

## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/121615>

Please be advised that this information was generated on 2020-10-24 and may be subject to change.

Fietsers op de Stadsbrug over de IJssel bij Kampen,  
een gemeente uit de top-20 van fietsgemeenten.



FOTO: CAROLA NIKA/AMPTONIALE BEELDBANK

# Waarom protestanten meer fietsen dan katholieken

De top-20 van Nederlandse fietsgemeenten telt opvallend veel gemeenten uit de *Bible Belt*; zeker als we de vijf autoluwe Waddeneilanden, die allemaal in de top-20 staan, buiten beschouwing laten. Is het toeval dat er in protestantse gemeenten meer gefietst wordt? Speelt religie (onbewust) een rol in onze keuze van vervoersmiddelen?

Er is de afgelopen jaren veel onderzoek gedaan naar ruimtelijke verschillen in het gebruik van de fiets als vervoersmiddel, zowel tussen landen als daarbinnen. Dat onderzoek is van belang omdat meer gebruik van de fiets een

bijdrage kan leveren aan de oplossing van maatschappelijke vraagstukken als energiegebrek, CO<sub>2</sub>-uitstoot, congestie, luchtvervuiling, gebrek aan beweging en overgewicht. Fietsen is immers milieuvriendelijk en gezond.

Vanuit het buitenland wordt daarbij veel naar Nederland gekeken omdat hier verreweg het meest gefietst wordt. Maar liefst 26% van de verplaatsingen gebeurt per fiets tegen 19% in Denemarken (dat op de 2<sup>e</sup> plaats staat), 10% in Duitsland (3<sup>e</sup>) en 8% in België (6<sup>e</sup>). Andere landen willen lessen trekken uit de Nederlandse ervaringen en het Nederlandse fietsbeleid.

Zo wil de Londense (conservatieve) burgemeester Boris Johnson een miljard euro uittrekken om de Londenaren 'op z'n Nederlands te laten fietsen'. Hij wil dat ze de fiets niet alleen gebruiken voor sport en recreatie, maar als dagelijks transportmiddel. 'Love London, Go Dutch'

is een motto van de London Cycling Campaign. Nederlandse ambassades doen tegenwoordig aan 'fietsdiplomatie', en fietsexpertise is een exportproduct geworden. Nederlandse adviesbureaus varen er wel bij.

