

*Fietsdenken 2017-2023*

*Analyses, stellingnamen en herinneringen*

Vervolg op *Fietsdenken* uit 2016

Wim Bot



Deze stukken werden eerder gepubliceerd op  
[www.fietzersbond.nl](http://www.fietzersbond.nl) (p.4-36) en in het blog Linksbuiten op  
[www.wimbot.blogspot.com](http://www.wimbot.blogspot.com) (p.37-55)

# *Fietsdenken 2017-2023*

## *Analyses, stellingnamen en herinneringen*

*Wim Bot*

### Inhoudsopgave

Meer investeren in de fiets, p.4

De toekomst van de stedelijke ringweg, p.6

De opmerkelijke aannames van de capaciteitsanalyse, p.9

Blij met de grootste fietsenstalling ter wereld, p.11

Nieuwe mobiliteit, na het autotijdperk, p.13

Wordt 2020 het jaar van de omslag van het mobiliteitsbeleid?, p.17

Hoe ziet onze mobiliteit er straks uit?, p.19

Hoe ons verkeer steeds asocialer werd, p.22

Bijzondere blik op een eeuw fietsbeleid, p.27

Curbing traffic, een hartstochtelijk pleidooi voor leefbare steden, p.32

In een grote klap naar een publiek vervoerssysteem?, p.34

Autoluw Delft en superieur politiek leiderschap, p.37

Een initiatiefnota, 10 miljoen euro en het toeval, p.44

De internationale van de fiets, p.48

Hoe een Britse wetenschapper op de fiets Frankrijk ontrafelt, p.54

Zie voor de eerdere bundel uit 2016:

<https://fietsberaad.nl/getmedia/1009ce3d-90b7-4fb4-8450-35c308d24c43/Fietsdenken.pdf.aspx?ext=.pdf>

# Meer investeren in de fiets

8 februari 2017

Nederland investeert veel te weinig in de fiets. Die conclusie moet je trekken wanneer je naar de harde cijfers kijkt. Van alle ritten maken we een kwart op de fiets. Op de korte afstanden is de fiets zelfs het belangrijkste vervoermiddel. Toch investeert de overheid per Nederlander maar 33 euro per jaar in de fiets, tegen 133 euro aan het spoor en 342 euro aan autowegen (aldus de [Agenda Fiets van de Tour de Force](#)).



Beeld-

auteur: [Bas de Meijer](#)

Maar liefst tien keer zo veel aan de auto als aan de fiets dus! Van die investeringen in de fiets nemen de gemeenten het grootste deel voor hun rekening, het Rijk doet alleen mee bij de cofinanciering van stationsstallingen en bij cofinanciering rond snelfietsroutes en benutting bij Beter Benutten.

In het nieuwe [rapport van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur](#) wordt terecht geconstateerd hoe belangrijk de fiets is voor de bereikbaarheid van stedelijke regio's.

Steden zoeken naar manieren om meer ruimte voor de fiets te maken in hun overbelaste openbare ruimte en willen experimenteren met nieuwe oplossingen. Provincies en stedelijke regio's staan te popelen om met hoogstaande snelfietsroutes de bereikbaarheid van hun daily urban systems een impuls te geven en de autoafhankelijkheid te verminderen. De combinatie fiets-trein is de enige modaliteit

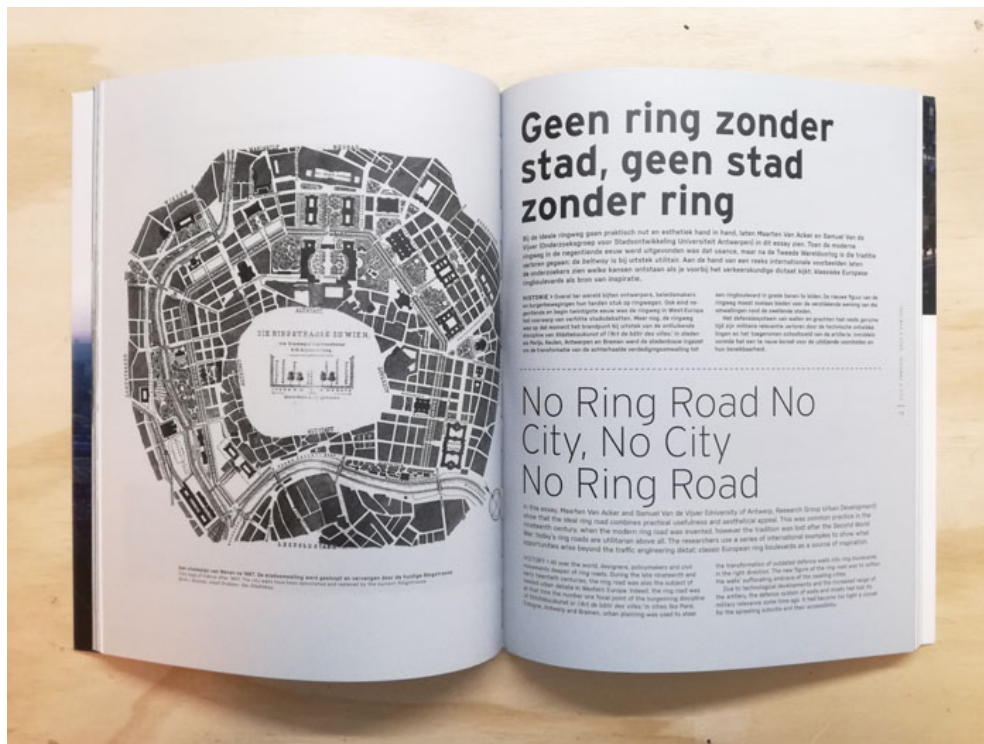
die een autonome groei laat zien en kan met ruimere middelen voor het fietsparkeren bij stations veel verder groeien. De opmars van de elektrische fiets is een zegen voor de regio's die met krimp en afnemende bereikbaarheid van voorzieningen kampen. Investeren in een omgeving die uitnodigt tot wandelen en fietsen levert op termijn enorme besparingen op in de gezondheidszorg.

Er is echt alle reden voor het Rijk om veel meer aandacht te geven aan de fiets en er veel meer in te investeren. Voor de huidige looptijd van het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (tot 2030) zou het toch mogelijk moeten zijn om per jaar 200 miljoen euro extra uit te trekken voor de fiets. In totaal dus 2,8 miljard. Dat kan door het schrappen van niet-noodzakelijke of uitstelbare en peperdure andere investeringen. Maar ook door te draaien aan de knoppen van de reiskostenvergoedingen. Veel mensen gaan ook over korte afstanden van minder dan 10 km nog met de auto naar het werk en krijgen daar een belastingvrije vergoeding voor. De switch van auto naar fiets levert aantoonbaar grote maatschappelijke baten op. Het gebruik van de auto over korte afstanden creëert congestie in en rond de steden en zou fiscaal ontmoedigd moeten worden. Door de reiskostenregeling fiscaal wat minder aantrekkelijk te maken voor de auto – vooral op de korte afstanden – kunnen er geoormerkte extra middelen voor de fiets worden vrijgespeeld. Wanneer dan ook de zorgverzekeraars nog gaan bijdragen aan een preventiefonds kan ook de promotie voor het fietsen naar een veel hoger niveau worden gebracht. Dan hoeven de wegen niet meer dicht te slibben door auto's en de lichamen door te weinig beweging. Beste politieke partijen, waar wacht u op?

# De toekomst van de stedelijke ringweg

23 maart 2017

Wat hebben fietsers met de snelweg te maken? Op het eerste gezicht niets. Fietsers rijden niet op de snelweg, of het moet een verwarde geest of een net gearriveerde vreemdeling zijn. Toch hebben fietsers vooral in het stedelijk gebied wel degelijk veel met de snelweg te maken. Rond de grote steden lopen de snelwegen als ringwegen immers vandaag de dag dwars door de bebouwde kom en vormen ze grote barrières. Daarbij komt dat de onmiddellijke omgeving bestaat uit onaantrekkelijke, verweesde stukken niemandsland



In het boek *Snelweg x Stad. De toekomst van de stedelijke ringweg* wordt onderzocht hoe de verhouding tussen snelweg en stad zou kunnen veranderen. Het boek is een initiatief van de Bond van Nederlandse Architecten en het DIMI-project van de TU Delft. Gerenommeerde architectenbureaus (zoals Mecanoo, Benthem Crouwel, VenhoevenCS) ontwierpen voor de publicatie voorstellen met multidisciplinaire teams. Uitgangspunt was om het functioneren van de ringwegen meer in samenhang te zien met het gemeentelijk verkeerssysteem, de verstedelijkingsopgaven en de milieurandvoorwaarden. Vragen waren: hoe bereiken we meer leefbaarheid, betere bereikbaarheid en betere benutting? Welke invloed hebben innovaties als elektrisch rijden en zelfsturende auto's? Hoe kunnen de ringwegen de stad omarmen in plaats van met de rug ernaartoe gekeerd staan?

De ontwerpen zijn gemaakt voor een aantal locaties: Rotterdam Overschie, de Rotterdamse Noordrand aan de A20, Utrecht Science Park (A27/A28) en de A10 bij Amsterdam (Gooiseweg en Lelylaan). Bijzonder is dat alle ontwerpen uitgaan van waarden als aantrekkelijk wonen, een continu stedelijk weefsel, goede bereikbaarheid op stedelijk niveau, aantrekkelijke publieke ruimtes voor fietsers en voetgangers, landschappelijke schoonheid en biodiversiteit. Bij de ringwegen kiezen de ontwerpen voor verschillende benaderingen: betere benutting (en dus ruimte voor andere modaliteiten), ondertunneling en afwaardering.



Een paar voorbeelden van fietsideeën? Dwarsverbindingen onder/boven de A13 in Overschie. Een fietshellingsgebouw en fietsbrug bij de A20. Een fietsbrug over de Weespertrekvaart en een grote (fiets)hub aan de Lelylaan.

Heel interessant zijn de verschillende benaderingen voor het Utrecht Science Park. Het team van Venhoeven CS gaat uit van light-rail (Woerden-De Uithof-Amersfoort) als drager van de ontwikkeling; daarbij is wel aandacht voor verbeteren van de toeleidende fietsroutes, maar op de campus zelf is geen plaats voor doorgaande routes. Benthem Crouwel kiest juist voor de fiets als stedenbouwkundige drager en voor de binnenring (Waterlinieweg en openbreken van de onderdoorgang op de Weg tot de Wetenschap). Auteur Tijs van den Boomen merkt mijns inziens terecht op dat beide benaderingen gezien de grote opgaven in Utrecht ook gecombineerd kunnen worden.

Al met al is *Snelweg x Stad* een fascinerende en inspirerende verkenning van de verkeerskundige, ruimtelijke en ecologische transformaties die rond de stedelijke ringwegen binnen bereik zijn. Voor het realiseren daarvan is wel veel politieke moed

en veel budget nodig, vanuit een integrale gebiedsvisie die niet alleen oog heeft voor filedruk en voertuigverliesuren.

Tijs van den Boomen, Hans de Boer, Jutta Hinterleitner (red.), *Snelweg x Stad, De toekomst van de stedelijke ringweg*, BNA Onderzoek/Public Space, ISBN 978949178915, 29,95 euro.



# De opmerkelijke aannames van de capaciteitsanalyse

24 mei 2017

Onlangs verscheen een belangrijke studie waar de overheid haar mobiliteitsbeleid op baseert. De fiets kwam er in dit document maar matig vanaf.



