



fossiele brandstoffen op raken, ze geopolitieke onrust veroorzaken en broeikasgassen opleveren. Toch is de discussie rondom de energietransitie allesbehalve simpel.

Het mooie aan Landschap en energie is dat het goed laat zien hoe de discussie over energie van de harde feiten zoals hierboven onvermijdelijk terechtkomt in het drijfzand van belangen en emoties. Het boek bevat een uitputtende analyse van het energieverbruik en de winning ervan, wat energie eigenlijk is, en wat de energietransitie inhoudt. In essays beschrijven diverse auteurs vervolgens de transities die nodig zijn om het landschap te veranderen, transities op het gebied van mobiliteit, economie, politiek, technologie en emotie.

Dat maakt Landschap en energie een evenwichtig boek over landschap en energie. Feiten en emoties worden neergezet als gelijkwaardige elementen in de veelal harde discussie tussen de duurzaamheidslobby die nationale en Europese energieafspraken topdown wil afdwingen en de landschapslobby die zich vasthoudt aan de regionale eigenheid en historie van de natuur. Emotie is ook kennis. 'Inzicht in de emoties die windturbines in het landschap oproepen, is tegelijk inzicht in de complexe verhouding die we hebben ten aanzien van onze leefomgeving en tevens inzicht in het feit dat niemand tegen een duurzame ontwikkeling is, maar het is ook voor niemand een prioriteit. Juist daarom zijn de emotionele discussies waardevol, omdat ze bij een juiste aanvliegroute leiden tot betrokkenheid bij een duurzame transitie.'

Landschap en energie – Ontwerpen voor transitie. ISBN 9789462081123, € 65,-



FIETSEN OP INTERNET

Fietsen is in. Veel steden doen er alles aan om op de top tien van de meest fietsvriendelijke stad te komen. Die bestaat volgens het magazine Askmen (www.askmen.com) uit de volgende steden: 1) Amsterdam, 2) Kopenhagen, 3) Bogota, 4) Curitiba, 5) Montreal, 6) Portland, 7) Basel, 8) Barcelona, 9) Beijing, 10) Trondheim. De websites die steden voor fietsers

ontwikkelden, variëren nogal. Winnaar Amsterdam waarschuwt de fietsers vooral (www.iamsterdam.com), met als meest bijzondere tip: 'Don't imitate the Dutch'. Runner-up Kopenhagen moet het qua informatie vooral hebben van de Copenhagenize Design Company, een ontwerp bureau dat zich specialiseert in projecten met fietsen in de stad die twee websites beheert: www.copenhagenize.com, met teksten over bijvoorbeeld de Groene Golf van veilige en brede fietspaden door de stad, en www.copenhagencyclechic.com, met portretten van urban bikers. De gemeente stimuleert dit met de slogan 'Getting Copenhagenized' (www.visitcopenhagen.com).

Heel veel steden hebben fietsverhuur of fietsdeelsystemen, en veel steden organiseren complete lobby's om mensen aan het fietsen te krijgen. Een zeer uitgebreid Europees overzicht daarvan is te vinden op www.bikecityguide.org, een maker van een navigatiesysteem voor fietsen op de smartphone. In Engeland zijn er Cycling Campaigns in grote steden als Londen (lcc.org.uk), Leeds (www.leedscyclingcampaign.co.uk), Cambridge (www.camcycle.org.uk) en Bristol (www.bristolcyclingcampaign.org.uk), maar ook in een kleinere stad als Warrington (www.warringtoncyclecampaign.co.uk). Gemeente Basel organiseert zelfs cursussen om mensen te leren fietsen (www.provelo-beiderbasel.ch). Ook een stad als Toronto voert campagne (cycleto.ca).

In Engeland hebben bedrijven de stadfiets ontdekt. Mediabedrijf Sky, van de gelijknamige wielrenploeg, ondersteunt een website met fietsroutes en -evenementen (www.goskyride.com). Bijzonder is het speciale programma Breeze, geheel gericht op fietsende vrouwen (www.goskyride.com/Breeze). De Barclays Bank sponsort de fietsverhuur in Londen. Voor tachtig Britse ponden kun je het hele jaar door een halfuur rijden op de blauwe fietsen van Barclays Cycle Hire (www.tfl.gov.uk). Het aparte aan deze door een commerciële bank gesponsorde fietsverhuur is dat alles in de huiskleuren van Barclays is geschilderd,

zelfs het overbekende rode en rode 'Underground'-logo van London Transport.

In Montréal krijgen abonnees van Bixi (montreal.bixi.com), het fietsverhuursysteem van de gemeente, een speciale sleutel waarmee ze snel en makkelijk toegang krijgen tot de fietsen. Evenals het systeem van Barclays en de Velib in Parijs (www.velib.paris) betalen huurders een bedrag waarvoor ze dagelijks dertig minuten of drie kwartier gratis kunnen fietsen. Langer fietsen betekent bijbetalen. Andere bedrijven zijn de app-producent van BikeCityGuide, maar ook de makers van websites waarop gebruikers fietsroutes met elkaar delen. Bikenet (www.bikemap.net) is daarvan waarschijnlijk de meest uitgebreide, met zelfs fietsroutes op Paaseiland en de Seychellen. De site zegt 1.287.851 routes aan te bieden met een totale lengte van 122.740.433 kilometer. In Nederland hebben bedrijven, provincies en regio's routeplanners, maar voor mij is het systeem van de fietsknooppunten, dat in de afgelopen tien jaar is uitgerold, nog altijd een erg slimme en handige manier om je weg te vinden (www.fietsknooppunten.nl).

Fietsers verenigen zich ook. In Nederland hebben we natuurlijk de al geïnstitutionaliseerde Fietsersbond (www.fietsersbond.nl), met op de degelijke site het Fietsenbond Meldpunt dat jaarlijks meer dan 5000 meldingen krijgt, maar ook een praktische test van fietsendragers. In het Braziliaanse Curitiba gaat het informeler, met de Facebook-pagina van Bicicletada Curitiba (www.facebook.com/bicicletadacuritiba, 4346 likes). Deze opsomming zou niet compleet zijn zonder de vermelding van de fietslift, die in vijftien jaar zo'n 200.000 fietsers de 130 meter lange Brubakken-heuvel in Trondheim op duwde (trampe.no). Bij uitstek een innovatieve aanpassing van de stad aan een nieuwe trend, het fietsen, die alleen in Nederland oud en oubollig kan aandoen.