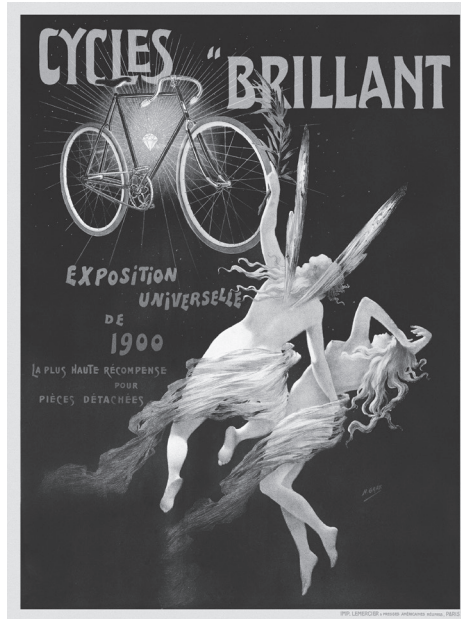


## VOORWOORD

# REIS NAAR DE MAAN



*Cycles 'Brillant'*. Reclameposter van kunstenaar Henri Boulanger (alias Henri Gray, 1900).

In de jaren 1890 verschenen er reclameposters in het straatbeeld met fietsen die door het heelal vlogen. Ze behoren tot de beroemdste afbeeldingen van de fiets die ooit zijn gemaakt: ze tonen fietsen die aan het firmament kleven, fietsen die langs kometen en planeten flitsen, fietsen die over de randen van de maansikkel freewheelen. De berijders van die fietsen zijn vaak vrouwen – of beter gezegd godinnen. Ze hebben de borsten ontbloot en dragen geplooid Griekse gewaden en lange haren die als een straalstroom achter hen aan wapperen. Op een poster

van de Franse fietsfabrikant Cycles Sirius rijdt een bijna naakte fietser in amazonezit door een sterrenhemel, haar ogen gesloten, haar glimlachend gelaat in extase omhoog gericht. Het beeld suggereert dat je op de fiets buitenaards genot kunt ervaren: een fietstocht kan je naar de sterren voeren; een fietstocht kan Aphrodite een orgasme bezorgen. Op een poster uit 1900 voor een ander Frans bedrijf, Cycles Brillant, zien we twee schaars geklede vrouwelijke figuren door de Melkweg zweven. Een van hen, met elfenvleugels op haar rug en een olijftak in de hand, reikt met haar hand omhoog naar het voorwiel van een fiets, dat als een zon boven haar hoofd zweeft. De fiets is aangelicht en straalt, reflecteert de gloed die afkomstig is van een voorbij zwevende diamant. In dit surreële visioen is de fiets zelf een godheid, een hemellichaam dat de aarde verlicht met zijn glans.

Deze posters zijn gemaakt tijdens de fietsmanie die rondom 1900 woedde, een korte periode voor de opkomst van de automobiel, toen de heerschappij van de fiets nog onbetwist was en fietsmakers in een verzadigde markt manieren zochten om hun producten te laten opvallen met oogstrelende art-nouveau-advertenties. Maar de hemelse fiets was niet louter een staaltje verkoopzwendel. De eerste protofiets, een merkwaardige tweewielige machine zonder pedalen, krukken of ketting, werd door de eerste bewonderaars rond 1820 vergeleken met Pegasus, het gevleugelde paard van de Griekse mythologie. Bijna vijftig jaar later constateerde een chroniqueur van de *vélocipèderage* in Parijs dat de voertuigen ‘tot zulk een perfectie waren gebracht, zowel wat betreft snelheid als wat betreft lichtheid,’ dat ze leken te ‘vliegen door de lucht’.<sup>1</sup> Een spotprent uit dezelfde tijd maakte dat verband expliciet: een man met een hoge hoed en een rokkostuum zat schrijlings op zijn *vélocipède*, die aan beide zijden door een heteluchtballon in de lucht werd gehouden, met rotorbladen als wiel en een koperen kijker op het stuur gemonteerd. De fiets zweefde boven Parijs, weg uit de stad. Een bijschrift vermeldde: *Voyage à la Lune*.<sup>2</sup>

Een vliegende fiets. Een fiets die tussen de sterren laveert. Een fiets waarmee je naar de maan kunt pedaleren. De populaire cultuur heeft

deze ideeën nooit losgelaten. Halverwege de twintigste eeuw produceerden fabrikanten fietsen met gestroomlijnde contouren die deden denken aan jumbojets, en met merknamen die visioenen van lucht- en ruimtereizen oproepen: de Skylark, de Skyliner, de Spaceliner, de Spacelander, de Jet Fire, de Rocket, de Airflyte, de Astro Flite. Vliegende fietsen doemden op in kinderboeken, pulpromans en sciencefiction-literatuur. In *Bikey the Skicycle and Other Tales of Jimmieboy* (1902) van de Amerikaanse schrijver John Kendrick Bangs heeft een jongetje een magische fiets die kan praten en vliegen. Jongen en fiets rijden over de Atlantische Oceaan, over de Alpen en de ruimte in, waar ze over de buitenste ring van Saturnus fietsen – een ‘prachtige gouden weg’ vol ‘fietsers uit [...] alle delen van het heelal’.<sup>3</sup> Een roman van Robert A. Heinlein uit 1952, *The Rolling Stones*, vertelt het verhaal van een tiener-tweeling die in een kolonie op de maan woont en de fiets meeneemt naar Mars om radioactieve erts te zoeken. (‘Een mijnwerkersfiets zou in de straten van Stockholm misplaatst zijn geweest [...] maar op Mars of op de maan hoorde hij thuis zoals een kano thuishoort in een Canadese rivier.’)<sup>4</sup> Tegenwoordig verwoorden verhalen over ruimtereizen per fiets typisch 21ste-eeuwse kwesties over politiek en identiteit. *Trans-Galactic Bike Ride* uit 2020 is een bloemlezing van ‘feministische sciencefiction-onfietsverhalen van transgender en non-binaire avonturiers’.<sup>5</sup>

En dan is er natuurlijk nog de beroemde scène uit *E.T. the Extra-Terrestrial*, waarin een fiets boven een dennenbos aan de rand van een buitenwijk uitstijgt en door de lucht vliegt. Het is een onvergetelijk tafereel uit de filmgeschiedenis: een Looptail BMX-fiets met een alien in de stuurmand, bestuurd door een tienjarige aardling, als silhouet afstekend tegen de onnatuurlijk grote en heldere volle maan van Steven Spielberg.

