

tie van auto- en vrachtverkeer op drukke stadswegen om aan de norm te voldoen. Zo'n boodschap brengen de meeste bestuurders niet graag. Laat staan dat ze ideeën hebben hoe ze dat willen bereiken. De fiets is het enige snel in te zetten alternatief voor de auto en daar moet de overheid op inzetten. In Amsterdam is bijvoorbeeld 100 miljoen vrijgemaakt voor fietsinfrastructuur. Naast ongezonde lucht met 18.000 doden per jaar is zwaarlijvigheid het belangrijkste motief om mensen uit de auto en op de fiets te krijgen. Zo kwamen we op het congres tot een nieuwe agenda voor het fietsberaad voor de komende vijf jaar:

- Ontsnippen van doorgaande fietsroutes; zorgen voor zo min mogelijk stops voor fietsers op een route. Ontsnippen is een zeer effectieve stimuleringsmaatregel.
- Verbeteren van de kwaliteit van routes.
- Directere routes.
- Uitbreiden stallingsmogelijkheden; een fietsparkeernorm analoog aan de parkeernorm voor auto's.
- Erkenning in verkeersmodellen dat 7,5 km vooral voor fietsforenzen geen reëel cijfer is om het beleid op te stoelen. De ligfiets is bij uitstek een fiets waarvoor deze afstand een lachertje is. De gemiddelde wat doorgewinterde fietsforens doet 10 à 12 km en gewoon rechtop.
- Ontwikkelen van een werkend campagnemodel vanuit de overheid om mensen meer op de fiets te krijgen zowel in het economisch als recreatief verkeer.

Als geharde ligfietsers, die lak hebben aan gillende en joelende tieners om 8 uur 's ochtends en die elke discussie over niet zichtbaar en gevaarlijk aangaan, kunnen we een mooie rol opeisen in de ontwikkeling van het campagnemodel. Voor de kennisbijbel nog een aanvulling: behandel het fietspad als een duurzaam veilige 60 km-weg door aan beide zijanten een doorgetrokken witte reflecterende streep aan te brengen. Het bespaart op de verlichting en wij ligfietsers houden veel makkelijker onze lijn in de winter.

Door Manuel Stoffers

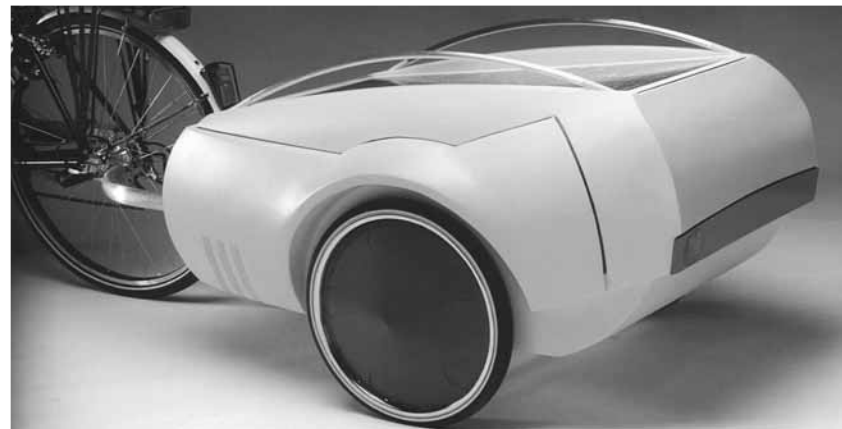
## Fietsinnovatie is een onderneming van lange adem Tussen een kopschuwe markt en een terugtrekkende overheid

**Het kost de gemiddelde Nederlander moeite om de fiets als een innovatief product te zien. Misschien is dat een van de nadelen van de alom geprezen Nederlandse fietscultuur. De standaardfiets is zo dominant aanwezig, dat vernieuwingen maar aarzelend doordringen. Afwijkende fietsen roepen vaak eerder ongeloof en verbazing op dan nieuwsgierigheid. Dat is jammer, want innovatie kan de fiets geschikt maken voor meer mensen en toepassingen.**



Die mogelijkheid – toenemend fietsgebruik door innovatie van de fiets – is te aantrekkelijk om haar niet uitvoerig uit te testen, zou je zeggen. Voor een rijksoverheid die het fietsbeleid uit handen heeft gegeven en de mond vol heeft van 'innovatie', ligt hier een kans om nog iets te betekenen voor de fietscultuur in ons land. Maar helaas, het huidige kabinet denkt daar duidelijk anders over.

