

# PROLOG

Was je al gaan zitten?

Pak nog even een pen of een potlood, en teken hieronder een fiets, uit je hoofd. Niet uit het raam kijken of naar de schuur lopen. Ook niet googelen. Doe er zo lang of kort over als je zelf wilt.

Klaar? Mooi zo. En... rijdt-ie ook?

Op de eerste fietsen die wij tekenden, kom je geen meter vooruit. Bij mij zat de kettingkast vast aan het voorwiel. Bij Marco, over wie zo meteen meer, hing het zadel boven de as van het achterwiel.

Toen ik drie jaar geleden als journalist begon te schrijven over de toekomst van ons onderweg-zijn, dacht ik vrij precies te weten hoe het verkeer werkte. Net zoals ik dacht vrij precies te weten hoe een fiets werkte. Deze Nederlandse stedeling liep en fietste elke dag, pakte geregeld de auto en nam meerdere keren per week de trein, de tram of de metro. Ik was een van de 17 miljoen Nederlandse ervaringsdeskundigen. Hoe het verkeer werkte, was daarom voor mij geen boeiende vraag: dat wist iedereen toch al?

Wel boeiend waren alle nieuwe ontwikkelingen. Elektrische auto's. Uber-taxi's. Deelfietsen die je open kon appen. Slimme verkeerslichten die praatten met je smartphone. Speedpedelecs. Het woord 'verkeer' begon er spontaan ouderwets van te klinken: dit was niets minder dan een mobiliteitsrevolutie.

En wat er allemaal nog aan zat te komen! Zelfrijdende auto's, drones die pakketjes af zouden gaan leveren, hyperloops, raketten naar Mars. Mobiliteit was voor mij een technische uitdaging waar ingenieurs steeds slimmere oplossingen voor vonden. Zij brachten ons de toekomst. En die toekomst ging, dacht ik, om het krijgen van een nog efficiëntere, snellere, flexibeler en comfortabeler reis.

Marco te Brömmelstroet sloeg dit beeld aan diggelen. Vanaf onze eerste ontmoeting ging hij in tegen mijn veronderstelling dat mobiliteit iets technisch was. Volgens hem is onderweg-zijn een onderdeel van het dagelijks leven – met alles wat daarbij hoort. Hij geloofde ook niet dat de toekomst van mobiliteit vastligt of ons overkomt.

Toen Marco in 2006 zijn promotieonderzoek begon als planoloog aan de

Universiteit van Amsterdam (UvA), merkte hij dat beleidsmakers en wetenschappers een beperkt beeld hadden van wat fietsen in Nederland precies inhoudt. En dat terwijl er vanuit de hele wereld naar het Nederlandse fietsen wordt gekeken. Marco begon de fiets te gebruiken als een manier om andere vragen te stellen over mobiliteit. Hij noemde zich Fietsprofessor en werd tijdens het schrijven van dit boek ook echt professor: hoogleraar Toekomst van Stedelijke Mobiliteit.

Bij dit boek kun je gratis een e-book van Marco downloaden, in het Engels. Je vindt het op [corr.es/snelste](http://corr.es/snelste). Hierin laat hij als sociaal wetenschapper zien dat de manier waarop je praat over mobiliteit, sterk bepaalt hoe de toekomst van mobiliteit eruit komt te zien. En hoe die nieuwe werkelijkheid op haar beurt grote invloed heeft op hoe wij ons gedragen en wie wij zijn onderweg.

Dat is ook het pad dat we in dit boek gaan aflopen.

Internet en 'slimme' algoritmes veroorzaken nu net zo'n revolutie in de samenleving als honderd jaar geleden de auto. Dus duiken we de geschiedenis van het verkeer in. We denken dat je als je snapt wat er tussen 1920 en 1930 gebeurde, beter kunt begrijpen wat er tussen 2020 en 2030 kan gaan gebeuren.

We bezoeken de nieuwbouwwijk in Ede waar Marco woont en de Rotterdamse wijk waar ik woon, die honderd jaar geleden een nieuwbouwwijk was. We reizen Nederland rond, van Arnhem tot Zwolle en van Middelburg tot Tilburg. Hier ontdekken we welke regels de basis vormen van ons verkeer en hoe die de inrichting van onze straten en ons gedrag onderweg zijn gaan bepalen. Waarom moet je als je de straat wilt oversteken eigenlijk op een knopje drukken? Waardoor raken mensen soms zo opgefokt in het verkeer? En wie bepaalt hoe een nieuw schoolplein wordt ingericht? Moet dat een plek worden waar kinderen moeten uitkijken voor auto's, zodat ouders hun kinderen makkelijk kunnen afzetten? Of wordt het een plek voor kinderen, waar automobilisten juist moeten uitkijken?