Beeld-auteur: [Maarten](#)

[Hartman](#)

Een paar weken terug verscheen de [Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse](#) (NMCA) over verkeer en vervoer van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze analyse verschijnt eens in de vier jaar en dient als onderbouwing van het te voeren overheidsbeleid. In de NMCA wordt gerekend met een laag en een hoog scenario van respectievelijk 1% en 2% economische groei. In beide scenario's stijgt het gebruik van auto en openbaar vervoer fors. Uiteraard leidde dat tot grote paniecreacties over dichtslibbende wegen en overvol spoor en de roep om meer te investeren in autowegen en spoor.

De fiets is voor het eerst meegenomen in het model, maar de uitkomst stemt minder vrolijk: een kleine daling van aandeel in beide scenario's, een daling van kilometers in het lage scenario en alleen groei in het hoge scenario. Blijkbaar vond het ministerie die conclusie ook niet overtuigend, want er werd een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waaruit bleek dat de fiets wel degelijk fors kan groeien indien er meer in het netwerk wordt geïnvesteerd en de groei van de e-bike doorzet.

Het is de moeite waard een lang citaat te publiceren uit de NMCA, waaruit blijkt welke aannames er gedaan zijn.

## Ontwikkeling van de fiets

De ontwikkeling in 2030 en 2040 leveren een vergelijkbaar beeld op met de huidige situatie: groei in de steden en krimp in landelijke gebieden (zie figuur 17). De fiets op

nationale schaal laat lagere groeicijfers zien dan de auto en de trein, en in een Laag scenario is zelfs sprake van krimp. In de gepresenteerde cijfers is alleen de fiets als hoofdtransportmiddel weergegeven. Fietsen neemt, in lijn met de groei van het gebruik van het OV, sterk toe in het voor- en natransport (+15% – +30%). Het

voor- en natransport per fiets heeft echter een laag aandeel in het totaal aantal fietskilometers (+5% – +10%).

De lage groei van de fiets kan verklaard worden door het stijgende gebruik van de auto en OV. Door de economische groei (en dus inkomensgroei), dalende kosten van betaald vervoer in de scenario's en verbeteringen in het netwerk (weg en OV) is met name een groei van OV- en autoverplaatsingen en -kilometers. Daarnaast zijn voor de fiets geen kwaliteitsverbeteringen in het netwerk verondersteld. Dat is bij de auto en het OV wel het geval. Dit betekent in beide gevallen dus een betere "concurrentiepositie" voor auto en OV vervoerwijzen ten opzichte van de fiets. Tot slot heeft het beschikbaar stellen van een OV-studentenkaart voor MBO-studenten jonger dan 18 jaar ook een negatief effect op het fietsgebruik van die groep. Ook is het belangrijk om op te merken dat de modellen die aan de prognoses ten grondslag liggen, zijn geschat op waargenomen gedrag in de periode tot en met 2014. De ontwikkeling van het e-bike gebruik tot en met 2014 is hierin dus verdisconteerd. Recente of toekomstige maatschappelijke trends die mogelijk een extra motief zijn om de fiets te pakken (duurzaamheid, gezondheid) spelen geen rol in de prognoses.

#### Sterkere groei van de fiets

Zoals beschreven is er groei in de steden en op het voor- en natransport zichtbaar. In alle scenario's is te zien dat de afstanden die met de fiets worden afgelegd langer worden. Hierin zien we het effect van de e-bike terug. Het aandeel van de e-bike kan richting de toekomst harder stijgen dan in de uitgangspunten voor de WLO en de NMCA is verondersteld. Ook kan het beleid voor fietsers in de stad een vlucht nemen (verbetering van netwerken). Dit wordt zichtbaar in de gevoeligheidsanalyse die is uitgevoerd in de NMCA. Deze analyse toetst de uitgangspunten omtrent de fiets met een gevoeligheidsanalyse voor 2040 Hoog. Hieruit blijkt dat het fietsgebruik bij verdere verbetering van de e-bike en het fietsnetwerk veel harder (+28%) kan groeien dan in het referentiescenario; daar is dan wel veel extra beleid voor nodig.

Mijn conclusie: deze NMCA is het schoolvoorbeeld van een self-fulfilling prophecy: auto en ov groeien omdat er zoveel in wordt geïnvesteerd en ook de gebruikskosten nog dalen, terwijl de fiets niet groeit omdat er niet meer in wordt geïnvesteerd. Having your cake and eat it, noemen ze dat...

## Blij met de grootste fietsenstalling ter wereld

25 augustus 2017

Op 9 augustus ging het eerste deel van de grootste fietsenstalling ter wereld open, die bij het Centraal Station van Utrecht. Daarin kunnen uiteindelijk meer dan 12.000 fietsen staan. In het hele stationsgebied bouwt Utrecht maar liefst 33.000 plekken in gebouwde voorzieningen, waarvan 22.000 voor gebruikers van trein en overig ov.



De Fietzersbond reageerde positief en blij op de opening van de mooie nieuwe stalling, die snel toegang geeft tot de stationshal. In een [ingezonden brief](#) in de *Volkskrant* van 10 augustus bekritiseerde Ronald Haffmans de Fietzersbond: “Slecht ruimtelijk beleid noopt tot een megafietsenstalling. Waarom zou je daar trots op zijn?” Ronald vindt dat voorzieningen op korte afstand bereikbaar moeten zijn, dat de druk op de grote centrale stations te groot is en dat voorstadstations goed bediend moeten zijn.

Eerlijk gezegd vind ik die kritiek op de Fietzersbond onzin. Wij komen op voor nabijheid van voorzieningen en waarschuwen voor de gevolgen van schaalvergroting. We wijzen de NS al jarenlang op de te grote druk op de centrale stations in de grote steden en bepleiten meer fietsparkeervoorzieningen bij kleinere stations en een andere treinenloop, bijvoorbeeld rond de universiteiten in de spits.

Het probleem is dat de Fietzersbond niet beslist over het ruimtelijk beleid in Nederland. De druk op de grote stations is een feit. Die druk is ook mede het gevolg van het grote succes van de combinatie fiets-trein, een succes dat onlangs nog eens expliciet werd benoemd door [deskundige Ronald Kager](#) in een serie over fietsen op De Correspondent. De groei van de steden, de groei van het treinverkeer en daarmee ook van het fietsen naar stations zal zich dan ook doorzetten. Zeker in Utrecht, het centrale station van Nederland. De stalling bij Utrecht is bovendien in de eerste plaats een enorme kwaliteitsverbetering voor mensen die hun fiets al parkeerden in de omgeving van Utrecht Centraal. We mogen daarom best trots zijn op grote, kwalitatief uitstekende voorzieningen voor de huidige en toekomstige fietsers. Apetrots, want we hebben er jarenlang voor gelobbyd.

## Nieuwe mobiliteit, na het autotijdperk

26 maart 2018

In publicatie Nieuwe mobiliteit, na het autotijdperk uit 2015 schopt mobiliteitsexpert Arie Bleijenberg heilige huisjes in het mainstream denken over verkeer hard onderuit. Zijn boek is drie jaar na verschijnen nog even actueel.



### Cruciale passages

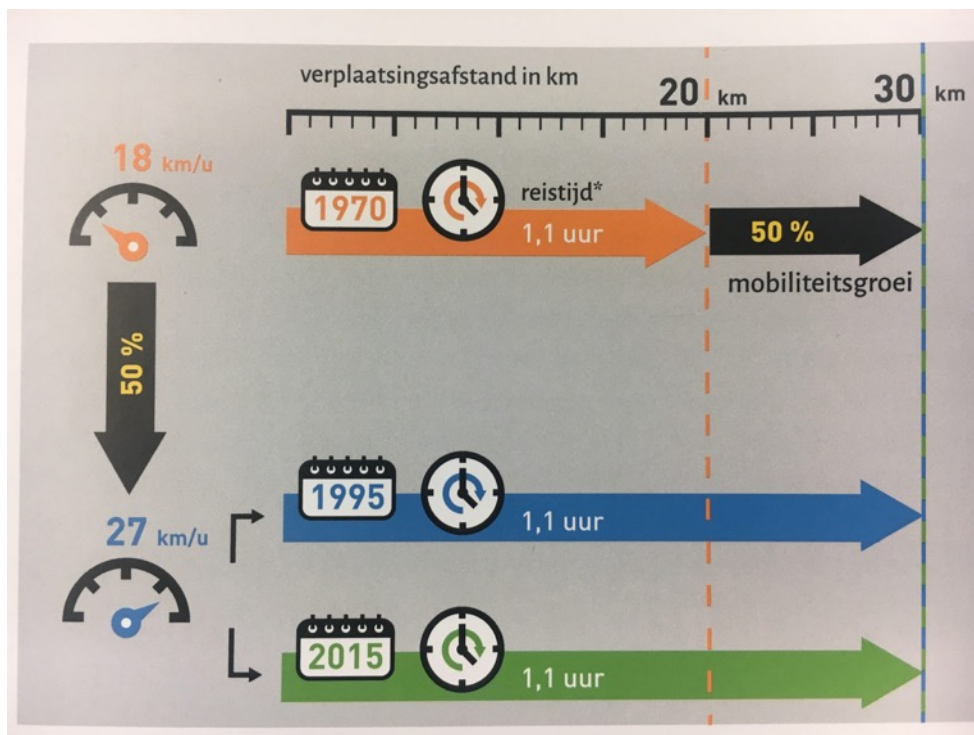
“De afgelopen halve eeuw was de groei van het autoverkeer zo vanzelfsprekend, dat we ons moeilijk kunnen voorstellen dat daaraan nu een einde komt. Toch is dit zo. De gemiddelde snelheid van het autoverkeer al ruim een decennium niet meer toe en in combinatie met de afnemende bevolkingsgroei stopt hierdoor de groei van het autoverkeer.”

En: “Goed bereikbare plekken trekken nieuwe activiteiten aan. (...) Dit is de wet van behoud van files. We moeten stoppen dit als een probleem te zien. (...) Het oplossen van de files moet dus niet langer het hoofddoel van het mobiliteitsbeleid zijn. Een beter motief is het per geïnvesteerde euro zo veel mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid, als combinatie van nabijheid en snelheid.”



“Het is hoog tijd om de vergeten helft van het sleutelbegrip bereikbaarheid terug te halen. Bereikbaarheid ontstaat namelijk niet alleen uit snel vervoer, maar ook door korte afstanden. ... Door bereikbaarheid te verengen tot snelheid, verdwijnt het belang van verdere verstedelijking ten onrechte buiten beeld. Juist betere binnenstedelijke vervoersvoorzieningen bevorderen stedelijke verdichting en leveren hierdoor per euro de meeste extra bereikbaarheid. Nu zijn de 20% bewoners van het sterkst verstedelijkte deel van Nederland 10% meer tijd aan reizen kwijt dan de rest, zodat juist binnen de grote steden sprake is van een mobiliteitsachterstand.”

Het zijn drie cruciale passages uit het nieuwe boek van mobiliteitsexpert Arie Bleijenberg. Geen fundamentalistische oprichter van de Fietzersbond of diep-groene milieuactivist, maar business director Infrastructuur bij TNO. Hij komt op grond van wetenschappelijk onderzoek tot zijn pleidooi voor een ander verhaal, een ander paradigma over mobiliteit. En dat op een toegankelijke en met vele visualisaties heel aantrekkelijke manier, ook voor mensen die geen super-expert zijn. Zeer verhelderend vond ik de nadruk op het belang van de snelheid bij het succes van de auto. Mensen besteden gemiddeld 1,1 uur per dag aan woon-werkverplaatsingen, de auto maakte een enorme vergroting van de bereikbaarheid mogelijk en die groei is nu voorbij omdat de snelheid niet meer toeneemt.



