



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Conceptuele leningheid

te Brömmelstroet, M.

Publication date

2020

Document Version

Final published version

Published in

Naar een schaa sprong op de fiets

License

CC0

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

te Brömmelstroet, M. (2020). Conceptuele leningheid. In M. Emmerik, & D. Zandbelt (Eds.), *Naar een schaa sprong op de fiets: zonder dat de fiets de nieuwe auto wordt* (pp. 100-110). College van Rijkadviseurs. <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2020/04/20/naar-ee n-schaa sprong-op-de-fiets>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

NC

Slotsom

CONCEPTUELE LENIGHEID

Marco te Brömmelstroet is hoogleraar Urban Mobility Futures, maar hij noemt zichzelf liever de fietsprofessor. Al jarenlang doet hij onderzoek naar de wederzijdse relaties tussen fietsen, de maatschappij en steden. Vanuit de fiets bekijkt hij hoe mobiliteit wordt vormgegeven en wat de effecten daarvan zijn op de mensen die het gebruiken. In het essay 'Conceptuele Lenigheid'¹⁴ vraagt hij zich af of fietsen ons kan helpen om tot een nieuwe professionele taal te komen.

'De professionele taal die we gebruiken is niet enkel een spiegel van de werkelijkheid, maar heeft diepgaande gevolgen voor hoe we die werkelijkheid vormgeven' - vertaald uit: Fischer en Forrester, 1993

Groningen had een wereldprimeur in 2011. Toenmalig wethouder Karin Dekker (GroenLinks) onthulde in november dat jaar, op een kruispunt nabij de Oosterbrug, fietsstoplichten met een regensensor! Fietsers zijn goed voor een schone stad maar hebben een hekel aan regen, dus worden ze voorgetrokken bij slecht weer, aldus het stadsbestuur. Na een proef van een half jaar, waaruit blijkt dat het niet leidt tot langere wachttijden voor automobilisten en fietsers er erg door zijn gecharmeerd, wordt de sensor definitief. En uitgebreid naar nog drie andere kruispunten. Inmiddels zijn vele steden Groningen gevolgd, niet altijd met alleen maar positieve effecten:

'De nieuwe regensensor voor fietsers in Rotterdam leidt meteen al tot lange files in de stad. Vooral bij regenbuien in de spits staat het verkeer veel langer te wachten voor het verkeerslicht bij het kruispunt Bosdreef-Boezemweg, klagen automobilisten en omwonenden. De

*VVD eist dat het apparaat weer zo snel mogelijk wordt verwijderd.'*¹⁴

Fast forward naar 2019. De fiets is, vooral in Nederlandse binnensteden, nog steeds aan haar gestage opmars bezig. Of beter gezegd, aan een renaissance, want aan het begin van de 20e eeuw werden onze binnensteden al gedomineerd door de tweewieler. We komen nu nog bij lange na niet aan de percentages van fietsritten van toen. Wel zijn natuurlijk de absolute aantallen gegroeid. Naast deze geobserveerde groei is de toename in de maatschappelijke, academische en politieke belangstelling voor de fiets ook te verklaren vanuit de potentiële bijdrage die het kan leveren aan een reeks van complexe uitdagingen. De groei van het fietsen is een gegeven, de positieve bijdrage aan deze uitdagingen wordt breed erkend, maar het levert ook nieuwe uitdagingen op. In de uitnodiging tot het schrijven van dit essay constateert het College van Rijksadviseurs toenemende fietsfiles,



Marco te Brömmelstroet is vader van 2 kinderen en woont in Ede. Hij is professor in Urban Mobility Futures aan de Universiteit van Amsterdam. Als oprichtend academisch directeur van het Urban Cycling Institute werkt hij aan onderzoeken naar de rol van de fiets in onze steden en samenleving. Momenteel ligt zijn aandacht op de beperkingen die we hebben als we over onze mobiliteitstoekomst nadenken (en hoe dit vervolgens onze toekomst vorm geeft). Zijn onderwijs richt zich op de relatie tussen ruimte en mobiliteit.

Wie fietst gebruikt actief zijn lichaam en zintuigen. Foto door Tineke Dijkstra.

snelheidsverschillen op het fietspad, fietsparkeren, en een wildgroei aan fietsdeelsystemen en vraagt zich af: 'Hoe zorgen we dat de fiets niet aan haar eigen succes ten onder gaat?'

De opdracht vanuit het college, in samenwerking met de hoofden verkeer en vervoer van de vier grote steden, fietsexperts, en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is om gezamenlijk vrije denkruimte te creëren en ontwerpend op zoek te gaan naar strategieën

om de 'fietsbaarheid' in en om deze steden te vergroten. Alle vier de eindresultaten zijn zeker in deze opzet geslaagd. Maar in hoeverre hebben ze ook onze conceptuele lenigheid vergroot?

Het fietsframe

Waarom zou fietsen de potentie bieden om gangbare ideeën over mobiliteit en de gestolde taal van de verkeerskunde te herzien? Op een fiets is de mens een belangrijk onderdeel van de

13. De term Conceptuele lenigheid is afkomstig uit Van Twist, M. (2018). *Woorden wisselen: Werken aan een hertaling van besturen, organiseren en adviseren. Management Impact*

14. *Lange files door regensensor voor fietsers* (Abdel Ilah Rubio, *Algemeen Dagblad*, 02-12-15)

15. Vivanco, L. A. (2013). *Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective on a new (old) thing*. Routledge.