Dit zijn krachtige fantasieën. Ze getuigen van een oerverlangen om de ketenen van de zwaartekracht af te werpen en de aarde zelf te verlaten. Maar zijn het alleen maar fantasieën? In 1883 voorspelde de Britse natuurkundige en schrijver Benjamin Ward Richardson dat het ‘nieuwe en onafhankelijke geschenk van voortbeweging’ dat de fiets de mens

had gegeven spoedig op dramatische wijze zou worden uitgebreid: 'De kunst van het vliegen zal het praktische resultaat zijn van het grootse experiment dat nu gaande is.'<sup>6</sup> In de laatste jaren van de eeuw werden er talloze pogingen gedaan om fiets en luchtschip samen te voegen. Kranten en wetenschappelijke tijdschriften kondigden de uitvinding van de 'Aerial-Cycle', de 'Luftvelociped' en de 'Pegasipede' aan. Er waren ontwerpen voor fietsen met draaiende motoren, met roterende ventilatoren en met vliegervormige zeilen; er waren voorstellen voor zeppelins die werden aangedreven door groepen fietsers. Deze machines hebben het luchtruim nooit bereikt, maar op 17 december 1903, twintig jaar nadat Richardson zijn voorspelling had gepubliceerd, steeg de Wright Flyer op boven de Kill Devil Hills in Kitty Hawk, in de Amerikaanse staat North Carolina. Orville en Wilbur Wright waren fietsmonteurs en -fabrikanten die cruciale verschijnselen als liftkracht en luchtweerstand pas goed begonnen te begrijpen toen ze een vreemd apparaat aan een fietsstuur vastmaakten – een horizontaal draaiend fietswiel, uitgerust met 'spoilers' en 'vleugels' – en daarmee door de straten van Dayton, Ohio, gingen fietsen. De broers pasten andere lessen over balans, stabiliteit en flexibiliteit die ze van de fiets hadden geleerd toe om hun vliegtuig te bouwen, waarbij ze gebruikmaakten van gereedschappen en onderdelen uit hun fietswinkel. Het tijdperk van de luchtvaart was, zoals Richardson had voorspeld, een uitbreiding, een resultaat van de fietsmanie.

Tegenwoordig bestaan er machines die lijken op de fiets-luchtschiphybriden die in de negentiende eeuw zijn bedacht: door trappers aangedreven helikopters en ornithopters en andere lichte vliegtuigen, ontworpen door ingenieurs in de luchtvaartlabs van toonaangevende universiteiten. Andere vergezichten blijven onvervuld. In de aanloop naar de Apollo 15-missie in 1971 overwoog de NASA even om astronauten met elektrische fietsen uit te rusten. Op een NASA-foto is een proefrit vastgelegd: een fietser in een ruimtepak op het prototype van een 'minimaanfiets' traint in de gewichtloze omgeving die de astronauten de 'vomit comet' noemden, de 'kotskomeet'.<sup>7</sup> De minifiets moest uiteindelijk

wijken voor de vierwielige Lunar Roving Vehicle, oftewel de ‘Maanbuggy’. Ook in de ruimte wist de autocultuur de fiets te overtroeven.

Maar de droom van een fiets op de maan was daarmee niet gestorven. De voornaamste pleitbezorger van dit idee was David Gordon Wilson, een hoogleraar aan het MIT en de schrijver van *Bicycle Science*, de ‘bijbel’ van de fietstechniek en -fysica. Jaren nadat de NASA het project had opgegeven, bleef Wilson pleiten voor het gebruik van voertuigen met pedaalaandrijving op de maan. De fietsen die Wilson voorstelde, waren semi-ligfietsen voor twee personen; het ontwerp bevatte metalen meshwielen die geschikt waren voor het stoffige maanoppervlak en parallelle lussen van hoogwaardige staaldraad in plaats van een traditionele kettingaandrijving.<sup>8</sup> Volgens Wilson zouden deze fietsen de nodige lichaamsbeweging garanderen en tegelijkertijd als transportmiddel kunnen dienen voor astronauten op expedities. De maanfietsers zou nieuwe klimatologische omstandigheden ervaren, en kunnen genieten van ‘de vrijheid door het ontbreken van luchtweerstand die het fietsen bemoeilijkt’.<sup>9</sup> Wilson ondersteunde zijn voorstellen met exacte berekeningen: ‘De kruissnelheid voor een volledig uitgeruste astronaut die in zijn eentje in een tweepersoonsvoertuig over een zanderige maanbodem rijdt, bedraagt ongeveer 27,5 voet per seconde, oftewel 18,75 mijl per uur [30,18 km/u].’<sup>10</sup>

Wilson’s ideeën over vervoer in de ruimte beperkten zich niet tot fietsen op de maan. In een artikel uit 1979 beschreef hij het leven in ‘een ruimtekolonie op een kunstmaan’.<sup>11</sup> Hij zag voor zich hoe ‘vliegtuigen met op de rug liggende pedalerende piloten’ boven de skyline van de kolonie vlogen. Deze vliegtuigen zouden gratis beschikbaar zijn voor alle inwoners van de kolonie volgens een systeem dat Wilson vergeleek met het wittefietsenplan, het deelfietsstelsel dat anarchisten halverwege de jaren 1960 in Amsterdam hadden bedacht. Maar Wilson schetste ook een fietscultuur die op aarde haar gelijke niet kende. ‘Het beeld dat ik heb geprobeerd te schetsen van door menskracht aangedreven transportmiddelen bij toekomstige maanexpedities en in ruimtekolonies lijkt volstrekt niet op de trage, vermoeiende, tweederangssystemen waartoe

het transport per fiets hier op aarde lijkt te zijn beperkt,' schreef Wilson. 'Vliegtuigen zouden stunts kunnen uithalen. Een populair tijdverdrijf zou de nabootsing van beroemde luchtgevechten uit de Eerste Wereldoorlog kunnen zijn. Parachutes zijn waarschijnlijk niet nodig. Na een botsing in de lucht zullen zowel de vliegtuigen als de piloten rustig naar beneden zweven.'<sup>12</sup>

Negentig jaar voordat Wilson deze zinnen schreef, vond in de Ierse stad Belfast een gedenkwaardige gebeurtenis in de geschiedenis van het vervoerswezen plaats. John Boyd Dunlop was een 47-jarige dierenarts van Schotse komaf die in Belfast woonde.<sup>13</sup> Dunlop had nog nooit op een fiets gezeten, maar zijn negenjarige zoon Johnnie ging op zijn driewieler urenlang met zijn vriendjes racen op de verharde baan in een plaatselijk park. Johnnie klaagde vaak tegen zijn vader over de weg tussen het park en hun huis. De rit verliep prima zolang hij over de macadamwegen bleef fietsen. Maar als hij de hobbeliger straten moest nemen die in een groot deel van de stad lagen – straten met kinderkopjes en tramrails – ging het fietsen een stuk moeizamer en werd de rit oncomfortabel. Dunlop kende het probleem. Als hij voor zijn huisbezoeken Belfast moest doorkruisen, had hij vaak last van het onplezierige gebonk van de paarden- en dogkarren waarin hij zich liet vervoeren. Net als de driewieler van Johnnie hadden die voertuigen massieve banden, die alleen op de meest egale wegdekken niet leidden tot schudden en beuken.

Dunlop was een denker en een knutselaar, en zo zag hij er ook uit. Hij had scherpe sceptische ogen en een lange professorenbaard, dik en geometrisch als een gesnoeide haag. Zijn intellect gebruikte hij graag om praktische problemen aan te pakken en oplossingen te bedenken; zijn hoofd en handen gebruikte hij om die oplossingen te verwezenlijken. Hij ontwierp en bouwde allerlei instrumenten voor zijn praktijk als veearts. Hij verkocht medicijnen voor honden en paarden die hij zelf had ontwikkeld en gepatenteerd. Hij koesterde 'een blijvende belangstelling voor problemen met betrekking tot het weg-, spoor- en zee-transport',<sup>14</sup> en was in het bijzonder geïntrigeerd door de werking van

het wiel. Volgens Dunlop zelf was die fascinatie begonnen in zijn jeugd, toen hij had bekeken hoe houten landbouwwalsen over de voren op de akkers van zijn familieboerderij in Ayrshire in het zuidwesten van Schotland rolden. Nu, in de herfst van 1887, richtte hij zich op het probleem van de fietsritjes van zijn zoon. Kon Dunlop Johnnies driewieler verbeteren, zodat zijn zoontje comfortabeler kon fietsen en hij bij de races misschien zelfs zijn vriendjes gemakkelijker kon verslaan?