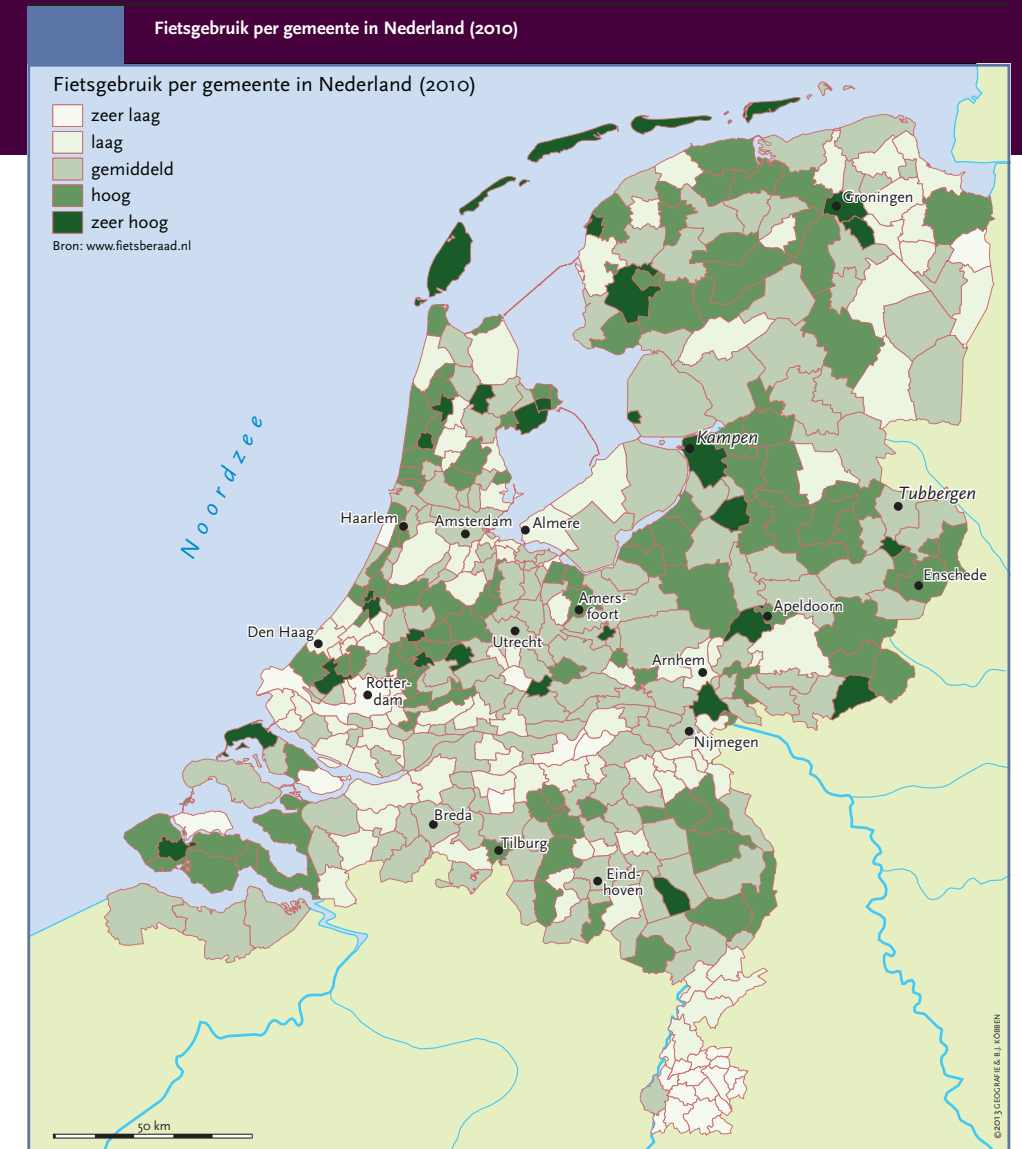
## Cultuur

Het hoge fietsgebruik is niet alleen een kwestie van een goede fietsinfrastructuur en een vlak land. Het is een gevolg van een brede inbedding in de Nederlandse samenleving en het resultaat van jarenlange ontwikkelingen. Culturele factoren spelen daarbij een belangrijke rol. Nederland heeft een 'fietscultuur'. Meer dan elders houden automobilisten rekening met fietsers, omdat ze zelf ook fietsers zijn. Fietsen hoort bij onze culturele identiteit. Louter fysieke maatregelen als fietspaden zijn onvoldoende om mensen aan het fietsen te krijgen. Je moet ermee opgegroeid zijn.

Dat komt pregnant tot uiting in het feit dat niet-westerse allochtonen in Nederland beduidend minder fietsen, terwijl hen dezelfde fietsinfrastructuur ter beschikking staat als autochtone Nederlanders. Dit baart steden met veel allochtonen zorgen; zij vragen zich af of en hoe ze specifiek op allochtonen gericht fietsbeleid kunnen ontwikkelen. Fietslessen voor allochtone vrouwen hebben vooralsnog weinig effect. Cultuur, in het bijzonder religie, lijkt een belangrijke factor om verschillen in fietsgebruik te verklaren die ook voor het beleid van belang is.

In dat licht is het interessant de opvallende verschillen in fietsgebruik te onderzoeken tussen protestantse en katholieke gemeenten in Nederland. Is het toeval dat er zo veel protestantse gemeenten in de top-20 staan? Speelt in onze geseculariseerde samenleving godsdienst toch nog een rol, zelfs in een zaak als vervoermiddelkeuze? We hebben dat op drie manieren onderzocht.