16. Hamilton-Baillie, B. (2004). *Urban design: Why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design*. *Journal of Urban Technology*, 11(1), 43-62.

Liu, G., Van Wesemael, P., Krishnamurthy, S. & Te Brömmelstroet, M. (2019). *Practitioners' Perspective on User Experience and Design of Cycle Highways*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, in press.

17. Van Twist, M. (2018). *Woorden wisselen: Werken aan een hertaling van besturen, organiseren en adviseren*. *Management Impact*

mens-technologie hybride¹⁵. Een mens heeft in deze combinatie letterlijk het overwicht: een gemiddelde fietser weegt drie tot vijf keer zoveel als zijn fiets.

Vergelijk dat met iemand in een auto: gemeten in gewicht maakt hij nog geen tien procent uit van het totaal. Wie fietst gebruikt bovendien actief zijn lichaam en zintuigen. Daarmee ontstaan er hele directe relaties tussen wie we zijn en hoe we ons verhouden tot elkaar en tot onze omgeving: het lichaam als meetlat om onze plek te begrijpen en onze zintuigen om er informatie mee uit te wisselen.

Hierdoor kunnen fietsers, in tegenstelling tot automobilisten, zonder hulp van buitenaf met hun ruimtelijke en sociale omgeving onderhandelen. Precieze controle over snelheid en richting door een directe overzetting tussen het lichaam en het vervoermiddel laat het bovendien toe om deze onderhandeling direct om te zetten in handelen. Om deze complexe socio-technische hybride te begrijpen, schiet zowel een puur verkeerskundige als een puur stedenbouwkundige benadering te kort; een fietser is niet

enkel een klein autootje op twee wielen, maar ook niet alleen maar een snellere voetganger.¹⁶

We kunnen proberen om ons verkeerskundig begrippenkader toe te passen op de unieke eigenschappen van fietsen om deze vraagstukken aan te vliegen (conceptuele luiheid). Maar diezelfde unieke eigenschappen kunnen ons ook helpen inzien wat de beperkingen zijn in ons huidige denken, in de metaforen en concepten die onder onze professionele taal liggen. En misschien kan de fiets zelfs inspireren om die te veranderen (conceptuele lenigheid).¹⁷

Met de slogan 'de fiets is iets en bijna niets' omarmden de provo's in de jaren zeventig de fiets als symbool voor verandering. Niet alleen voor een verandering naar schonere vormen van mobiliteit, maar zeker ook als onderdeel van een bredere kritiek. De (witte) fiets als toonbeeld van anti-establishment, anti-kapitalisme, anti-bezit, en voor de menselijke maat in stedenbouw en samenleving. In zekere zin kan de fiets ook nu weer die



Fietzers in Amsterdam.
Foto door Anne-Claire
Lans.

rol vervullen. De fiets kan ons laten zien welke beperkende blik we gebruiken om naar mobiliteit te kijken. En hoe deze blik ons beperkt in het zien van problemen en het vinden van oplossingen. Welke mens- en maatschappijbeelden bepalen ons huidige denken, en welke alternatieven kan de fiets ons helpen zien?

Narratieve armoede

‘Of het nu gaat om politiek bedrijven of organisaties besturen, kaders stellen of beleid maken [...] structureren, ontwerpen of processen beheersen [...] taal staat aan het begin van alles.’ – Mark van Twist, 2018

De verkeerskunde heeft professionele instituties ontwikkeld die het vak een aura geven van objectieve, harde wetenschap. Het is een vakgebied dat wordt gedomineerd door civiele ingenieurs die in hun opleidingen wetmatigheden en standaarden worden bijgebracht. Door de buitenwereld worden de technische standaarden in verkeerskundige documenten - feitelijk niet meer dan rekenkundige hulpmiddelen - soms begrepen als normatief en dat komt mede door de taal die wordt gebruikt. De parkeernorm wordt bijvoorbeeld veelal gezien als bijna natuurkundige randvoorwaarde voor stedelijke planning, terwijl het niet meer dan een suggestie is, om als startpunt voor beleidsafwegingen te dienen.

Het sterk gekwantificeerde karakter van het mobiliteitsdebat draagt bij aan het idee dat de benoeming van problemen en oplossingen neutraal zijn: files zijn nu eenmaal files, en als we becijferen dat die toenemen is dat een probleem, toch? Maar dat is het niet, verre van zelfs.

Van Twist vervolgt: *‘Het ontwaren van metaforen is in dit licht ook wel als een strategie van ontmaskering op te vatten: alsof het [...] een denkfout [is] die dus stevig aan de kaak moet worden gesteld. Hierdoor [is] de vraag gerechtvaardigd welke metaforen wel én welke niet worden benut om onze professionele praktijken te ontsluiten. Wat die metaforen wel maar ook juist niet laten zien dient onderwerp van gesprek en reflectie*

*te zijn.’*¹⁸ Welke metaforen sturen ons denken eigenlijk als we nadenken over problemen en oplossingen in de mobiliteit? Welke perspectieven staan er impliciet en expliciet centraal in onze verkeerskunde discussie?