Dunlop concentreerde zich op de massieve rubberbanden van de driewieler. Een beter ontworpen band zou duurzaam genoeg moeten zijn om de hobbels in de wegen op te vangen maar ook flexibel genoeg om een minder bonkerige rit mogelijk te maken als de ondergrond hobbelig was. Soepeler fietsen, zo vermoedde Dunlop, zou tevens leiden tot sneller fietsen. Hij moest zich buigen over natuurkundige problemen van rolweerstand en schokabsorptie. Jaren later schreef Dunlop: ‘Ik kreeg het idee dat het probleem van snelheid vergroten of de voortstuwing vergemakkelijken [...] opgelost kon worden door een specifieke mechanische ordening van doek, rubber en hout.’<sup>15</sup>

Met name rubber bleek de sleutel tot de oplossing. Dunlop had het idee om een rubberen slang te nemen, die met een of ander spul te vullen en de slang te bevestigen aan het fietswiel als een kussen tussen het wiel en het wegdek. Eerst probeerde hij een met water gevulde waterslang te gebruiken. Toen dat slechte resultaten opleverde, begon hij te experimenteren met een andere stof: perslucht. Dunlop pompte de lucht in een slang van plaatrubber, net zoals je een voetbal oppompt; hij omgaf die met lucht gevulde slang met een buitenlaag van stof en maakte die vast aan de omtrek van een grote houten schijf. Uit een reeks proeven in de achtertuin van Dunlops veeartsenpraktijk bleek dat zijn bedenkstel verder en gemakkelijker rolde dan een conventioneel fietswiel. Daarna bouwde Dunlop fatsoenlijke prototypen: een stel houten velgen, ruim zeven centimeter breed en negentig centimeter in doorsnee, waaraan hij de opgeblazen rubberslangen vastmaakte, gehuld in canvas en een extra buitenlaag van plaatrubber.

Op de avond van 28 februari 1888 legde Dunlop deze banden om de

achterwielen van de driewieler van zijn zootje. Johnnie maakte onmiddellijk een proefrit, ‘erop gebrand zijn nieuwe rijwiel aan een snelheidsproef te onderwerpen’.<sup>16</sup> Het was vlak voor tien uur ’s avonds, een tijdstip waarop in Belfast in het algemeen geen verkeer meer op straat was. ‘De maan was vol en de lucht helder,’ schreef Dunlop. ‘Toevallig was er een maansverduistering, zodat [Johnnie] naar huis kwam. Nadat de verduistering voorbij was, ging hij weer naar buiten voor een lange proefrit. De volgende ochtend onderzochten we de banden zorgvuldig en konden geen kras op het rubber ontdekken.’

We weten niet wat er door het hoofd van de jongen ging toen hij zijn vernieuwde snelle, soepel lopende driewieler in het maanlicht over de kinderkopjes reed. Hoewel zijn vader zijn herinneringen aan de gebeurtenis dikwijls heeft verteld en er een boek over heeft geschreven, zijn de gedachten van Johnnie nooit vastgelegd. Maar de betekenis van die driewielerrit eind februari 1888 is gedenkwaardig: het was de allereerste fietsrit op luchtbanden ter wereld. Vijf maanden later kreeg John Boyd Dunlop een patent voor ‘Een verbetering in banden voor wielen van fietsen, driewielers en andere wegvoertuigen’, een doorbraak waardoor miljoenen mensen op twee wielen het laatste decennium van de negentiende eeuw in raceten.

Tegenwoordig is de naam Dunlop wereldwijd bekend, dankzij het gelijknamige bandenbedrijf. Maar tijdens zijn leven kreeg Dunlop te maken met een voetnoot die zijn claim op een plek in de geschiedenisboeken ter discussie stelde. In 1890 werd zijn patent nietig verklaard na de ontdekking van een eerdere uitvinding, waarvan Dunlop niets had geweten. Bijna een halve eeuw daarvoor had een andere Schot, Robert William Thompson, dezelfde verbeeldingsrijke stap gezet<sup>17</sup> en patent gekregen op een nieuw soort karrenwiel waaromheen een met lucht gevulde huls was aangebracht, een constructie die ‘trillingen van de weg opvangt’ voordat ze de rand van het wiel bereikten.<sup>18</sup> De naam die Thompson aan zijn uitvinding had gegeven, had een poëtische klank: ‘the Aerial Wheel’, oftewel het ‘luchtwiel’.<sup>19</sup>



Het verband dat we leggen tussen fietsen en vliegen is metaforisch. Je zou die zelfs spiritueel kunnen noemen, een uiting van de opwinding die we ervaren als we fietsen. Maar het is ook een reactie op een natuurkundig feit. Als fietsers het idee hebben dat ze vliegen, komt dat doordat ze dat in zekere zin daadwerkelijk doen.

Als je fietst, bevind je je in feite in de lucht. Om de ronddraaiende wielen zitten banden met perslucht, die een laag tussen de fiets en de weg vormen. Daardoor zweef je als het ware. Dat zwevende gevoel, die sensatie dat je voortdrijft op lucht, wordt versterkt door de manier waarop je fiets je lichaam draagt: je benen zorgen ervoor dat je vooruit gaat, maar je lichaamsgewicht wordt gedragen door de fiets zelf. Tegenwoordig kun je een opblaasbaar zadel monteren en op een luchtkussen zitten terwijl de wielen van je fiets op lucht lopen. Misschien maak je op een rustige avond een ritje door een lege straat; misschien rijd je, net als Johnnie Dunlop, net als Elliott en E.T., 's avonds bij het licht van een volle maan. Je fiets zal je niet naar de maan kunnen brengen, maar je bevindt je ook niet helemaal op aarde. Je bent in een andere wereld, een schemerzone. Je zweeft ergens tussen *terra firma* en de gigantische horizonloze hemel.



INLEIDING

# FIETSPLANEET



Vrouw en kind op een fiets, District Mzimba, noordwesten van Malawi, 2012.

*In Utopia zullen veel fietspaden liggen.*<sup>1</sup>

– H. G. Wells, *A Modern Utopia* (1905)

*De mens heeft meer dan vier miljoen jaar evolutie geïnvesteerd in de poging fysieke inspanning te vermijden. Nu wil een groep achterlijke atavisten op twee door voeten aangedreven hoelahoepels dat we onze benen afbeulen, onze tanden knarsen en onze longen verschroeien alsof we over de pleistocene savanne worden achternagezeten door sabeltandtijgers. Denk aan de verwachtingen, de dromen, de inspanning, de genialiteit, de pure wilskracht die, in de loop van de eeuwen, zijn gestoken in de schepping van de Cadillac Coupe de Ville. Fietsers zouden het liefst zien dat we dit alles op de ashoop van de geschiedenis goiden.*<sup>2</sup>

– P. J. O'Rourke, 'A Cool and Logical analysis of the Bicycle Menace' (1984)

Twee eeuwen lang hebben mensen naar de fiets gekeken en buitenaardse dromen gekoesterd. Mensen van wie de fietsmijmeringen niet reikten tot de maan en de sterren hebben niettemin grootse stellingen verkondigd over de nederige tweewieler. Fietsen hebben utopische visioenen opgeroepen en krachtige emoties gewekt; ze hebben aanleiding gegeven tot bizarre theorieën en geïnspireerd tot stapels bloemrijk proza. De ontwikkeling van de fiets heeft decennia in beslag genomen en grillige fasen van technische vooruitgang gekend, van de primitieve loopmachine uit 1817 via de ‘bottenschudder’ en de hoge bi van de jaren 1860 en 1870 tot de zogeheten veiligheidsfiets van de jaren 1880, die het voertuig zijn klassieke moderne vorm heeft gegeven en de aanzet vormde voor de fietsgekte in het fin de siècle. Maar in elk van deze perioden werd de fiets verwelkomd als revolutionaire paradigmaverschuiver die de wereld opschudde.

