

# De voetganger is een paria geworden, met dank aan de fiets-evangelisten

Posted on 10 oktober 2024 by Hans Van Willigenburg

In de woorden van de Amsterdamse wethouder Melanie van der Horst (D66) is de voetganger de laatste jaren ‘een beetje ondergesneeuwd’ geraakt. Dat ‘beetje’ mogen we wel uitleggen als een flinke bagatellisering van waar de voetganger anno 2024 in de hoofdstad, maar ook elders, mee te maken krijgt: in razende vaart voorbijflitsende fietsers, overal gestalde strooiscooters en geruisloos opduikende auto’s.

In de grote steden komen daar nog eens extra plagen bij als toenemende hoeveelheden vuilnis en winkelmeubilair en -reclames op de trottoirs. Een belangrijke reden dat voetgangers steevast onderaan ieders prioriteitenlijstje bungelen en hun natuurlijke toevluchtsoord, de trottoirs, steeds vaker als dumpplaats voor zo’n beetje alles worden misbruikt (als populaire stalplaats voor bakfietsen, bijvoorbeeld), is dat ze officieel niet de status van verkeersdeelnemer hebben. ‘Als je je niet voortbeweegt op een vervoersmiddel, neem je in de ogen van

beleidsmakers simpelweg niet deel aan het verkeer,' aldus Patty Muller, voorzitter van de Voetgangers Vereniging Nederland.

## Het imperialisme van de fiets

Zijn we jarenlang gewend geweest aan de auto als voornaamste plaaggeest van de voetganger, en scheidde legendarisch *NRC*-journalist Henk Hofland decennia lang om de zoveel tijd een fel cursiefje af over de brute autoterreur die de kwetsbare voetganger het leven zuur maakte, sfeerbederver nummer één voor de lopende medemens is tegenwoordig de fiets. Niets ten nadele van de individuele fietser en zeker niet als deze zich verantwoord gedraagt, maar het lijkt er sterk op dat de fiets de status van bestuurlijk heiligdom heeft bereikt. Muller: 'Vrije doorgang voor de fiets lijkt in vele gemeenten een doel op zichzelf te zijn. Alles moet ervoor wijken, niet zelden ook zebrapaden.'

Behalve dat de fietser dus, in tegenstelling tot de voetganger, wél als volwaardig verkeersdeelnemer meetelt en verkeersplanologen, in het kader van groen en duurzaam, hun best doen juist de fiets ruim baan te geven, moeten we de voorkeursstatus van de fiets vooral in een milieu-economische context zien: om het aantrekkelijker te maken de auto te laten staan, of helemaal niet aan te hoeven schaffen, helpt het enorm als de fietstijd van A naar B, van huis naar werk bijvoorbeeld, drastisch wordt teruggebracht. Vandaar de fiets-idolatrie. Hiep hiep hoera voor de CO2-winst. En de stijgende kans op een nationale of internationale duurzaamheidsonderscheiding.

Voor de overheid is het klimaat-issue, kortom, een dankbare inspiratiebron om zoveel mogelijk obstakels voor de fiets te verschuiven of simpelweg uit de weg te ruimen. Daarmee wordt het speelveld voor fat- en e-bike nog verder geplaveid. En wanneer de fietser dan inderdaad vrolijk voortjakkert, zoals de beleidsmakers beogen, wordt er via een naderbij komende helmplicht ook nog eens aan diens veiligheid gedacht. Opnieuw goed voor de fietser, maar voor de voetganger pakt het minder uit: die krijgt er met die fietshelm immers een extra bedreiging bij! Want wie wil er in een onzachte botsing terechtkomen met een gehelmde fietsduivel die – zoals steeds vaker gebeurt – een bocht afsnijdt, het evenwicht verliest of om wat voor reden dan ook ineens moet uitwijken? Een tik van zo'n fietshelm en je bent, als voetganger, *knock-out* of op z'n minst *groggy*. Terwijl de fietser geen centje pijn heeft.

