

Henk-Jan Dekker, *Cycling Pathways. The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2022). 404 p. ISBN 9789463728478.

DOI: 10.52024/tseg.12306

Waarom is Nederland een fietsland? Dat, in een notendop, is de vraag die Henk-Jan Dekker probeerde te beantwoorden in zijn doctoraatsverhandeling aan de Technische Universiteit Eindhoven, die nu in boekvorm is verschenen. Nederland, zo betoogt Dekker, is een *outlier* in Europa wanneer het op fietsmobiliteit aankomt. Terwijl fietsers na 1945 op nagenoeg het hele continent plaats moesten maken voor Koning Auto, bleven de Nederlanders belang hechten én ruimte geven aan de fiets. Dat maakte van het land een van de meest fietsvriendelijke gebieden ter wereld.

Dekker gaat doorheen de twintigste eeuw op zoek naar de wortels van dat *Dutch model*. Hij kiest daarbij voor een bestuurskundig perspectief en bestudeert hoe beleidsactoren – zowel overheden als middenveldorganisaties – op verschillende niveaus vorm gaven aan fietsbeleid en infrastructuur. *Path dependence* of padafhankelijkheid is daarbij een sleutelbegrip. Dat Nederland zo'n grote waarde hecht aan de fiets als een publiek goed, zo betoogt Dekker, is het resultaat van beleidskeuzes die Nederland op kritieke punten doorheen de twintigste eeuw maakte. Die hadden blijvende gevolgen voor hoe het land zijn mobiliteit inrichtte.

Dekkers inzichten zijn goed ingebed in de bestaande historiografie over de Nederlandse (fiets)mobiliteit, die – tussen haakjes – voor een groot deel werd geproduceerd aan dezelfde universiteit waar hij zijn doctoraat verdedigde. Nochtans houdt dat hem niet tegen om de gaten in die studies te identificeren. En hoewel hij geen internationaal vergelijkende studie wil schrijven, kadert hij belangrijke momenten uitgebreid in de bredere Europese situatie. Daardoor komt het afwijkende karakter van het Nederlandse fietsbeleid nog beter uit de verf.

Een cruciaal moment waarop dat beleid vorm kreeg, was de invoering van de nationale fietstaks in 1924. Die moest aanvankelijk vooral de begroting in evenwicht brengen, maar versterkte de status van fietsers als belasting betalende burgers in de strijd om de openbare ruimte. Om hen tegemoet te komen, voerde de overheid het concept van verkeersscheiding (*traffic separation*) in. Vrij liggende fietspaden, betaald vanuit het door de fietstaks gefinancierde Wegenfonds, werden een vast onderdeel van de nationale wegnbouwnormen.

Die keuze werd niet gemaakt met alleen fietsersbelangen in het achterhoofd. Aparte fietspaden moesten de hoofdwegen immers vrij maken voor ander, gemotoriseerd verkeer. Maar ze had wel verreichende gevolgen. Toen de auto in de jaren 1950 en 1960 het Europese mobiliteitsbeleid ging bepalen, bleef er in Nederland ruimte voor fietsers op die aparte paden en stelden beleidsmakers hun positie nooit fundamenteel in vraag. Het Nederlandse fietsgebruik bleef hoog, de waarde van het voertuig voor transport en recreatie bleef erkend.

Dekkers focus ligt in deze analyse niet alleen op het nationale beleidsniveau. Lokale en provinciale overheden, zo toont hij op overtuigende wijze, speelden een sleutelrol in het Nederlandse fietsbeleid. Tegenover een nationale overheid die wel algemene richtlijnen uitwerkte en de subsidies beheerde maar zelden een coördinerende rol op zich nam, waren zij vaak de gangmakers van concreet beleid rond fietsveiligheid, -comfort en -infrastructuur. Meestal deden ze dat bovendien in nauw samenspel met actoren uit het middenveld. Dekker ziet hier het befaamde Nederlandse poldermodel in actie. Tot in de jaren 1960 was de Algemeene Nederlandsche Wielrijders Bond (ANWB) de spil van het Nederlandse beleid rond weginfrastructuur. De ANWB was goed verbonden met de politieke en maatschappelijke elite, en bouwde een expertise op rond wegebouw, mobiliteit en recreatie waar overheden op alle niveaus gretig gebruik van maakten. En hoewel ze evengoed de belangen van automobilisten verdedigde, bleef ze gehecht aan de fiets.

