

Opgave 1 Nederland fietsland

Bij deze opgave horen de teksten 1 tot en met 4.

Inleiding

Deze opgave gaat over Nederland als fietsland.

Gebruik tekst 1.

- 2p 1 Leg uit dat uit tekst 1 blijkt dat in het gebruik van de fiets door Nederlanders een verhoudingsvraagstuk te herkennen is. Gebruik in je uitleg:
- de omschrijving van het hoofdconcept verhouding;
 - het woord 'statusverschillen'.

In een essay in het tijdschrift *De Groene Amsterdammer* schreef socioloog Giselinde Kuipers van de Universiteit van Amsterdam het volgende over de fiets in Nederland: "Er is een netwerk van gewoontes en gebruiken waarin iedereen meedoet, dat vanzelfsprekend wordt gevonden. Je neemt gewoon de fiets. Iedereen fietst. Je zou niet weten hoe het anders moet. In steden is de eenheid van afstand de fietsminuut, zelfs in de brochures van de makelaar. (...) fietsen is een tweede natuur geworden."

- 2p 2 Leg uit of je op grond van bovenstaand citaat van Kuipers kunt beweren dat Nederlanders het fietsen hebben geïnternaliseerd. Gebruik in je uitleg:
- een omschrijving van het begrip internalisatie;
 - het citaat uit de inleiding bij deze vraag.

Volgens planoloog Karel Martens van de Radboud Universiteit in Nijmegen heeft het type samenleving dat Nederland was vóór de jaren zestig van de vorige eeuw invloed gehad op het feit dat er in Nederland door zoveel mensen gefietst wordt. In deze jaren moesten protestantse kinderen naar protestantse scholen en katholieke kinderen naar katholieke scholen. Kinderen gaan in Nederland vrijwel nooit met gezamenlijk vervoer als een schoolbus naar school. Scholen van het gewenste type lagen vaak zo ver van huis, dat de kinderen moesten fietsen en dat fietsen blijven ze vaak doen als ze ouder zijn.

- 1p 3 Hoe heet het type samenleving dat volgens Martens invloed heeft gehad op het feit dat er in Nederland door zoveel mensen gefietst wordt?

Gebruik tekst 1.

Politieke keuzes speelden een rol in de uiteindelijke populariteit van de fiets.

Uit tekst 1 blijkt dat de verkeersonveiligheid in de wijken op de politieke agenda is gekomen. Of een probleem op de politieke agenda komt, is afhankelijk van een aantal voorwaarden, zoals dat de situatie als veranderbaar wordt beschouwd en dat er voldoende ruimte is op de politieke agenda. Uit tekst 1 blijkt dat het probleem van de verkeersonveiligheid in de wijken ook voldeed aan andere voorwaarden om op de politieke agenda te komen.

- 2p 4 Noem een van deze **andere** voorwaarden om op de politieke agenda te komen en geef uit tekst 1 een voorbeeld van deze voorwaarde.

Gebruik tekst 2.

Volgens Hans Buiten, verenigingshistoricus van de ANWB, raakten verkeerskundigen in de jaren zeventig van de vorige eeuw geïnspireerd door 'traffic engineering'. Met de opkomst van de auto wilden de verkeerskundigen de verkeersveiligheid verbeteren.

- 2p 5 Leg uit dat uit tekst 2 blijkt dat traffic engineering een voorbeeld is van een gerationaliseerde aanpak. Gebruik in je uitleg de omschrijving van het kernconcept rationalisering.

Gebruik tekst 3.

De laatste jaren is het fietsgebruik in Nederland flink toegenomen. Dat kan voor drukte op de fietspaden zorgen. In sommige grotere steden wordt al gesproken van files op het fietspad. CROW-fietsberaad, een kenniscentrum voor fietsbeleid, heeft een onderzoek gedaan naar de oorzaken, gevolgen en mogelijke oplossingen ten aanzien van de drukte op fietspaden. Van belang was hoe de fietser zelf de drukte ervaart. Tekst 3 komt uit het rapport over het onderzoek en gaat in op gedragingen van bepaalde soorten fietsers die door andere soorten fietsers storend worden bevonden.