Door de opmars van de fiets zijn de machtsverhoudingen in het stadsverkeer in rap tempo gewijzigd. ‘Dat de relatie voetganger-auto is verbeterd danken we aan de relatief nieuwe voorspelbaarheid van de auto,’ zegt Muller. Maar wat de laatste jaren via doordacht parkeerbeleid en dertig kilometer-zones bij de auto inzake verkeersveiligheid aan winst is geboekt, wordt nu deels weer verloren door het steeds roekelozer gedrag van fietsers. Muller: ‘Hun gedrag is de laatste tijd juist onvoorspelbaarder geworden.’ Elke stadsbewoner is inmiddels bekend met het straatbeeld van kuddes (bezorg)fietsers, die voor een rood stoplicht om wachtende auto’s staan gedromd en bij groen licht als een ongeorganiseerde zwerm bijen alle kanten op schieten. Juist vanwege die helm voelen veel fietsers zich onkwetsbaar. En nemen ze risico’s die ze vroeger, blootshoofds, nooit genomen zouden hebben.

## Groeiende irritatie

Vieren bedrijven, gemeenten, fietsersbonden en planologen dus feest als het ze lukt woonlocaties via snelle fietsroutes aan bedrijfsterreinen te verbinden, en zijn ze apetrots als ook de scootertjes-economie van de bezorgdiensten lekker strak door hun stratenstelsels denderen, bij de Voetgangers Vereniging Nederland worden ze geconfronteerd met de keerzijde. ‘We merken dat de irritatie groeit. Ver weg de meeste klachten die bij ons binnenkomen gaan over fietsers.’

In haar eigen stad Amsterdam is het fiets-evangelie, met GroenLinks als opperpriester, aan een ongekende zegetocht bezig. Muller: ‘Wat me oprecht verbaasd is dat zelfs fietsersbonden soms meer oog hebben voor de verkeersveiligheid dan sommige beleidsbepalers hier in Amsterdam. Zo zien die bonden veel eerder de gevaren van onverantwoord hoge snelheden.’

Achter de zwakke positie van de voetganger en de ongekende populariteit van de fietser gaat een boeiende machtsstrijd schuil: die tussen ‘mobiliteitsruimte’ (waar mensen in beweging zijn) en ‘verblijfsruimte’ (waar mensen voor langere tijd bivakkeren). Het centrum van Amsterdam lijkt soms op een grote ‘mobiliteitsruimte’. Met als hoogte- of dieptepunt het pontje van en naar Noord, waar fietsers en voetgangers opeengepakt staan en na het aanleggen iedereen zijns weegs gaat. Gevolg? Chaos troef! Door het veelal brutale gedrag van fietsers in de hoofdstad verandert ‘verblijfsruimte’ regelmatig alsnog in ‘mobiliteitsruimte’. ‘Er zijn steden die een veel betere balans hebben tussen die twee soorten ruimtes,’ zegt Muller. ‘Neem Parijs. Daar maken ze zich niet alleen druk om vrije doorgang

voor fietsers, maar net zo goed om die voor voetgangers.'

Symptomatisch voor de uit bubbels opgetrokken samenleving is dat voetgangers geen *tribe* vormen en daardoor relatief onzichtbaar zijn. Het is een amorfe groep van jong tot oud, van hoog- tot laagopgeleid, van recreanten tot functionele lopers. Al leert de site van Voetgangers Vereniging Nederland dat verschillende organisaties (naast zijzelf ook WandelNet, MensenStraat en Voetgangersbeweging) de handen ineen proberen te slaan om tot een heuse 'voetgangers-alliantie te komen' en wél een vuist te maken.

Tot slot: of de primaire 'vijand' nu de auto of de fiets is, het welzijn van de voetganger, degene die in wandeltempo door de werkelijkheid loopt en zichzelf de tijd gunt indrukken op te doen en die in een zekere rust te herkauwen, zou uit oogpunt van beschaving de hoogste bescherming verdienen. In die zin is er niks veranderd sinds de scheldkanonnades van Dé Nederlandse Journalist Van De Twintigste Eeuw, *NRC*-icoon Henk Hofland.

***Hans van Willigenburg*** *(1963) is journalist, schrijver, dichter en podcastmaker. Zijn laatste boek is de interviewbundel 'Vrijheidsvuur'.*

***Wynia's Week*** *ligt iedere woensdag- en zaterdagmorgen bij u op de mat. De donateurs maken dat mogelijk. Wordt u ook donateur? Dat kan* ***HIER****. Hartelijk dank!*