We dalen af in de wereld onder onze straten, eerst achter Marco aan, totdat we op plekken komen die ook voor hem nieuw zijn. Halverwege de reis wordt het erg duister, als we de kerker bezoeken waar ons mobiliteitssysteem op steunt. Hier liggen politieke en morele dilemma's te

wachten waar ingenieurs geen antwoorden op kunnen geven, terwijl dat nu vaak wel hun verantwoordelijkheid is. Maar dan slingert de weg weer omhoog en slaan we de onverharde paadjes in. We gaan langs bij mensen die uitzicht geven op allerlei mogelijke toekomst van mobiliteit.

Hoe vanzelfsprekend het verkeer en de inrichting van de straten ook lijken: alles wat we hebben komt ergens vandaan, en is gebaseerd geweest op politieke keuzes. Juist nu onze mobiliteit erg aan het veranderen is, valt er weer iets te kiezen.

We hopen dat ons verhaal je helpt bij het zelf nadenken over wat jij de juiste keuze vindt. In de wetenschap dat bij elk antwoord weer nieuwe vragen wachten.

Goeie reis door dit boek!

# **DE STRAAT IS VAN IEDEREEN**

WAAROM IS ONZE PUBLIEKE  
RUIMTE EEN VERKEERSRUIMTE  
GEWORDEN?

De volgende auto wordt een elektrische. Het besluit valt snel nadat mijn vriend en ik zijn teruggekomen uit Moskou, na een correspondentschap van anderhalf jaar voor *NRC Handelsblad*. We hadden de mooiste auto die er bestond moeten achterlaten.

In onze eerste winter daar hadden we Russen met Niva's – de fourwheeldrive onder de Lada's – over bevroren meren zien rijden. Geen stoelverwarming of slimme ruitenwissers, wel een pookje waarmee je de wielen anders kon laten draaien zodat je jezelf uit een halve meter sneeuw of zand kon bevrijden. Of over het ijs kon rijden.

*Lada. De auto zonder bla bla.* Die van ons kochten we nieuw bij een officiële dealer. Een donkerblauwe. We toerden ermee door de ommelanden en nadat ik mijn correspondentschap voor de krant had beëindigd, reisden we ermee over het Kaukasusgebergte.

We kampeerden in de wilde natuur en streken een halfjaar neer in een Georgisch dorp op 2.000 meter hoogte waar geen winkel was, geen bakker, niets. Zonder onze Niva waren we nergens.

En toen moesten we haar onverwachts verkopen, met nog geen 30.000 kilometer op de teller. We hadden haar willen meenemen naar Nederland, maar hier bleek je niet met een Niva te mogen rijden, ook al was de auto gloednieuw. Wat er uit de uitlaat komt, was volgens de Europese normen te vervuילend. Daar ging ons mooie plan voor een reis terug naar Nederland met een omweg door de Balkan.

Eenmaal terug – wat is het fijn om weer in een democratisch land te wonen en om weer overal heen te kunnen fietsen – zijn we toch wel blij met die uitlaatgassenorm uit Brussel. Er komt een baby aan. Ons nageslacht zal niet elke avond zwarte rommel in een zakdoekje snuiten, zoals wij in Moskou.

In Rusland heb ik ook ervaren wat een economie die sterk afhangt van bodemschatten met mensen kan doen. De mensen die daar de olie in handen hebben, hebben de macht in handen. De verschillen tussen rijk en arm zijn er heel groot.

In Nederland hebben we de welvaart die het gas uit Groningen bracht beter weten te verdelen. Maar nu de eigen voorraad begint op te raken, zou ons land een 'gasronde' moeten gaan worden. Die zou ons afhankelijk maken van Russisch gas.<sup>1</sup> Het lijkt mij niet zo'n goed plan.

En dan is er de klimaatverandering. In Rusland ging het er nauwelijks over, hier is het het gesprek van de dag. Nu in mijn buik een direct lijntje naar de toekomst groeit, begin ik de urgentie ervan te voelen. Hoe leefbaar blijft deze planeet? Wat kunnen wij voor de volgende generatie doen?