### Elementen van een nieuw verhaal

De belangrijkste elementen van een nieuw verhaal zijn die Bleijenberg noemt zijn:

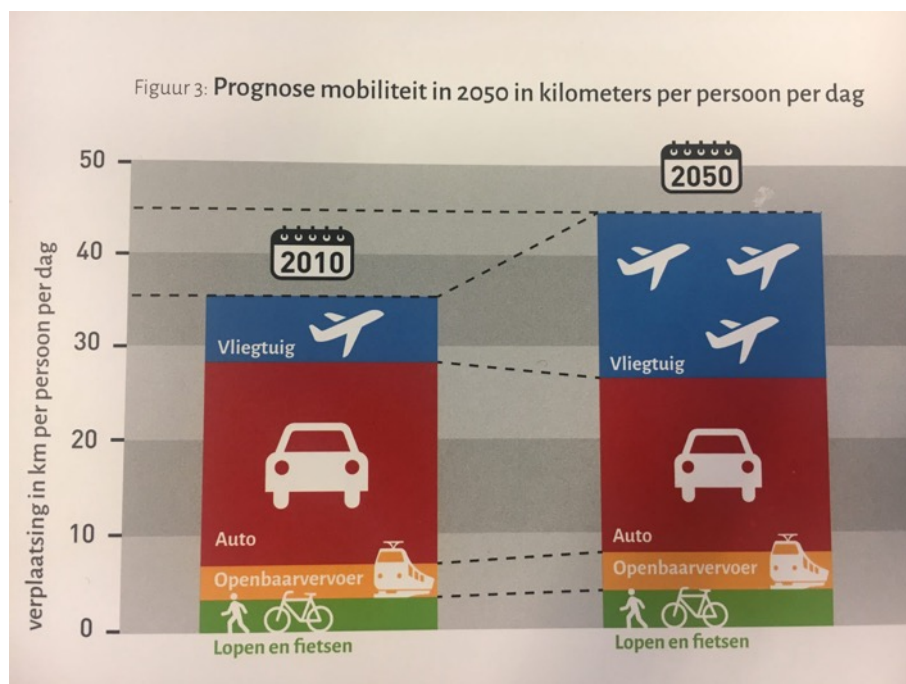
- Prioriteit voor bereikbaarheid binnen stedelijke regio's en niet op de hoofdinfrastructuur tussen de grote steden. Stedelijke ringwegen hebben een lokale functie. Om stedelijke verdichting te realiseren zijn lokale inkomstenbronnen en een congestieheffing nodig. Een integrale, niet-verkokerde aanpak van alle modaliteiten binnen de daily urban

systems is noodzaak. Fiets en “mass transit” spelen daarin een hoofdrol.

Investeren in nieuwe en vernieuwde infrastructuur binnen steden, het zwaartepunt van het beleid verschuift van Rijk naar metropool- en stadsregio's. Daarbij noemt hij expliciet fietsvoorzieningen.

Inspelen op de groei van de luchtvaart, die vooral groeit door de snelheid van het luchtverkeer. Bleijenberg denkt dat verstedelijking vooral plaats vindt rond goed bereikbare plekken, lees internationale luchthavens, lees Schiphol.

Daadwerkelijk duurzame mobiliteit, met name door scherpere CO<sub>2</sub>-eisen.



### Kanttelingen

Bij het boek zijn zeker drie belangrijke kanttekeningen te maken:

- 1) Bleijenberg gaat nergens in op de vraag hoe de fietsinfrastructuur in het stedelijk gebied moet worden verbeterd, het blijft bij algemene aanduidingen. De Fietzersbond probeert dat in te vullen met het idee van een schaa sprong in fietsvoorzieningen, waardoor meer ruimte voor de fiets ontstaat.
- 2) De succesvolle fiets-treincombinatie, volgens experts als Roland Kager in feite een fiets-treinsysteem, ontbreekt als concept geheel; het is juist die combinatie die met name in de Randstad met zijn vele stedelijke kernen zorgt voor een goede bereikbaarheid als alternatief voor de auto. Verdere investering daarin kan helpen om de noodzaak van investeren in verbindingen tussen de steden te verminderen.
- 3) De omarming van het vliegverkeer en het inzetten op Schiphol als magneet van stedelijke ontwikkeling gebeurt wel erg kritiekloos. Bleijenberg gaat hier ook voorbij aan het prijsmechanisme, iedereen weet dat vliegen veel te goedkoop is en mede daardoor blijft groeien en groeien. Het alternatief van een Europees dekkend

hogesnelheidsnet (dat overigens ook nadelen kent) op het spoor komt ook niet aan de orde.

De kanttekeningen nemen niet weg dat we als Fietzersbond dit pleidooi op hoofdlijnen van harte kunnen onderschrijven. Lezen [dit boek!](#)

[Uitgeverij Eburon, 18 euro.](#)





# Wordt 2020 het jaar van de omslag in het mobiliteitsbeleid?

3 februari 2020



2020 wordt een cruciaal jaar voor het mobiliteitsbeleid, dat staat als een paal boven water. Politieke partijen schrijven nu hun verkiezingsprogramma's voor de Kamerverkiezingen van 2021 of beginnen daar bijna mee.

Op ministeries wordt gesproken over de brede maatschappelijke heroverweging; de conclusies daarvan gaan een grote rol spelen in de kabinetsformatie; daarbij gaat het onder meer over de modellen voor de scenario's die de mobiliteitsontwikkelingen moeten voorspellen. Het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau werken aan een update van de publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid, waarin de effectiviteit van investeringen in verschillende modaliteiten wordt geanalyseerd. Op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt hard gewerkt aan de opzet van het Mobiliteitsfonds, dat in de plaats moet komen van het huidige Infrastructuurfonds met zijn keiharde schotten tussen (auto)weg, water en spoor.

## Fietsvisie 2040

Ook de maatschappelijke organisaties maken zich op voor het verkiezingsjaar. De Fietzersbond publiceerde de [Fietsvisie 2040](#), met een ambitieuze invulling van een schaalsprong in het fietsbeleid. Die schaalsprong staat ook centraal in de Agenda 2.0 van de Tour de Force, het samenwerkingsverband rond fiets van de gezamenlijke overheden en maatschappelijke organisaties. De mobiliteitssector als geheel, verenigd in de Mobiliteitsalliantie, publiceerde een Deltaplan met een forse investeringsagenda en een uitvoerige agenda voor een mobiliteitstransitie, inclusief een systeem van hubs en betalen naar gebruik. Een al even brede Verkeersveiligheidscoalitie maakt zich hard voor veel meer urgentie voor verkeersveiligheid. Ook organisaties als Rover en Milieudefensie komen op voor een fundamenteel ander mobiliteitsbeleid.

## Lopen, fietsen en OV

Zowel recente studies van [CE Delft](#) en Move en van het Kennisinstituut voor Mobiliteit, de inhoud van Klimaatakkoord, Preventieakkoord en Schone-Luchtakkoord als de maatregelen rond de stikstofcrisis wijzen in dezelfde richting: het automatisme van een groei van de automobilititeit en het faciliteren door de aanleg van nieuw asfalt wordt erin ter discussie gesteld. We moeten meer inzetten op lopen, fietsen en ov. Bereikbaarheid moeten we zien als resultaat van de deling tussen snelheid en aantal kilometers, waardoor de nabijheid van bestemmingen centraal komt te staan. Daardoor verschuift de nadruk ook van de grote doorgaande verbindingen naar de bereikbaarheid van en in de stedelijke gebieden. Om de automobilititeit in goede banen te leiden is verder een systeem van beprijzing naar gebruik een absolute noodzaak; daar zijn alle experts het wel over eens.

### Het oude denken: automobilititeit

Voldoende grond voor optimisme zou je zeggen. Maar de voorstanders van een ingrijpende transitie kunnen niet te vroeg moeten juichen. Zowel op de ministeries, in de Tweede Kamer en in delen van de mobiliteitswereld is het oude denken hardnekkig. Het frame is dan eenvoudig: lopen en fietsen zijn leuk, het spoor is nodig, maar we moeten toch vooral zo snel mogelijk met de auto lange stukken kunnen rijden. Vrijheid blijheid. Een beetje langzamer rijden of even stilstaan? Dan komen de voertuigverliesuren en het filemonster – alleen de naam al – tevoorschijn en is het net of Nederland daardoor met de dag verarmt. En dat terwijl uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit blijkt dat de meeste mensen de files helemaal niet zo'n probleem vinden en er ook niet zoveel last van hebben; slechts 15% van de mensen staat er wekelijks in. Ondertussen krijgt de echte vervoersarmoede in delen van de samenleving – een veel groter probleem dan velen zich realiseren, vooral in delen van de grote steden en in de krimpgebieden – maar mondjesmaat aandacht in de mobiliteitswereld.

## Hoe ziet onze mobiliteit er straks uit?

7 april 2020



Valt er iets zinnigs te zeggen over de vraag hoe onze mobiliteit er uit zal zien wanneer de coronacrisis voorbij is? Allerlei opiniemakers lijken al precies te weten hoe de wereld er uit zal zien. Zo had de Volkskrant vorige week een hele zaterdagbijlage over de wereld na corona. Nog beter weten de experts hoe zij zouden *willen* dat de wereld eruit ziet. Wensdenken wordt daarbij dan als een soort wetenschappelijk inzicht gepresenteerd.

Kansen voor een ander mobiliteitsbeleid zijn er zeker, kansen om onze steden beter in te richten, nu alles wat normaal was niet normaal meer is. We weten echter op dit moment niet hoe die kansen er precies uit zullen zien en al helemaal niet of ze ook gegrepen zullen worden. We weten niet hoe lang de crisis gaat duren, wat de maatschappelijke gevolgen precies zullen zijn en tot welke politieke bewegingen ze zullen leiden. Enige bescheidenheid kan daarom beslist geen kwaad.

### **Minder mobiliteit**

Het vliegverkeer, de grote groeimotor in de internationale mobiliteit, is zo goed als stilgevallen. De auto-industrie verkeert in zwaar weer door afnemende verkopen. De straten zijn veel leger dan anders, vooral in de spits. De medewerkers van de ANWB-fileinformatie zitten duimen te draaien. In het uitgedunde openbaar vervoer zitten maar weinig reizigers. Het aantal fietsers in de spits is eveneens sterk afgenomen, maar overdag juist toegenomen. Google rapporteert voor Nederland op basis van data-analyse 35% minder woon-werkverkeer en een afname van 68% van het verkeer naar stations/ov-hubs. Op de straten is volop ruimte om te spelen. De lucht is schoner dan hij heel lang is geweest en ook de geluidsoverlast is sterk afgenomen. Het aantal verkeersongevallen neemt af met de intensiteit van het verkeer.

Het lijken grotendeels positieve ontwikkelingen. Het is echter moeilijk om ze ook positief te waarderen, omdat ze plaats vinden tegen een surrealistisch decor. Het decor van steden waarin het openbare leven bijna helemaal is verdwenen, terwijl in de ziekenhuizen het personeel overuren maakt om zieke mensen zo goed als mogelijk bij te staan. Die context maakt het moeilijk om positieve gevolgen echt te laten landen in ons bewustzijn, op de manier waarop wij de crisis ervaren. Op social media zien we vooral de *usual suspects* die aandacht vragen voor de ruimte op straat, de schone lucht etc...

## **Maatregelen en onderhoud**

In landen als Duitsland en de VS worden tijdelijke fietsvoorzieningen aangelegd ten koste van de ruimte voor auto's. Heel positief, omdat er geen goede fietsinfrastructuur is. Er zijn ook berichten over groeiende aantallen fietsers, mede omdat mensen het openbaar vervoer willen mijden.