Allereerst hebben we nagetrokken of er in het protestantse en katholieke geloof waarden en normen zitten die mensen eerder voor de fiets dan voor de auto doen kiezen. Daarnaast hebben we gekeken naar programma's van politieke partijen. Maken protestantse partijen als de ChristenUnie en het SGP zich sterker voor de fiets dan een algemeen christelijke, deels katholieke partij als het CDA? Ten slotte zijn we gaan kijken in een typisch protestantse en een typisch katholieke gemeente. Zijn er verschillen in fietsgebruik en speelt godsdienst daarbij een rol? We hebben daarvoor een docententeam van een protestantse en een katholieke basisschool



ondervraagd vanuit de veronderstelling dat religie een rol speelt in hun gedrag.

## Rentmeesterschap

Zowel het katholicisme als het protestantisme geeft gelovigen richtlijnen hoe ze zich in het algemeen behoren te gedragen. Ze baseren zich daarbij allebei op de bijbel, die natuurlijk geen expliciete uitspraken doet over vervoermiddelkeuze, laat staan over fietsgebruik. Een bijbelse waarde die hier telt, is rentmeesterschap. Volgens het Oude Testament heeft God de mens geschapen en hem 'de heerschappij gegeven over de vissen der zee, en over het gevogelte des hemels, en over het vee, en over de gehele aarde en over al het kruipend gedierte'. Maar de mens moet

Vervoermiddelkeuzes worden ingegeven door sociale structuren waarvan religie een onderdeel is

ook zorg dragen voor Gods schepping. Het verhaal van de Ark van Noach maakt duidelijk dat de mens de schepping van de ondergang moet redden. Uit het Nieuwe Testament wordt duidelijk dat de mens de aarde niet in eigendom, maar in bruikleen heeft. Hij mag er gebruik van maken en van genieten, maar hij moet de aarde in goede staat overdragen aan volgende generaties.

Katholieken en protestanten geven ieder een andere betekenis aan het begrip rentmeesterschap. Voor katholieken is rentmeesterschap hetzelfde als duurzaamheid. Zonder het expliciet zo te benoemen, introduceerde paus Johannes Paulus II dit begrip tijdens de VN-milieconferentie in 1985 in Nairobi toen hij zei: 'Exploitation of the riches of nature must take place according to criteria that take into account not only the immediate needs of people but also the needs of future generations'. Frappant is de overeenkomst met de omschrijving van het begrip duurzaamheid in 1987 in *Our Common Future* van de VN-commissie Brundtland. Katholieken en ook het CDA gebruiken het begrip duurzaamheid veel meer dan rentmeesterschap.





FOTO: PETER HILZ/HH

Voor protestanten leeft het begrip rentmeesterschap sterker en omvat het meer dan duurzaamheid. Zij verbinden het met zaken als soberheid, eenvoud, zuinigheid, spaarzaamheid, tevreden zijn met het nodige en noodzakelijke, offers niet uit de weg gaan, bewust grenzen stellen aan persoonlijke verlangens, en weerstand bieden tegen de verlokkingen van de westerse consumptie-maatschappij om steeds mooiere, nieuwere, duurder en snellere dingen te kopen. Het protestantisme legt ook meer nadruk op de zondigheid van de mens, de eeuwigheid van het hierna-maals en de persoonlijke verantwoordelijkheid van de mens ten opzichte van God.

Het gebruik van de fiets als een goedkoop, milieuvriendelijk en gezond vervoermiddel om van A naar B te komen, past zo meer bij de centrale waarden van de protestantse dan de katholieke traditie. Het gebruik van de fiets als vervoermiddel voor afstanden waarop dat met enige moeite kan, is een authentieke expressie van de protestantse invulling van het begrip rentmeesterschap. Een goed rentmeester fietst!