Op Twitter begin ik Elon Musk te volgen, de man achter de elektrische auto's van Tesla. Vanuit Californië wil hij de hele wereld gaan elektrificeren met oplaadbare auto's voor de deur van elk huis, als mobiele batterijen die wind- en zonne-energie kunnen opslaan.

*Tesla. Accelerating the world's transition to sustainable energy.* Zijn grotere doel, zegt Musk in zijn vele media-optredens, is niet dat Tesla slaagt, maar dat elke autofabrikant zijn wagens gaat elektrificeren. Inspirerend. Hoe meer ik over elektrische auto's leer, hoe meer ik overtuigd raak: dit is onze weg naar een groene, democratische toekomst.

En wat zal het gaaf zijn als we de daad bij het woord voegen. Als onze zoon straks zal kunnen zeggen dat zijn ouders de eersten waren die elektrisch gingen rijden. Zo valt het besluit: de volgende wordt een elektrische.

Maar het wordt geen Tesla. Als we voor de grap een proefritje in een Model S maken, wanneer de eerste Tesla-showroom opent in onze eigen stad Rotterdam, komt mijn maagzuur omhoog door het optrekken. Achterin houdt mijn vriend zijn hoofd schuin: zo groot als de auto vanbuiten is, zo klein is die vanbinnen.

Hoe goed Musks energiefilosofie ook in elkaar zit, zijn sportwagen is veel te bla bla voor ons. En veel te duur. We googelen verder. Al snel komt er een duidelijke winnaar naar voren. De Renault Kangoo. Die heeft tenminste een lekker niet-aerodynamische vorm. Dat gaat onze elektrische Lada worden. Het wachten is op een betaalbaar tweedehands exemplaar.

## De oplossing voor het fileprobleem

Als ik aan de slag ga bij *De Correspondent*, een journalistiek online medium waar de structuren achter het nieuws centraal staan, schrijf ik eerst over elektrische auto's en hun batterijen. Maar dan dient zich nog een uitdaging aan waar een oplossing voor moet worden gevonden. Het fileprobleem.

Want je kunt wel elektrisch rijden, maar dan moet je niet stil komen te staan. In Moskou had ik mijn portie wel gehad. Alert blijven terwijl je geest langzaam murw wordt van het wachten. Zo zonde van de kostbare tijd. Ook in Nederland is het een grote ergernis, die ook nog eens schade toebrengt aan de economie.

Voor het fileprobleem, zie ik, komen er ook technologische oplossingen aan uit Amerika. Google, Uber en Tesla zijn hard bezig om auto's zelfrijdend te laten worden. Straks kunnen robotauto's hun rijgedrag efficiënt op elkaar afstemmen terwijl jij een filmpje kijkt.

Het klinkt hoopvol. Maar ook nog best ver weg en ingewikkeld. Is er geen simpeler oplossing?

Natuurlijk is er een simpeler oplossing. Dit is Nederland.

De oplossing is de fiets.

'Dagelijks staan er zo'n 500.000 auto's in de ochtendfile. Als 10 procent van deze chauffeurs op de fiets stapt, zijn files verleden tijd.' Dat schrijven de directeur van de Fietsersbond, Saskia Kluit, en vier wethouders van grote steden in mei 2017 aan het nieuwe kabinet.<sup>2</sup>

Yes, denk ik als ik het lees. Laat mensen één keer per week de fiets naar het werk pakken, en de files zijn al zo goed als verdwenen. Laat nog veel meer mensen de fiets pakken, en het klimaatprobleem en onze afhankelijkheid van benzine verdwijnen als sneeuw voor de zon. We hebben al elektrische fietsen, waarop je veel verder kunt, zonder moe te worden. De eerste speedpedelecs, waarop je 45 kilometer per uur kunt fietsen, rijden al rond. We hebben zelfs ligfietsen die 133 kilometer per uur kunnen: Nederlandse studenten hadden dat wereldrecord gevestigd.<sup>3</sup> Dat is harder dan de maximumsnelheid op de snelweg.

Alleen: de fietssnelwegen ontbreken nog. Waarom liggen ze er nog niet? Waar loopt het vast? Ik wil mijn steentje bijdragen en die vragen gaan beantwoorden voor *De Correspondent*. De serie zomerverhalen heeft als titel:



'Fiets vs. File'. Ik heb er zeven weken voor, dan begint mijn zwangerschapsverlof: de tweede komt er alweer aan. Enthousiast zoek ik contact met de Fietsersbond, beschrijf mijn plan aan mijn lezers en maak een interviewafspraken met Marco te Brömmelstroet, planoloog aan de Universiteit van Amsterdam.

