

# I want to ride my bicycle

**Woon je in de stad?** Dan verkeer je in een groeiend gezelschap dat de fiets pakt in plaats van die onhandige, vervuilende auto. **Goodies beoordeelde 3 Europese steden op hun fietsvriendelijkheid!**

tekst **Michael Barzilay** (Kopenhagen), **Marije Ravelli** (Parijs),  
**Hieke Voorberg** (Barcelona)  
fotografie **Frank Hanswijk** (Kopenhagen), **Jan de Groen** (Parijs),  
**Yvell Rosales** (Barcelona)



# D

**e tweewieler is weer hot!** De fiets is schoon en biedt vrijheid. Steden springen

erop in door te kiezen voor de aanleg van fietspaden in plaats van autobanen. La bicyclette is 200 jaar na haar geboorte begonnen aan een nieuwe opmars. Mede door de vele gratis fietsprojecten die overal de kop opsteken, is het weer hip om op de pedalen te gaan.

Maar in welke Europese steden kun je deze zomer lekker doortrappen? We kwamen uit bij Kopenhagen, Parijs en Barcelona.

## KOPENHAGEN fietskampioen

**Kopenhagen demarreert in de strijd om de meest fietsvriendelijke hoofdstad van Europa.** Nu is dat volgens diverse onderzoeken nog Amsterdam. Maar waar Amsterdam faalde met het gratis-fietsen-project, exporteert Kopenhagen nu een succesvol fietssysteem naar diverse andere landen.

Alhoewel Amsterdam de Virgin-lijst van meest fietsvriendelijke steden ter wereld aanvoert, lijkt het laatste woord daarover nog niet gezegd. 40 Procent van al het verkeer wordt in onze hoofdstad weliswaar bepaald door fietsers, toch is er veel kritiek op de krappe fietspaden, de karige stallingen, het hectische verkeer en de tot professie verheven fietsdiefstal. Slechts 0,68 procent van de bijna 20 procent gestolen fietsen wordt teruggevonden. Een weliswaar duurzame, maar ongewenste vorm van recyclen, kun je stellen. Kopenhagenaars vinden dan ook dat de titel 'Meest fietsvriendelijke

stad van de wereld' aan hen toebehoort. Ook in de Deense hoofdstad stapt namelijk zo'n 40 procent dagelijks op de pedalen en daarbij hebben ze Amsterdam afgetroefd als het om gratis fietsprojecten gaat. 13 Jaar geleden haalde de Deense hoofdstad een mislukt Amsterdams gratis-fietsproject uit het stof: het witte fietsproject van de provo's. Initiatiefnemers, Morten Sadolin en Ole Wessung, ontdekten na een avondje stappen in downtown Kopenhagen dat hun fietsen waren gestolen. Terwijl ze naar huis wandelden bedachten ze een oplossing. Kopenhagen moest een stad worden waar je op elke hoek van de straat (bij wijze van spreken dan) een fiets kunt pakken en deze na gebruik op de plaats van bestemming achterlaat voor de volgende die een fiets nodig heeft. Het project moest in ieder geval radicaal anders worden aangepakt dan in de jaren '70 in Amsterdam. Daar werden alle fietsen van het project binnen 4 uur gepikt!

## Mooi lelijk

Een paar jaar later lanceerden de twee pioniers samen met de stadsgemeente Kopenhagen New City Bike: gratis fietsen in de oude binnenstad voor iedereen, tegen betaling van een kleine borg van 20 kronen (2 euro). Het systeem is vergelijkbaar met je supermarktkarretje. Je gooit een muntstuk in een slot op het stuur waardoor de fiets vrijkomt voor gebruik. Wanneer je de fiets weer inlevert bij een van de talloze fietsenstallingen krijg je je geld weer terug. Om diefstal te voorkomen werden er een paar nieuwe

regels bedacht. Je kunt van de fiets gebruik maken zolang je wilt, mits je binnen de voorbestemde grenzen blijft van de oude stad. Fiets je daarbuiten, dan wordt dat beschouwd als diefstal en kun je een bekeuring krijgen van 1000 kronen. Wil je buiten de stad, dan huur je een fiets uit een andere categorie.

Het opvallende design van de gratis fietsen blijkt zeer aantrekkelijk voor het bedrijfsleven en tegelijkertijd moeten fietsdieven er niets van hebben. De fiets ziet er nogal log uit en oogt ook dan echt als een publiek transportmobiel. Met ronde billboards in de wielen en ook nog eens reclame tussen stuur en zadel, is de fiets geen aantrekkelijk 'jat-object'.

Het project heeft zich reeds bewezen. De middeleeuwse binnenstad is inmiddels een stuk schoner, veiliger en rustiger. Extra parkeeruitruimtes blijken overbodig, files en fietsdiefstallen zijn drastisch verminderd. Leuke kanttekening: de fietsen worden gerepareerd in de dichtstbijzijnde gevangenis. 80 Procent van de gevangenen is daarbij ook verzekerd van werk als fietskoerier of fietsreparateur wanneer ze weer vrijkomen.