#### Politieke partijen

Een specifiek katholieke politieke partij bestaat er niet meer sinds de KVP in 1980 opging in het CDA. Wel is de katholieke traditie nog duidelijk herkenbaar in het CDA. Specifiek protestantse partijen bestaan er wel in de vorm van de ChristenUnie en de SGP. Verschillen deze partijen qua fietsbeleid?

In hun verkiezingsprogramma's zijn de CU en SGP veel explicieter over het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik en maken ze er een veel belangrijker punt van. De SGP heeft een uitgebreide fietsparagraaf en wil gemeenten, provincies en waterschappen stimuleren aantrekkelijke fietspaden aan te leggen, meer faciliteiten te creëren voor elektrisch ondersteund fietsen, fietsen een expliciet onderdeel te maken van het gezondheidsbeleid, de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten door ontvlochten van fietsroutes en routes voor gemotoriseerd verkeer, uitbreiding van regionale snelfietsroutes tussen woon- en werklocaties en meer (gratis) fietsenstallingen. De CU heeft ook een fietsparagraaf en formuleert als enige partij duidelijke doelen: 25% meer fietsgebruik en 50% minder dodelijke fietsslachtoffers in 2020, en 250.000 extra fietsparkeerplaatsen bij stations. Daarnaast wil de CU twintig nieuwe snelfietsroutes, een netwerk van doorgaande landelijke hoofdfietsroutes en

uitbreiding van het OV-fietsstelsel tot alle stations en belangrijke ov-knooppunten. Beide partijen maken zich dus sterk voor fietsgebruik.

Het CDA-programma steekt daar schril bij af. De fiets duikt slechts een paar keer op. Zo is het CDA voorstander van duurzame bereikbaarheid en 'daarbij past stimulering van het gebruik van de fiets'. Verder wil men een betere benutting van bestaande infrastructuur en goede combinaties tussen 'bestaande en nieuwe vormen van vervoer (bijvoorbeeld snelfietspaden)'. Daar blijft het bij.

Dat is wel eens anders geweest. Het vorige verkiezingsprogramma kende nog een aparte fietsparagraaf (al was die eerst vergeten). Stimulering van het fietsgebruik werd gekoppeld aan verduurzaming van de samenleving en bestond uit meer snelfietsroutes, het aanpakken van fietsendiefstal, verbetering van faciliteiten voor fietsen bij voor- en natransport bij het openbaar vervoer en een integraal plan om fietsgebruik voor afstanden onder de 10 kilometer te verhogen. Deze punten waren afkomstig uit de initiatiefnota *Fietsen in Nederland... een tandje erbij* die CDA-kamerlid Joop Atsma in 2008 opstelde. Atsma was een propagandist van de fiets, voor-

zitter van de KNWU (Koninklijke Nederlandse Wielervederij) en later staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu in het kabinet-Rutte 1. Saillant detail: Atsma is een protestantse CDA'er. Toen hij de politiek verliet, ebde zijn invloed op fietsgebied meteen weg.

#### Kampen en Tubbergen

In hoeverre zijn de geloofsovertuigingen terug te vinden in het fietsbeleid en het fietsgedrag van een typisch protestantse gemeente als Kampen en een katholieke gemeente als Tubbergen? In Kampen is de CU de grootste partij en is ook de SGP groot. In het college van B&W heeft de CU twee wethouders en hebben de PvdA, het CDA en de VVD er ieder één. In Tubbergen is het CDA de grootste partij. Het college bestond altijd uit twee CDA-wethouders en één PvdA-wethouder. In 2010 was het CDA nog steeds de grootste, maar kwam er een College van Gemeentebelangen/VVD (twee wethouders) en de PvdA (een wethouder), dus zonder CDA. Qua gemiddeld inkomen, (laag) percentage allochtonen en leeftijdsopbouw zijn Kampen en Tubbergen goed vergelijkbaar, en ze liggen allebei in Overijssel waardoor ze onder hetzelfde provinciale fietsbeleid vallen.

