

Terug van weggeweest

De bakfiets

Auteur Koen Vandepopoliere



In steden als Antwerpen en Gent zijn ze steeds vaker te zien. Bakfietsen. Dikwijls gaat het over ouders die er hun kinderen mee vervoeren. Onderweg doen ze er nog wat boodschappen mee. Maar dat is nog maar het begin. Steeds meer mensen, namelijk, wonen in de stad. Een bakfiets vinden veel van hen minstens even handig als de auto. Bovendien verbruikt zo'n fiets geen olie en is hij heel milieuvriendelijk. Maar er is meer. We pratten erover met een ervaringsdeskundige.

⋮ *Eva's echtgenoot op weg met hun zoontje. (foto KV)*

In 1888 kreeg de fiets vorm zoals we die vandaag kennen. Dus met ketting en luchtgevulde fietsbanden. Al gauw ontstonden tal van innovaties. Zoals bakfietsen. In het begin van de twintigste eeuw werden ze succesvol bij bakkers, kruideniers, melkboeren en andere vakmensen. Maar na de tweede wereldoorlog stakte de opmars van de bakfiets. Toen braken namelijk voertuigen met verbrandingsmotor massaal door. Brandstof was spotgoedkoop. Files waren er niet en luchtvervuiling evenmin. Gevolg? De bakfiets raakte in de vergetelheid. Maar dat zou niet lang duren.

Innovatieve fietsen

In de jaren '80 en '90 van vorige eeuw keerde het lot voor de bakfiets. Steden stropten dicht met auto's. Luchtvervuiling en milieubewustzijn namen toe, net als de prijs van brandstof. Steeds meer bedrijven zagen in dat er een alternatief was voor de auto: de in vergetelheid geraakte bakfiets. Ze haalden de ontwerpen er voor uit het stof en hervatten het innovatietraject. Ze kwamen met lichtere



⋮ *Steeds meer mensen vinden een bakfiets in de stad een 'topidee'. (foto KV)*

materialen, mooier design en verbeterd stuurmechanisme. In regio's als Nederland en Vlaanderen kenden ze dan ook een snel toenemend succes. Eén van hun fervente gebruikers is Eva Van Eenoo, beleidsmedewerkster bij de Fietsersbond. Ze woont in de buurt van het Universitaire Ziekenhuis te Gent. Vroeger had ze geen bakfiets. Als ze boodschappen wilde doen, waren fiets en bijhorende bagagetassen genoeg. Maar toen kwam het eerste kind. Om dat mee te nemen, bleek de bakfiets een goede piste. Ze is bereid me een introductie te geven in de wereld van bakfietsen en die van hun neefjes, de fietskarren. En wanneer ik door Gent naar haar woning rijd, passeer ik twee vrouwen en één man... met bakfiets. Van de drie zijn er twee modellen zoals die van Eva: met metaal, kunststof en twee wielen. Een derde heeft een houten bak en drie wielen.

Verschillen

Het aantal wielen vormt een essentieel onderscheid tussen bakfietsen. Er zijn er met drie en met twee wielen. Deze met drie zijn vlot te parkeren, want ze rusten dan stabiel op hun drie wielen. Maar er zijn nog meer verschillen. Eva: "In de bakken van driewielers kan meer dan in die met twee wielen. Twee tot zelfs drie kinderen, en veel materiaal, zoals boodschappen. Nadeel is dat ze wat zwaarder zijn en minder makkelijk in evenwicht te houden als je een bocht scherp neemt. Ze zijn ook breder, waardoor je er moeilijker verkeer mee voorbij steekt dan met een tweewieler. Die is sneller en wendbaarder. Zo'n tweewieler rijdt even vlot als een gewone fiets."

Een ander belangrijk onderscheid is tussen die met en die zonder elektrische trapondersteuning. Eva heeft er een mét. Dat was niet echt nodig toen zolang ze één zoon had. Maar toen ze zwanger was van haar tweede kind, bleek het nuttig, stelt ze.

Een auto? Waarom?

