

## FIETSEN IS 'URBAN LIFESTYLE'



Illustratie uit: Velo City.

Vijftien fietsen passen in de Bike Hangar, een uit twee enorme wielen samengestelde fietsstalling die meer dan vijftien meter hoog, bijna zeven meter breed en zo'n twee meter diep is. Fietsen worden roterend naar boven of naar beneden getransporteerd. Het ziet er prachtig uit op de foto in Velo City, als een soort hoogstedelijke mobile in New York waar je kunstenaar Alexander Calder ideeënwereld achter waant. Tegelijkertijd toont de Bike Hangar ook het manco in dit mooie boek, dat een waar designwalhalla schetst voor fietsafficionado's. Want zulke innovatieve ontwerpen – hoe mooi ook – zullen geen oplossing zijn voor de grote stapels aan fietsen die zich ophopen voor de Nederlandse stations. In Utrecht komt een stalling voor meer dan 12.000 fietsen – daarvoor heb je 800 Bike Hangars nodig, wat neerkomt op een stellage

van bijna anderhalve kilometer diep, zeven meter breed en vijftien meter hoog. Maar misschien is deze kritiek ook wel gezeur van een Nederlander met fiets-dna, die met enige verwondering in Velo City rondkijkt hoe het fietsen in andere landen vooral lijkt te worden opgepakt als 'urban lifestyle', een hippe stedelijke levensstijl. De foto's van fietsenwinkels waar fietsen in strakke en lichte interieurs in rekken hangen al ware het designerjeans lijken in niets op de meestal donkere en rommelige fietsenmaker die we hier op de hoek vinden. In lettervormige fietsenrekken staat meestal slechts één fiets. En zelfs de overvolte Fietsflat bij Amsterdam CS is op de foto's strak en geordend. Wat de architectuurjournalist en fietsgek Gavin Blyth in Velo City wel laat zien, is dat overal in Europa, Noord-Amerika, Zuidoost-Azië en

zelfs Dubai fietspaden worden aangelegd om die – daar nog nieuwe – levensstijl te accommoderen. Er zijn veel slimme systemen voor huurfietsen met hippe en robuuste stadsfietsen. Wat ik mis zijn de witte fietsen in Park Hoge Veluwe. Zelfs in Dubai is een fietspad – blijkbaar kun je er kamelen en onyxen op tegenkomen. En het prachtige appartementencomplex 8 House in Kopenhagen is tot op de tiende verdieping te bereiken op de fiets. Zo laat Blyth toch mooi zien welke ontwerpbijdrage de fiets oplevert in de stad, en met welke infrastructuur de stad daarmee wordt verrijkt – prachtige, glooiende en meestal slanke fietsbruggen en -voorzieningen en Bike Fixation exploiteert automaten met binnenbanden, lampjes en andere fietsaccessoires. Dat zoiets als de Bike Hangar in Nederlandse ogen niet meer is dan een ontwerpgrap is ook helemaal geen probleem. Zoiets verrijkt de stad ook, en toont bovendien een steeds populairder wordende stedelijke levensstijl.

Gavin Blyth, Velo City – Architecture for Bikes. Prestel, ISBN 9783791349091, € 24,99

## NIEUW VAKGEBIED: VACANCY STUDIES

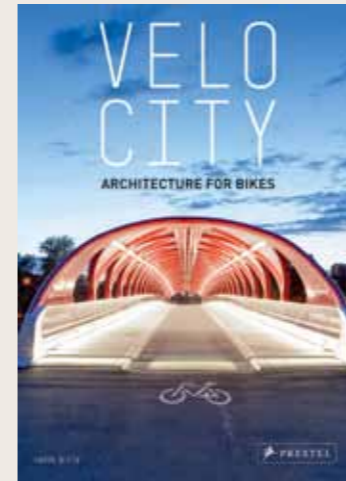
Nederland is een vakgebied rijker: Vacancy Studies. Je kunt het studeren aan het Sandberg Instituut, onder leiding van architect Ronald Rietveld en filosoof Eric Rietveld, dezelfde mensen die als hoofdredacteur het – zeg maar – lesboek Vacancy Studies hebben samengesteld. Het vakgebied gaat over herbestemmen van gebouwen en gebieden die hun oorspronkelijke functie hebben verloren, zoals de Westergasfabriek in Amsterdam of Vliegveld Soesterberg. De auteurs van Vacancy Studies pleiten voor een tussentijdse en experimentele aanpak van waardevolle gebouwen en gebieden die leeg komen te staan. Dat betekent dat in de periode dat het gebouw of gebied vrijkomt en de renovatie, herbestemming of sloop ervan nog in gang zijn, je samen met innovatieve partners

een alternatieve programmering organiseert, als een experimentele zoektocht naar de definitieve bestemming. Dat vergt andere competenties dan het normale onderwijs aanbiedt, want ontwerpers moeten rekening houden met onverwacht gebruik, een onregelmatig en onzeker tijdsplan, en met telkens nieuwe en onzekere partnerschappen. Als ideaal zien de auteurs zulke ontwerpinterventies als een soort 'ontginningsmachine' die door het hele land reist langs leegstaande gebouwen en gebieden. Telkens opnieuw pakt deze ontginningsmachine een nieuwe ontwerpogave op voor tijdelijk gebruik van in onbruik geraakte gebouwen en gebieden. Dat leidt tot 'sequentiële tijdelijkheid', een soort organische kennisontwikkeling voor het ontwerp van tijdelijk gebruik. 'Als je ergens te lang bent, wil je blijven en dan gaat daar je energie in zitten. In het witte land van tijdelijk gebruik draait het echter om de kennisontwikkeling, daár moet de energie op gefocust worden.'

Vacancy Studies – Experimenten & strategische interventies in architectuur. nai010publishers, ISBN 9789462081468, € 24,50

## FEITEN EN EMOTIES

Een fiets is bijna een minder energie-efficiënt transportsysteem dan een oliepijpleiding, een vrachtschip, een goederentrein of een tanker. En de schepen en de trein zijn sneller. Voor de elektriciteitsvoorziening van één miljoen huishoudens is het afval nodig van een stad zo groot als de Wieringermeer. En we gebruiken wereldwijd evenveel energie voor het transport van mensen als voor het transport van goederen, namelijk 64 exajoule (1018 joule). Het zijn enkele opvallende feiten die in het boek Landschap en energie samengebond worden in een ontwerpend onderzoek naar de mogelijkheden om de noodzakelijke energietransitie landschappelijk vorm te geven. Die noodzaak is simpel: er zijn andere vormen van energieproductie en -gebruik nodig, omdat de



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 transitie die nodig zijn om het landschap te veranderen, transitie 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 land- schapslobby 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 (ccc.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.warringtoncyclingcampaign.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 stadsfiets 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 huis- kleuren 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.