

> Vélib: De zomerhit van 2007

(foto: Sophie Robichon/Mairie de Paris)



(foto: DR/Mairie de Paris)

Martin Enserink – freelance journalist, Parijs

Na steden als Berlijn, München, Barcelona en Lyon heeft nu ook Parijs een elektronisch fietsverhuursysteem. Met allure: 20000 fietsen voor het eind van het jaar. Ondanks enkele kinderziekten zijn de Parijzenaars enthousiast.

Met een klinkende overwinning in de zwaarste bergetappe veroverde Michael Rasmussen op 15 juli de gele trui in de Tour de France. Maar in Parijs was die zondag alle aandacht gericht op een heel ander fietsevenement: de start van Vélib, het veelbesproken en ambitieuze witte-fietsenplan. Om 12 uur 's middags trokken de eerste Parijzenaars onwennig en nieuwsgierig de zware grijze rijwielen uit de splinternieuwe stations die de maanden daarvoor in hoog tempo waren aangelegd.

Rasmussens carrière ging 10 dagen later in rook op, maar Vélib (een samentrekking van 'vélo' en 'libre') is nog steeds een eclatant succes. De cijfers die het stadsbestuur met enige regelmaat publiceert zijn indrukwekkend. De eerste twee maanden hebben Vélib-fietsers al ruim drie miljoen ritten gemaakt.

Twee maanden na de start hadden Vélib-fietsers al ruim drie miljoen ritten gemaakt.

Samen fietsen ze dagelijks bijna drie keer de wereld rond. Meer dan 70.000 mensen hebben al een jaarabonnement. En Vélib was wekenlang hét onderwerp van gesprek op tv, in cafés en op internet. 'De zomerhit van 2007' noemde de gratis metrokrant 20 Minutes het fenomeen.

De vliegende start was des te opmerkelijker omdat Vélib behoorlijk wat aanloopp Problemen kent. De software van de stations haperde hier en daar, de website liet te wensen over, en gebruikers klagen over technische mankementen aan de fietsen zelf. Eén fietser startte na een frustrerende ervaring een inmiddels drukbezochte klagewebsite.

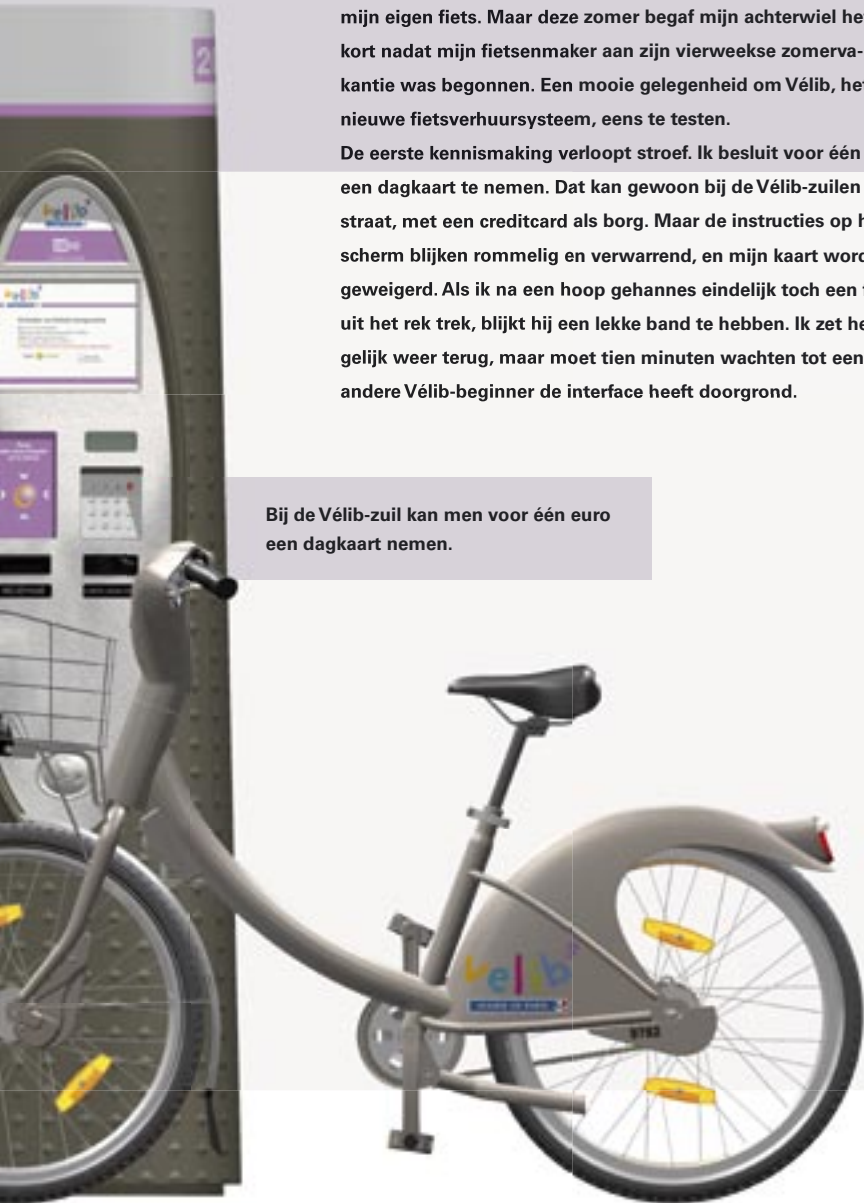
Maar voorlopig nemen de meeste fietsers dergelijke ongemakken op de koop toe. In kranten- en tv-interviews met gebruikers overheerst het enthousiasme; menigeen had zich niet gerealiseerd dat fietsen zo praktisch en tegelijk zo leuk kon zijn. De Franse hoofdstad heeft de fiets ontdekt en in zijn hart gesloten.