In Nederland is er vanwege onze goede fietsvoorzieningen minder aanleiding en animo om tijdelijke maatregelen te nemen. Bij de Fietzersbond krijgen we wel meldingen dat mensen op smallere fietspaden moeilijk de norm voor *social distancing* kunnen toepassen. Ook voetgangers geven aan te weinig ruimte te hebben op de trottoirs. Dat sterkt ons in de opvatting dat er bredere fietspaden dan wel meer ruimte voor de fiets en de voetganger nodig zijn. Dat is een kans voor onze lobby. Voor het hier en nu is het zinnig om te bepleiten dat fietsers ook gebruik mogen maken van de rijbaan op plekken waar de fietspaden te krap zijn. Op het moment dat het verkeer toeneemt door versoepeling van maatregelen, kan het ook nodig zijn om autoverkeer te beperken; voetgangers en fietsers kunnen zich dan op veilige afstand van elkaar verplaatsen.

Een andere kans is het juist nu doorvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan de fietsinfrastructuur. We helpen daardoor bedrijven in een moeilijke tijd en er is nu ruimte om het goed te kunnen doen, zonder veel overlast. Haal onnodige paaltjes weg, leid nodige paaltjes in volgens het boekje, zorg voor bermmarkering, veilige bermen en niet-rechte stoepanden. Op termijn levert dat een enorme winst voor de fietsveiligheid op.

## **Blijven thuiswerken**

De grootste kans op een ander mobiliteitsbeleid zien we vooral in de huidige hausse aan thuiswerken, met alle digitale hulpmiddelen die er zijn. Vooral vergaderen door videobellen en het onderwijs op afstand nemen een hoge vlucht. Behoud van een deel van het huidige thuiswerken en het vaker videobellen en college geven kan tot een grote verandering in ons verplaatsingsgedrag leiden. Files kunnen daardoor zo goed als helemaal verdwijnen – congestie verdwijnt bij een paar procent minder voertuigen – en de spitsdruk op het openbaar vervoer neemt sterk af.

Nu inzetten op deze ontwikkeling en behoud van een deel van ander gedrag betekent dat we veel minder hoeven in te zetten op grote investeringen in weg en spoor, omdat de capaciteitsvraag afneemt dan wel minder snel groeit. Het geld zullen we hard nodig hebben voor het herstel van onze publieke sector, het veerkrachtig maken van de gezondheidszorg, economisch herstel én onderhoud van onze

bestaande infrastructuur. En vanwege leefbaarheid, gezondheid en milieu is en blijft het anders inrichten van onze steden – met meer ruimte voor voetgangers en fietsers – een topprioriteit. Tijdens deze crisis herontdekken mensen het belang van sociale contacten en van hun buurt, hun directe leefomgeving. Meer dan ooit moeten we inzetten op een leefomgeving die onze kwaliteit van leven verhoogt, die onze maatschappij socialer en robuuster maakt



## Hoe ons verkeer steeds asocialer werd

25 mei 2020



Waarom ziet ons verkeerssysteem er eigenlijk uit zoals het eruit ziet? Hoe is dat zo gekomen? Is een ander systeem wenselijk en mogelijk? Dat zijn de vragen die Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet opwerpen in hun boek *Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd*. Het zijn ontzettend belangrijke vragen, in een wereld waarin steeds meer steden ontdekken dat hun leefbaarheid door de dominantie van de auto onder druk staat.

De titel en ondertitel dekken de lading van de inhoud van het boek volledig. De auteurs beschrijven hoe de auto het voor het zeggen kreeg in onze samenleving. Waar daarvoor het verblijven ("verkeren") centraal stond in onze steden, ging het daarna meer en meer over doorstroming, over circulatie, efficiency, snelheid, over zo snel mogelijk van A naar B komen, over naadloze mobiliteit. Er ontstond een uit Amerika overgewaaid verkeerskunde (een soort Marshallplan, zegt wetenschapper Marcus Popkema in het boek), geleid door de International Road Federation. Een technische taal van verkeersexperts, met een vooruitperspectief op het systeem. Die taal kreeg het karakter van een radicaal monopolie, het is moeilijk om daarbuiten te denken. En er kwam een systeem met meer wegen, langere afstanden en een toch gelijkblijvende reistijd (de beroemde [wet van BREVER](#)). Een systeem dat ten koste gaat van het verblijven van mensen in hun leefomgeving. Een systeem ook dat ongelofelijk veel leed veroorzaakt door ongevallen: 1,3 miljoen doden per jaar in de wereld. In de taal van het radicale monopolie worden die ongevallen zo verwoord dat machines mensen aanrijden ("Fietser overlijdt na aanrijding met auto"). Nog een

voorbeeld: in 1936 werd de voetganger juridisch verkeersdeelnemer: “Als je de deur uitstapte kwam je nu niet meer in de gemeenschappelijke buitenruimte maar in het verkeer terecht: een wereld van snelle machines, waar je niet in de weg moest lopen”.

Tot zover lijkt het verhaal over Nederland niet af te wijken van het verhaal van de rest van de wereld. Interessant is dat het boek ook delen bevat waarin het specifieke Nederlandse verhaal uit de doeken wordt gedaan. Al in 1924 werd een amendement van het rooms-katholieke Kamerlid Alexander van Sassa van IJsselt op de Motor- en Rijtuigenwet aangenomen, waarin de omgekeerde bewijslast voor automobilisten bij [aansprakelijkheid](#) werd vastgelegd.

## Protest

Een heldenrol in het boek wordt vervuld door het protest tegen de ontwikkelingen in de jaren zeventig: [het verzet in de Amsterdamse Nieuwmarktbuurt](#), in Amelisweerd bij Utrecht, de acties van Stop de Kindermoord en de oprichting van de voorloper van de Fietzersbond. Ons netwerk van [37.000 kilometer vrijliggende fietspaden](#) is daarvan het spectaculaire resultaat. Conclusie van de auteurs: “In de jaren zeventig legde de gemeenschap zich niet zomaar neer bij ongewenste besluiten van bovenaf. [Buitenlandse journalisten](#) en [schrijvers](#) lijken daar meer van onder de indruk dan wijzelf. En duiden het telkens weer als dé reden dat Nederland een compleet andere mobiliteitsstructuur heeft dan de rest van de wereld, iets om een voorbeeld aan te nemen”.

Een ander voorbeeld was de opkomst van het woonerf en de bloemkoolwijk, waar verblijven en spelen het uitgangspunt zijn en het doorgaande verkeer geacht wordt stapvoets te rijden. Het was voor mij een eye-opener om te lezen hoe dat concept, ontwikkeld door Niek de Boer, in feite in de loop der jaren volledig is verwaterd. Door de algemene invoering van de dertigkilometerzones is het woonerf aan het verdwijnen. Expert André Pettinga zegt: “... uit het stedenbouwkundig en sociaal sterke woonerf-idee is een magere verkeerstechnische variant ontstaan, waar niet langer het verblijf centraal stond”. Oftwel, het onderscheid tussen stroomwegen en verblijfsgebieden in het verkeerskundig denken (Duurzaam veilig) is zo feitelijk vervaagd. In 30 km-gebieden kunnen kinderen niet veilig op straat spelen en er wordt vaak te hard gereden.

*Het recht van de snelste* ontleent zijn kracht deels aan de vorm en de wisselwerking tussen de twee auteurs. Thalia Verkade is de niet-expert, de journaliste die nieuwsgierig is, experts naïef-kritisch ondervraagt en inzichten ontwikkelt door een dialoog met [Marco te Brömmelstroet, Professor Toekomst](#) van Stedelijke Mobiliteit, Fietsprofessor en dwarsdenker. Het indrukwekkendst is het hoofdstuk over verkeersslachtoffers, waarin de emotie en de woede van de pagina's spat; daarin blijkt dat Marco in zijn jeugd een vriendje verloor tijdens het spelen op straat. De auteurs zijn verontwaardigd over verkeersveiligheidscampagnes die zich eenzijdig richten op gedrag van fietsers en voetgangers. Hun conclusie: “Als de auto nu zou worden uitgevonden, dan zou die nooit de weg op mogen: stel je voor, een machine die duizenden mensen per dag doodmaakt in de wereld, een oorzaak is van long-, hart- en vaatziekten en meer dan de helft van de publieke ruimte in de stad nodig heeft om te kunnen functioneren.”

## Wisselwerking



In het slotdeel van het boek volgt een hartstochtelijk pleidooi voor het opnieuw centraal stellen van verblijven en leefbaarheid in onze maatschappij. Het hoeft niet steeds sneller, dat is een keuze. Ze gaan uitgebreid in op buitenlandse voorbeelden, zoals Parijs, Barcelona en Pontevedra, waar het autoverkeer wordt beperkt. Ze besteden veel aandacht aan de activiteiten van [MENSenSTRAAT](#) (veteranen uit de jaren zeventig), [Humankind](#) (van de leefstraten en vakantiestraten) en aan de strijd van Marco voor de inrichting van de schoolomgeving van zijn zoontje in Ede. Interessant is het alternatief van Anna Nikolaeva voor Mobility as A Service: [Mobility as A Commons](#), met voorbeelden als het lokaal beloningssysteem voor fietskilometers [Ring-Ring](#) en een het buurtleenfietsensysteem van Ali in Rotterdam.

## Scherpe kantjes

De Fietzersbond speelde een cruciale rol in de jaren zeventig en de toenmalige acties tegen de autodominantie. Na de ontwikkeling van het fietsnetwerk heeft de Fietzersbond zich ontwikkeld tot een deskundige belangenbehartigingsorganisatie, onderdeel van het Nederlandse poldermodel. Het gevaar daarvan is dat je alleen de scherpe kantjes van het systeem afhaalt en het systeem zelf te veel als vanzelfsprekendheid aanvaardt. Zoals de auteurs zeggen: “Een fiets als middel om zo efficiënt mogelijk van A naar B te komen, dat is heel iets anders dan wat de fiets was in de tijd dat mensen [de ENWB](#) oprichtten en de bloemkoolwijk bedachten. Toen was de fiets een symbool van een andere wereld op straat. Een wereld van zelfstandigheid, balans, spel, open communicatie en vrijheid voor jezelf die niet ten koste gaat van de vrijheid van een ander, omdat je zelf ook kwetsbaar bent.”



## Scherpe kantjes



Met het formuleren en aannemen van de [Fietsvisie 2040](#) hebben we geprobeerd een nieuwe radicaal elan voor deze tijd te formuleren en aangegeven hoe een veel fiets- en voetgangersvriendelijker omgeving eruit kan zien, met minder en langzamer rijdende auto's. We bepleiten daarin bijvoorbeeld een maximumsnelheid van 30 kilometer in de bebouwde kom op de doorgaande wegen en het vooropstellen van voetgangers en fietsers bij stedelijke ontwikkeling.



## Conclusie

*Het recht van de snelste* is een belangrijk boek, vol interessante voorbeelden, nieuwsgierig, verbaasd, boos, soms ongenueanceerd. Het verdient een brede maatschappelijke discussie over de manier waarop we onze steden en straten inrichten. Een discussie die hopelijk ook leidt tot andere keuzes. Het moet anders, maar dat kan alleen wanneer de mensen die het anders willen de handen ineenslaan.

Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet, [\*Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd.\*](#) De Correspondent, [20 euro](#).

## Bijzondere blik op een eeuw fietsbeleid

14 december 2021

Onlangs bracht Henk-Jan Dekker zijn proefschrift *Cycling Pathways – The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020* uit. Hij bestudeert hierin de beleidskeuzes en de politieke beslissingen over fietsinfrastructuur.