De fiets was de verwezenlijking van een wens die al net zo oud was als de droom om te vliegen. Het was een ongrijpbaar persoonlijk transportvoertuig, een apparaat dat mensen bevrijdde van hun afhankelijkheid van trekdieren, waardoor ze individueel op eigen kracht snel het land konden doorkruisen. Net als een andere negentiende-eeuwse uitvinding, de spoorweglocomotief, was de fiets ‘een vernietiger van ruimte’, die afstanden deed verschrompelen en de wereld kleiner maakte. Maar een treinreiziger was een passieve meerrijder die achteroverleunde terwijl steenkool, stoom en staal het werk deden. Een fietser was zijn eigen locomotief. ‘Je reist zelf!’ schreef een fietsenthousiasteling in 1879. ‘Je wordt niet gereisd.’<sup>3</sup>

Naarmate de decennia voortschreden en opeenvolgende fietsrages Europa en de Verenigde Staten in hun greep kregen, schreven mensen gedenkwaardige transformaties toe aan de fiets. De fiets werd begroet als een apparaat dat klassenverschillen ophief, het lichaam reinigde, de geest verruimde en de ziel bevrijdde. ‘De fiets heeft meer voor de emancipatie van vrouwen betekent dan wat dan ook in de wereld,’ zei Susan B. Anthony in 1896.<sup>4</sup> ‘Het zou helemaal niet vreemd zijn als de geschiedschrijving tot de conclusie zou komen dat de vervolmaking van

de fiets de grootste gebeurtenis van de negentiende eeuw is,' schreef een redacteur van de *Detroit Tribune* in datzelfde jaar.<sup>5</sup>

We doen dit soort opvattingen misschien gemakkelijk af als tijdgebonden, als een overdrijving die typisch was voor een voorbije periode. Maar de argumenten ten gunste van de fiets zijn aan het einde van de twintigste en het begin van de 21ste eeuw niet minder bombastisch. In de jaren 1970 pleitten activisten aan beide zijden van de Atlantische Oceaan op ecologische en spirituele gronden voor de fiets. De fiets was een remedie tegen de autocultuur die steden verstikte en de lucht vervuilde; fietsen belichaamden ook progressieve waarden, de verheven idealen van vrede, liefde en eenheid. Een manifest voor 'trapkracht' in de jaren 1970 stelde het als volgt: 'Een raakvlak tussen Oost en West is misschien de fiets, het voertuig dat van ons allen broeders en zusters maakt.'<sup>6</sup> Nu de klimaatverandering een bedreiging vormt voor het leven zoals wij dat kennen, heeft de retoriek nog meer messiaanse trekken gekregen. Hedendaagse pleitbezorgers van de fiets spreken van 'de edelste uitvinding',<sup>7</sup> 'de weldadigste machine'<sup>8</sup> en 'rijdbare kunst die de wereld kan redden'.<sup>9</sup> De fiets van de negentiende eeuw was een wonder; vandaag zouden we zeggen: de fiets is ethiek. Hij was betoverend, nu is hij verlicht. Fietsen zijn fantastisch – maar, wat belangrijker is, fietsen zijn goed.

Hebben de fietsaanbidders het bij het verkeerde eind? Je zou kunnen zeggen dat de superioriteit van de fiets onweerlegbaar is. Er rijden naar schatting vandaag de dag zo'n miljard auto's op de wereld rond, maar het aantal fietsen is twee keer zo groot.<sup>10</sup> De hoeveelheid fietsen die China alleen al dit jaar produceert, zal de totale wereldwijde autoproduktie overtreffen. Onze steden en dorpen, onze economieën, onze wetten zijn ontworpen voor auto's; we wippen van continent naar continent in vliegtuigen. Maar we leven op een fietsplaneet.

Wereldwijd gebruiken meer mensen de fiets dan welk ander vervoermiddel dan ook. De fiets is het voornaamste transportmiddel op het platteland van het zuidelijk halfrond en in de centra van de Noord-

Europese hoofdsteden. Nederland telt 23 miljoen fietsen – dat zijn er vijf miljoen meer dan het aantal inwoners. Vrijwel iedereen kan leren fietsen. Bijna iedereen doet het.

De alomtegenwoordigheid van de fiets getuigt van zijn veelzijdigheid. Je kunt de fiets gebruiken als vervoermiddel en om te sporten, voor vrije tijd en voor werk. We fietsen om post rond te brengen, toertochten te maken, calorieën te verbranden en spieren te trainen. Een fiets kan speelgoed van een kind zijn, maar ook een transportmiddel dat de moeder van het kind naar haar werk brengt.

Fietsen vervoeren mensen en vrachten, transporteren lichamen en spullen. Duizenden fietstaxi's blokkeren de straten van Singapore en Manilla. Zelfvoorzienende boeren in Vietnam, India en andere landen gebruiken aangepaste fietsen om te ploegen en te eggen. In Peru fungeren fietsen als mobiele fruit- en groentekraam. In Zambia brengen mensen per fiets hun goederen naar de markt en hun zieken naar het hospitaal. In een groot deel van de wereld is het de trapkracht die steden laat draaien, die handel mogelijk maakt, die tussen leven en dood staat.

De aanhoudende relevantie van de fiets zet vooruitgangsmithen op hun kop, plaatst vraagtekens bij onze opvattingen over de gestage voorwaartse gang van de geschiedenis en het lineaire verloop van technologische ontwikkeling.<sup>11</sup> Ze tart ook simpele logica. In veel opzichten zijn fietsen onpraktisch. Met een fiets kun je niet over snelwegen scheuren of zeeën oversteken. Als het regent, word je nat; in de sneeuw rijden is verraderlijk. 'Neem een fiets,' schreef Mark Twain in 1884. 'Je zult er geen spijt van krijgen – als je in leven blijft.'<sup>12</sup>

Deze waarschuwende woorden zijn nog steeds van toepassing. Als je elke dag met de fiets door New York rijdt, zoals ik doe, tart je het lot door je confrontaties met voortwalsende auto's en openzwaaiende deuren van geparkeerde auto's. Een fietser vergeleek het geluid van een opendraaiend portier treffend met het overhalen van een haan. 'De fietser is een zelfmoordleerling,' schreef de Mexicaanse essayist Julio Torri. 'Sinds het aantal auto's in onze straten is verveelvoudigd, ben ik mijn

vroegere bewondering voor stierenvechters kwijtgeraakt; ik reserveer die nu voor fietsers.<sup>13</sup>