- 2p 6 Beredeneer aan de hand van tekst 3 dat er tussen mensen die behoren tot verschillende soorten fietsers sprake kan zijn van een conflict. Gebruik in je redenering:
- de omschrijving van het kernconcept conflict;
 - twee soorten fietsers uit tekst 3;
 - de doelen die deze twee soorten fietsers uit tekst 3 hebben.

Let op: deze doelen staan niet in de tekst maar moet je zelf bedenken. De doelen moeten passen bij de soort fietser.

Gebruik tekst 4.

Shared Space is een manier waarop men onveilige situaties in het verkeer probeert te voorkomen. Door scheidingen tussen weggebruikers, verkeerslichten en verkeersborden weg te nemen, moet Shared Space de eigen verantwoordelijkheid en sociaal gedrag bij mensen in het verkeer stimuleren.

- 2p 7 Leg uit welk kernconcept bij het hoofdconcept verhouding te herkennen is in het idee van Shared Space in tekst 4. Gebruik in je uitleg:
- de naam en de omschrijving van een kernconcept bij het hoofdconcept verhouding;
 - informatie uit tekst 4 waaruit het gekozen kernconcept blijkt.

Zie tekst 4.

- 2p 8
- Beredeneer wat het verband is tussen het op grote schaal toepassen van Shared Space in de openbare ruimte en de mate van binding in de samenleving. Gebruik in je redenering de omschrijving van het hoofdconcept binding.
 - Beredeneer vervolgens dat het op grote schaal toepassen van Shared Space de sociale cohesie kan bevorderen. Gebruik in je redenering de omschrijving van het kernconcept sociale cohesie.

Opgave 1 Nederland fietsland

tekst 1

'Nederlanders zijn een onafhankelijk fietsvolkje'

Op 18 mei 2017 is het Fiets-naar-je-werk-dag. Nederlanders grijpen al bovengemiddeld vaak naar de fiets. Hoe komt dat eigenlijk? (...) NEMO Kennislink vraagt het fietsexpert Adri Albert de la Bruheze van de Universiteit Twente. (...)

Zowel Denemarken als Nederland zijn vlakke landen met relatief veel fietspaden. Hangt de populariteit van fietsen daarmee samen met het fysieke landschap? "Dat speelt wel een rol, maar is zeker niet allesbepalend. (...). Het hangt af van heel veel factoren (...). In Nederland is het heel gewoon dat ook mensen met een hoge positie, zoals de minister-president en de koning, de tweewieler pakken. Op fietsen wordt niet neergekeken als een vervoermiddel dat slechts goed is voor de armen en kanslozen zoals in sommige landen wel het geval is. (...) Maar ook politiek speelt een rol en, daarmee samenhangend, verkeersbeleid."

Kun je daar iets meer over vertellen? "Waar de fiets nu niet meer weg te denken is uit het Nederlandse landschap, leek dit vervoermiddel aan het begin van de jaren zestig juist zijn langste tijd te hebben gehad. In (...) Nederland [werd], net als in andere Europese landen, een beleid in gang gezet dat was gericht op de auto. (...)

Pas met de acties van de hervormingsbeweging in de jaren zestig en zeventig kenterde die ontwikkeling langzaam. Een groeiend aantal mensen begon te protesteren tegen auto's die hun woonwijken overnamen, en die de leefbaarheid en veiligheid aantastten. (...) Soms gingen ze zelfs letterlijk op de vuist met automobilisten die hun straat binnenreden of hielden die aan terwijl ze schreeuwden: 'Hé, mijn kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen!' Beleidsmakers begonnen naar deze eisen te luisteren. Ze legden meer fietspaden aan in de stad, in een poging het autogebruik terug te dringen."