En dan begint het verhaal echt.

## Even die fietssnelwegen regelen

Marco te Brömmelstroet. Alias: de Fietsprofessor. Handig, zo'n bijnaam als je een niet te onthouden achternaam hebt. Prikkelend ook. Met Fietsprofessor kom je wel in de rolodexen van de nieuwsredacties terecht, en dus ook in die van mij.

Onderweg lees ik een reportage met hem in *NRC Handelsblad*, over een kruispunt in Amsterdam waar de verkeerslichten het niet doen.<sup>4</sup> De fietsprofessor zegt in dat stuk dat fietsers zich gedragen als een zwerm. 'Juist doordat het verkeer in Amsterdam zo gevaarlijk is, is het veilig', zegt hij. 'Alle fietsers zijn alert. Je hebt hier al je zintuigen nodig.'

Fietsers, meent Te Brömmelstroet, gedragen zich een beetje zoals spreeuwen. Ze zijn vooral met zichzelf bezig, maar intussen letten ze heel goed op hun burens, voor, achter en naast zich. En in die georganiseerde chaos ontstaan zo telkens veranderende patronen.

Een mooie vergelijking vind ik, die spreeuwen. Deze Fietsprofessor kan vast ook iets interessants zeggen over fietssnelwegen. We schudden elkaar de hand in een glazen broeikas naast station Amsterdam Zuid, het onderkomen van een fietsorganisatie waarmee hij vóór mij een afspraak had.

'Ik ben aan het uitzoeken wat ervoor nodig is om in Nederland een fietssnelwegennetwerk te krijgen', brand ik los, 'samen met leden van *De Correspondent* en leden van de Fietsersbond, die online onder mijn verhalen kunnen reageren. Zo werken we bij *De Correspondent*.'

Te Brömmelstroet kijkt me zwijgend aan. Officieel is hij geen professor maar doctor, gepromoveerd dus. Hij is een jaar jonger dan ik en heeft een bruin T-shirt aan met een plaatje van een fietspomp erop: een fijn detail voor mijn artikel.

Ik raas door. 'Mag ik Marco zeggen?' Hij knikt. En dan stel ik hem mijn prangendste vraag. 'In een Amerikaans onderzoek las ik dat meer werknemers de fiets pakken wanneer overheden fietssnelwegen aanleggen en werkgevers douches installeren op het werk. Zou dat ook in Nederland werken?'

Marco blijft me even aankijken, en stelt dan een tegenvraag: 'Waarom zou jij douches op het werk willen?'

‘Sorry?’ zeg ik.

‘Waarom moeten fietsers van jou zo snel mogelijk op hun werk aankomen?’

Wat een vreemde vraag, denk ik. En wat kijkt hij nors. Het lijkt wel of hij geen zin heeft in dit gesprek.

‘Nou... Het is toch zo dat een fietssnelweg ervoor kan zorgen dat mensen lekker door kunnen rijden?’ antwoord ik. ‘Maar dan gaan ze wel, eh... transpireren.’

‘En waarom noem jij een fietspad een fietssnelweg?’ vraagt Marco.

Ik begrijp hem niet. Op de fiets wil je toch zo snel mogelijk naar je werk kunnen? Dus daarom: fietssnelwegen. Wat maakt het nou uit hoe je ze noemt?

‘Iedereen wil toch door kunnen rijden?’ zeg ik.

‘Op een snelweg misschien’, zegt Marco. ‘Maar op een woonerf of op de camping is het normaal om stapvoets te rijden. En voor fietsers is snelheid vaak helemaal niet het belangrijkste.’

‘Voor mij wel hoor!’ zeg ik.

‘Weet je dat zeker?’ vraagt Marco.

Door de grote ramen van de kas kijk ik naar buiten, naar de fietsen voor de deur, en de hoge kantoortrappen: we zitten in het financiële hart van het land.

Wat moet ik hiermee? Je hebt het druk, je moet ergens heen, dan wil je toch gewoon kunnen doorfietsen? Hij wilde zelf toch ook op deze plek afspreken zodat hij tijd kon besparen? Waarom geeft hij geen normaal antwoord op mijn vraag?

Ik begin opnieuw. ‘Een overheid kan met voorzieningen zoals douches en fietssnelwegen ander gedrag stimuleren. En daarmee het fileprobleem verminderen.’