Andere negentiende-eeuwse uitvindingen – de stoommachine, de typemachine, de telegraaf, het daguerreotype – zijn ofwel in onbruik geraakt ofwel onherkenbaar gemoderniseerd. Maar de fiets is in wezen hetzelfde gebleven, een apparaat van onwaarschijnlijke eenvoud, elegantie en vernuftigheid: twee even grote wielen, twee banden, een ruitvormig frame, een kettingaandrijving, een paar trappers, een stuur, een zadel – en op dat zadel een mens die zowel de passagier als de motor van het voertuig is. Dit was het ontwerp van de baanbrekende Rover-fiets uit 1885 van de Engelse uitvinder John Kemp Starley. De fiets waarop Maurice Garin in 1903 de allereerste Tour de France wist te winnen, de fiets waarop Albert Einstein rondreed op de campus van de Princeton University, de Vliegende Duif-fiets die door Deng Xiaoping werd gekoesterd als de trots van China's sociaal contract, de fietsen van x Games-deelnemers, van pizzakoeriers, van migranten in het niemandsland aan de Californische kant van de Amerikaans-Mexicaanse grens, van de fietseenheid van de Amerikaanse grenswacht die dat niemandsland bewaakt,<sup>14</sup> van weekendkrijgers in strakke sporttenues, van 'anarcha-feministische' fietscollectieven; mijn fiets, jouw fiets, al die rijwielen zijn min of meer hetzelfde: nauwelijks veranderde versies van die baanbrekende Rover. Zelfs elektrische fietsen, waarbij de ouderwetse trapas hulp krijgt van een accumotor, hebben hetzelfde onderliggende ontwerp. Decennia en eeuwen gaan voorbij; technologische en andersoortige revoluties veranderen de wereld. De fiets blijft gestaag doorrijden.

Overall waar de fiets komt, laaien controverses op en barsten cultuuroorlogen uit. Mensen verbazen zich er vaak over dat de fiets het middelpunt vormt van heftige debatten over enkele van de belangrijkste kwesties van onze tijd – en dan bedoel ik niet alleen het voorspelbare gekibbel over vervoersbeleid, maar ook discussies over bredere problemen met betrekking tot klasse, ras, ethiek, duurzaamheid, de toekomst van het leven op aarde zelf. De woede die de fiets wekt, lijkt in tegenspraak met het

ding zelf, die een curieus, zelfs schattig overblijfsel van de victoriaanse wereld is. Maar de fiets is altijd een bliksemafleider geweest. Voor- en tegenstanders hebben hun bloemrijke pleitbezorgers gekend: voor elk loflied op de fiets heeft er een toornig tegengeluid geklonken.

Het misbaar is meteen al in het begin ontstaan, rond 1819, toen de eerste primitieve tweewielers op drie continenten te maken kregen met kritiek en wettelijke verboden. Ze werden populair bij de rijke en modebewuste klasse en daarmee prompt het doelwit van populistische spot. ('Een merkwaardig tweewielig voertuig, de *vélocipède* geheten, is uitgevonden; het wordt voortgedreven door ezels in plaats van paarden.')<sup>15</sup> Koetsiers en voetgangers maakten bezwaar tegen de aanwezigheid van *vélocipèdes* op wegen en voetpaden en ontstaken in scheldpartijen. In maart 1819 werd de *vélocipède* in Londen verboden, waarna elders vergelijkbare restricties volgden. Een redactioneel stuk in een Amerikaanse krant spoorde burgers aan *vélocipèdes* te 'vernietigen', waarop mensen in groten getale hun woede koelden op zowel de rijwielen als hun berijders.<sup>16</sup>

De allereerste reacties op de fiets vertonen een treffende gelijkenis met die in latere tijden. Vijandigheid jegens een bepaalde klasse, ruzies over het weggebruik, het idee dat de fiets per definitie absurd en onwettig is, iets om te bespotten en af te wijzen en zo mogelijk geheel en al te vernietigen – dit soort argumenten kenmerken tot op de dag van vandaag de afkeer van de fiets. Op het hoogtepunt van de fietsgekte in de jaren 1890 sloegen critici een meer hysterische toon aan. In de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en elders wekte de fietskoorts woede en morele paniek op. Critici hekelden de fiets als een bedreiging van traditionele waarden, de openbare orde, de economische stabiliteit en de seksuele reinheid van vrouwen. Onverlaten op fietsen werden breed uitgemeten in de sensatiepers; in medische tijdschriften werden fietsziekten besproken: fietsgezicht, fietsnek, fietsvoet, fietsbochel, fietswaanzin, 'kyphosis bicyclistarium'.<sup>17</sup> Donderpreken tegen de fiets klonken vanaf de kansels en vulden de manifesten van moralisten. '[De] fiets rijdt voor satan,' verklaarde de Women's Rescue League in 1896 in de Verenigde Staten. 'De fiets is de



wegbereider van de duivel, zowel in moreel als in fysiek opzicht.’<sup>18</sup>

Nogmaals, we verbazen ons misschien over de uitwassen van vroeger, maar laten we die eens vergelijken met de retoriek in onze eigen tijd. De redenen waarom sommige mensen fietsers verachten zijn wellicht veranderd, maar de felheid waarmee ze dat doen is gebleven. Waar critici rondom 1900 de fiets veroordeelden als een kwaadaardige kracht van de moderniteit, ziet P.J. O’Rourke hem als een belediging van de vooruitgang, een voertuig voor ‘achterlijke atavisten’. O’Rourke overdrijft zijn woede misschien om het effect van zijn satire te versterken – maar misschien ook niet. Australische sociaalwetenschappers publiceerden in 2019 een onderzoek naar het negatieve beeld over fietsers dat ‘in veel landen’ heerst, en naar vooroordelen die tot uiting komen in ‘openbare en humoristische verwijzingen naar geweld tegen fietsers’ en in daadwerkelijke fysieke aanvallen op fietsers. De onderzoekers stelden dat in samenlevingen waarin motorvoertuigen centraal staan fietsers vaak ontmenselijkt worden: ‘Fietsers op de weg [...] ogen en handelen anders dan doorsnee “mensen”. Ze bewegen zich voort op een mechanische wijze, en bestuurders van motorvoertuigen zien hun gezicht vaak niet, waardoor ze moeilijker in staat zijn tot empathische reacties die fietsers zouden kunnen vermenselijken.’<sup>19</sup> In de ogen van autorijders die de weg als hun domein beschouwen lijken fietsers afwijkende anderen, lastpakken die moeten worden weggejaagd of weggetrapt. (‘Veel mensen die op fietsers schelden, bestempelen hen als “kakkerlakken” en “muskieten”.’) Het onderzoek kwam tot de conclusie dat 49 procent van de niet-fietsers fietsers beschouwt als ‘niet volledig menselijk’.

Dit boek vertelt een verhaal over de liefde voor en de afkeer van de fiets. Het onderzoekt de grote affectie en heftige antipathie die fietsers oproepen, en de weerslag daarvan op de geschiedenis, de cultuur, het gemoed en het leven van mensen. Het is een drama dat zich op dit moment op reusachtige schaal ontvouwt. Vandaag de dag zien we dat het fietsen een enorme vlucht neemt, voortgedreven door een explosief groeiend fietsverkeer in steden over de hele wereld. De wereldwijde fietsmarkt is in het

afgelopen decennium met miljarden euro's gegroeid; analisten voorspel-  
len dat de markt in 2027 65 miljard euro waard is.<sup>20</sup> Deze cijfers weerspie-  
gelen de omvang van een fietsmanie die een breder en sociaal diverser  
deel van de mensheid bereikt dan in het verleden. Tweehonderd jaar na  
de uitvinding van de fiets zitten we midden in de grootste fietsrage ooit.