Metafoor 1: stad als machine

Eén mogelijk vertrekpunt is de Charter van Athene van 1933, een manifest waarin Le Corbusier samen met collega's een ambitie neerlegde waarin de fysieke stad werd gezien als een bijna machine-matig concept dat zo efficiënt mogelijk georganiseerd moet worden om zo de ideale omstandigheden te scheppen voor een ordelijke maatschappij.¹⁹ Morgan schrijft over de opkomst van machines in onze samenleving: *‘Increasingly, we have learned to use the machines as a metaphor for ourselves and our society and to mold our worlds in accordance with mechanical principles.’*²⁰ De stad als lichaam van de 17e eeuw (met mobiliteit als doorbloeding) wordt zo gemechaniseerd.

Naast functiescheiding was mobiliteit een belangrijk radertje van die machine. Dit bouwde voort op eerdere denkbeelden uit de 17e en 18e eeuw over de stad als biologisch systeem die we al tegenkwamen bij het verkeersinfarct: het lichaam als model om *‘straten te ontwerpen als slagaders en aderen, en free-flowing verkeer als analogie van een gezonde bloedsomloop in het lichaam.’*²¹ De Charter vertaalde dit in het doel om wonen en werken te scheiden en vervolgens de afstanden en reistijden (de weerstand) ertussen te minimaliseren. Dit betekende het ontmantelen van de bestaande gemengde boulevards en het aanleggen van een netwerk van stedelijke snelwegen. *‘The [mixed] street wears us out. And when all is said and done we have to admit it disgusts us,’* aldus Le Corbusier.²² Er is veel kritiek geweest op deze denkwijze, maar toch heeft die tot zeker midden jaren zeventig centraal gestaan in de Nederlandse stedelijke ontwikkeling. En internationaal nog veel sterker en langer. In de Nederlandse stedenbouw zijn veel van de ideeën van Le Corbusier op papier

18. Van Twist, M. (2018). *Woorden wisselen: Werken aan een hertaling van besturen, organiseren en adviseren*. Management Impact

19. Sennett, R. (2018, p.74). *Building and dwelling: ethics for the city*. Farrar Straus and Giroux.

20. Morgan, Gareth. (2006, p. 12). *Images of Organization (Updated Edition of the International Bestseller)*. Sage, Thousand Oaks

21. Vertaald uit Sennett (2018, p. 182). *Building and dwelling: ethics for the city*. Farrar Straus and Giroux.

22. Le Corbusier, 1929 in: Sennett 2018 (p. 75). *Building and dwelling: ethics for the city*. Farrar Straus and Giroux.

23. Peters, P. F. (2006). *Time, innovation and mobilities: Travels in technological cultures*. Routledge.

24. Prytherch, D. (2018, p. 82). *Law, Engineering, and the American Right-of-Way: Imagining a More Just Street*. Springer.

al verworpen. Toch worden er nog aan de lopende band (soms zelfs letterlijk) monofunctionele nieuwbouwwijken uit de grond gestampt. En zelfs al wordt er diverser stedelijk weefsel gepland en ontwikkeld, dan nog staat - zij het impliciet - de onderliggende metafoor (stad als machine) zelden ter discussie. Deze machine-matige kijk heeft veel invloed gehad op hoe de verkeerskunde zich heeft ontwikkeld.

Metafoor 2: mobiliteit als water

Met de opkomst van de auto zagen, vooral stedelijke, samenlevingen zich voor een dilemma gesteld. De auto maakte reizen veel sneller en comfortabeler in vergelijking met zijn voorgangers. Maar tegelijkertijd botste dit, vrij letterlijk, met hoe de openbare ruimte in steden al millennia lang functioneerde: als ontmoetingsplek, als speelplek en als plek om te handelen. Simpelweg zijn er, los van een totaalverbod, twee mogelijkheden om met de auto in de bestaande stad om te gaan: (1) deze innovatie past niet in het straatbeeld en moet dus elders een eigen plek/netwerk krijgen of (2) het straatbeeld moet worden geconceptualiseerd en ingericht rondom het nieuwe snelverkeer.

Nu lijkt het wellicht vanzelfsprekend, haast onontkomelijk, dat we onze straten rondom deze laatste doctrine inrichten, maar dat was destijds een expliciete keuze, gevoed door een sterke autolobby. De auto en de daarmee gepaard gaande snelheid werd gezien als onvermijdelijke vooruitgang en de verkeerskunde moest dit faciliteren (en negatieve effecten minimaliseren). Zo ging het mobiliteitsdebat sindsdien alle kanten op, maar bleef de onderliggende logica vrij stabiel: reistijdwinst als vooruitgangsideaal.²³

Dit had verstrekkende en onvoorziene gevolgen: straten veranderden in rap tempo van multifunctionele open ruimten in monofunctionele plekken voor de doorstroming van snelle voertuigen. Met een strikte scheiding tussen snelverkeer in het midden en verblijven aan de ran-

den, met het disciplineren van iedereen als verkeersdeelnemer met bijbehorende regels (mensen zonder voertuig werden 'voetgangers' en mochten alleen nog op aangewezen plekken oversteken) en met afgeschermdde speelplaatsen om kinderen uit de weg te ruimen.

