

helpful for both scholars of medieval Flanders, for comparative historians of the same period or those working on urban history in general. Even for those very familiar with the history of Bruges, this synthesis brings together the vast amount of scholarship on Bruges and may very well function as a catalyst for multi- or interdisciplinary historical scholarship in the decades to come.

Gijs Dreijer, University of Exeter/Vrije Universiteit Brussel

Ruth Oldenziel et al. (eds), *Cycling Cities: the European Experience*. (Eindhoven: Foundation for the History of Technology, 2016). 256 p. ISBN 9789073192461.

DOI: 10.18352/tseg.1055

Waarom de ene stad meer fietsers telt dan de andere

Fietsen is trendy. Steden waar fietsers de baas zijn, hebben vandaag een positief imago: het gaat om bruisende, gezonde steden. Decennialang werden fietsers gemarginaliseerd. Ze moesten uit de weg, letterlijk, en plaats maken voor de auto en eventueel het openbaar vervoer. In talrijke steden heeft die politiek geleid tot het bijna-verdwijnen van de fietsers. Hier en daar bleven ze wel overeind, zoals in Amsterdam. En op sommige plekken maken ze een comeback, zoals in Antwerpen. In *Cycling Cities: the European Experience* gaan de auteurs op zoek naar de algemene trends in het fietsgebruik en naar de verschillen tussen veertien Europese steden.

Eerst de algemene trends: overal in Europa won de fiets aan populariteit in de periode van 1920 tot pakweg 1950. Halfweg de twintigste eeuw deed er zich een scherpe duik voor in het fietsgebruik, om uiteindelijk in het begin van de jaren zeventig tot een absoluut dieptepunt te komen. Daarna bleef het aandeel fietsers min of meer gelijk, tot ongeveer 1995. In vele steden is het fietsgebruik vanaf dat moment weer beginnen toenemen.

Uit het boek blijken ook grote verschillen: in de ene stad spelen de tendensen meer uitgesproken dan in de andere. Op de ene plek zijn fietsers alweer volop in opmars, terwijl het elders veel aarzelender gaat. De samenstellers van het boek komen tot het besluit dat vijf factoren een cruciale rol spelen. Het gaat niet om oppervlakkige tendensen die plots en radicaal omkeerbaar zijn, maar om fundamentele dynamieken die zich vaak diep in het stedelijk weefsel verankeren.

In de eerste plaats gaat het om de stadsontwikkeling. Als steden sterk uitdijen, heel uitgestrekt worden en mensen in de randgebieden gaan wonen, heeft dat een negatief effect op het fietsgebruik. De trend om steden weer compacter te maken,

en er plaatsen van te maken waar mensen zowel wonen als werken, kan leiden tot een toename van het fietsgebruik. Een tweede kwestie heeft te maken met de beschikbare alternatieven voor mobiliteit: als steden inzetten op het autogebruik of goedkoop openbaar vervoer, dan kan het aantal fietsers dalen. In heuvelachtig gebied kan ook de motorfiets een stevige concurrent worden voor de stadsfiets.

Cruciaal, en ten derde, is ook het verkeersbeleid in het algemeen: worden fietsers door het stadsbestuur beschouwt als een pest of eerder als eersteklasburgers? Dit weerspiegelt zich bijvoorbeeld in de aandacht voor fietspaden, maar de auteurs merken op dat fietspaden niet altijd in het voordeel van de fietsers uitdraaien. Soms dienen ze vooral om auto's vrije baan te geven. Fietsers worden dan verbannen naar een slecht onderhouden strook aan de zijkant van de weg. Als het beleid erop gericht is om het verkeer in zijn geheel te 'vertragen', waardoor fietsers gewoon mee op de weg kunnen rijden, heeft dat dikwijls een groter succes.

Ook de impact van sociale bewegingen kan, ten vierde, niet onderschat worden. Sinds de jaren zestig-zeventig zijn er organisaties gekomen die het autogebruik in vraag stellen. De luchtvervuiling, de verstikking, het grote aantal ongevallen ten gevolge van het autogebruik, ... beroeren de stedelijke bevolking. Sommige steden zijn de mening en de expertise van de sociale bewegingen heel ernstig gaan nemen. Ten slotte is er ook de culturele status van de fietser. Lang geleden was fietsen een elitaire bezigheid. In de loop van de twintigste eeuw veranderde dat: fietsen werd iets voor de laagste klassen. Het was het vervoermiddel van arme mensen en anarchisten. Sinds de jaren zeventig en vooral de jaren negentig is er opnieuw een ommekeer merkbaar, maar op de ene plaats meer uitgesproken dan elders.

In de conclusie van het boek worden de steden met elkaar vergeleken. Er zijn steden waar vandaag intens gefietst wordt (Amsterdam, Kopenhagen, Enschede, Utrecht, Malmö). Het gaat om plekken waar altijd al een fietscultuur bestond en om nogal compacte steden waar nooit een uitgesproken fietsonvriendelijk beleid werd gevoerd. In deze steden konden de fietsers de voorbije periode hun plaats vrij vlot heroveren. Beleidsmakers kiezen voor een fietsondersteunend beleid en proberen de auto uit de stad te weren. Fietsersbewegingen worden er betrokken en het openbaar vervoer wordt niet als concurrent opgevat. Er zijn ook steden met middelmatige fietsactiviteit: Antwerpen, Budapest, Eindhoven, Hannover en Zuidoost Limburg. Hier werd na de Tweede Wereldoorlog volop voor de auto gekozen. Openbaar vervoer werd uitgebouwd als alternatief voor het fietsen. Sociale bewegingen hadden er minder toegang tot het bestuur. Vandaag zien we er wel een gestage terugkeer van de fietser. En dan zijn er de steden waar er nog altijd relatief weinig gefietst wordt: Lyon, Basel, Stockholm en Manchester. Zij werden lange tijd met een expliciet fietsonvriendelijk beleid geconfronteerd en fietsen stond er in een slecht daglicht. Maar ook op deze plaatsen doen er zich recent veranderingen

voor, en hier en daar lijkt de fiets er werkelijk aan belang te winnen.

Cycling Cities: The European Experience is een heel mooi uitgegeven boek, met vele foto's uit de oude doos, met posters en campagnes, en talrijke anekdotes over het fietsen in veertien Europese steden. Het was voor de auteurs dikwijls een moeilijke klus om betrouwbare cijfers over het fietsgebruik te vinden, maar ze zijn erin geslaagd om een erg mooi vergelijkend werk op te bouwen, waarin de eigenheid van elk van de steden overtuigend geschetst wordt, maar waarbij ook de algemene fietstrends er goed uitspringen.

Het is een thema waar we graag nog verder studiewerk rond zien verschijnen. Immers, de selectie van de steden is in dit boek enigszins clichébevestigend: er zitten vijf Nederlandse steden in, en slechts één Oost-Europese stad. Misschien vallen er ook wel interessante gegevens te sprokkelen op minder evidente plaatsen?

De auteurs wijzen, terecht, op een aantal nieuwe fenomenen in de stedelijke fietscultuur: de verschillende modellen van deelfietsen die opkomen, het afstemmen van het fietsgebruik op andere transportvormen (bijvoorbeeld stations of autoparkings van waar op de fiets kan worden overgestapt), de uitbouw van fietssnelwegen, ...

Terwijl steden die nog altijd inzetten op de auto verder dichtslibben, beweegt er van alles in fietsland. Het is erg nuttig om trends en goede voorbeelden permanent in kaart te brengen. Dit boek is daar alvast een heel fraaie en stimulerende aanzet toe.

Hendrik Vos, Universiteit Gent