



Fietsmoraal veranderen

Er is deze dagen veel aandacht voor de fiets - en terecht. Het blijft vooral in de grote Nederlandse steden een prominent vervoermiddel. Om een indruk te geven: Amsterdam telt nu 854.000 inwoners en 881.000 fietsen.

Ik noteerde die cijfers op de tentoonstelling *Fietsstad Amsterdam* in het Amsterdamse Stadsarchief in de Bazel. Tegelijkertijd is bij Uitgeverij Bas Lubberhuizen een boek met dezelfde titel verschenen, geschreven door Fred Feddes en Marjolein de Lange. Wie, zoals ik, de tentoonstelling bezoekt en liefst ook nog het informatieve boek doorneemt, beseft dat hij eigenlijk nauwelijks iets van de fiets heeft af geweten.

De fiets was na zijn opkomst omstreeks 1870 vooral geliefd bij de elite, maar werd dankzij goedkope Duitse import na 1918 ook bereikbaar voor de middenklasse en arbeidersklasse. Pas na de Tweede Wereldoorlog rukte de auto in Amsterdam op ten koste van de fiets. De beleidsmakers en hun deskundigen namen de fiets niet langer serieus, automobilisten gedroegen zich genadeloos tegenover fietsers.

Maar daarna voltrok zich een opmerkelijke ommekeer. De fiets heroverde vanaf het einde van de jaren zestig terrein, vooral dankzij de

jonge babyboomgeneratie die in Amsterdam kwam studeren en de auto in de stad maar een onhandig vervoermiddel vond. Provo bemoeide zich ermee, er kwam een Witte Fietsenplan en een activistische Fietsersbond. De fiets werd geleidelijk 'hot' en het gemeentebestuur paste zich aan. Zozeer zelfs dat een Amerikaanse stedenbouwkundige in 1990 constateerde dat „de auto een indringer is in de Amsterdamse binnenstad”.

Na een stabiele periode nam het fietsgebruik vooral na 2005 weer fors toe. Alles bij elkaar is de geschiedenis van de fiets in Amsterdam een successtory, maar er zijn wat mij betreft ook schaduwkanten. De fiets is minstens zo alomtegenwoordig in het stadsbeeld geworden als vroeger de auto. Fietsen blokkeren het zicht op bruggen, staan rijden dik op stoepen en tegen gevels. Fraai is anders.

Ook op het gedrag van fietsers is het nodige aan te merken. De veel bekritiseerde hufferig-

heid van de vroegere automobilist lijkt overgeslagen naar menige fietser. Rijden door rood, negeren van zebrapaden, de route bekorten via het trottoir - het is dagelijkse routine geworden. Alles kan, want handhaving ontbreekt; de veiligheid lijdt eronder. Tot mijn verbazing heeft burgemeester Schelto Patijn al in 2000 de fietsers „de meest agressieve verkeersdeelnemers in onze stad” genoemd.

Ik was benieuwd wat de schrijvers van *Fietsstad Amsterdam* daarvan vinden. Aanvankelijk klinken hun formuleringen nogal vergoelijkend: „Het is nog niet zo gemakkelijk te bepalen hoevéél hout deze klachten snijden.” Maar na enige omzwenkingen komt het hoge woord er toch uit: „Wat niet wegneemt dat de Amsterdamse fietser zich inderdaad beter zou kunnen gedragen. De fietser is niet meer de paria, maar de hoofdgebruiker van de verkeersruimte. Dat schept verplichtingen. Er is tegenwoordig minder reden en minder excuus voor hinderlijk wildwestgedrag dan veertig jaar geleden.”

De schrijvers bepleiten daarom „een nieuwe, genereuze fietsmoraal die rekening houdt met medefietsers, voetgangers, en ja, ook met mensen in auto's”.

Aangezien veel fietsers ook in auto's rijden, moet dat kunnen lukken.