Fietsrages leiden tot fietsoorlogen. In steden ontstaan nieuwe in-  
frastructuren voor fietsers, deelfietsprogramma's nemen hand over  
hand toe, elektrische fietsen met trapondersteuning zoemen in steeds  
omvangrijker wordende tweewielige verkeersstromen – en opnieuw  
bereiken de ruzies tussen fietsliefhebbers en fietshaters schreeuwerige  
hoogten. De heftigheid van dat debat zegt iets over de statuur van de  
fiets, over het besef – zowel onder pleitbezorgers als onder critici – dat  
de fiets opnieuw de plekken waar we leven en de manier waarop we dat  
doen transformeren. Fietsrages uit het verleden zijn in veel gevallen te-  
rug te voeren op veranderingen in technologie en op de ontwikkeling  
van nieuwe soorten fietsen. Maar de huidige golf lijkt veroorzaakt door  
grotere krachten, door de crises en dilemma's die de wereld in het derde  
decennium van het derde millennium in hun greep houden. In onze  
ecologisch bedreigde, snel verstedelijkende, door verkeersinfarcten  
verstopte, sociaal turbulente en door pandemieën geplaagde 21ste eeuw  
is de tweewieler een relict dat de wind mee lijkt te hebben.

De ruzies die het verleden van de fiets hebben bepaald en zijn heden  
verstoren, komen in veel van de volgende hoofdstukken aan de orde.  
Dat de fietscultuur politieke aspecten heeft, lijkt misschien vanzelf-  
sprekend. In de Verenigde Staten associëren wij fietsen met progres-  
sieve opvattingen en waarden: met Democratische staten en groene  
politiek, met hipsters en bourgeois bohémiens, met de rebellerende  
demonstranten van de Critical Mass-beweging die met hun guerrilla-  
groepstochten de rechten van fietsers willen promoten, en met andere  
linksige mensen. Dit zijn natuurlijk clichés; er zijn talloze fietsers op wie  
deze stereotypen niet van toepassing zijn. Maar de relatie van de fiets  
met progressiviteit en radicalisme is geworteld in de geschiedenis.

Tot de eerste grote fietsorganisaties behoorden de socialistische

fietsclubs in Groot-Brittannië in de jaren 1890, die de fiets prezen als een egalitaire ‘volksknol’. In de loop van de decennia heeft de fiets zijn alternatieve uitstraling behouden. Een manifest van Provo, de Nederlandse anarchistische beweging uit de jaren 1960 die het eerste deel-fietsplan lanceerde, voorzag een revolutionaire verwantschap tussen ‘mods, studenten, kunstenaars, rockers, delinquenten, ban-de-bombers, buitenbeentjes [...] die geen carrière willen, die een afwijkend leven willen leiden, die zich een fietser op een snelweg voelen’.<sup>21</sup>

Sinds lange tijd hebben overheden de fiets beschouwd als een middel tot verzet. Een van de eerste daden van Adolf Hitler nadat hij in 1933 aan de macht was gekomen, was het opheffen van de Duitse fietsersbond, de Bund Deutscher Radfahrer, die banden had met antinazistische politieke partijen en tienduizenden fietsers kon mobiliseren.<sup>22</sup> Later confisqueerden Duitse soldaten in Denemarken, Nederland, Frankrijk en andere landen fietsen van de plaatselijke bevolking.<sup>23</sup> Voor een repressief regime of een bezettingsleger was de fiets een bedreiging, een middel dat andersdenkenden konden gebruiken om naderbij te sluipen en ervandoor te gaan, te organiseren en te mobiliseren en te ontsnappen.

De reputatie van de fiets als katalysator van sociale verandering is bovenal gebaseerd op zijn rol in de vrouwenbeweging. Rond 1900 omarmden feministische hervormers in de Verenigde Staten, in Groot-Brittannië en op het Europese vasteland de fiets als een totem van veranderende waarden en een instrument van protest. (Om met Elisabeth Cady Stanton te spreken: ‘Vrouwen rijden naar de stembus op hun fiets.’)<sup>24</sup> Fietsen bood vrouwen een nieuwe soort autonomie en maakte tegelijkertijd korte metten met mythen over hun fysieke broosheid. Fietsen gaf ook de aanzet tot een ander soort bevrijding: het bevrijdde vrouwen van de beperkingen van de victoriaanse kleding, de tournures en baleinen hoepelrokken die het hun onmogelijk maakten op een fiets te stappen, laat staan erop te rijden. Vrouwelijke fietsers stapten over op ‘rationele kleding’, waarvan de bloomer, de lange pofbroek, het bekendst was: samen met de fiets zelf werd die een symbool van de geëmancipeerde nieuwe vrouw.

Tegenwoordig blijft de fiets een vlammpunt in de strijd voor vrouwen-

rechten. Autoritaire regimes in Azië en het Midden-Oosten hebben vrouwen regelmatig fietsverboden opgelegd.<sup>25</sup> In 2016 sprak de Iraanse opperste leider Ali Khamenei een fatwa uit, die vrouwen verbood in het openbaar te fietsen,<sup>26</sup> met als argument dat dat ‘de aandacht van mannelijke vreemden trekt en de samenleving blootstelt aan verloedering’.<sup>27</sup> Iraanse vrouwen reageerden door foto’s op sociale media te plaatsen van zichzelf op hun fiets en door slogans op hun kleren te dragen als: ‘Wees niet seksueel in verleiding gebracht; ik zit alleen maar op een fiets.’<sup>28</sup> Het verbod werd alom genegeerd en niet streng gehandhaafd, maar onwrikbare geestelijken in diverse Iraanse provincies zijn verordeningen tegen vrouwelijke fietsers blijven uitvaardigen. In de afgelopen jaren zijn fietsen van vrouwen in beslaggenomen, zijn vrouwen zelf gearresteerd en hebben ze andere vormen van ‘islamitische straffen’<sup>29</sup> ondergaan; bovendien zijn er meldingen gemaakt van fysieke aanvallen en seksuele aanrandingen.<sup>30</sup> Voor miljoenen vrouwen over heel de wereld blijft fietsen een inherent politieke aangelegenheid, een daad van verzet en een aanspraak op vrijheid die persoonlijk risico met zich meebrengt.

Deze verhalen spelen een grote rol in de fietsfolklore. Veel geschiedschrijvingen van de fiets benadrukken de rol van de tweewieler als bevrijdende kracht en schilderen fietsers af als heldhaftige underdogs. Deze weergave sluit aan bij een romantisch idee van de fiets als rebels en ‘punk’, als een plaag voor het conservatisme, het corporatisme en de autocultuur.

Maar de politieke aspecten van de fiets vormen een complex geheel; de feiten komen niet altijd overeen met de vrome verhalen. Sinds kort zijn geleerden bezig een minder hagiografische versie van de fietsgeschiedenis op te delven.<sup>31</sup> Op veel plekken dook de fiets voor het eerst op als vervoermiddel voor soldaten, kolonisten, goudzoekers, missionarissen en andere mensen die op zoek waren naar territorium, schatten en ziertjes. De ruwe materialen die worden gebruikt om fietsen te maken – het staal voor de frames, de rubber in Dunlops magische banden en binnenbanden – zijn gewonnen tegen gigantische kosten voor mens en milieu, in sommige gevallen met systematisch geweld tegen inheemse bevolkingen in koloniale staten.