Met *Cycling Pathways* heeft Henk-Jan Dekker een belangwekkend proefschrift geschreven over het Nederlandse fietsbeleid van de afgelopen eeuw, een studie die onze blik nuanceert en kennis verdiept. Bijzonder is dat de studie over de gehele periode gaat waarin de fiets een massavervoersmiddel werd, dat zowel het recreatieve als het utilitaire fietsen aan de orde komt en dat alle drie de overheidslagen zijn onderzocht. Twee hoofdconclusies springen eruit. De eerste: er is in de hele eeuw aandacht geweest voor fietsbeleid, waardoor kennis en infrastructuur zijn opgebouwd en de fietscultuur in stand bleef. Daardoor is in bestuurswetenschappelijke termen een zogenaamde *padafhankelijkheid* (*path dependency*) ontstaan. De tweede hoofdconclusie: maatschappelijke organisaties (eerst de ANWB, later de Fietzersbond) hebben voortdurend een belangrijke rol gespeeld in de *governance* (bestuurlijke organisatie) van het fietsbeleid.







**Table 5 The initiators of the Cyclists' Union [Fietzersbond]**

Name	Founding Year (approx.)	Scope	Main action goal
Werkgroep 2000	1965	National	Democratization
Vereniging Milieudefensie	1971	National	Environment
Nivon	1960	National	Environment
Strohalm	1970	National	Environment
Stop de Kindermoord	1973	National	Traffic safety
Rover	1971	National	Public transport
Amsterdam Autovrij	1974	Local	Traffic/urban planning
Verkeerd Verkeer Amsterdam	1973	Local	Traffic/urban planning
Verkeerd Verkeer Utrecht	unknown	Local	Traffic/urban planning
Dooievaar	1972	Local	Traffic/urban planning
Werkgroep Fiets Den Haag	1974	Local	Cycling
Werkgroep Fiets Hilversum	unknown	Local	Cycling
Werkgroep Fiets Amersfoort	unknown	Local	Cycling
Werkgroep Fiets Leiden	1973	Local	Cycling
Werkgroep Fiets Kampen	unknown	Local	Cycling
ENWB Utrecht	unknown	Local	Cycling
ENWB Helmond	unknown	Local	Cycling
Fietsgroep Rotterdam	unknown	Local	Cycling

Source: IISG, Archive Cyclists' Union (ARCH01969), inv. no. 1. The founding date denotes the earliest year when there is evidence of activity

*De initiatiefnemende organisaties van de ENWB/Fietzersbond*

Dekker geeft aan dat de rol van de Fietzersbond vanaf de oprichting belangrijk is gebleven, waarin hij onder meer ingaat op de Fietsbalans en de Fietsstadverkiezingen, effectieve instrumenten om het lokale fietsbeleid te verbeteren.

### De periode tot 1970

Dekker benadrukt dat die opkomst van het fietsbeleid in de jaren zeventig niet uit de lucht kwam vallen. Nieuw was dat vooral de steden nu centraal stonden, terwijl dat daarvoor juist uitdrukkelijk niet het geval was.

Vanaf 1920 beijverden lokale fietsverenigingen zich voor de aanleg van recreatieve fietspaden, waar ook de ANWB zich hard voor maakte. Zo werd 2500 kilometer aan recreatieve paden gerealiseerd., vooral met particuliere financiering. De invoering van de fietsbelasting na verhitte debatten in 1924, waarvan de inkomsten vooral werden gebruikt voor de aanleg van autowegen, leidde ook tot aanleg van fietspaden buiten de bebouwde kom voor forensen langs die autowegen. Een ironisch gevolg van een maatregel die de fietsers liet betalen voor de aanleg van autowegen. De ingenieurs die die fietspaden ontworpen bouwden kennis op over die aanleg en de praktijk bleef heel lang bestaan. Na de afschaffing van de fietsbelasting door de Duitse bezetters waren het na de oorlog vooral de provincies die een rol naar zich toetrokken rond de aanleg van recreatieve routes, in een tijd waarin de recreatieve mogelijkheden toenamen en het autobezit nog laag was.



De ANWB bleef een belangrijke beleidsadviserende rol spelen en publiceerde ook handboeken met richtlijnen. Provinciale politici wezen op het belang van goede recreatieve voorzieningen voor de stedelijke werkende bevolking. Het recreatieve fietsbeleid heeft zo in Nederland feitelijk in die gehele eeuw betrekkelijk los gestaan van het utilitaire fietsen en krijgt in dit boek een volwaardige plaats.

Ook in de naoorlogse fase was er sprake van een onvoorzien effect van een ontwikkeling: in Nederland kwamen er erg veel bromfietsen en die namen veel plaats in op de fietspaden en dat leidde tot ergernis. Gevolg: aanleg van meer en bredere fietspaden.

Na de Tweede Wereldoorlog waren er ook verkeerskundigen en stedenbouwkundigen die oog kregen voor de negatieve kanten van de auto in de steden en de waarde van het hoge fietsaandeel in de steden inzagen.

## Conclusies en vooruitblik

Gedurende de hele eeuw werd de fiets in meer of mindere mate als een publiek goed gezien. De traditie van de aanleg van gescheiden fietsinfrastructuur is een constante in het Nederlandse fietsbeleid, waarbij de toepassing in de jaren zeventig werd uitgebreid naar de steden; het naast elkaar bestaan van een autosysteem en een fietssysteem is een van de kenmerken van het Nederlandse mobiliteitslandschap. Dekker vraagt zich in zijn conclusies wel voorzichtig af of die vreedzame co-existent in de huidige situatie nog toekomst heeft...

Dekker gaat ook in op de verhouding tussen de overheidslagen. Hij geeft aan dat het fietsbeleid in Nederland geen echt centrum heeft. De nationale overheid stelde fietsbeleid nooit centraal (ondanks hartstochtelijke verdedigers in de Tweede Kamer) en had er alleen aandacht voor in het kader van andere beleidsdoelen. De governance wordt gekenmerkt door samenwerking tussen de overheidslagen en een grote rol van belangenorganisaties binnen het Nederlandse poldermodel. Dekker suggereert dat het ontbreken van een centrum als positief gevolg had dat de aandacht voor het fietsen niet verdween, omdat die aandacht er op allerlei plekken was. Dekker geeft een mooi en leerzaam overzicht van de relaties tussen de overheidslagen in de afgelopen decennia.

Het recente [Nationaal Toekomstbeeld Fiets](#) is eigenlijk een schoolvoorbeeld van de specifieke *governance* van het Nederlandse fietsbeleid: een overeenkomst tussen de verschillende overheden, met steun van het maatschappelijk middenveld. Dekker laat terecht in het midden of het Nationaal Toekomstbeeld Fiets echt een succes gaat worden en tot een kwalitatief nieuwe fase in het fietsbeleid gaat leiden.

Een ding is zeker: Henk-Jan Dekker heeft een proefschrift geschreven waar niemand die zich met het Nederlandse fietsbeleid bezighoudt omheen kan, een echt standaardwerk dat van de eerste tot de laatste bladzijde inzicht geeft en genuanceerd is in de analyse.

Henk-Jan Dekker, *Cycling Pathways. The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020*. Amsterdam University Press, 2021, 399 pagina's, 129 euro, [gratis te downloaden op OAPEN](#).



## Curbing Traffic, een hartstochtelijk pleidooi voor leefbare steden



7 februari 2022

In 2019 verhuisde het echtpaar Melissa en Chris Bruntlett met hun twee kinderen van Vancouver naar Delft. Melissa ging werken bij het verkeerskundig adviesbureau [Mobycon](#) en Chris bij de [Dutch Cycling Embassy](#). Melissa en Chris zijn belangenbehartigers van de fiets en schreven eerder een boek over de Nederlandse fietscultuur als voorbeeld voor de wereld. In hun nieuwe boek *Curbing Traffic, The Human Case for Fewer Cars in Our Lives* beschrijven ze hun ervaringen in Delft en Nederland en reflecteren ze daarop, met behulp van (ervarings)deskundigen, zoals fietsprofessor Marco te Brömmelstroet en burger met een beperking Maya van der Does-Levi.

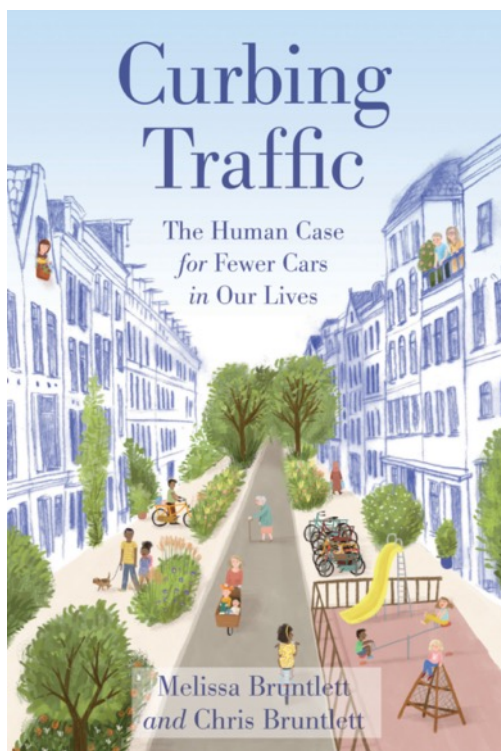
Melinda en Chris voelen zich in Delft als een vis in het water, op een zelfde manier als Pete Jordan dat voor Amsterdam beschreef in [De Fietsrepubliek](#). Veel dingen die wij in Nederland vanzelfsprekend vinden en waar de gemiddelde burger niet over nadenkt, ervaren zij als heel bijzonder en vreugdevol. Dat gaat van autoluwe wijken met sociale interactie op straat, winkels en voorzieningen op korte afstand, ontbreken van geluid van gemotoriseerd verkeer, een binnenstad vol terrassen, uitstekende fietsinfrastructuur binnen en buiten de stad tot de gouden combinatie fiets-trein. Ze contrasteren die ervaringen met die in met name Noord-Amerika. Het hele boek is uitstekend onderbouwd met voorbeelden en cijfers; ik heb geen fouten over de Nederlandse situatie in kunnen ontdekken, sterker nog: over mijn eigen woonplaats Delft ben ik dingen te weten gekomen die ik niet eens wist.

### Ketenreis

Een aantal onderwerpen sprongen er wat mij betreft uit. Melissa beschrijft hoe ze op de fiets allerlei taken binnen de stad kan combineren in een soort ketenreis; de traditionele verkeersmodellen zijn echter helemaal niet geschikt om dergelijke reizen



die vooral door vrouwen worden gemaakt te waarderen en focussen alleen op lange reizen, voertuigverliesuren en de daarvoor nodige investeringen. De fietsinfrastructuur heeft ook tot positief gevolg dat mensen met een beperking zich daarop met een scootmobiel of een handfiets zelfstandig kunnen verplaatsen. Het ontbreken van autolawaai heeft enorme gunstige gevolgen voor gezondheid en welzijn. Autoluwe steden zorgen er ook voor dat ouderen tot op hoge leeftijd maatschappelijk deel kunnen blijven nemen. Steden met een goed netwerk voor fietsen en voor openbaar vervoer zijn ook goed om sociale ongelijkheid en vervoersarmoede tegen te gaan; auto's zijn duur en waar arbeidsplaatsen en voorzieningen op autobereikbaarheid zijn ingericht worden mensen zonder auto naar de marge gedwongen.



## Ademen

Melissa en Chris vatten hun inzichten als volgt samen: 'Het is een feit dat voordelen als autonomie van kinderen, sociale verbinding, economische gelijkheid en het oud kunnen worden in het algemeen geen vooropgestelde uitkomsten waren van een verkeersluw beleid. De sociale, emotionele en psychologische gevolgen die wij hebben ervaren door naar Delft te verhuizen waren onverwachte nevenproducten van een mobiliteitspolitiek gericht op het verminderen van de dominantie van auto's op straat. Verkeerscirculatieplannen, netwerkontwerp, verkeersluwe maatregelen en multimodale aanpak leiden tot plaatsen waar mensen figuurlijk en letterlijk "ademen".'