De proef op de som

Ik fietste al jaren in Parijs; gewoon, zoals elke Nederlander, op mijn eigen fiets. Maar deze zomer begaf mijn achterwiel het kort nadat mijn fietsmaker aan zijn vierweekse zomervakantie was begonnen. Een mooie gelegenheid om Vélib, het nieuwe fietsverhuursysteem, eens te testen.

De eerste kennismaking verloopt stroef. Ik besluit voor één euro een dagkaart te nemen. Dat kan gewoon bij de Vélib-zuilen op straat, met een creditcard als borg. Maar de instructies op het scherm blijken rommelig en verwarrend, en mijn kaart wordt geweigerd. Als ik na een hoop gehannes eindelijk toch een fiets uit het rek trek, blijkt hij een lekke band te hebben. Ik zet hem gelijk weer terug, maar moet tien minuten wachten tot een andere Vélib-beginner de interface heeft doorgrond.

Bij de Vélib-zuil kan men voor één euro een dagkaart nemen.



Gelukkig wennen de scherpjes snel. En het wordt helemaal simpel als ik eenmaal voor 29 euro een jaarabonnement heb genomen; voortaan hoef ik alleen mijn Vélib-pasje over het magnetische slot te vegen om een fiets te bevrijden. De fietsen blijken ondanks hun gewicht van 22 kilo lekker te rijden, het zadel zit prettig en is makkelijk in hoogte verstelbaar, en de verlichting werkt dag en nacht.

Maar als gevorderde Vélib-gebruiker loop ik tegen nieuwe problemen aan. Soms komt de kaart met stations om onduidelijke redenen niet op de website tevoorschijn. Als ik online mijn krediet met 5 euro wil ophogen, geeft mijn browser in felrode letters een waarschuwing: 'The security certificate presented by this website has errors.' Kan ik nu veilig mijn creditcard-nummer intoetsen?

Maar mijn grootste probleem is dat het soms lijkt alsof er meer fietsen zijn dan plaatsen om ze in te leveren. Als ik op een zaterdagavond om één uur thuiskom uit de stad, zijn alle twintig plaatsen voor mijn huis al bezet. Tant pis, denk ik, en ik rijd door naar het pleintje verderop. Ook alle twintig vol. Gelukkig biedt de Vélib-informatiezuil uitkomst; hij wijst de weg naar het dichtstbijzijnde station waar wél plaats is, terwijl mijn gratis fietstijd met een kwartier wordt verlengd. Dapper trap ik door, maar als ik het bewuste station nader komen van de andere kant net twee fietsers aanracen. Zij winnen. 'Bonne nuit!' roepen ze me na.

Na een kwartier vind ik eindelijk een plekje. Maar als ik terug naar huis loop - inmiddels een hele wandeling - zie ik anderen nog altijd vruchteloos rondzwerven. En die nacht droom ik dat ik de allerlaatste Vélib-fiets ben, die diep in de Parijse nacht op zoek is naar het allerlaatste plekje.

