

Vliegen naar Parijs

De belangrijkste luchthaven van Parijs is Paris Charles de Gaulle Airport, dat 25 kilometer ten noordoosten van Parijs ligt. Vanaf het vliegveld rijden er treinen naar het centrum. Verder zorgt ook de Roissybus voor vervoer tussen de luchthaven en het Place de l'Opéra in Parijs. De rit duurt ongeveer 50 minuten en kost € 8,60. De bussen van Air France brengen je voor € 16,50 naar het centrum. Een taxirit kost ongeveer € 50. De tweede luchthaven van Parijs heet Orly en ligt 14 kilometer ten zuiden van Parijs. De binnenstad van Parijs is ook vanaf deze luchthaven eenvoudig te bereiken. Twee shuttletreinen verbinden de luchthaven met het regionale railsysteem. Daarnaast verzorgt de Orlybus een shuttleservice van en naar het vliegveld. De bus zet je af bij het metrostation Denfert-Rochereau. Verder zijn er ook nog de Jetbus, de Air France shuttlebussen, de Airport Shuttle, stadsbussen en taxi's. De luchthaven Charles de Gaulle is de thuishaven van de luchtvaartmaatschappij Air France. Maar ook luchtvaartmaatschappijen als KLM, SWISS en Lufthansa vliegen regelmatig op deze luchthaven. Voor de vlucht moet je rekenen op zo'n 100 euro per persoon. De vlucht duurt één uur.

Bereikbaarheid per auto

Frankrijk beschikt over een zeer goed wegennet. Parijs is daarom goed met de auto te bereiken. Vanuit Amsterdam rijd je het best via Utrecht, Breda, Antwerpen, Gent en Lille. Via de Autoroute du Nord (A1) rijd je van Lille direct naar Parijs. Vanaf Amsterdam ben je ongeveer 5 uur onderweg (500 kilometer). Je moet rekenen op minimaal 150 euro voor de brandstof plus 35 euro tol. Daarnaast moet je rekening houden met parkeerkosten. Sommige hotels hebben eigen parkeergarages die gratis zijn bij het verblijf, maar deze hotels bevinden zich vaak aan de rand van de stad. Parkeren in het centrum is duur. Parkeren in een parkeergarage kost zo'n 30 euro per dag. Dat is best duur maar ze worden goed onderhouden en bewaakt en er zijn allerlei voorzieningen, zoals het gratis huren van fietsen.

Bereikbaarheid per trein en bus

De trein is een ideaal vervoermiddel om mee naar Parijs te reizen. Vanuit Amsterdam en Rotterdam rijd je met de Thalys in ongeveer 3 uur rechtstreeks naar het centrum van Parijs. Als je op tijd boekt, kost een retour ongeveer 70 euro per persoon. Voor busreizen naar Parijs kun je de website van Eurolines raadplegen. Voor zo'n 60 euro per persoon koop je een retourtje. De busreis duurt ruim 7 uur. Het openbaar vervoer in de binnenstad van Parijs is uitstekend geregeld. Het snelste en gemakkelijkste vervoermiddel is de metro. Daarnaast kun je ook nog gebruikmaken van de treinen van de RER en de tram. Er rijden ook veel bussen, maar deze zijn vaak overvol en traag vanwege het drukke verkeer. 's Nachts kan je gebruikmaken van de nachtbussen van Noctilien.

Fietsen in de city wordt a *way of life*

In de wereldsteden maakt het autoverkeer meestal nog de dienst uit. Maar steeds vaker neemt een nieuw soort weggebruiker zijn plaats in: de fietser. 'Is het waar dat jullie in Nederland meer fietsen dan inwoners hebben?'

Wie de ochtend- en avondspits op de Londense straten bestudeert, begrijpt onmiddellijk waarom de Engelse wielrenners uitblinken in de olympische onderdelen sprint en tijdrijden. Mensen racen naar hun werk – valhelm op het hoofd en geel hesje om de schouders. Helaas doet de ambulance iets te vaak dienst als bezemwagen.

Het aantal fietsers op de Londense wegen is de afgelopen jaren flink toegenomen. Dit heeft te maken met de prijzen van het openbaar vervoer, de tolheffing en bezorgdheid om het milieu. Ook vinden mensen hun gezondheid steeds belangrijker. De hoeveelheid uitlaatgassen en onveiligheid maken het minder aantrekkelijk om te fietsen. Afgelopen jaar zijn zestien fietsers verongelukt, die in de meeste gevallen omver werden gereden door afslaande vrachtwagens.

Dat overkwam enkele maanden geleden ook de *Times*-stagiaire Mary Bowers. Terwijl ze nog steeds in coma ligt, voert haar krant nu campagne voor fietsveiligheid in Londen. *The Times* probeert automobilisten en vrachtwagenchauffeurs bewuster te maken van fietsers. Het belangrijkste streven van de krant is echter een 'Nederlandse' infrastructuur. Dat laatste bracht de Nederlandse ambassadeur Pim Waldeck ertoe oer-Hollandse expertise aan te bieden.

In Londen is *Boris Bike* een succes. Deze degelijke leenfiets blijkt opmerkelijk ongelukbestendig te zijn en heeft ervoor gezorgd dat fietsen iets meer een *way of life* is geworden. En iets minder een sport.

Naar: Patrick van IJzendoorn, *de Volkskrant* 13 februari 2012

Ook Buenos Aires ontdekt de 'bicicleta'

De Argentijnse hoofdstad, waar de grootste auto altijd voorrang krijgt, kent een nieuw fenomeen: de fietser. Een vervoersprogramma van het gemeentebestuur zorgt voor fietspaden, stallingen en een wittefietsenplan.

Claudia gaat al een jaar op de fiets naar haar werk, een traject van 16 kilometer. 'Het is ontspannen en het gaat veel sneller dan met de auto of de bus,' zegt ze. Ze denkt erover om over te stappen op de *bicicleta pública*, de openbare leenfiets die de gemeente sinds kort ter beschikking stelt aan de *protenos*, zoals de bewoners van de metropool Buenos Aires worden genoemd.

Er is al 70 kilometer aan *bicisendas* (fietspaden) aangelegd. Dat moet binnen twee jaar 200 kilometer worden. Een wittefietsenprogramma voor stadsbewoners en bezoekers begon enkele maanden geleden.

'We hebben 500 publieke fietsen en willen naar 20.000, zoals in Parijs,' zegt de wethouder vervoerszaken. 'Ook bedrijven worden door de gemeente gestimuleerd om hun werknemers meer te laten fietsen.' Volgens de wethouder gebeurt 10 procent van de verplaatsingen in Buenos Aires nu al met de fiets.

Buenos Aires kent een maandelijks terugkerend evenement. Straten van het centrum worden dan verkeersvrij gemaakt en fietsers kunnen zich uitleven. Op die manier worden alternatieve vervoersvormen onder de aandacht van de bewoners gebracht.

José zit sinds de jaren zeventig in de rijwielhandel. 'Aanvankelijk zagen de Argentijnen een fiets als speelgoed, een verjaardagscadeau voor een kind,' zegt hij.

Maar de zaken zijn veranderd en 2011 was zijn drukste jaar ooit. Maar fietsen in Buenos Aires is nog altijd een grote uitdaging. In een stad waar talloze automobilisten zich niet aan de verkeersregels houden, kan een rit op de fiets een gevaarlijk avontuur zijn. Niettemin is bijna iedereen het erover eens dat fietsgebruik een van de noodzakelijke oplossingen is om de stad leefbaarder te maken.

Naar: Allart Hoekzema – *de Volkskrant* 13 februari 2012