*Curbing Traffic* is een echte aanrader, een mooie aanvulling op het boek [Het recht van de snelste](#) vanuit de blikken van buitenstaanders.

Melissa Bruntlett and Chris Bruntlett, *Curbing Traffic, The Human case for Fewer Cars in Our Lives*. Island Press, 226 pagina's.

# In een grote klap naar een publiek vervoerssysteem?

28 maart 2023



Een boek dat ons bestaande vervoerssysteem radicaal op zijn kop zet. Dat schreef mobiliteitsadviseur Geert Kloppenburg samen met Marc Buiters, onder de titel *De gulden snelweg. Verslag van een denkbeeldige reis door het toekomstige publieke vervoerssysteem van Nederland*.

## Huidige systeem werkt niet

Kloppenburg meent dat ons huidige systeem niet robuust, veilig en betrouwbaar is, zoals de gangbare wijsheid is van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Investerings in auto-asfalt hebben niet geleid tot minder congestie en meer verkeersveiligheid. Belangrijkste reden is het in – en uitgaande verkeer in de steden, dat niet in de doorstromingsmodellen zit en alleen in Rotterdam al zo'n 175 miljoen ritten per jaar bedraagt. Daarbij komen dan nog alle binnenstedelijke ritjes. De films die Kloppenburg afgelopen jaar maakte over de routes die scholieren naar school moeten fietsen tussen grote hoeveelheden auto's in de ochtendspits zijn werkelijk huiveringwekkend. Het feit dat auto's steeds zwaarder worden en de enorme toename van de pakketbezorging verergeren deze problemen bovendien sterk. Elektrificatie lost deze ruimteproblemen niet op en leidt bovendien tot een enorm beslag op zeldzame aardmetalen (bijna 10% van de wereldproductie volgens de berekeningen van Kloppenburg).

## Publiek systeem als alternatief

Kloppenburg kiest als alternatief voor een publiek systeem, met de volgende samenhangende aspecten:

- Dynamische VolVrijeBanen op de rechterrijstroken, alleen voor bussen en goed gevulde personenauto's, vrachtauto's en bestelbussen;
- Verlengde metrobussen (op snelweg en enkele doorgaande routes) en daarnaast gewone bussen voor in de stad;
- 200.000 publieke deelauto's en 2000 9-persoonsbusjes;
- Elektrische deelvoertuigen voor fijnmazig vracht- en personenvervoer;
- Een miljoen deelfietsen;
- Hubs langs de snelwegen, in buurten en vooral aan de randen van de steden om auto's uit de steden te houden, uitgerust met allerlei voorzieningen;
- Coördinatie door een snelwegcentrale onder Rijkswaterstaat, die stuurt op basis van real data en ook betalingen regelt;
- Een lucratieve inruilactie voor personenauto's en ruil voor gratis gebruik van 1 of 2 jaar voor alle vormen van Publiek Vervoer;
- Ruimtelijk beleid (overal lage parkeernormen, betaald parkeren, strengere normen voor onder meer luchtkwaliteit, nabijheid van voorzieningen, investeren in groen en spelen, meer belastingmogelijkheden voor gemeenten).

In dit systeem wordt het gebruik van privé-auto's zoals we dat kennen niet verboden, maar het wordt op allerlei manieren onaantrekkelijker gemaakt dan het hierboven geschetste publieke systeem.

## **Werkbaar en realistisch?**

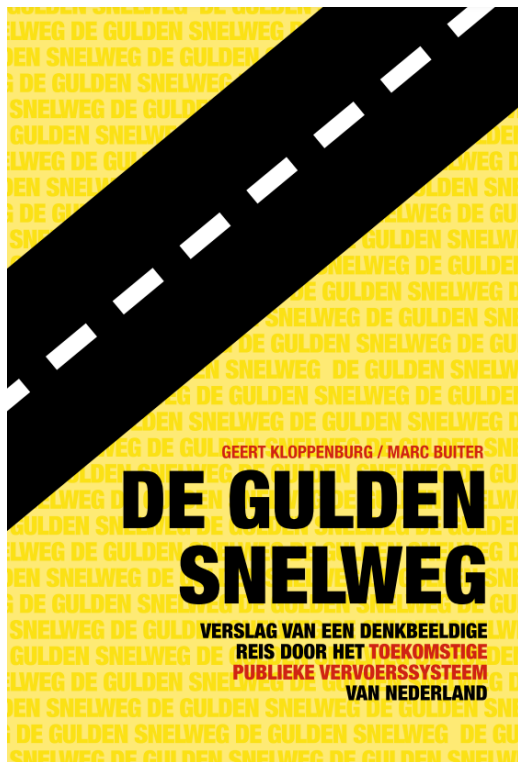
In de verschillende hoofdstukken in het boek maken de auteurs – schrijvend in 2028 – duidelijk dat zo'n radicaal alternatief in samenhang zowel werkbaar als betaalbaar is. Het kwam – terugblikkend naar het nu – tot stand door de combinatie van ernstige crises en het besef bij beleidsmakers dat bestaande oplossingen niet meer werkten.

De denkbeeldige reis laat zien dat het mogelijk is ons en systeem van vervoer voor te stellen dat op fundamenteel andere principes is gebaseerd dan het huidige. Sterk is het benadrukken van de integraliteit van het systeem, dat niet meer werkt wanneer onderdelen ontbreken.

Is het daarmee ook voorstelbaar dat we over vijf jaar zo'n enorme transitie van ons mobiliteitssysteem hebben meegemaakt? Dat lijkt me eerlijk gezegd zeer de vraag. Geen enkele politieke partij heeft een zelfde soort integrale visie op een ander vervoerssysteem. De auto-industrie en andere krachten die belang hebben bij het bestaande zijn sterk. De vraag is ook of er voldoende draagvlak voor kan zijn bij de bevolking, die voor het overgrote deel hecht aan individuele vervoermiddelen. Het model van Kloppenburg komt met zijn belangrijke rol voor Rijkswaterstaat ook wel erg centralistisch over.

Dat we toe moeten naar een maatschappij met minder ruimte voor de auto en meer ruimte voor actieve mobiliteit staat wat mij betreft buiten kijf. Komen we daar met een grote nationale kladderadatsj, die politieke overeenstemming vereist op alle

bestuurlijke niveaus?. Of komen we er door een serie experimenten en transitie op lokaal niveau die door landelijk beleid mogelijk worden gemaakt? Voor het voeren van die discussie is *De gulden snelweg* een provocatieve knuppel in het hoenderhok.



Geert Kloppenburg en Marc Buiters, *De gulden snelweg. Verslag van een denkbeeldige reis door het toekomstige publieke vervoerssysteem van Nederland*. GK Publishing. Te downloaden via <https://geertkloppenburg.nl/de-gulden-snelweg/>





*De Delftse autovrije Markt en het stadhuis (foto Audry van Vulpen)*

## Autoluw Delft en superieur politiek leiderschap. Een halve eeuw politieke herinneringen, aflevering 7

Op 12 april 1994 ontving ik als nieuw gemeenteraadslid van GroenLinks de vroedschapspenning van de gemeente Delft uit handen van burgemeester Van Walsum : “Deze penning is van buitengewoon groot gewicht en daar zijn allerlei rechten aan verbonden. Ik wil er slechts twee noemen. Ingeval van strijd en oproer met de buurgemeenten mag u uw toevlucht zoeken in de versterkte toren van het stadhuis. Als u last hebt van een varken op de rijweg, kunt u altijd de hulp van de politie invoeren om dat te verwijderen. Bij herhaalde problemen mag u het varken zelfs mee naar huis nemen en slachten”. Tot eind 2008 zou ik in de raad blijven en deze voorrechten genieten, waarvan negen jaar als fractievoorzitter.

Ik kwam in 1994 als nummer vier op de lijst, ik woonde pas sinds de zomer van 1993 in de stad. De zittende raadsfractie had ruzie gekregen met wethouder Corina Heuvelman en keerde niet terug. Bij de verkiezingen behielden we onze vier zetels, maar heel snel werd duidelijk dat we niet in het nieuwe college van B&W zouden terugkeren. Nog los van de positie van Corina: onze nieuwe fractie was onbekend en dus onbemind. Tot mijn verbazing liet de PvdA bij monde van Riny van der Bie (later burgemeester van Moordrecht) weten dat de sociaal-democraten niet in het college wilden zonder GroenLinks. Dat was een mooie les, om niet te zeggen ontgroening, in collegevorming en besluitvorming daarover achter de schermen. Een bewijs ook van het strategische plaatselijke bondgenootschap tussen PvdA en GroenLinks (en voorloper Links Delft), al begonnen in de jaren tachtig en voortdurend tot vandaag.





Delft kreeg een rechts college, dat we de jaren daarop flink konden bekritisieren vanwege bezuinigingen op de buurthuizen en te weinig tempo in het autoluw maken van de binnenstad. Of, zoals onze fractievoorzitter Rik Grashoff het noemde, dat ging als “een slak die afremt in de bocht”. Ik hield me vooral bezig met de slecht functionerende sociale dienst, waar zo’n achthonderd aanvragen voor bijzonder bijstand letterlijk als lijken in de kast lagen te vergaan. Daardoor kwamen we tegenover wethouder Wim van Leeuwen en directeur Joke de Vries te staan.

Bij de verkiezingen in 1998 haalden wij opnieuw vier zetels, de PvdA ging van zeven naar tien zetels en nam het voortouw in de formatie aan de hand van Jan Torenstra, een authentieke sociaal-democraat die op de veiling had gewerkt en in het buurtwerk. VVD en CDA wilden samen in het college komen, maar PvdA en GroenLinks wilden geen rechts blok en hadden vanwege de tamelijk autoritaire stijl van VVD-wethouder Boelens een voorkeur voor het CDA. Toen we er niet uit kwamen haalde Torenstra geniaal een konijn uit de hoge hoed: hij creëerde een meerderheid door de studentenpartij STIP (twee zetels) als coalitiepartij te betrekken, een variant die werkelijk niemand had voorzien. Op verzoek van GroenLinks kwam er met het CDA nog een lijmpoging onder leiding van plaatselijke coryfee Klaas de Vries, maar dat hielp niet meer; het CDA wou alleen zonder de studentenpartij en dat was inmiddels een gepasseerd station.



*De Delftse gemeenteraad 1994-1998*

Er kwam dus tot groot ongenoegen van VVD en CDA een progressief college van PvdA, GroenLinks, D66 en STIP. Een college met 19 stemmen in een raad van 37 leden, de krapst mogelijke meerderheid.... In de installatievergadering van de nieuwe raad debuteerde ik als fractievoorzitter en citeerde ik Macchiavelli om aan te geven waarom we niet opnieuw een zwak rechts college konden hebben: 'Na een voortreffelijke vorst kan een zwakke vorst zich nog handhaven; maar als er na een zwakke vorst weer een zwakke komt, is geen enkel rijk daartegen bestand'.

We kregen een college dat echt iets voor elkaar wilde krijgen, onder leiding van de zeer bekwame burgemeester Hein van Oorschot. Een college dat echt als eenheid opereerde, ondanks grote verschillen in bestuursstijl tussen de wethouders. Een college dat tegenover de ambtenaren zei: we willen niet horen waarom iets niet kan, we willen horen hoe het wel kan.