Gelukkig is mijn fietsmaker inmiddels terug van vakantie.

1451 stations

Parijs is geen koploper op het gebied van witte fietsen, of, beter gezegd, high-tech fietsverhuursystemen. Berlijn, München, Barcelona en Lyon waren allemaal eerder (zie Fietsverkeer mei 2006). Maar Parijs heeft wel verreweg het meest ambitieuze systeem gelanceerd. Bij de opening telde Vélib al 750 fietsstations met ruim 10.000 fietsen; eind dit jaar moet dat aantal zijn opgelopen tot 1451 stations (gemiddeld om de 300 meter één) en 20.600 fietsen. (Ter vergelijking: Lyon heeft 3000 fietsen, Berlijn 1650 en Barcelona 1500.)

Het Parijse systeem wordt, net als dat in Wenen, Brussel, Lyon en twee Spaanse steden, gerund door JCDecaux, een internationaal bedrijf dat ookabri's en ander stadsmeubilair beheert

en in ruil daarvoor reclame mag ophangen. (JCDecaux noemt het systeem, dat deels gepatenteerd is, 'Cyclocity'.) Daardoor heet het dat Vélib de Parijse belastingbetaler niets kost; in werkelijkheid derft de stad natuurlijk inkomsten voor de 1628 grotendeels nieuwe reclameborden die het bedrijf exploiteert. Voor het Parijse systeem heeft JCDecaux voortgeborduurd op dat van Lyon, Vélo'v geheten, maar er zijn enkele verschillen. De fiets is niet langer felrood maar stemmig grijs, omdat dat beter in het Parijse straatbeeld zou passen. Om de fiets minder onderhoudsintensief te maken zijn enkele elektronische snuffjes - zoals het op afstand detecteren van mankementen - geschraapt, en zijn de velgen en de voorvork steviger uitgevoerd. Dat laatste lijkt geen overbodige luxe: op Youtube

Een kaart op de Vélib-website toont alle stations, inclusief het aantal op dat moment beschikbare fietsen en lege plaatsen.



Veel fietspaden in Parijs bestaan slechts uit lijnen.

circuleert al een filmpje waarop twee gehelmde jongens op de muziek van Highway to Hell met hun Vélib van een serie Parijse trappen afdenderen. Le Monde becijferde onlangs dat de fietsen in Lyon, alles inbegrepen, zo'n 3000 euro per jaar kosten. In Parijs moet dat een stuk minder worden.

Gebrek aan fietsen

Om de drempel voor gebruikers zo laag mogelijk te maken is Vélib niet duur: dag-, week en jaarkaarten kosten respectievelijk 1, 5, en 29 euro. Ongeacht het type abonnement is het eerste half uur fietsen altijd gratis; het tweede half uur kost een euro, het derde twee euro en elk volgend half uur 4 euro. Zo wordt langdurig gebruik ontmoedigd en komen de fietsen snel beschikbaar voor de volgende gebruiker. (Tot nu toe wordt de gemiddelde fiets 10 à 15 keer per dag gebruikt, aldus het stadhuis.)

Het systeem leunt zwaar op elektronica. Elke fiets heeft een chip met een unieke code die door de stations wordt uitgelezen zodra een fiets wordt teruggezet. Een interactieve kaart van Parijs op de Vélib-website toont alle stations, inclusief het aantal op dat moment beschikbare fietsen en lege plaatsen. Dat is handig bij het plannen van een trip: wie bijvoorbeeld per Vélib naar de bioscoop wil kan even kijken of er nog plaatsen vrij zijn in de dichtstbijzijnde stations. Jaarabonnees kunnen online ook de details van hun ritjes naslaan en het tegoed op

hun rekening ophogen met een creditcard.

