

De (lig)fiets volgens milieuactivisten

Lezen

Door Manuel Stoffers

In 2006 verscheen een interessant artikel van de Britse onderzoeker Dave Horton over de betekenis van de fiets voor milieuactivisten.

Horton is werkzaam aan de Universiteit van Lancaster en zelf een fervent fietser. In het laatste nummer van *Velo Vision* schreef hij nog een artikel over de verschillende mogelijkheden om kinderen mee te nemen op de fiets.

Horton doet al jaren 'ethnografisch' onderzoek naar de manier waarop mensen die actief zijn in de (Engelse) milieubeweging vorm geven aan hun leven: hoe onderscheiden ze zich van anderen en welke betekenis hebben gebruiksvoorwerpen als de TV of de PC voor hen? De fiets, aldus Horton, neemt onder deze activisten vaak een speciale plaats in. Dit transportmiddel – in 2005 door Britse radioluisteraars nog tot de beste uitvinding sinds 1800 uitgekoken – is zó onschuldig dat ook kritische milieuactivisten er geen vlekje



Dave Horton, foto www.shiftingground.freeuk.com.

op hebben kunnen ontdekken. Integendeel. Zo appelleert de fiets als relatief langzaam vervoermiddel aan de door veel milieu-activisten gepropageerde onthaasting. En zonder de nadelen van de auto voorziet de fiets net als de auto in flexibel, individueel transport, onafhankelijk van de massa. De fiets is verder geen middel waarmee mensen gewoonlijk klasse- of sekseverschillen aandikken – eveneens een belangrijk punt voor veel milieu-activisten. Integendeel, de fiets geldt als een 'democratisch' vervoermiddel dat

iedereen zich kan veroorloven. Bovendien is de fiets met zijn relatief simpele technologie een voorbeeld van 'appropriate technology', waarbij de gebruiker niet machteloos aan de technologie (en zijn leverancier) wordt overgeleverd. De fiets maakt het mogelijk zonder nadelige gevolgen de natuur in te trekken. En de fiets is 'sociaal': al fietsend leg je makkelijk contact met je omgeving. Fietsen is zodoende tegelijk publiek en privé, waardoor het ook een publieke demonstratie kan zijn van het voorbeeldige morele gedrag

dat milieu-activisten willen uitdragen.

'Vehicle of distinction'

Milieu-activisten gebruiken de fiets daarom wel degelijk als 'vehicle of distinction' volgens Horton: zij fietsen het liefst opvallend rond. En dat niet alleen uit veiligheidsoverwegingen. Het gaat er hun vooral om aan anderen te laten zien dat er een alternatief is voor de auto. Ook is de fiets voor milieu-activisten een 'vehicle of opposition': de fiets wordt sterk ervaren als een anti-

auto vervoermiddel. Fietsen en autorijden gelden in milieukringen althans in Engeland als *incompatible*. Fietsen geldt als een daad van oppositie tegen de dominantie van de autocultuur. En dat natuurlijk des te meer naar mate de autocultuur sterker is: in Engeland wordt gemiddeld slechts 1% van alle verplaatsingen per fiets gemaakt. Voor milieuactivisten is de fiets geen transportmiddel dat zijn beste tijd (in het midden van de twintigste eeuw) gehad heeft, maar het vervoermiddel voor een duurzame toekomst. Op deze manieren betekent de activiteit van het fietsen voor hen tegelijkertijd het uitdragen van een persoonlijk ideaal, het plegen van verzet tegen een dominante cultuur en het werken aan de toekomst.

Geen ligfietsen?

Wat mij opviel in Hortons analyse is dat hij nergens melding maakt van de fiets als een bij uitstek 'modern' vervoermiddel. Toch is de

fiets vanaf zijn ontstaan nauw verbonden geweest met de ontwikkeling van de moderne samenleving, met kwaliteiten als vrijheid, individualiteit, mobiliteit en snelheid. Hortons milieu-activisten associëren de fiets echter vooral met langzaam verkeer, met sociabiliteit en natuurbeleving. Opvallend is in dit verband dat Horton meldt dat innovatieve HPV's zoals ligfietsen door hen in het algemeen worden gemeden, overigens net als dure sportfietsen en MTB's. Die constatering lijkt mij nader onderzoek waard. Want als de ligfietsbeweging in de jaren zeventig en tachtig zelf is ontstaan als deel van de milieubeweging en vanuit de wens efficiënter met energie om te gaan, wanneer en hoe zijn beide bewegingen dan uiteengevallen? Of zijn het vanaf het begin twee verschillende benaderingen van hetzelfde milieuprobleem geweest?



Demonstratie voor een autovrij Central Park, New York 1991. Rechts een activist op een ligfiets, een Roulandt?

Dave Horton, 'Environmentalism and the bicycle'. In: *Environmental politics* 15 (2006), 41-58.