Toen de voormalige Amerikaanse president Bill Clinton bij zijn bezoek in 1997 de CityBike One ontving, kreeg het Kopenhaagse fietsproject direct internationale faam. Inmiddels blijken steeds meer steden ter wereld het New City Bike programma over te nemen: Berlijn, Hannover, Mannheim, München, Barcelona, Brussel, Stockholm en ja, zelfs Amsterdam! Kopenhagen fietsvriendelijkste stad van Europa? Je zou het wel zeggen...



Kopenhagen: super fietsvriendelijk!

Met ronde billboards in de wielen en ook nog eens reclame tussen stuur en zadel, is de fiets geen aantrekkelijk 'jat-object'

## BARCELONA by bike

**Woon je in Barcelona, dan kun je zonder autosleutels of metrokaartje op pad.** Je trekt een gratis leenfiets uit het fietsenrek en zet hem op plaats van bestemming weer weg. Urban biking neemt een enorme run. Olé!

Het bijzondere fietsleensysteem van Barcelona heet Bicing. Dagelijks verkiezen 30.000 mensen een sportief stukje fietsen boven een zweterig ritje metro of een stinkende filerij. Ondertussen wordt er hard gewerkt aan de aanleg van nieuwe, veilige fietspaden. In de tijd van de vernieuwingen rondom de Olympische Spelen in 1992, kon het gemeentebestuur alleen maar over Barcelona als fietsstad dromen. Fietsen in Spanje leek slechts weggelegd voor gekke guiris (Spaans voor

fietspad



Bicin Barcelona:  
hip by young  
professionals

fietspad



**Met hun lunchpakket of aktetas** tussen de ijzeren stangen op het stuur banen de young professionals zich een **groene weg naar hun werk**



gringo's) en verdwaalde studenten. Niemand had dan ook verwacht dat een jaar na de start van Bicing al 130.000 Barcelonezen op de leenfiets zouden springen. Ze schreven zich massaal in op de website bicing.com en betaalden 2 euro abonnementsgeld. Hiermee scoor je een fiets die je een half uur kunt gebruiken om op de plaats van bestemming te komen. Daarna betaal je 30 cent per extra half uur dat je de tweewieler in gebruik hebt. Raúl Arnau Valencia was er als één van de eersten bij en behoort tot de blijge gebruikers van Bicing. 'Het is ideaal. Ik heb geen zorgen meer over lekke banden of fietsdieven. Soms moet ik alleen wel wat extra tijd inrekenen om op mijn werk te komen. Bijvoorbeeld wanneer alle fietsen in mijn straat al zijn meegenomen, of als alle fietsenrekken vol zijn en ik mijn fiets nergens kan parkeren.' Zoals Raúl zijn er velen in Barcelona: young professionals tussen de 25 en 30 jaar die met Bicing naar hun werk fietsen. Met hun lunchpakket of aktetas tussen de ijzeren stangen op het stuur banen zij zich een groene weg naar hun werk. Een luchtige start van de dag!

#### **Van het pad af**

Een paar maanden geleden werd het éénjarig bestaan van Bicing gevierd. Tijdens de persconferentie over Bicing waren er ook kritische vragen: Waarom worden de openingstijden niet verruimd? Wanneer komen er meer fietsenrekken in het centrum? Hoe staat het met de aanleg van de door de gemeente beloofde 100 kilometer extra fietspaden? Vooral dat laatste is hard nodig. Soms lijkt het wel alsof de likjes verf die een fietspad markeren geheel willekeurig zijn aangebracht. Als fietser tref je fietspaden die je dwingen een andere kant op te gaan dan je wilt, fietspaden die abrupt eindigen, of erger nog: compleet ontbreken op belangrijke wegen. Creatief zijn en improviseren dus, totdat het aantal veilige fietspaden is uitgebreid. Rijden

over de busbaan, de verschillende ramblas of tussen de slenterende voetgangers op de stoep. Het is wettelijk toegestaan om te fietsen op stoepen breder dan 3 meter, maar aan geïrriteerde reacties van voetgangers te merken wordt dit niet erg gewaardeerd.

Ook al kampt Bicing Barcelona met nog wat kinderziektes, de belangstelling voor een soortgelijk systeem is vanuit andere delen van Spanje groot. Ook steden als Sao Paulo, Sydney en Chicago tonen interesse. En dat is ook niet zo gek, want Urban biking is leuk, gezond en natuurlijk goed voor het milieu! Zo leren de statistieken dat een jaar Bicing het milieu in Barcelona zo'n 2.880 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft bespaard (het totaal aantal gemaakte Bicing-kilometers vermenigvuldigd met de 160 gram CO<sub>2</sub> die een gemiddelde Europese auto per kilometer uitstoot). Genoeg redenen voor de inwoners van andere wereldsteden om zich hard te maken voor hun eigen versie van Bicing.

#### **Fietstoerist?**

Om een Bicingpas aan te vragen moet je inwoner van Barcelona zijn, oftewel je bewijs van inschrijving in de gemeente kunnen aantonen. Ben je op vakantie in Barcelona en wil je toch fietsen? Je huurt al voor 6 euro een fiets bij Budget Bikes, te vinden in een zijstraat van de Ramblas. Ook kun je een fietstour boeken met een Nederlandstalige gids. Meer informatie vind je op [www.bajabikesbarcelona.com](http://www.bajabikesbarcelona.com) en [www.cruisingbarcelona.com](http://www.cruisingbarcelona.com).