'Once a public space for mixed uses, and ruled by informal customs, the street was ... becoming a motor thoroughfare for the nearly exclusive use of fast vehicles – especially automobiles' - David Prytherch, 2008

'De fiets kan ons laten zien welke beperkende blik we gebruiken om naar mobiliteit te kijken. En hoe deze blik ons beperkt in het zien van problemen en het vinden van oplossingen'

De gekozen richting leidde tot de oprichting van de verkeerskunde, eerst in de VS en later geëxporteerd naar andere landen. Prytherch²⁴ schrijft: *'If the street had once been understood as social space, for interaction and commerce and even play, new research understood the street to be a physical engineering challenge tackled through geometry and physics.'* Gecombineerd met de stad als machine wordt het doel van de ingenieur automatisch tweeledig: (1) het voorkomen van file of elke restrictie voor vrije doorstroming en (2) het minimaliseren van de negatieve effecten.

Volgens Prytherch zijn deze onderliggende aannames en waardes (de nieuwe orde waarin de straat van een sociale ontmoetingsplaats in een 'vehicular space' is gedefinieerd) nog steeds dominant in de meeste verkeerskundige handboeken, en analyse-, planning- en ontwerpprocessen. Kijk maar eens naar de MIRT-projecten of het publieke debat over mobiliteit in de krant en politiek. Alhoewel veel van

deze aannames vaak verborgen zijn of als technisch en waarde vrij worden gepresenteerd, zijn ze allesbehalve dat: het zijn aanvechtbare keuzes met verstrekken-de gevolgen voor hoe we onze straten inrichten en daarbinnen met elkaar omgaan.

Metafoor 3: reistijd als disnut

'The politics of mobility in the Netherlands has been a politics of time gains [...] The 'loss' of time [...] counts as an important topic that warrants ample attention in politics and policies' – Peter Frank Peters, 2006

Het derde essentiële ingrediënt van onze verkeerskundige benadering van mobiliteit is de mens als rationeel, egoïstisch, nutsmaximaliserend individu: de homo economicus. Deze versimpeling, geleend van de macro-economen, werd gebruikt om een deel van het menselijk handelen te kunnen beschrijven, in zogenaamde ideale marktcontexten (die eigenlijk niet of nauwelijks in de werkelijkheid bestaan). De aanname dat mensen zo hun keuzes maken staat centraal in de meeste verkeersmodellen en in hoe we nadenken over mobiliteitsgedrag. Belangrijk daarbij is dat de homo economicus nut afleidt van de deelname aan activiteiten die in de ruimte zijn verspreid, en het disnut wil minimaliseren van de reis daarnaartoe. Dat disnut is niet alleen reistijd, maar ook kosten en comfort. De meeste focus ligt op reistijd (winst), want tijd is immers geld. Maar hoe algemeen geaccepteerd die uitspraak ook lijkt, dit is pas onze cultuur gaan bepalen tijdens de industrialisatie, toen we voor het eerst een deel van onze tijd als resource konden ruilen voor een financiële tegemoetkoming, aldus Lakoff & Johnson.²⁵ Eerder stelden zij: *'these practices are relatively new in the history of the human race, and by no means do they exist in all cultures. They have arisen in modern industrialized societies and structure our basic everyday activities in a very profound way. Corresponding to the fact that we act as if time is a valuable commodity [...] we conceive of time that*

*way.*²⁶ En dus is de homo economicus niet alleen een (beperkte) spiegel van de mens, maar vormt het ons steeds meer en meer in dit beeld.

Met de grondaanname van de homo economicus kun je redelijk theoretisch modelleren hoe autoverkeer, vooral tijdens de woon-werk spits, zich verdeelt over een wegennetwerk. In lijn met de bovenstaande metaforen is het hoofddoel van de verkeerskunde immers om te voorspellen waar het netwerk vast kan lopen en waar je dus het systeem moet uitbreiden. En dan wil je dus vooral weten hoe het verkeer zich op het drukste moment over het hoofdnetwerk verdeelt, zodat je op de juiste plek de capaciteit kunt vergroten. Maar dat is in zekere zin vooral een zichzelf zelfversterkende aanname. Het systeem wordt vormgegeven om tegemoet te komen aan het homo economicus-deel van wie we zijn, en daar gaan we dan ook steeds meer naar handelen. Dit is waarom ieder half uur, elke dag in het jaar, op ieder radiostation de files worden vermeld. De machine hapert; een Deltaplan is nodig!