In de jaren 1970 werd haar rol goeddeels overgenomen door de Fietsersbond. Die werd in 1975 opgericht als de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond, een onverholen kritiek op het feit dat de ANWB volgens haar de fietsersbelangen verwaarloosde. Ze ontstond op een moment waarop de fiets meer in de verdrukking kwam in de openbare ruimte, vooral in de steden, en diverse middenveldorganisaties (zoals *Stop de Kindermoord*) pleitten voor een veiliger verkeer op mensmaat, met meer ruimte voor de fiets. In plaats van te blijven hangen in de contestatie van de tegencultuur uit de jaren 1960, slaagde de Fietsersbond erin uit te groeien tot een expertiserijke partner van beleidsmakers. Ze gaf zo de fietsers opnieuw een stem en het Nederlandse fietsbeleid een nieuw elan, vooral in de steden.

De vele *case-studies* en portretten van plaatselijke en provinciale beleidsmakers, middenveldfiguren en fietsactivisten maken duidelijk hoe het Nederlandse fietsbeleid niet alleen een zaak van Den Haag en de grootsteden was. Het stedelijke fietsactivisme van de jaren 1970 steunde in Nederland op een historisch verankerd beleid op verschillende ni-

veaus en op een breed gedragen fietscultuur, die de springplank voor haar succes vormde.

Dekker surft met schijnbaar gemak doorheen deze complexe geschiedenis. Hij maakt scherpe analyses en heeft ruimte voor verrassende invalshoeken. Het hoofdstuk waarin hij aantoonst hoe de komst van de bromfiets de discussie over de naoorlogse fietsinfrastructuur op scherp zette door de overbevolking van fietspaden die de massa brommers veroorzaakte, is bijvoorbeeld een plezier om te lezen.

Toch een puntje van kritiek, hoewel dat eerder vormelijk dan inhoudelijk is: de structuur van de tekst had beter gekund. Nu is het soms te duidelijk dat we het doctoraatsmanuscript van Dekker krijgen voorgeschoteld. De samenvattende inleidingen aan het begin van elk hoofdstuk, gecombineerd met de besluiten op het einde van diezelfde hoofdstukken én op het einde van elk boekdeel, zorgen voor meer herhaling dan nodig is. Dat geeft het geheel soms een nogal schools gevoel. Maar het blijft muggenzifterij. Dit boek belooft immers onmisbaar te worden voor iedereen die het Nederlandse fietsbeleid wil doorgronden.

Stijn Knuts, Historisch projectbureau Geheugen Collectief

Bert Koene, *De man die op Thorbecke moest passen. Politicus, vrijmetseelaar en slavenvriend Jan Nedermeijer van Rosenthal, 1792-1857* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2021). 209 p. ISBN 9789463725262.

DOI: 10.52024/tseg.12307

Johan Theodorus Hendrik Nedermeijer ridder van Rosenthal (1792-1857) zal bij weinig mensen een belletje doen rinkelen. Bij de connaisseur van de midden-negentiende-eeuwse Nederlandse parlementaire politiek zal hij bekend staan als een wat gematigde liberale edelman uit Gelderland. Hij behoorde in de Tweede Kamer tot de voorstanders van grondwetswijziging vóór 1848, en formeerde met Thorbecke diens eerste kabinet in 1849. Van Rosenthal werd gezien als iemand die Thorbecke mogelijk zou kunnen matigen – vandaar de titel van het boek. Daar slaagde de aimabele maar weinig daadkrachtige notabele niet in. Hij werd Minister van Justitie, maar strandde op een poging een wet op de rechterlijke organisatie te voltooien. In 1852 trad hij af, waarna hij de rest van zijn leven goeddeels doorbracht in privésferen, tot hij stierf in 1857.