In het protestantse Kampen ligt het fietsgebruik veel hoger dan in het katholieke Tubbergen: 31% van alle verplaatsingen en 46% van de verplaatsingen onder de 7,5 kilometer in Kampen tegenover 23% en 34% in Tubbergen. Kampen ligt beduidend boven het landelijk gemiddelde en Tubbergen ligt er iets onder.

#### Een goed rentmeester fietst!

#### Protestants fietsgedrag

Het fietsbeleid en fietsklimaat in Kampen zijn van een bovengemiddeld niveau volgens de Fietsbalans 2009, een vergelijkend onderzoek van de landelijke Fietsersbond. Opvallend is dat CDA-wethouder Pieter Treep daarbij een doorslaggevende rol speelt, hoewel fietsbeleid geen prioriteit is in het lokale CDA-programma. Wellicht wordt zijn beleid beïnvloed door de CU en SGP, en spelen ook zijn protestantse wortels een rol.

Als we hem er expliciet naar vragen twijfelt Treep aan een verband tussen geloof en fietsgebruik. 'Ik weet niet in hoeverre daartussen een verband bestaat', zegt hij. 'In mijn fietsbeleid speelt het thema rentmeesterschap een rol. Een fietser stoot geen CO<sub>2</sub> uit. Onze binnenstad en belangrijke voorzieningen zijn vanuit de wijken gemakkelijker en sneller met de fiets te bereiken dan met de auto. Op fietsroutes hebben fietsers ook voorrang. Dat zijn bewuste keuzes om het fietsgebruik te stimuleren. Buiten de Waddeneilanden en studentensteden is het fietsgebruik nergens hoger dan in Kampen. Daar zijn we trots op en daarin zien we ons beleid bevestigd. Ook buiten de stad zijn de fietsverbindingen goed. De fietssnelweg Zwolle-Kampen is bijna klaar en ons buitengebied kent mooie fietsroutes. Als bestuurder van het waterschap heb ik nog mogen meehelpen aan het ombouwen van onderhoudspaden tot geliefde fietsroutes. Veel Kampenaren kiezen de fiets boven de auto. Mijns inziens niet echt uit geloofsovertuiging maar wel vanuit het besef dat de heiligheid van de schepping bij jezelf begint.'

Het vervoersgedrag van de docenten op de protestantse Groen van Prinstererschool in Kampen strookt daarmee. Voor tien van de veertien ondervraagden is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. Ook hier denken de meesten in eerste instantie niet dat ze vanwege hun geloof voor de fiets kiezen, maar als ze er verder over nadenken speelt religie en vooral rentmeesterschap wel degelijk een rol. 'Ik kies voor de fiets omdat ik zuinig wil zijn en fietsen gezond is. Als mijn keuze voor de fiets wordt ingegeven door mijn geloof, komt dat doordat mijn hele levenshouding erdoor beïnvloed is', zegt de een. 'Ik probeer vanuit mijn geloof sober te leven en zuinig te zijn. Een auto kost geld', zegt een ander. Diverse docenten sluiten zich daarbij aan: 'Je moet zuinig zijn, zowel op de natuur als op je geld, en mag Gods gaven niet verspillen. Overmatig en onnodig gebruik van de auto hoort daarbij', 'We

moeten zorgen voor Gods schepping en daar hoort een beperkt autogebruik bij' en 'Volgens mijn geloof moet je het milieu zo min mogelijk belasten en goed zorgen voor je eigen lichaam door voldoende te bewegen'. Deze antwoorden passen bij de protestantse beleving van rentmeesterschap.