In de afgesloten capsule van je auto verword je ook al snel tot een homo economicus: het is lastig om met andere bestuurders te communiceren en andere weggebruikers zitten vooral in de weg; obstakels die jouw soepele doorstroming belemmeren. *'[D]rivers of competing cars and trucks have no way to communicate offers and agreements'* schrijft Schelling.²⁷ Om te voorkomen dat het individueel nastreven van minimaal disnut zo leidt tot een 'prisoners dilemma' (iedereen optimaliseert individuele doelen, waardoor het gemeenschappelijk doel wordt geschaad) worden kruispunten conflictvrij gemaakt met externe hulp; het verkeerslicht. En zo wordt de 'stad als machine' verder versterkt. En de menselijke kant verder gemarginaliseerd. In internationale studies zien we op plekken waar deze richting al veel verder is gevolgd (bijvoorbeeld Engeland) dat onderweg zijn inmiddels een van de minst betekenisvolle activiteiten is gedurende een gemiddelde dag: nog minder dan de was strijken.²⁸

25. Lakoff, G., & Johnson, M. (1980, p.67). *Metaphors we live by*. University of Chicago press, Chicago

26. Lakoff, G., & Johnson, M. (1980, p. 9). *Metaphors we live by*. University of Chicago press, Chicago.

27. Schelling, T. C. (2006, p. 30). *Micro-motives and macrobehavior*. WW Norton & Company.

28. Adam, Z., Walasek, L., & Meyer, C. (2018). *Workforce commuting and subjective well-being*. *Travel Behaviour and Society*, 13, 183-196.

En: Bryson, A., & MacKerron, G. (2016). *Are you happy while you work?* *The Economic Journal*, 127(599), 106-125.



Metaforen helpen ons om de complexe realiteit te begrijpen door die te vergelijken met iets dat we beter begrijpen. Doordat die versimpeling altijd maar een deel belicht en een ander deel onderbelicht, creëert het ook nieuwe werkelijkheden die passen bij de gekozen metafoor. Dit versterkt de kracht en coherentie van de metafoor. Tot het punt dat we ons niet meer bewust zijn van de sturende aanname. Ivan Illich²⁹ noemt dit een ‘*radicaal monopolie*’: er is geen ruimte meer voor alternatieve ideeën. ‘Juist daar waar taal en tekst ons niet meer opvallen is hun invloed misschien wel het grootst én het meest risicovol’.³⁰

Terug naar Groningen

‘Much of cultural change arises from the introduction of new metaphorical concepts and the loss of old ones.’ - George Lakoff en Mark Johnson, 1980

Wethouder Dekker had groot gelijk met haar redenen om fietsers in Groningen tegemoet te komen: weinigen zullen erop tegen zijn om fietsers meer voorrang te geven als het regent (die paar Rotterdammers die erover klaagden in het AD daargelaten). Maar tegelijkertijd versterkt dit de onderliggende aannames en waarden die we impliciet gebruiken in ons denken over mobiliteit. Iedereen zijn plekje om zo optimaal mogelijk (met zo weinig mogelijk nadeel) van A naar B te komen (reistijd als disnut). Eventuele conflicten voorkomen met technologie (stad als machine), zodat het systeem efficiënt blijft doorstromen (mobiliteit als water).

Wat als we in plaats hiervan de fiets gebruiken om op die aannames en waarden juist actief te reflecteren? Wat kunnen we leren van andere aspecten die naar voren komen bij de fietsende mens, andere delen van de mens die tot nu toe onderbelicht zijn gebleven?

Alternatief mensbeeld: homo faber en homo ludens

In de ‘Ambachtsman’ beschrijft Richard Sennett³¹ een beeld van de mens als homo faber (uiteengezet door Karl Marx): de makende mens. Een bescheiden persoon die persoonlijke voldoening krijgt door hoge kwaliteit te leveren, die controle heeft over zijn leefomgeving en zelf verantwoordelijk is voor zijn bezittingen. Bij de opkomst van de auto in het begin van de 20e eeuw, was de aantrekkingskracht vooral het avontuur, in tegenstelling tot de voorspelbare, saaie reis van de trein. Men moest onderweg de vaardigheden hebben om allerlei problemen op te lossen, waaronder het repareren van de ‘far-from-perfect’ auto³². Illich³³ beschrijft hoe een simpele technologie, zoals de fiets, het voor de eigenaar mogelijk maakt om zichzelf te onderhouden, en zich op eigen kracht voort te bewegen. Gemotoriseerde machines hebben mensen afhankelijk gemaakt van anderen om te repareren, en van een heel systeem dat een gestandaardiseerde reis mogelijk maakt. Van makende mens naar consument.

Een ander interessant beeld dat het fietsen kan belichten is de homo ludens: de mens eerst en vooral als spelend wezen. Naarmate we ouder worden, verdwijnt het directe spel grotendeels uit ons dagelijks leven, maar Huizinga³⁴ laat bijvoorbeeld zien dat veel aspecten van onze cultuur ook voortkomen uit onze behoefte aan spel. Nadat we onze basisbehoeften hebben bevredigd, wil de homo ludens spelen: vrije handelingen die geen direct nut of materieel belang hebben. Recente studies laten zien dat de routekeuzes van Nederlandse fietsers lastig te vangen zijn in de standaard netwerkvariabelen van nut-gebaseerde keuzemodellen.³⁵ Zou het zo kunnen zijn dat fietsers hun verplaatsing gebruiken om even los te breken van het stramien van het hedendaagse leven? Even vrij zijn en spelen? De wind door je haar voelen!³⁵ Waar er veel chagrijn bestaat over de losse omgang met verkeersregels is er ook veel plezier te observeren bij plekken waar fietsers en voetgangers met elkaar

29. Illich, I. (1973, pp. 61-67). *Tools for conviviality*

30. Van Twist, M. (2018, p21). *Woorden wisselen: Werken aan een hertaling van besturen, organiseren en adviseren. Management Impact*

31. Sennett, R. (2016). *De ambachtsman: de mens als maker*. JM Meulenhoff.

32. Peters, P. F. (2006, pp 82-83). *Time, innovation and mobilities: Travels in technological cultures*. Routledge.

33. Illich, I. (1974, p16). *Energy and equity*

34. Huizinga, J. (1938). *Homo ludens: Proeve fleener bepaling van het spel-element der cultuur*. Haarlem: Tjeenk Willink.

