naar het werk en op vakantie, aangemoedigd door auto- en rijwielvereniging ANWB en industriële werkgevers: beweging, frisse lucht en een groene omgeving was immers gezond én betaalbaar voor iedereen.

Ook (2) Nederlandse beleidsmakers behielden aandacht voor fietsers en borgden de fiets in wederopbouwplannen. In omliggende landen werd autogericht verkeersbeleid (naar Amerikaans voorbeeld) de norm. Modernistische verkeers- en stedenbouwkundigen predikten dat de fiets

verleden tijd was: een ware moderne mens verplaatste zich per auto. De fiets raakte in de verdrukking in steden als Lyon, Manchester en Stockholm, maar ook in verder gelegen steden zoals Johannesburg, waar fietscijfers richting het nulpunt daalden. Niet in Nederland. De (recreatieve) fietspadenaanleg, waarmee de overheid in de jaren '20 begon, werd in de naoorlogse periode juist bestendig. Maar fietspaden alleen verklaren niet het historisch hoge fietsaandeel in Nederland.

Beperkte suburbanisatie

In vergelijking met omliggende landen bleef (3) autogerichte suburbanisatie en schaalvergroting hier beperkt en de gemiddelde woon-werkafstand daardoor relatief kort - en fietsbaar. Fietsen was vaak ook de (4) enige betaalbare optie voor afstanden tot 12 kilometer. Nederlandse steden kenden vóór 1968 geen metro's zoals in grote Europese steden en openbaar vervoer sloot vaak slecht aan op woon- en werkplekken. Of was juist bijzonder geschikt in combinatie met de fiets. Later dan veel andere Europeanen, konden veel Nederlanders zich bovendien pas na afschaffing van de geleide lonenpolitiek (1963) een auto veroorloven. Hierdoor zou autoforensen in Nederland pas rond 1970 gangbaar worden - tevens het moment dat een sterke tegenbeweging op stoom kwam.

Als vijfde factor blijkt de kracht van sociale bewegingen voorspellend. Rond 1970 vielen wereldwijde protestbewegingen tegen toenemend autogebruik en de schrikbarende toename van (jonge) verkeersslachtoffers.

Nederlanders konden zich later dan veel andere Europeanen een auto veroorloven



Landelijke demonstratie op het Museumplein tegen verkeersonveiligheid, 1977.

(foto: Nationaal Archief)

fers samen met pleidooien voor democratisering en groeiende zorgen over milieuvuiling en onleefbare steden. Een schone, leefbare stad betekende minder ruimte voor automobilisten, meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Zelfs in 'autostad' Rotterdam namen verkeerskundigen, stedenbouwkundigen en stads sociologen het op voor laatstgenoemden. Waar buitenlandse protestacties vaak beperkt bleven tot straatbezettingen, ontstond er in Nederland een succesvoller fietsactivisme.

In de strijd tegen machtige autolobby's, konden fietsactivisten elders doorgaans niet rekenen op een grote achterban van fietsers. In Nederland vormde een omvangrijke achterban juist een bijzonder actieve kern van vrijwilligers én een politiek argument voor actie. In het politieke klimaat van de jaren

zeventig vonden sociale bewegingen als Stop de Kindermoord en de Fietsersbond ENFB snel weerklank in de lokale en nationale politiek, mede dankzij het poldermodel en een pragmatische opstelling van activisten. Een nieuwe generatie progressieve profiets ingenieurs uit steden als Delft en Groningen faciliteerden gericht fietsbeleid. Hoewel dit in Rotterdam niet even goed lukte als in Enschede of Utrecht, leidden de vereende krachten van activisten, ingenieurs en ambtenaren in Nederland tot een progressief verkeersbeleid, waarin de stem van fietsers werd gehoord.

Onder de indruk

Vreemde ogen zijn onder de indruk van de Nederlandse successen. Buitenlandse experts schrijven bewonderend over Nederland, zoals Pete Jordans boek *De Fietsrepu-*

bliek (2013) of *Building the Cycling City* van Chris en Melissa Bruntlett (2018). Verkeerskundigen van heinde en verre reizen af naar Nederland om te leren van onze fietscultuur en -infrastructuur, en ingenieursbureaus exporteren Nederlandse lessen naar het buitenland. Veilige en comfortabele fietspaden zijn essentieel om mensen op de fiets te krijgen en houden, maar inzicht in de lange voorgeschiedenis en de vijf factoren die leidden tot de Nederlandse fietscultuur is minstens zo belangrijk voor het ontwikkelen van duurzaam fietsbeleid. ✨

Dit was de vierde bijdrage in onze reeks 'On the Road to Future Green City' waarin we de ingrediënten onderzoeken die we nodig hebben voor een groene stad met toekomst. Dit in aanloop naar het Future Green City wereldcongres, Utrecht 23-26 september 2024.