Vandaag is de bakfiets een belangrijk onderdeel van Eva's leven geworden. "Ik kan perfect ergens met mijn twee kinderen heen, en intussen boodschappen doen in de supermarkt. De kinderen zit-



∴ Sommige fietskarren koppelen symmetrisch onder het zadel, andere aan de achtervork. (Foto Flickr/Kamyar Adl)

ten stevig vooraan: de ene vastgeklekt met een gordeltje, de andere in haar maxicosi”, vertelt ze. “Tijdens het rijden zie ik ze zitten, voor me. Ik maak praatjes met hen terwijl ik fiets. Soms zing ik zelfs samen met hen. En samen met mij zien ze de wegen en het verkeer, en hoe ik daarop reageer. Vanop de eerste rij. Ik denk dat ze daar later de vruchten van plukken, als ze zelf beginnen fietsen. Eigenlijk vind ik zo’n bakfiets het ultieme vervoermiddel voor gezinnen met kinderen die in de stad wonen. Je kan er evenveel mee als met de auto. Neem wijzelf. We vinden alles in een straal van vijf kilometer. Onze bakfiets is een snelle en flexibele manier om ons daarin te bewegen. Waarom zouden we dan überhaupt een auto gebruiken? Met een bakfiets ben je sneller, milieuvriendelijker, en het is socialer. Bovendien maakt het de leefomgeving in de stad aangenamer en leefbaarder. Een auto lijkt ons dan ook onzinnig. We hebben er geen.”

Stalplaatsen

Eva is ervan overtuigd dat er in de stad nog veel meer mensen zouden zijn die kiezen voor een bakfiets. “Maar helaas kan het niet voor iedereen”, beaamt ze. “Je moet ‘m namelijk ergens stallen. Voor sommige mensen lukt dat niet. Bijvoorbeeld kunnen ze ‘m niet binnenrijden, via de gang in hun rijkhuis. Anderen wonen in een appartement en hebben geen bijhorende fietsruimte. De overheid zou een handje kunnen toesteken door in meer straten te zorgen voor passende fietsstallingen.”

Fietskarren

Behalve bakfietsen bestaan er ook fietskarren. Dat zijn aanhangwagens die je achter een fiets aan- en afkoppelt. Er zijn twee verschillende systemen om te koppelen. Symmetrisch onder het zadel, of aan de achtervork. Het eerste systeem heeft het nadeel dat je de bagagedrager van de fiets niet meer kan gebruiken, want de trekstang loopt daaroverheen. Een ander nadeel is dat de trillingen van de aanhanger in de zadelpen komen en je die in het zadel voelt. Maar ook van fietskarren zijn er de laatste jaren heel wat nieuwe types op de markt gekomen. Ze doen dienst als transportmiddel

voor kinderen of goederen. Er zijn zelfs modellen die speciaal zijn gemaakt om de hond des huizes mee te nemen. En een bijzondere uitvoering van een fietskar is de aanhangfiets. Dat is een kinderfiets zonder voorwiel die achter (of voor) de fiets van een volwassene is gekoppeld. Het kind kan dan meetrappen.

Met kennis van zaken

Er zijn bakfietsen en fietskarren in diverse prijscategorieën. Wie een nieuwe wil, zal tussen de 1.000 à 5.000 euro neertellen. Er zijn goede te vinden die goedkoop zijn, verzekert Eva. Ze vergelijkt het met een auto: ook daarvoor hoeft je niet meteen voor de duurste modellen te gaan om tevreden te zijn. Het verschil in prijs kan aan diverse zaken te wijten zijn. Soms vooral aan design, en aan extra ‘toeters en bellen’. Soms, ook, gaan ze langer mee. Voorts kan een verschil zitten in hoe vlot de fiets rijdt. Eva: “Zoek een handelaar met behoorlijk aanbod bakfietsen of fietskarren. Iemand die er kennis over heeft. En test ze uit voor je ze koopt. Rijd er even mee rond, met kinderen en wat bagage in bak of kar,” besluit ze.

Cargofiets

Een bijzonder type bakfietsen zijn de cargofietsen. Ze zijn bedoeld voor professioneel gebruik. Ook zij blijken in opmars. Zo zijn er intussen tal van fietsende fietsmakers: in Antwerpen, Brussel, Mechelen, Gent,... Ze rijden met hun twee- of driewielers naar de te herstellen fiets. Onlangs kwam in Kortrijk zelfs een fietsende elektricien in de belangstelling. Moegetergd door verkeersopstoppingen, stijgende brandstofkosten en parkeergebrek had hij zijn bestelwagen vervuld voor een cargofiets. Als bijkomende voordelen wees hij op de vele lichaamsbeweging die hem zo te beurt valt. Het blijkt ook een socialere manier van werken, én hij kan dicht bij zijn klant raken dan wanneer hij moet wandelen vanaf een parkeerplaats met bestelwagen. “In de stad is de fiets gewoon superieur aan de auto”, besluit de man.