35. Ton, D., Cats, O., Duives, D., & Hoogenboom, S. (2017). *How Do People Cycle in Amsterdam, Netherlands?: Estimating Cyclists' Route Choice Determinants with GPS Data from an Urban Area*. *Transportation research record*, 2662(1), 75-82.

En: Olde Kalter, M. & Groenendijk L. (2018). *Aantrekkelijkheid en afwisseling routes meer sturend in keuzegedrag fietsers dan snelheid*. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Amersfoort*

35. Krizek, K.J. (2019). *Measuring the wind through your hair? Unravelling the positive utility of bicycle travel*. *Research in Transportation Business & Management*.

Afb. rechterpagina
Geparkeerde fietsen in de overvolle fietsenstalling bij Rotterdam Centraal. Foto door Anne-Claire Lans.

36. Csikszentmihalyi, M. (1997). *Flow and the psychology of discovery and invention*. HarperPerennial, New York.

37. Te Brömmelstroet et al. (2019). *Have a nice trip! Expanding our understanding of the quality of travel time through flow theory*. *Applied Mobilities*. Under review.

38. Jensen, O.B. (2013). *Staging mobilities*. Routledge.

39. Goffman, E. (1978). *The presentation of self in everyday life* (p. 56). London: Harmondsworth.

40. Simmel, G. (1903). *The Metropolis and Mental Life* in Gary Bridge & Sophie Watson.

41. Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House, New York.

42. Te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). *Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity*. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15.

43. Sennett, R. (2018, p.261). *Building and dwelling: ethics for the city*. Farrar Straus and Giroux.

44. Sennett, R. (2018, p.157). *Building and dwelling: ethics for the city*. Farrar Straus and Giroux.

wheelen en dealen. Csikszentmihalyi³⁶ suggereert dat deze spelende wijs zelfs gerelateerd kan zijn aan creativiteit. Flow Theory laat zien dat mensen een optimale ervaring hebben als de uitdagingen die ze tegenkomen gelijk (of iets hoger zijn) aan de vaardigheden die ze hebben. In flow zijn mensen zich nog nauwelijks bewust van hun zelfbeeld of van kloktijd. Verschillende vervoermiddelen bieden verschillende opties om naar dit individuele optimum op zoek te gaan.³⁷

Alternatief stadsbeeld: theater en ontmoetingsplek

Een manier om naar de stad te kijken is als podium voor een theater waarin mensen elkaar ontmoeten en het leven zich ontvouwt. Ole B. Jensen³⁸ gebruikt dit perspectief om een nieuw perspectief op mobiliteit te bieden. Gebaseerd op onder andere het werk van Erving Goffman³⁹ biedt de stad als theater een kader om te kijken naar hoe aan de ene kant het podium wordt vormgegeven en welke randvoorwaarden het biedt voor het theater. Aan de andere kant worden de acteurs belicht; de individuen die hun eigen bagage meebrengen en met elkaar het spel maken. Een voorbeeld hiervan is de 'blasé attitude' waarmee de stedeling zich afsluit van de overweldigende hoeveelheid prikkels die hij krijgt in een hoogstedelijke context.⁴⁰ Daartegenover staat de stedeling voor wie de stad juist aantrekkelijk is vanwege die prikkels: *'by its nature, the metropolis provides what otherwise could be given only by traveling: the strange'* aldus Jane Jacobs.⁴¹

Terwijl in de bovenstaande verkeerskundige metaforen het podium vooral ingericht is om elkaar niet te ontmoeten, staat fietsen juist toe dat er onderlinge interactie kan - en zelfs moet - plaatsvinden. Net als bij wandelen, ontstaat er zo een 'potentiële blootstelling aan diversiteit'. Verschillende studies laten zien hoe die potentie correleert met gemeenschapszin, onderling vertrouwen, en het gevoel bij een plek en groep te horen.⁴²

Alternatief mobiliteitsbeeld: onderweg als waardevol en frictie als kwaliteit

De bovenstaande alternatieve perspectieven belichten mobiliteit op een andere manier. In plaats van een disnut dat moet worden geminimaliseerd, openen ze de mogelijkheid dat onderweg zijn van belangrijke waarde kan zijn voor het individu en voor de maatschappij. Een laatste alternatief beeld dat hierop bouwt is het idee dat frictie, de wrijving of moeite die het kost om onderweg te zijn, juist bijdraagt aan de persoonlijke ontwikkeling. Het is wederom Richard Sennett⁴³ die suggereert dat *'a society in which people share pretty much the same taste and beliefs, in which life is simplified and made as easy, as user-friendly, as possible, is a society losing energy of a sort: cooperation between those people who differ withers.'* Door de weerstand van het onderweg zijn, ontwikkel je een gevoel voor de schaal van een stad. Weerstand dwingt ons tot nadenken. Door rijke ervaringen onderweg word je bewust van de eigenschappen van een plek ('place') in plaats van dat je je door een contextloze ruimte ('space') beweegt. *'Humans, like other animals, become more cognitively alert by struggling with complicated realities.'*⁴⁴

De kunst van perspectiefwisselen De uitdaging van het College van Rijksadviseurs om de stad te concipiëren vanuit het perspectief van de fietser heeft als direct resultaat dat het ons bewust maakt van de aannames en metaforen die we daarvoor voor lief namen. Alhoewel we kunnen stellen dat een deel van de huidige mobiliteitsproblematiek is toe te schrijven aan de keuzes van de professionele verkeerskundige taal, is het punt niet dat die metaforen per se fout zijn.