Wellicht de grootste frustratie van Vélib-gebruikers tot nu toe is het gebrek aan fietsen, of juist aan stations met vrije plaatsen om ze na gebruik te stallen (zie ook het kader.) Daar wordt hard aan gewerkt, laat het gemeentebestuur weten. Het probleem is dat de fietsen de neiging hebben zich op bepaalde plekken op te hopen - bijvoorbeeld in de uitgaanswijk Le Marais aan het begin van de avond, en in de perifere buurten later op de avond. Ook rijden beduidend meer mensen de heuvels in de stad af dan op. Om die verschillen recht te trekken worden de fietsen per auto met oplegger van station naar station vervoerd - maar de ervaring moet nog leren hoeveel fietsen er dagelijks van A naar B moeten. Het feit dat nog elke week tientallen nieuwe stations worden geopend compliceert de dynamiek verder. Overigens doet het transporteren van fietsen per auto natuurlijk ook afbreuk aan de milieuwinst van het systeem.

Fietsgebruik neemt toe

Voor het Parijse stadbestuur staat Vélib niet op zichzelf. De auto terugdringen en het fietsen stimuleren is een van de speerpunten van de socialistische burgemeester van Parijs, Bertrand Delanoë. Langs een serie boulevards door het zuiden van de stad liet Delanoë al een gloednieuwe tramlijn aanleggen waarvoor, tot woede van automobilisten en rechtse

partijen, twee rijstroken werden opgeofferd. Verder zijn de laatste jaren langs veel grote verkeersassen fietspaden aangelegd en zijn nieuwe fietsenstallingen geplaatst.

De effecten lijken positief: sinds 2001 is het fietsgebruik al met 48% toegenomen, aldus de gemeente. Maar dat getal is een beetje bedrieglijk; nog steeds gebruikt slechts 1.5% van alle Parijzenaars de fiets met enige regelmaat. Het fietspadennet groeit weliswaar, maar is met in totaal circa 370 kilometer nog steeds erg bescheiden van omvang. (Straatsburg, met nog geen kwart van het aantal inwoners van Parijs, heeft ruim 400 kilometer.) Bovendien zijn veel fietspaden, zeker gezien door Nederlandse ogen, matig van kwaliteit; ze zitten vol hobbels, eindigen vaak abrupt, en bestaan soms slechts uit lijnen geschilderd op bestaande trottoirs. Onder automobilisten zijn ze populair als kortparkeerplaats. Tot wanhoop van fietsersbonden zijn zelfs sommige van de nieuwe borden van JCDecaux deels op bestaande fietspaden gebouwd.

De talloze straten met eenrichtingsverkeer maken bovendien lastige omwegen noodzakelijk; zo is er nog altijd geen simpele west-oost-fietsroute door het hart van Parijs. En typisch Parijse verkeerspleinen, zoals Place de la Bastille en Place de la Concorde, blijven gevaarlijke en bijna onneembare hordes. Echt fietsvriendelijk is Parijs, kortom, allerminst.

Katalysator

Delanoë's hoop is dat Vélib een krachtige katalysator zal zijn om dat te veranderen. Mensen die eenmaal de voordelen van

het fietsen hebben leren kennen zullen wellicht besluiten zelf een fiets aan te schaffen; de Vélib-website heeft zelfs een lijst adressen van fietshandelaren. En een toenemend aantal fietsers vormt een politiek breekijzer om meer knelpunten aan te pakken. Zo bestaan er plannen om, in navolging van Bordeaux en Straatsburg, een groot aantal eenrichtingsstraten open te stellen voor fietsverkeer in beide richtingen.

Wellicht om die reden hebben fietshandelaren tot nu toe lachoniak gereageerd op de introductie Vélib - de meesten gaan ervan uit dat een fietsvriendelijker Parijs uiteindelijk goed zal zijn voor hun zaken. Fietsverhuurders, daarentegen, spreken van oneerlijke concurrentie. De tariefstructuur van Vélib maakt lange ritten onaantrekkelijk - een tochtje van vier uur kost 23 euro - maar een serie korte ritten is juist erg voordelig. "Wij verhuren voor 14 euro per dag," mopperde een verhuurder in Le Monde. "Als je een beetje slim bent fiets je met Vélib van het ene monument naar het andere zonder een rooie cent te betalen."

Of Vélib werkelijk voor een doorbraak in het fietsverkeer zal zorgen, dat zal de komende jaren moeten blijken. Delanoë - die als burgemeester ongekend populair is - maakte op 4 september bekend zich in 2008 voor een tweede termijn van zeven jaar verkiesbaar te zullen stellen; hij wil zijn programma om Parijs 'groener' te maken krachtig voortzetten. Dat geeft Parijse fietsersorganisaties in elk geval goede hoop dat de 'vélorutie' nog niet ten einde is.