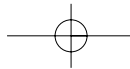
*Fietskar op zonne-energie van Alan Lentz (1994). De gedachte is eenvoudig: laat je duwen als je extra lasten moet trekken! De kar is nooit in productie gekomen bij gebrek aan belangstelling van fabrikanten. Foto Alan Lentz, [www.perpetuum.nl](http://www.perpetuum.nl)*



'Innovatie' is een toverwoord van het kabinet Balkenende, ook op het terrein van verkeer en vervoer. Minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs (CDA) gelooft dat 'grootschalige innovaties' absoluut noodzakelijk zijn om 'een bereikbaar, veilig en leefbaar Nederland' dichterbij te brengen. Gezien de herhaaldelijk in het publiek verklaarde fietsliefde van de minister zou je verwachten dat zij daarbij ook denkt aan de fiets. Maar de fiets komt niet voor in het overzicht van 26 innovatieplannen dat zij in september van 2005 presenteerde (zie *Innovatie voor mobiliteit*, te downloaden via [www.vananaarbeter.nl](http://www.vananaarbeter.nl)). Fietsinnovatie is voor de minister 'vooral' iets voor het bedrijfsleven, zoals zij het fietsbeleid 'vooral' overlaat aan lagere overheden. Geen wonder dat van Milieudefensie tot Fietsersbond en Fietsberaad de passieve rol van de rijksoverheid in het huidige fietsbeleid wordt bekritiseerd.

### Masterplan Fiets

Een decennium geleden dacht een ander kabinet er nog heel anders over. Maar goed, daar zaten toen die vermaledijde sociaaldemocraten in. En ook toen hield de aandacht voor fietsinnovatie al niet over. In het kader van het *Masterplan Fiets* werd onder andere de 365-dagen-fietswedstrijd gesubsidieerd, die uiteindelijk de velomobielproductie in Nederland een beslissende stimulans zou geven. De overheid stak ook geld in de ontwikkeling van een fietskar op zonnecellen. En het overigens jammerlijk mislukte Mitka-project werd opgezet (zie: *Lezen*, pagina 36). De overheid geloofde in ieder geval nog in fietsbeleid. Ze deed dat onder andere op grond van historisch onderzoek. In opdracht van het *Masterplan Fiets* voerden Adriaan de la Bruhèze en Frank Veraart een uniek ver-



gelijkend onderzoek uit naar de relatie tussen fietsbeleid en fietsgebruik in negen Europese steden in de loop van de twintigste eeuw. Zij probeerden de vraag te beantwoorden of overheidsbeleid er wel of niet toe doet als het er om gaat het fietsgebruik te stimuleren. Hun antwoord was een volmondig: jazeker! Het gevoerde overheidsbeleid bleek een belangrijke verklaring voor huidige verschillen in fietsgebruik in de diverse steden.

### Lessen uit de geschiedenis

De tijden van het *Masterplan Fiets* zijn voorbij. In 2003 liet de voormalig coördinator van het *Masterplan Fiets* aan het bestuur van de NVHPV weten toezending van *Ligfiets&* niet relevant te vinden voor het Fietsberaad. In een recente publicatie van het Fietsberaad over de aanleg van een fietssnelweg probeert men elke associatie met 'futuristische ligfietsen' zelfs uitdrukkelijk te ontcrachten. Er is een nieuw kabinet aangetreden met een andere visie op mobiliteit. En het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikt ander historisch onderzoek om zijn visie te onderbouwen. Zoals het overzicht van 350 jaar transportgeschiedenis dat in 2004 werd geschreven door het voormalig hoofd Kennisontwikkeling van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ruud Filarski. Uit zijn prikkelende geschiedenis van het transportwezen probeert Filarski lessen te trekken voor het toekomstige overheidsbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer.

## Verkeer en Waterstaat vindt fietsen achterhaald.

Filarski is ervan overtuigd dat het overheidsingrijpen in verkeer en vervoer in de (nabije) toekomst zal toenemen. De mobiliteitsgroei acht hij onstuitbaar en de daaruit volgende schaarste-, gezondheids- en milieu-problemen zullen de overheid tot ingrijpen dwingen. Maar tegelijk meent Filarski dat de "geschiedenis laat zien dat de marktkrachten veel sterker zijn dan overheidsbeleid" en dat de sturende kracht van de overheid slechts gering is. De les die hij uit de geschiedenis

trekt, is dat de overheid niet moet proberen om de 'dominante' vorm van vervoer in te dammen. In plaats daarvan zou de overheid zich moeten richten op innovatie. Het is een boodschap die wonderwel strookt met het huidige kabinetsbeleid waarin mobiliteit tot opluchting van de autolobby 'weer mag' en de oplossingen van innovaties moeten komen. Is dat goed nieuws voor innovatieve (lig)fietsproducenten? Helaas niet. De fiets is bij Filarski evenmin als in de huidige innovatieplannen van Verkeer en Waterstaat het waard om 'vernieuwd' te worden.