We kunnen niet zonder metaforen. Ze helpen ons een deel van de complexe werkelijkheid van mobiliteit te begrijpen. Het is vooral zaak om meer bewust te worden van de eenzijdigheid van zulke metaforen, die ieder één bepaalde kant van mobiliteit belichten, maar andere kanten daarmee in het donker zetten. Ze geven ons belangrijke inzichten, maar

iedere metafoor is ook per definitie incompleet, vooringenomen en potentieel misleidend. Dat geldt net zo goed voor iedere alternatieve metafoor. Maar door te gaan zien dat ze geen natuurwetten maar aanvechtbare, maatschappelijke keuzes zijn, en door ze naast elkaar te zetten, kunnen we een meer holistisch beeld krijgen op de volledige complexiteit. En -indachtig Fischer en Forester⁴⁵ aan het begin van dit betoog - met zo'n beeld kunnen we vervolgens andere toekomstvormen geven.

'The challenge is to become skilled in the art of using metaphor: to find fresh ways of seeing, understanding, and shaping the situations that we want to organize and manage.' – Gareth Morgan⁴⁶

'metaphors that are imaginative and creative. Such metaphors are capable of giving us a new understanding of our experience. Thus, they can give new meaning to our pasts, to our daily activity, and to what we know and believe'.
- George Lakoff en Mark Johnson⁴⁷

Ontwerpen aan Nederland fietsland
Als we met bovenstaande beelden naar de vier ontwerpresultaten kijken, kunnen we onze eigen vaardigheid in 'de kunst van het metaforengebruik' aanscherpen. Hou de bovenstaande metaforen er eens naast en streep aan waar klassieke metaforen worden gebruikt en versterkt en waar juist daarvan wordt afgeweken. In alle vier ontwerpen kun je de spanning daartussen zien, waar vaak wel deels nieuwe metaforen worden gebruikt, maar andere juist worden versterkt. Zo is het snel en makkelijk van A naar B kunnen, nog steeds vaak een impliciet of expliciet doel dat onder de ontwerpen ligt.

Een interessant voorbeeld hiervoor is het ontwerp van De Urbanisten voor een nieuwe, fiets-georiënteerde stadswijk in Amsterdam. Zij laten zien hoe de toekomstige fietsstad nog alle kanten op kan, naar gelang de doelen (en dus metaforen) die we kiezen. Door dat spanningsveld tussen de verschillende fietssteden van de toekomst te laten zien,

kunnen we ons eigen denkraam oprekken. Met nieuwe verkeerskundetaal en beeldtaal als gevolg.

Die spanning in de uitkomsten is natuurlijk ook deels het resultaat van dezelfde spanning in de uitnodiging, de ontwerpdracht. Die luidde 'toenemende fietsfiles, snelheidsverschillen op het fietspad, fietsparkeren, en een wildgroei aan fietsdeelsystemen en vraagt zich af: 'Hoe zorgen we dat de fiets niet aan haar eigen succes ten onder gaat'?' De vraag waarvan ik hoop dat de lezer die nu hierbij stelt is: daagt deze vraag nu uit tot conceptuele lenigheid of is zij een teken van conceptuele luiheid?

45. Fischer, F. & Forester, J. (eds) (1993). *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press, London

46. Morgan, G. (2006, p. 5). *Images of Organization* (Updated Edition of the International Bestseller). Sage, Thousand Oaks