Hoe kwam het dat fietspaden in steden nog relatief zeldzaam waren? "Tot die tijd legde de overheid de meeste fietspaden aan langs snelwegen of anderszins langs wegen buiten de stad. Dit had deels de prioriteit omdat het veel gevaarlijker is om langs wegen te fietsen waar auto's hard mogen rijden. Een andere reden was dat het beleid zich vooral richtte op fietsen als vrijetijdsbesteding – wat doorgaans buiten de steden, in de natuur, plaatsvond. Toen de infrastructuur voor fietsers binnen de bebouwde kom geleidelijk aan verbeterd werd, werd de fiets snel populairder in de stad." (...)

bron: www.nemokennislink.nl, 18 mei 2017

tekst 2

Hans Buiten, verenigingshistoricus van de ANWB:
“De verkeerskundigen waren in die tijd helemaal niet op zoek naar de
5 fiets, maar ze kwamen de fiets tegen. Ze waren geïnspireerd door de Amerikaanse wetenschappelijke aanpak van het verkeer: traffic engineering. En daar hoorde tellen
10 bij. Vervolgens werden op basis van de cijfers modellen gemaakt. De fiets kwam in beeld dankzij het tellen. Het

bleek dat er nog steeds veel fietsers rondreden en in sommige gebieden
15 werd zelfs massaal gefietst. De fietsers waren niet verdwenen, maar de auto's waren erbij gekomen en die beheersten het beeld. En dat toegenomen autoverkeer leidde tot
20 meer verkeersonveiligheid. De beleidsmakers en de verkeerskundigen keken naar de cijfers en zagen dat er iets moest gebeuren.”

naar: www.fietsersbond.nl, 18 augustus 2015

tekst 3**Last van andere fietsers**

Bepaalde gedragingen van andere fietsers dragen bij aan de drukte-beleving. Storende factor is als meer mensen (...) naast elkaar fietsen.
5 Scholieren (...) vinden dat de lagere snelheid van andere fietsers veel bijdraagt aan de drukte op het fietspad. Ook racefietsers hebben moeite met naast elkaar rijdende

10 fietsers en met fietsers die niet aan de kant gaan. Recreatieve fietsers aan de andere kant klagen over schreeuwende wielrenners en het snelheidsverschil met racefietsers en
15 elektrische fietsers bij het inhalen. Allemaal gedragingen die het druktegevoel versterken.

bron: www.fietsberaad.nl, 22 september 2017

tekst 4

Ongelooflijk, maar er gaat niks mis in Shared Space

Het was gedoemd te mislukken: fietsers en voetgangers het zelf laten uitzoeken. En dan ook nog achter Amsterdam Centraal Station. Waar
5 ponten aanlanden, mensen haast hebben en lichtgeraakt zijn. Waar bovendien duizenden fietsers onderweg zijn van de ene kant van de stad naar de andere. Shared
10 Space, dat hippe, enge concept waar voorrang en regeltjes ontbreken, hier, op deze plek? Het kón niet goed gaan.

Maar het blijkt dus wel te kunnen.
15 Precies drie maanden nadat zo ongeveer alle verkeersborden werden weggehaald, drie maanden waarin fietsers het voor ongeveer honderd meter zonder fietspad
20 moeten doen, hebben geen noemenswaardige ongelukken opgeleverd. Eén botsing weet de gemeente op te diepen op basis van de camerabeelden: een fietser en

25 een snorfietser, waarbij de fietser ten val kwam. Eén! (...)

Allemaal alerte mensen, dat is eigenlijk waar het op neer komt. Passanten, of ze nu lopend zijn of op
30 de fiets of de snorfiets zitten: ze letten op. Ze doen niet zomaar wat, ze kijken en handelen pas daarna. Het gevolg is, het klinkt tuttig, voorzichtigheid. (...)

35 Ook Ruwan Aluvihare is uitgesproken positief. De grote gemeentelijke voortrekker van het beginsel van Shared Space noemt de eerste ervaringen achter CS zelfs 'boven
40 verwachting'. "Het gaat zoals ik hoopte, beter zelfs. Mensen maken contact, kijken naar de mensen met wie zij de ruimte delen. Het maakt dat mensen weer mensen worden.

45 Alleen een enkele brommer of snorfiets scheurt er nog weleens doorheen. Voor de rest: heel erg goed."



Shared Space achter Amsterdam CS, waar veel soorten verkeer elkaar kruisen

bron: www.parool.nl, 27 februari 2016