*Onze Delftse GroenLinks-fractie 1994-1998: Roel Dik (afdelingsbestuur, Wim Bot, Jurjen Oosterhuis (fractiemedewerker), Jacqueline Schoone (raadlid), Corina Heuvelman (raadlid), Ingrid Lips (commissielid), Rik Grashoff (toen raadslid), Marjoke Turkenburg (commissielid), Jan Breukelaar (idem)*



Torenstra was visueel gehandicapt, beperkte zich tot de hoofdlijnen met samenvattingen van nota's in grote letters en ging elke maandag de stad in. Grashoff en PvdA'er Dick Rensen waren inhoudelijk gedreven en stonden bekend als de Hubo-wethouders, doe-het-zelvers die berekeningen van de ambtenaren op de achterkant van een sigarendoosje overdeden. Meine Oosten van D66 beheerde de financiën, niet als een strenge rekenmeester maar als iemand die dingen mogelijk wilde maken voor zijn collega's. Astrid Janssen van STIP moest het vak leren met vallen en opstaan, zij is inmiddels overigens wethouder voor GroenLinks in Amersfoort. Als fractievoorzitter overlegde ik veelvuldig met Rik Grashoff, vanwege de kleine meerderheid mochten er geen kikkers uit de kruiwagen springen. Dat lukte overigens heel goed, gedurende die vier jaar heeft die coalitie nooit op springen gestaan, al hadden we soms stevige discussies, bijvoorbeeld over problemen in de kinderopvang.

Inhoudelijk de voornaamste wapenfeit was het realiseren van de autoluwe binnenstad. Delft kende al heel lang een verkeerscirculatieplan en was de eerste Nederlandse gemeente die een samenhangend fietsnetwerk had ontwikkeld. Er was bijna geen doorgaand verkeer door de binnenstad, maar er was wel veel bezoekersparkeren, op de grachten, maar ook op een deel van de door stadhuis en Nieuwe Kerk geflankeerde, schitterende Markt.



*Het Delftse college van 1998-2002*

Rik was zo verstandig om de discussie te concentreren op de kwaliteit van de binnenstad. Het startschot was een grote conferentie in de aula van de Technische

Universiteit, waar een paar honderd mensen meepraatten over een goede balans tussen wonen, werken en ontspannen. Het idee van een autoluwe binnenstad kreeg steun van veel belangrijke stakeholders, ook omdat het concept uitging van opvang van bezoekersparkeren in garages net buiten de compacte binnenstad. Ook de Kamer van Koophandel en de ondernemersvereniging konden zich in die benadering vinden. De combinatie van bezoekersgarages en autoluwe binnenstad wordt overigens door Ingrid van der Vlis in haar stadsgeschiedenis *Vooruit met veel verleden* onvoldoende gelegd.

In de periode tot aan de nieuwe verkiezingen leidden de plannen tot veel discussie en oppositie. De rechtse partijen vonden ze te ver gaan, de VVD kwam met het oude en kansloze plan van een garage onder de Markt, een deel van de winkeliers vreesde enorm omzetverlies, bewoners vroegen zich af of er wel genoeg parkeerplekken langs de grachten voor bewoners zouden zijn. Binnen GroenLinks kwam er nota bene oppositie van een stel (waaronder de zoon van oud-Kamerlid Cathy Ubels van de Evangelische Volkspartij) dat bij een van de nieuwe parkeergarages woonde, daar overlast vreesde en daarom tegen het verbieden van autoparkeren op de Markt was; nimby-gedrag in optima forma. Rik kon de straat niet meer opgaan zonder aangesproken te worden. En bijzonder: er was ook vanuit onze eigen achterban tot mijn teleurstelling opvallend weinig actieve steun, terwijl de tegenstanders de messen slepen.



*De autoluwe Markt nu (foto: Audry van Vulpen)*

Rik Grashoff toonde zijn leiderschap door geduldig op alle argumenten in te gaan, plannen op onderdelen bij te stellen en koersvast te blijven op het hoofddoel. Ik

herinner me een cruciaal moment: een spannend fractieweekend in een Delfts buurthuis, waarop we ons als fractie hardop afvroegen of er nog wel genoeg draagvlak was om de plannen onverkort door te kunnen zetten. Rik wees die twijfels gedecideerd van de hand en wist ons te overtuigen. We haalden opnieuw vier zetels, Torenstra haalde de VVD als extra partij het college in en in de volgende periode kon Rik zijn plan afmaken. De Markt werd uiteindelijk autovrij en schitterend ingericht. Het verzet tegen autoluw verstomde en nu is er niemand meer die het principe ter discussie stelt. De kans is groot dat de autoluwe binnenstad er zonder het politiek leiderschap van de bovenste plank van Rik niet gekomen was.

## Een initiatiefnota, 10 miljoen euro en het toeval. Een halve eeuw politieke herinneringen, aflevering 17

donderdag 9 juni 2022

Op 3 december 2008 diende Lia Roefs van de PvdA in de Tweede Kamer het volgende amendement in bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat: "Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Zojuist heb ik samen met de heer Koopmans nog een amendement ingediend waarin wij 20 mln. vrijmaken voor investeringen in de infrastructuur voor de fiets, 10 mln. voor het realiseren van fietsroutes voor woon-werkverkeer tussen Arnhem en Nijmegen en tussen Leiden en Den Haag, en 10 mln. voor de uitvoering van de aanbevelingen uit de initiatiefnota over het fietsbeleid van de heer Atsma".

Hoe was dat zo gekomen? In 2008 was ik begonnen als lobbyist bij de Fietzersbond. Directeur Hugo van der Steenhoven, oud-Kamerlid voor GroenLinks en kennis van me uit het Utrechtse politieke wereldje in de jaren zeventig, had me daarvoor gepolst. Voor mij was het een uitgelezen kans na de vele jaren in de Delftse gemeenteraad.



*Hugo van der Steenhoven bij crashtest TNO Helmond, maart 2010. Draaide om ontwikkeling airbag op voorruit auto's ter bescherming van fietsers.*

Een van de eerste grote zaken waar ik mee aan de slag kon was het meedenken en meewerken aan een initiatiefnota van het in 2008 aangetreden CDA-Kamerlid Joop Atsma. Als voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Wielrenunie wou Atsma graag de fiets hoger op de Haagse agenda krijgen. Hij riep de hulp in van organisaties in de fietswereld: met name van de Fietzersbond en de fietsafdelingen van de

brancheorganisaties Rai Vereniging en BOVAG. Samen met Cees Boutens van de RAI Vereniging en Lilian van Zandbrink van de BOVAG werkten we hard aan het samen met Atsma opstellen van een nota. Aan onze kant dachten ook Hugo en Miriam van Bree mee. De initiatiefnota Fietsen in Nederland, een tandje erbij verscheen in november 2008 en bevatte een stand van zaken en maar liefst 45 concrete aanbevelingen.



Nadat de nota in december 2008 genoemd werd bij de behandeling van de begrotingsbehandeling stond hij anderhalf jaar lang volop in de politieke belangstelling. Kamerleden stelden honderd vragen over de inhoud, die Atsma samen met ons beantwoordde. Er kwam een succesvolle hoorzitting in de Tweede Kamercommissie op 9 september 2009. Minister Camiel Eurlings (CDA, meer dan zichtbaar) en staatssecretaris Tineke Huizinga (ChristenUnie, onzichtbaar) reageerden welwillend op de nota, Eurlings ging op 12 mei 2010 in op alle concrete aanbevelingen. Er kwam een algemeen overleg in de commissie op 23 juni 2010, waarbij ik samen met Hugo, Cees Boutens en Ruud Thijssen van BOVAG vanachter de tafel de ondersteuning van Atsma mocht verzorgen. Cees refereerde daar vorig jaar bij zijn afscheid nog aan als een ook voor hem als ervaren public-affairsman bijzonder moment. Het proces eindigde in op 1 juli 2020 met een plenaire behandeling en het aannemen van zes moties. Een daarvan werd ingediend door Sander de Rouwe (CDA), Sharon Dijksma (PvdA, zie ook aflevering 10 van deze reeks herinneringen) en Kees Verhoeven (D66) en nam de aanbevelingen uit de nota-Atsma over. Dat was net als het amendement Roefs-Koopmans duidelijk afgestemd binnen de coalitie van CDA-VVD-D66-ChristenUnie. Enkele verdergaande moties van Ineke van Gent van GroenLinks werden helaas verworpen.



De Rouwe, Roefs, Dijksma, Van Gent en Farshad Bashir (SP) waren de Kamerleden waar wij als Fietzersbond het meest contact mee hadden in deze periode, D66 bleef wat achter - tot in de volgende periode Stientje van Veldhoven woordvoester werd en zich ontpopte als fietsvriendin. Aan Ineke van Gent overhandigde de Fietzersbond in haar hoedanigheid als burgemeester van Schiermonnikoog vorige week nog de prijs voor de beste fietsgemeente.

Het initiatief van Atsma was de eerste grotere poging om het fietsen hoger op de nationale agenda te krijgen, een poging gevolgd door andere - zoals die van Rijksadviseur Rients Dijkstra en die van de Kamerleden Paulus Jansen (SP), De Rouwe en Barshir, waar ik als adviseur ook bij betrokken was. Een weerbarstig proces dat ondanks het verschijnen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets in 2021 nog steeds niet is afgerond door politieke en ambtelijke complicaties.



*De snelfietsroute Arhem-Nijmegen (RijnWaalPad) kwam er op initiatief van de lokale Fietzersbonders en de vijf miljoen van het Kameramendement. Het is een van de meest geslaagde voorbeelden van een snelfietsroute.*

Blijft de vraag hoe het amendement van Roefs en Koopmans (inderdaad, de latere onderkoning van Limburg) waarmee ik deze herinnering begon tot stand was gekomen. Ik volgde en volg altijd de gehele begrotingsbehandeling en had ook in 2008 twee dagen op de tribune gezeten, samen met een handjevol andere lobbyisten, luisterend naar de voorspelbare debatten over rekeningrijden en “het

kastje van Camiel". In onze lobby hadden we in algemene termen aangedrongen op budget voor de uitvoering van de nota-Atsma en in het bijzonder voor een impuls voor het nieuwe fenomeen van snelfietsroutes, waar wij als Fietzersbond via Hugo van aan de wieg stonden. Om een uur of elf 's avonds kwam er een sms-je van Lia Roefs: aan welke twee concrete routes zouden jullie tien miljoen euro willen toekennen? Ik liep de zaal uit, belde Hugo en die zei: doe maar Den Haag-Leiden en Arnhem-Nijmegen. Ik sms-te Lia terug en zo kwamen beide routes in het amendement terecht, dat ook werd aangenomen. Toeval, zeker, maar je kunt het toeval een handje helpen door op het juiste moment op de juiste plaats te zijn.

## De internationale van de fiets. Een halve eeuw politieke herinneringen, aflevering 12

zondag 3 april 2022

18 mei 2019, Brussel: ik zit voor de achtste keer de jaarvergadering voor van de federatie van Europese Fietzersbonden (ECF). Tijdens de vergadering moet ik even gaan plassen en laat ik het voorzitten aan mijn Deense collega-voorzitter Jette Gottsche. Bij terugkomst bij de zaal zie ik allemaal besmuikt lachende gezichten. Ineens dringt het tot me door dat ik mijn headset nog op heb en dat iedereen heeft kunnen meegenieten van mijn geklater. Ik doe het enige dat kan na zo'n blunder: naar mijn hoofd grijpen en zelf even hard meelachen.



*Met collega-voorzitter Jette Gottsche*

Het leuke van mijn functie bij de Fietzersbond is dat ik als verantwoordelijke voor de internationale contacten steeds naar die jaarvergaderingen, naar het grote fietscongres Velo-city en andere buitenlandse bijeenkomsten mag. Op de jaarvergaderingen (meestal met 50-75 deelnemers) gaat het om lobby op Europees niveau en om uitwisseling van ervaringen, bij Velo-city (750-1500 deelnemers) vooral om het uitwisselen van kennis. Plaatsen die ik zo heb bezocht zijn Brussel, Kopenhagen, Stockholm, Bremen, Berlijn, Nantes, Straatsburg, Parijs, Milaan, Sevilla, Lissabon, Brno, Tczew, Dublin, Manchester, Belgrado, Wenen en Bratislava. Tijdens die bijeenkomsten vertellen we fietsenthousiasten uit andere landen over het succes van de fiets in Nederland en de geschiedenis daarvan en horen we van ervaringen elders, grote en kleine, moeilijke en inspirerende. Het is bijzonder om te zien dat zo'n eenvoudig vervoermiddel als de fiets tot een levendige internationale

beweging heeft geleid, onze ECF is in bijna elk Europees land vertegenwoordigd. Een beweging bovendien die vooral bestaat uit bevlogen vrijwilligers.