47. Lakoff, G., & Johnson, M. (1980, p. 139). *Metaphors we live by*. 1980. Chicago: U of Chicago P.

Studie van De Urbanisten voor Amsterdam
> Pagina 66

Literatuur

- Adam, Z., Walasek, L., & Meyer, C. (2018). *Workforce commuting and subjective well-being*. *Travel Behaviour and Society*, 13, 183-196.
- Bryson, A., & MacKerron, G. (2016). *Are you happy while you work?*. *The Economic Journal*, 127(599), 106-125.
- Csikszentmihalyi, M. (1997). *Flow and the psychology of discovery and invention*. HarperPerennial, New York.
- Fischer, F. & Forester, J. (eds) (1993). *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press, London
- Gareth, M. (1986). *Images of organization*. London: Stage.
- Goffman, E. (1978). *The presentation of self in everyday life* (p. 56). London: Harmondsworth.
- Hamilton-Baillie, B. (2004). *Urban design: Why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design*. *Journal of Urban Technology*, 11(1), 43-62.
- Huizinga, J. (1938). *Homo ludens: Proeve fleener bepaling van het spel-element der cultuur*. Haarlem: Tjeenk Willink.
- Illich, I. (1974). *Energy and equity*
- Illich, I. (1973). *Tools for conviviality*
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House, New York.
- Jensen, O. B. (2013). *Staging mobilities*. Routledge.
- Krizek, K. J. (2019). *Measuring the wind through your hair? Unravelling the positive utility of bicycle travel*. *Research in Transportation Business & Management*.
- Morgan, Gareth. (2006). *Images of Organization (Updated Edition of the International Bestseller)*. Sage, Thousand Oaks
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by*. University of Chicago press, Chicago
- Liu, G., Van Wesemael, P., Krishnamurthy, S. & Te Brömmelstroet, M. (2019). *Practitioners' Perspective on User Experience and Design of Cycle Highways*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, in press
- Olde Kalter, M. & Groenendijk L. (2018). *Aantrekkelijkheid en afwisseling routes meer sturend in keuzegedrag fietsers dan snelheid*. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, Amersfoort
- Peters, P. F. (2006). *Time, innovation and mobilities: Travels in technological cultures*. Routledge.
- Prytherch, D. (2018). *Law, Engineering, and the American Right-of-Way: Imagining a More Just Street*. Springer.
- Schelling, T. C. (2006). *Micromotives and macrobehavior*. WW Norton & Company.
- Sennett, R. (2016). *De ambachtsman: de mens als maker*. JM Meulenhoff.
- Sennett, R. (2018). *Building and dwelling: ethics for the city*. Farrar Straus and Giroux.
- Simmel, G. (1903). *The Metropolis and Mental Life* in Gary Bridge & Sophie Watson.
- Te Brömmelstroet et al. (2019). *Have a nice trip! Expanding our understanding of the quality of travel time through flow theory*. *Applied Mobilities*. Under review.
- Te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). *Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity*. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15.
- Ton, D., Cats, O., Duives, D., & Hoogendoorn, S. (2017). *How Do People Cycle in Amsterdam, Netherlands?: Estimating Cyclists' Route Choice Determinants with GPS Data from an Urban Area*. *Transportation research record*, 2662(1), 75-82.
- Van Twist, M. (2018). *Woorden wisselen: Werken aan een hertaling van besturen, organiseren en adviseren*. *Management Impact*
- Vivanco, L. A. (2013). *Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective on a new (old) thing*. Routledge.

Afb. volgende pagina
Geparkeerde fietsen,
deelfietsen en deelscoo-
ters zorgen voor overlast
op de stoep. Foto door
Anne-Claire Lans.





felyx

felyx

e-scooter
sharing

Klein-Cousterstraat

Colofon

Naar een schaalsprong op de fiets is een publicatie van het College van Rijksadviseurs. De studies hebben plaatsgevonden in 2018 en 2019.

College van Rijkadviseurs (CRa)

Floris Alkemade
Rijksbouwmeester

Berno Strootman
Rijksadviseur voor de
Fysieke Leefomgeving

Daan Zandbelt
Rijksadviseur voor de
Fysieke Leefomgeving

Mike Emmerik
Projectleider
(mike.emmerik@rijksoverheid.nl)

Bezoekadres
Korte Voorhout 7
2511CW Den Haag

Postadres
Postbus 20952
2500 EZ Den Haag
T 0881158171

www.collegevanrijksadviseurs.nl

Samenstelling
Mike Emmerik en Daan Zandbelt

Met bijdragen van
Mike Emmerik, Daan Zandbelt, Stefan Bendiks (Artgineering), Marco te Brömmelstroet (UVA), Rients Dijkstra (PosadMaxwan), Pieter Jannink (Must stedebouw), Dirk van Peijpe (De Urbanisten)

Beeld
De beelden zijn geproduceerd door de deelnemende ontwerp bureaus tenzij anders aangegeven. Illustraties op pagina 14/15 door Marialena Kasimidi.

Omslag Illustratie
Wijtze Valkema

April 2020

Fietsen is leuk, gezond en goedkoop. Een fiets neemt weinig ruimte in, stoot geen uitlaatgassen uit en maakt geen lawaai. Volop redenen dus om het aandeel fietsverkeer in en rondom onze steden verder te stimuleren en daarmee de stedelijkheid te vergroten. Maar het succes van de fiets is geen vanzelfsprekendheid. Hoe voorkomen we dat de fiets de nieuwe auto wordt? Het wordt steeds drukker op de fietspaden en in de straten. En voller op de stoepen, want je moet de fiets ook weer ergens kwijt. Deze trend vraagt om oplossingen en aanpassingen, zeker in stadscentra.

Op verzoek van het College van Rijksadviseurs, de G4 en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zijn vier ontwerpbureaus op onderzoek uitgegaan naar de toekomst van de fiets in de vier grote steden. De fiets krijgt weloverwogen de hoofdrol, maar tegelijkertijd niet zomaar alle ruimte. Er wordt gezocht naar een nieuwe balans tussen fietsers en andere weggebruikers. Tussen verkeren en verblijven. Tussen mooi en snel. 'Naar een schaa sprong op de fiets' toont vier vergezichten van van onze fietsstad van de toekomst. Met de fiets als onderdeel van de mobiliteitsketen en met behoud van een prettige openbare ruimte.