#### Katholiek fietsgedrag

In Tubbergen fietsen de ondervraagde leerkrachten van de katholieke basisschool Tien Geboden omdat het praktisch, lekker, gezond en milieuvriendelijk is, en niet omdat kerk of religie dat verlangt. Slechts een enkeling ziet een vaag verband met religie en rentmeesterschap/duurzaamheid. 'Ik wil een goede buur zijn voor mijn huidige en toekomstige buurman. Waar mogelijk pak ik de fiets; ik ben ervan overtuigd dat God wil dat we zuinig zijn op de wereld.' De meesten fietsen 'om even te bewegen en in de buitenlucht te zijn', brengen de kinderen met de fiets naar school 'omdat het met de auto geen doen is' of vanwege de hoge parkeerdruk in het centrum, 'Ik fiets op zaterdag liever twee keer naar de supermarkt dan dat ik één keer een parkeerplaats moet zoeken'.

Zoals elke gemeente heeft ook Tubbergen een fietsbeleid, maar dat is meer reactief dan actief. Zo wil de Parkeernota 2010-2020 meer fietsstallingen, maar dan vooral om de overlast van op het trottoir gestalde fietsen aan te pakken en niet om het gebruik van de fiets te stimuleren. Verder probeert de gemeente de fietsroutes van en naar scholen veiliger te maken en het aantal recreatieve fietsroutes uit te breiden.

Er zijn kortom duidelijke verschillen tussen Kampen en Tubbergen.

Hard empirisch bewijs voor een verband tussen religie en fietsgebruik in het algemeen en protestantisme/katholicisme in het bijzonder hebben we hiermee niet geleverd. Wel duidelijke aanwijzingen dat culturele en religieuze factoren een rol spelen en dat het geen puur toeval is dat

#### 'Kampenaren fietsen vanuit het besef dat de heiligheid van de schepping bij jezelf begint'

er zo veel protestantse gemeenten in de top-20 van Nederlandse fietsgemeenten staan.

#### Onzichtbare structuren

Onze bevindingen sluiten aan bij theorieën van (post)structuralisten als Michel Foucault. Zij proberen het menselijk handelen te verklaren vanuit structuren die vaak niet direct waarneembaar zijn. Ze zetten zich af tegen het idee dat de mens (geheel) vrij is in het maken van keuzes; zijn gedrag wordt (grotendeels) bepaald door sociale structuren, waaronder religie. Ondanks de scheiding tussen Kerk en Staat en ondanks de ontkenning heeft het christendom – doordat het eeuwenlang de dominante godsdienst was – nog steeds een grote invloed op ons dagelijks leven en de normen en waarden die ons gedrag sturen.

Volgens Foucault ligt de basis van de moderne rationaliteit in de christelijke pastorale macht. Vroeger had de Kerk een bepalende rol in zaken als opvoeding, onderwijs en gezondheidszorg. Nu heeft de overheid die rol en oefent zij via een netwerk van instellingen op dezelfde manier macht uit als de Kerk vroeger. Foucault ziet machtsuitoefening niet als repressie, maar als disciplinerende. De overheid probeert het denken van individuen via moderne en grotendeels onzichtbare vormen van machtsuitoefening zo te structureren dat ze keuzes maken die in overeenstemming zijn met wat de overheid wil. De kennis (toerusting) van het individu werkt daarbij als machtmiddel.

Machtsuitoefening als het sturen van gedrag gebeurt volgens Foucault op twee manieren: via disciplinaire macht en soevereine macht. De eerste vorm is de moderne variant van de vroegere pastorale macht van de Kerk en bepaalt het denken van individuen, en hun geïnternaliseerde waarden en normen. Het zijn de onzichtbare structuren waarin de mens 'gevangen' zit. De soevereine macht bestaat uit het meer zichtbare handelen van de overheid die wetten maakt en beleidsmaatregelen uitvaardigt.

Vertaald naar het fietsgebruik zou dit betekenen dat mensen niet uit vrije wil wel of niet voor de fiets kiezen, maar dat hun vervoermiddelenkeuze (onbewust) wordt ingegeven door sociale structuren waarvan – ondanks de ontkenning – religieuze waarden en normen een wezenlijk bestanddeel zijn. Onze bevindingen met betrekking tot het fietsgebruik van protestanten en katholieken wijzen ook in die richting. •