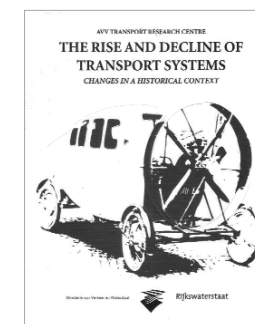
### De fiets als verouderd vervoermiddel

Dat zit zo. Filarski beschouwt de transportgeschiedenis als een opeenvolging van perioden waarin telkens andere vervoermiddelen 'domineren'. Na het tijdperk van de trekschuit (1660-1840), trekschuit en postkoets (1840-1870), de trein (1870-1910), en de fiets, trein en tram (1910-1950), is nu de auto 'dominant'. Dat mag zo zijn en overzichtelijk is het zeker. Maar het gevolg is wel dat de betekenis van andere dan de 'dominante' vervoersmiddelen aan het zicht wordt onttrokken. In het taalgebruik van Filarski moet de ooit (mede-) 'dominante' fiets tegenwoordig als 'verouderd' ('obsoleet') worden getypeerd. Zij is uitsluitend nog bestemd voor een speciale 'niche-markt'. Het bezwaar tegen deze visie is dat zij historisch onnauwkeurig en politiek niet ongevaarlijk is. Dat geldt eveneens voor Filarski's opvatting dat de overheid het 'altijd' aflegt tegen de markt. Door te denken in termen van 'dominante' vervoersmiddelen bagatelliseert Filarski in feite het potentieel en het maatschappelijke belang van andere (bestaande) vervoersmiddelen. Wat mij betreft is dat niet een les die politici zouden moeten (of kunnen) leren uit het verleden. Het zou historisch en politiek beter zijn om de diversiteit en de onderlinge wisselwerking van vervoerskeuzes in elke periode te analyseren. Maar misschien zit er nog iets anders in Filarski's historische analyse. Uit succes en falen van transportinnovaties in het verleden probeert hij de algemene kenmerken van succesvolle transportinnovaties te distilleren. Dat levert ook voor producenten van innovatieve fietsen een aantal interessante stellingen op.

De ontwikkeling van een uiteindelijk succesvol transportmiddel is volgens Filarski allereerst altijd een geleidelijk proces geweest van stapsgewijze verbeteringen en oplossingen. In de eerste fase van ontwikkeling was er verder altijd sprake van een extreem nauwe interactie tussen de ontwikkeling van een nieuwe technologie en de wensen van de eerste gebruikers. En ten derde: nieuwe transportmiddelen zijn vrijwel altijd begonnen in meer of minder afgeschermden niches, relatief ongevoelig voor competitie van het 'dominante' transportsysteem. Bij de fiets werd deze 'geboorte-niche' bijvoorbeeld gevormd door de wielrennerij.

### Hoop voor de ligfiets?

Al deze kenmerken lijken mij zonder meer ook van toepassing op de ontwikkeling van ligfietsen en velomobielen. Er gloort dus hoop voor deze transportinnovaties. Maar kunnen we met Filarski in de hand ook voorspellen wanneer ze zullen doorbreken naar een groter publiek? Dat blijft lastig, al doet Filarski ook hier een poging algemene regels uit het verleden af te leiden. Eén ding wordt uit zijn boekje duidelijk: transportinnovatie is een zaak van lange adem. De pioniers van een nieuw transportmiddel beleven zelden zijn doorbraak. Gemiddeld genomen verstrijken er volgens Filarski 50 tot 70 jaar voor een transportmiddel 'doorbreekt', maar het kan ook wel 160 jaar duren. Dus ik zou zeggen: kies een historisch startpunt en sla aan het rekenen! De *Challand* van 1895? Mochets eerste *Velocar*? De introductie van Wilsons *Avatar 2000*? Of voor Nederland toch maar de *Roulandt*? Bruikbaar is dan misschien een laatste historische les van Filarski. Volgens hem zijn de kosten van een transportmiddel in het verleden vrijwel nooit doorslaggevend geweest voor de keuze van de gebruikers. Het gaat eerder om status, avontuur en snelheid voor de eerste gebruikers en om snelheid, status en gemak voor de grotere groep van tweede gebruikers. Dat is nuttige informatie als innovatie vooral van de markt moet komen.



Ruud Filarski (2004). *The rise and decline of transportsystems. Changes in a historical context*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, AVV Transport Research Centre. ISBN 90 3693 624 1. Het bijzonder fraai uitgegeven boekje is te verkrijgen bij AVV: tel. 010-2825035.