Het nobele verhaal dat in de gebruikelijke fietsgeschiedenissen wordt overgeleverd – over de mens die vrijheid en vervulling vindt door op een vreedzame ‘groene machine’ te peddelen – kunnen we dan ook naast andere taferelen plaatsen. Infanteristen, gendarmes, belastinginners en andere koloniale functionarissen die op hun fiets rondrijden in Brits Malaya, in Duits Togoland, in Frans Algerije. Zwarte bedienden in West-Indië die plantage-eigenaren op fietsriksja’s rondrijden. Fietsende Europese missionarissen in Malawi, India en de Filippijnen. Witte gelukzoekers die naar de olievelden in Nigeria en de goudaders in de Australische binnenlanden fietsen. Fietsbataljons van zowel het Britse leger als het leger van de Oranje Vrijstaat die elkaar bestrijden op de slagvelden van die paradigmatische strijd om Afrika, de Tweede Boerenoorlog. Miljoenen Congolezen die rubber hebben geoogst in de jungles van de Congo-Vrijstaat van de Belgische Leopold II – een genocidaal systeem van dwangarbeid dat werd ingesteld toen de rubbermarkt tijdens de fietsmanie de hoogte inschoot.

Ik bedoel uiteraard niet te zeggen dat de fiets verfoeilijk is. Wat ik wil zeggen is dat de fiets een ingewikkelde geschiedenis kent, zoals vaak het geval is bij echte dingen in de echte wereld. Een van de facetten van die geschiedenis is ook, of misschien vooral, dat de fiets een product van het industrieel kapitalisme is. Kijk eens naar de verhouding tussen de fiets en de auto, die genetisch nauwer met elkaar verwant zijn dan de meeste mensen denken. Twee decennia voordat het Model T in Detroit van de lopende band liep, produceerde Henry Ford zijn eerste automobiel, de quadricycle.<sup>32</sup> Zoals de naam al doet vermoeden, was het een vierwielig neefje van de tweewieler, met een klein frame, een bank voor twee passagiers en een op ethanol lopende tweecilinder motor die de achterwielen aandreef, net als bij de fiets. Onderdelen die essentieel zijn voor de ontwikkeling van auto’s, van kogellagers tot remblokken, waren voor het eerst ontwikkeld voor fietsen. Hoekstenen van de automobiellindustrie – de lopende band, dealernetwerken, ingecalculerde veroudering – waren eveneens al ontwikkeld door fietsmagnaten, van wie er velen zijn overgestapt van de fiets- naar de autohandel.

Dan zijn er nog de wegen zelf, die, althans in de Verenigde Staten, een erfenis zijn van de Good Roads Movement, een door fietsers geleide politieke kruistocht die plaatsvond rond de eeuwwisseling. Het Interstate Highway-systeem, de uitdijende voorsteden, de winkelpromenades: de meeste mensen denken dat deze kenmerken van het Amerikaanse landschap te danken – of te wijten – zijn aan de autocultuur, maar we kunnen de oorsprong ervan terugvoeren op de visie van de ‘macadamisering’ van kust tot kust,<sup>33</sup> die voor het eerst in de jaren 1890 werd bepleit door het indertijd machtige ‘fietsblok’.<sup>34</sup> Het fietsactivisme heeft, min of meer letterlijk, het pad voor de auto geplaveid. ‘Het is de taak van kritische historici van de fiets om de werkelijke geschiedenis te onthullen van de complexe materiële relaties tussen de fiets, de auto en de wegen waarop ze rijden,’ schreef de sociaal-historicus Iain Boal.<sup>35</sup> ‘Fietspuristen, die denken dat ze op een of andere manier een ondebeldzinnige tegenpool van de automobilisten zijn, doen er goed aan deze fantasie nog eens onder de loep leggen.’

Deze ingewikkelde verhoudingen behoren niet alleen maar tot het verleden. De huidige fietsrage heeft raciale en sociale spanningen aan het licht gebracht. In veel Amerikaanse en Europese steden is de invoering van deelfietsprogramma’s en andere fietsvriendelijke maatregelen gekoppeld aan inspanningen om groot geld aan te trekken en aan beleid dat economische ongelijkheid versterkt. Onderzoekers hebben een correlatie geconstateerd tussen de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur en het plundergedrag van vastgoedontwikkelaars door aan te tonen dat fietspaden vaak dienen als ‘gentrificatiekaarten’.<sup>36</sup> Gentrificatie, of veruypping, is ook een probleem voor de pleitbezorgers van de fiets, die in veel gevallen witte mannen zijn. De term ‘onzichtbare fietsers’ is courant geworden onder critici die waarschuwen voor het feit dat establishmentactivisten zwarte, Latino, vrouwelijke en minder hoogopgeleide fietsers marginaliseren.<sup>37</sup> De politieke woede die bepaalde fietsactivisten ventileren is een weerspiegeling van rechten die ze menen te hebben: een witte man op een fiets ervaart wellicht structurele ongelijkheid die hij nergens anders in het leven tegenkomt.

De waarheid is dat de politieke aspecten van de fiets altijd onder het oppervlak aanwezig zijn. In de coronazomer van 2020 gingen Black Lives Matter-demonstranten in Amerikaanse steden massaal de straat op, in veel gevallen op de fiets. Daar kregen ze te maken met een andere groep fietsers: de zwaar bepantserde fietspolitie, die gewelddadige tactieken hanteerde om mensenmassa's onder de duim te houden en de fiets zelf tot wapen maakte door hem als stormram te gebruiken. Misschien is de fiets de nobelste uitvinding, het goedaardigste apparaat; maar nobelheid en goedaardigheid zijn geen inherente eigenschappen. Het ideaal van de fiets, net als de idealen van rechtvaardigheid en gelijkheid, is verwickeld in een voortdurende strijd – een gevecht dat zich soms straat voor straat ontvouwt.

Bij het schrijven van dit boek heb ik zo goed mogelijk geprobeerd deze complexe zaken in gedachten te houden. De hoofdstukken die hier volgen bevatten veel geschiedenis, maar dit boek is niet per se een geschiedschrijving van de fiets. Ik heb belangrijke thema's laten liggen voor andere chroniqueurs. Zo heb ik weinig aandacht besteed aan de fietssport, een onderwerp dat in de fietsbibliotheek kilometers aan boekenplanken vult.

Ik wil graag enkele andere verhalen onder de aandacht brengen. Traditioneel hebben fietshistorici een trans-Atlantisch verhaal verteld en zich vrijwel uitsluitend geconcentreerd op Europa en de Verenigde Staten. Activisten leggen een vergelijkbaar provincialisme aan de dag. De invloedrijke stedenbouwkundige en fietsijveraar Mikael Colville-Andersen heeft 'kopenhagiseren' gemunt als wachtwoord voor de hedendaagse profietsbeweging, waarmee hij de fietsvriendelijke hoofdstad van Denemarken heeft gezalfd tot het spirituele centrum van het fietsuniversum.<sup>38</sup>

Maar verreweg de meeste fietsen en fietsers bevinden zich helemaal niet in Denemarken, zelfs niet in Europa. Statistisch gezien is het veel waarschijnlijker dat de 21ste-eeuwse fietser een arbeidsmigrant in een Aziatische, Afrikaanse of Latijns-Amerikaanse metropool is dan een

wit Europees specimen van de ‘fiets-chic’ (ook al een bedenksel van Colville-Andersen).<sup>39</sup> De kwesties die fietsijveraars in het Westen bezighouden – fietsverkeer als prioriteit in de stadsplanning en fietsen als ‘lifestylekeuze’ – hebben weinig te maken met de realiteit van de honderden miljoenen voor wie fietsen simpelweg pure noodzaak is, het enige haalbare en betaalbare transportmiddel.