*In Sevilla met ECF-bestuursleden Morten Kerr, Doretta Vicini, Kevin Mayne en William Nederpelt (2011)*

Mijn vuurdoop beleefde ik in 2008 in de prachtige Tsjechische stad Brno. Daar ontmoette ik bijvoorbeeld de innemende ECF-voorzitter Manfred Neun, mijn collega-lobbyist Fabian Küster en oude bekende Bernhard Ensink (secretaris-generaal (!) en tevens oud-directeur van de Fietzersbond). Dit trio stond in Brno en later borg voor een uitermate gründliche voorbereiding van de jaarvergadering. Ook ontmoette ik al op weg naar Brno vanuit Praag in een klein vliegtuig het Deense duo Jens Loft Rasmussen en Walther Knudsen, een bankmedewerker en een bibliothecaris, mannen naar mijn hart. Met hen bezocht ik na afloop van de vergadering nog de imposante Villa Tugendhat van Bauhaus-architect Mies van der Rohe, waarna we aan het eind van de ochtend op een druk terras al aan een halve liter van het onovertroffen Tsjechische pils zaten.



*Jens Loft Rasmussen en Walther Knudsen, Wenen 2012*



In 2010 in het Poolse Tczew was een bijzondere delegatie aanwezig van Oosteuropese vrouwen op hakken en een mannelijke begeleider, die met een auto arriveerde. Ze vielen uit de toon, dat was duidelijk. De meeste vertegenwoordigers van de Fietzersbonden zijn casual gekleed of in sportieve fietskleding, deze mensen zagen er chiquer uit en mengden maar mondjesmaat met de groep. Toen we op mountainbikes een fietstocht gingen maken over de drassige oever langs de rivier Wisla en over kinderkopjes naar kasteel Malbork moest deze delegatie stevig afzien, het lukte ze maar net om op de fiets te blijven. Met behulp van Fabian Küster en Frans van Schoot ben ik erachter gekomen dat het om een delegatie ging van de Ukrainian Cycling Association. Hun lidmaatschap van de ECF heeft maar kort geduurd, hoe het precies zat weet ik niet meer; ik dacht dat ze de ECF vooral hadden gezien als een subsidieloket.

In Tczew was ook een groep enthousiaste jongeren uit Kiev. Die is nog steeds aangesloten bij de ECF. Het enthousiasme en de expertise van jonge activisten uit Oost-Europa is sowieso indrukwekkend, dat merkte ik ook tijdens een ontmoeting in Belgrado met fietsorganisaties uit het voormalige Joegoslavië in 2014. De groep uit Kiev maakt nu met andere alternatieve clubs een krant met nieuws over de oorlog. Twee leden van de groep, Victor en Ksenia, verblijven sinds kort bij oud-voorzitter Manfred Neun in het Duitse Memmingen.





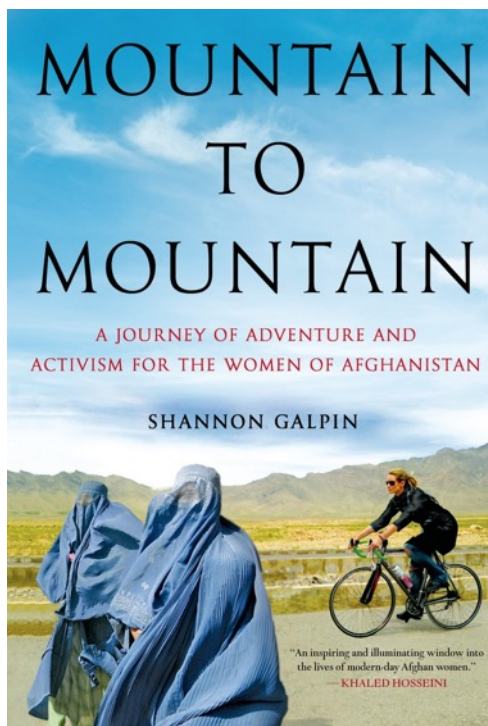
*De fietstocht in Tczew*

Een erg geanimeerde editie van het Velo-city congres vond in 2013 plaats in het imposante gotische stadhuis van Wenen. Een van de sprekers was Fietzersbondvoorzitter en Gelderse CDA-gedeputeerde Marijke van Haaren. Zij was er onder meer om mensen warm te maken voor de kandidatuur van Arnhem-Nijmegen om een volgende editie van het congres te organiseren. Toen Marijke aankwam belde ze mij op een toon die geen tegenspraak duldde om naar het hotel te komen om haar presentatie door te nemen, terwijl ik net kilometers verderop met een groep mensen in het Praterpark lag te chillen in de avondzon met een biertje, na een mooie massale fietsparade.



De volgende dag hield Marijke haar verhaal op het hoofdpodium voor zo'n duizend congresgangers, waarna ze aan een forumdebat deelnam. De deelnemers zaten op het verhoogde podium op een grote sofa en laat Marijke nu een witte rok aanhebben die net over de knie kwam. Dat werd een gesprek in een bijzonder ongemakkelijke houding. Na afloop kreeg ik het verwijt haar niet gewaarschuwd te hebben voor de opstelling op het podium, alsof ik daarvoor verantwoordelijk was.... Overigens was Marijke de perfecte ambassadeur voor Arnhem-Nijmegen en werd het congres daar in 2017 gehouden, met een opening door Willem-Alexander. Hij drukte op een bel en dat was het, het protocol verbiedt dat de koning na een openingshandeling ook nog een toespraak houdt.

In Arnhem-Nijmegen was er na de fietsparade een feestavond rond het Honigterrein, een vergaarbak van alternatieve bedrijfjes. Een grote Braziliaanse delegatie bouwde daar een geweldige party in de buitenlucht. Samen met collega Jaap Kamminga en Fietzersbond-directeur Saskia Kluit raakten we op een rustiger plek in gesprek met Shannon Galpin, een geweldige en inspirerende Amerikaanse vrouw die in Afghanistan gedurende tien jaar vrouwen aan het fietsen had gekregen. Op dit moment probeert Sharon nog om een groep wielrennende vrouwen veilig uit Afghanistan te krijgen. Het vrouwenwielrennen is nu door de Taliban verboden en de internationale wielrenbond zwijgt.....





*Tussen de feestende Brazilianen, Nijmegen 2017*

Een laatste bijzonder moment: de reis met de Klimaattrein naar de klimaatop in Kopenhagen eind 2009, samen met toenmalige directeur Hugo van der Steenhoven. Aan boord waren onder meer Jesse Klaver (toen nog CNV-jongeren) en Diederik Samsom. Het werd al snel een party-trein, totdat midden in de nacht het bier op was. Het vertrek van de trein in Utrecht was op het 8-uurjournaal en ik was een paar seconden te zien. Op die paar seconden beeld kreeg ik meer reacties dan op jarenlange noeste schriftelijke arbeid. It's the image, stupid.

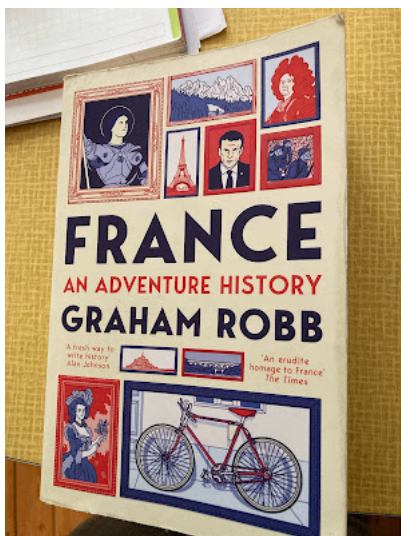


## Hoe een Britse wetenschapper op de fiets Frankrijk ontrafelt

dinsdag 29 augustus 2023

“Sommige mensen denken bij fietsen automatisch aan verwondingen en de dood. Aan het eind van de negentiende eeuw was er angst dat fietsers, door het weer gaan gebruiken van de enorme bilspijeren en verlengde armen van onze apen-voorouders, tot een achteruitgang van de menselijke soort zouden leiden.”

Bovenstaand citaat komt uit het boek *France, an adventure history* van Graham Robb, een Britse wetenschapper en schrijver, die eerder de boeken *The discovery of France* en *Parisians* publiceerde. Boeken waaruit een enorme liefde voor en kennis van Frankrijk van alle pagina's spat. Bijzonder is dat hij zijn onderzoek in de regio's van Frankrijk samen met zijn vrouw al fietsend verricht. Hij komt daardoor op bijzondere plekken diep in Frankrijk. De essays in *France* gaan over verschillende streken in verschillende periodes, van het oude Gallië tot en met de gele hesjes onder Macron (met de rotonde als symbolisch actiepunt). Het is een vorm van ontrafelende “slow” geschiedschrijving met een sociaal-geografische invalshoek.



Een voorbeeld: fietsend op een landweg in de Provence kregen ze te maken met de enorme agressie van een Franse automobilist, die ze letterlijk van de weg wilde rijden. Robb beschrijft eerst de hekel aan vreemden die sterk is in de Provence, maar komt er uiteindelijk achter dat hier iets heel anders aan de hand was. In de Provence wonen veel Roma's en er waren plannen van president Sarkozy om hun kampen te ontmantelen, zonder onderscheid tussen illegale migranten en de “Gitanes” die al heel lang rond Marseille wonen. De Roma-automobilist zag Robb en zijn vrouw aan voor hoogopgeleide Franse toeristische fietsers, zij vertegenwoordigden voor hem

het plan van Sarkozy. Hij bond in toen zij hem in het Engels antwoordden op zijn scheldpartijen.

De opvatting over de gevaren van het fietsen uit de negentiende eeuw kende ik niet. Hij past in een bekend patroon, waarbij nieuwe technische ontwikkelingen worden begroet met angst en doemvoorspellingen. Toen de stoomtrein begon te rijden in de negentiende eeuw was er angst dat het lichaam van de mens de onvoorstelbare snelheid van 40 kilometer per uur niet aan zou kunnen en dat de koeien geen melk meer zouden geven. Door de radio zouden de kranten verdwijnen, door de televisie de radio en door de computer en internet de televisie. En nu kennen we bijvoorbeeld de wijdverbreide angst dat computerspelen en social media leiden tot verarming van menselijke contacten.

Het boek van Robb laat vooral zien dat fietsen juist niet tot een achteruitgang van de menselijke soort leidt, maar leidt tot het gebruik van alle zintuigen, tot ontdekkingen en menselijke interactie. Mooi is het verhaal over hoe Robb en zijn vrouw voor de etappekoers Tour du Doubs uitfietsen op hun toerfietsen met fietstassen, juichend over de eindstreep gaan en door de toeschouwers luid bejubeld worden. Rob citeert uit een boek van Donald Cuskie, een Schotse dominee die in de Tweede Wereldoorlog in Grenoble joden en piloten hielp: "Arme mens, hij moet vertrouwen op een rammelende fiets. Uiteindelijk komt hij erachter dat God meer kan doen met een mens op een rammelende fiets dan een tiran met legerdivisies."

Graham Robb, *France. An adventure history*. Picador, 529 pagina's. Ook vertaald in het Nederlands.