Rijen zilvergrijze fietsen van Velo Libre in Parijs.

**Parijs heeft een dichtgetimmerd metrosysteem,** maar wat zie je van 'ze city of luv' zo diep onder de grond?

#### **PARIJS op de pedalen**

**Ohlala! Wat is Parijs een heerlijke stad.** En de Fransen hebben nu een jaar kunnen oefenen met fietsen door deze zinderende stad. Vorige zomer is er de Vélib geïntroduceerd: bijna gratis fietsen voor iedereen. Voor toeristen perfect, want in het compacte Parijse centrum ligt alles op fietsafstand. Maar dan moet je wel een American Express kaart hebben.

Parijs heeft een dichtgetimmerd metrosysteem, maar wat zie je van 'ze city of luv' zo diep onder de grond? Stap op de Velo Libre en ga op de fiets door Parijs, zoals iedereen daar doet. Rijenlange solide zilvergrijze fietsen sieren de straten. Dat is wel wat anders dan de rammelende rijwielen waar de rest van Frankrijk op fietst. Meedoen is simpel. Overal staan fietsstations inclusief informatiepaal. Een dagkaart kost 1 euro en met je creditcard is het zo gepiept. Althans, dat denk je! CARD REFUSED, please retry, flikkert in beeld wanneer je de kaart doorhaalt. Dat werkt dus niet. En al prijkt het woord liberté op elk reclamebord van Vélib, vrijheid is niet voor iedereen. Je kunt alleen meedoen met een American Express of een creditcard met chip, zoals alle Fransen hebben. Wij niet. Voor de gelukkigen mét American Express kaart is het simpel. En het is heerlijk om door Parijs te fietsen. Iedereen doet het; de zakenman last in zijn lunchpauze een fietsrondje in, een stel van middelbare leeftijd parkeert twee fietsen voor de deur van de opera, vriendinnen bestijgen een stalen ros met volle tassen na het shoppen. Het gaat alleen niet altijd even soepel. Fietsen is in de



**Boven: Jong geleerd, oud gedaan. Links: na gebruik zet je de fiets terug in de speciale stalling.**



### La vie est belle!

Wees voorbereid op een desillusie. In de metro lijkt Parijs ontzettend groot, de tientallen lijnen krioelen door elkaar op de kaart. Maar boven de grond valt dat wel mee. Opeens blijkt dat rue Oberkampf, hangout van underground Parijs, praktisch naast Centre Pompidou ligt. Met de metro heb je dat niet door, want je moet overstappen en dus 2 keer wachten tot de juiste metro komt. Met een beetje pech ben je een kwartier onderweg. Fietsend duurt het nog geen 5 minuten! Eigenlijk kun je alles in het centrum op de fiets doen. Van het museum voor hedendaagse kunst Palais de Tokyo naar de Joodse wijk Le Marais bijvoorbeeld is een dik kwartier; een mooi tochtje langs de Seine. Daarvoor is de Vélib ook bedoeld. Als je binnen een half uur op de plek van bestemming bent, en je fiets weer in een van de 1451 stallingen parkeert, hoef je verder niets te betalen. Mocht je de fiets langer gebruiken, dan kunnen de kosten oplopen, van 1 tot 4 euro per elk volgend half uur. Best slim, want zo blijven de fietsen circuleren.

Na een paar dagen ken je Parijs op je duimpje en is het net of je er al jaren woont, 's ochtends een baguette halen op de fiets, onderweg een café au lait en hup door naar het park. La vie est belle! Eén tip: als je besluit te emigreren, koop dan wel de Vélib-jaarkaart. Ben je voor 29 euro klaar.



mode, maar de gemiddelde Parijzenaar kan het niet of nét. In mode lopen ze misschien ver vooruit, die fietsvaardigheden hebben wij mooi op ze voor! Leuk, want je steelt de show. 'Kijk monsieur, ik kan al zonder handen!' en hop een wheely erachteraan. Maar ook irritant, die Fransen fietsen echt akelig in de weg. Mocht je een Fransoos ontmoeten die het echt te bont maakt, verwijfs die dan door naar Parc de la Vilette, daar wordt op zaterdagmiddag fietsles gegeven. Erg vermakelijk om daar een kijkje te nemen.

Kijk uit! Fietsers worden genegeerd door het zware verkeer. En, ervaren of niet, iedereen rijdt rond als ongeleid projectiel. Want waar moet je fietsen? Op de dun gezaaide fietspaden na is hier ook de busbaan voor de fietsers, daar is voor de gelegenheid een fietsje op geschilderd. Maar die busbaan is vaak aan de rechterkant van een twee-, drie- of vierbaans weg. Hoe sla je af naar links? Gewoon gáán, net als iedereen dat doet. Laat het uitsteken van je hand maar achterwege, daar snappen ze toch niets van. Als overstekend wild vliegt fietsend Parijs over rotondes en kruispunten.