Zowel in de ontwikkelde als in de minder ontwikkelde landen is de fiets een stadsvoertuig, en een groot deel van dit boek is gewijd aan stedelijke verhalen. Natuurlijk, er zijn miljoenen fietsers op het platteland. Haast vanaf het moment dat hij werd uitgevonden, werd de fiets aangeprezen als een middel om aan de metropool te ontsnappen, een voertuig dat afgematte stedelingen naar groenere weiden en schonere luchten kon brengen. Maar fietsen zijn in, door en voor steden gemaakt. Welke toekomst de fiets ook te wachten staat, zijn lotsbestemming zal beslist in de straten van de stad liggen.

Sterker nog, het lot van de steden hangt misschien wel af van de fiets. Demografen schatten dat rond 2030 60 procent van de wereldbevolking in steden leeft. Op een planeet met uitdijende megalopolissen en een klimaatcrisis heeft het probleem van het stadsvervoer niet alleen maar betrekking op de kwaliteit van leven, op ergerlijke verkeersopstoppingen en onplezierige reisbewegingen. De manier waarop we reizen bepaalt misschien niet alleen hóé we leven, maar ook óf we leven.

Steeds meer neigt de publieke opinie naar een opvatting die onder fietsijveraars al lang gemeengoed is: auto’s betekenen onze dood. Volgens wetenschappers leveren motorvoertuigen netto de grootste bijdrage aan de klimaatverandering.<sup>40</sup> We lossen dat probleem niet op met elektrische of hybride auto’s, omdat ook bandenslijtage en andere vervuilende stoffen dan uitlaatgassen voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn voor de uitstoot van motorvoertuigen.<sup>41</sup>

De klimaateffecten zijn nog maar het topje van de ijsberg als het gaat om de prijs van onze autocultuur. Het tijdperk van de automobiel is het tijdperk van massamoord. Wereldwijd komen jaarlijks zo’n 1,25 miljoen mensen om het leven bij auto-ongelukken, gemiddeld meer dan 3400



doden per dag.<sup>42</sup> Auto-ongelukken zijn wereldwijd de voornaamste doodsoorzaak onder jongvolwassenen van vijftien tot negentwintig jaar. Nog eens twintig tot dertig miljoen mensen raken jaarlijks gewond of gehandicapt bij verkeersongelukken.

Dan zijn er nog de grotere geopolitieke gevolgen van de autocultuur: twijfelachtige bondgenootschappen worden gesloten, principes verloochend, oorlogen gevoerd en mensenlevens verspild, alleen om de benzinestroom op gang te houden.

Tegen deze afschuwelijke achtergrond verkrijgt de fiets een gloed van heilzaamheid. ‘De fiets is het meest beschaafde vervoermiddel dat de mens kent. Andere vormen van transport groeien per dag meer uit tot een nachtmerrie. Alleen de fiets blijft vanbinnen puur.’<sup>43</sup> Toen Iris Murdoch in 1965 deze woorden schreef, kon ze zich nauwelijks een voorstelling hebben gemaakt van onze wereld, waarin plutocraten overal ter wereld helikopters huren om over metropolen te vliegen, waarvan de straten verlamd zijn door het verkeer.

Er zijn tekenen dat de geschiedenis misschien op haar schreden terugkeert. Bij de uitbraak van de covid-19-pandemie in het begin van 2020 stapten miljoenen op de fiets om zich te kunnen verplaatsen en tegelijkertijd voldoende afstand te bewaren tot anderen. Fietsers peddelden door een wereld in lockdown, over akelig lege straten met nauwelijks voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Plotseling waren de grote steden van de wereld fietssteden. Het was een merkwaardige mengeling van dystopie en utopie. De lege stedelijke landschappen leken het decor van een apocalyptische rampenfilm – maar ze boden een hoopvolle glimp van de toekomst, een tijd waarin fietsen door stille straten rijden onder een hemel die niet door uitlaatgassen wordt verduisterd. Of fietsen nu wel of niet ‘de wereld kunnen redden’, we hoeven er niet aan te twifelen dat een stad met veel fietsen en weinig auto’s veiliger, rustgevender, gezonder, beter bewoonbaar en menselijker is.

Een favoriete slogan van fietsactivisten luidt: ‘Twee wielen goed, vier wielen slecht.’<sup>44</sup> Het is een schaamteloze parafrase van Orwell. Maar het motto riekt naar schijnheiligheid: het stelt dat fietsen moreel superieur

zijn aan auto's en dat fietsers nobeler zijn dan automobilisten.

Toch is 'twee wielen goed' ook een glasheldere feitelijke uitspraak. In een wereld vol waardeloze deals heeft een fiets flink wat voordelen. Fietsen zijn goedkoop en duurzaam en draagbaar en nemen weinig ruimte in. Een fiets kan je vijf of tien of tweehonderd kilometer verder brengen; als je thuiskomt, kun je je fiets mee de trap op nemen naar je appartement. Probeer dat maar eens te doen met een sportauto of een bestelbus.

Fietsers krijgen meer van hun fiets terug dan ze erin stoppen. Een fiets is een opmerkelijk effectief middel om menselijke inspanning om te zetten in beweging: te fiets ga je vier keer sneller dan te voet, terwijl je vijf keer minder energie spendeert. 'De fiets is het perfecte instrument om de metabolische energie van een mens te laten stroken met de mechanische impedantie,' schreef de filosoof en sociaal criticus Ivan Illich twee generaties geleden. 'Met behulp van dit instrument is de mens niet alleen efficiënter dan alle machines maar ook dan alle dieren.'<sup>45</sup> Zelfs utopisten van het digitale tijdperk, met hun onwrikbare geloof dat je alles op aarde kunt optimaliseren door middel van 'tech', moeten het hoofd buigen voor de onverbetterlijke efficiency van de steam-punk-tweewieler. Niemand minder dan Steve Jobs noemde de personal computer 'een fiets voor onze geest'.<sup>46</sup>

Maar misschien is de fiets zelf de machine voor onze geest. Velen van ons weten dat onze hersenen geïnspireerder, ons gezichtsvermogen scherper, onze zintuigen gevoeliger lijken als we fietsen. Voor zover ik weet, is fietsen de beste manier om een andere staat van bewustzijn te bereiken – niet echt een staat van verheffing of verlichting, maar zeker een staat van verlevendiging. Een fietstocht is beter dan yoga of wijn of wiet, en gaat nek-aan-nek met seks en koffie. Het is in mijn ervaring ook een tegengif tegen een *writer's block*. Als je vastzit, als je synapsen wilt schoonvegen en je hersenkwabben afstoffen, maak dan een ritje op twee wielen en de woorden borrelen vanzelf op. En uiteindelijk ontdek je dat dat misschien een heel boek aan woorden heeft opgeleverd – of je daar nu blij mee moet zijn of niet.