‘Inderdaad’, zegt Marco. ‘Maar wat stimuleer je precies met een fietssnelweg? Dat iemand zo snel mogelijk ergens kan komen. Maar misschien is efficiëntie niet de enige reden dat mensen naar hun werk fietsen. Uit onderzoek waar ik aan meewerk blijkt bijvoorbeeld dat mensen omrijden, en langer fietsen, als dat een mooiere, prettiger route oplevert. Doe jij dat nooit?’

Ik knik. Vooruit, dat doe ik weleens. Op de terugweg, als ik geen haast heb. Heel soms.

‘En kennelijk maakt ontspannen fietsen ook creatief’, gaat Marco door. Hij begint over gedragsbioloog Frans de Waal, die een theorie over verzoening tussen chimpansees bedacht op de fiets. ‘En de videoclips van De Jeugd van Tegenwoordig, die zijn ook ontstaan op de fiets. Ook Jelle Brandt Corstius zegt: ik schrijf op de fiets.’

Ik knik weer, nu begrijp ik waar hij heen wil: dat mensen niet alleen fietsen om van A naar B te komen, maar dat fietsen zelf ook iets waardevols is. In een poging wat spanning uit het gesprek te halen, ga ik met hem mee, en vertel over een vakantie jaren geleden, toen ik wekenlang met de wind mee had gefietst en van Rotterdam naar Bremen was gewaaid. ‘Eerst was de wind uit het westen gekomen en toen, in de laatste week, uit het zuidwesten. Maar ja, dat was in de vakantie’, zeg ik.

Op dat punt voel ik een kleine verstoring vanbinnen: ja, ik fietste dus ook graag voor de lol. Maar ik ben hier gekomen als journalist, om het fileprobleem op te lossen, het verhaal voor *De Correspondent* ligt te wachten. Over die snelwegen en die douches. ‘Als meer mensen naar hun werk kunnen fietsen’, zeg ik weer, ‘kunnen we toch óók het fileprobleem oplossen?’

‘En waarom vind jij de file zo’n belangrijk probleem?’

‘Het is toch enorm vervelend om in de file te staan? En het kost ook nog eens miljarden’, zeg ik.

‘O ja?’ antwoordt hij. ‘Hoe bereken je dat?’

‘Er zijn allemaal mensen die niet op tijd op hun werk aankomen en daardoor minder productie-uren draaien. En die verloren minuten kun je dan bij elkaar optellen.’

‘En hoe erg is dat?’ vraagt Marco, zijn blauwe ogen twinkelen. ‘Waarom zijn die paar minuten die mensen later thuis of op het werk zijn door een file zo belangrijk? Sta je niet ook weleens in de rij bij de supermarkt?’

Opnieuw knik ik.

En dan slaat de twijfel toe. Hoe groot is het probleem van wachten in een auto en later thuiskomen dan je had gewild eigenlijk als je het afzet tegen andere problemen?

Tegen het uitsterven van de natuur?

Problemen in de zorg?

Ongelijkheid?

Oorlog?

Waarom is het fileprobleem een onderzoek van zeven weken waard?

Terug in de trein gaan mijn gedachten alle kanten op. Ik ben geen techneut. Ik heb Russische letterkunde gestudeerd. Maar als journalist was ik oplossingen voor problemen gaan zoeken. En hoe los je een probleem op zonder techniek?

Ik was ervan uitgegaan dat planologie een technisch vak was, wat het op de meeste universiteiten en hogescholen ook is. Maar bij de UvA, bij de Fietsprofessor, blijkt de studie onder de sociale wetenschappen te vallen. Daardoor gaat het gesprek met Marco niet over fietssnelwegen waar je met ligfietsen, e-bikes en speedpedelecs overheen zou kunnen sjezen, maar over ervaringen van mensen onderweg.

Thuis ga ik eerst maar even douchen. Daarna loop ik nog eens door de kritische reacties van lezers onder mijn eerdere verhalen in Fiets vs. File. Een oudere lezer schreef: 'Geef mij maar veel autofiles. Lekker rustig voor de fietsers. Ik fiets niet voor of tegen of om de files. Ik ben niet gek. Ik fiets omdat ik dat zelf graag wil en ervan heb leren houden en omdat het me veel voordelen biedt.' Dat was een man die twintig jaar naar zijn werk en weer terug was gefietst, iedere dag 52 kilometer. En hij had nooit tegen de file gefietst.

En zo waren er nog een paar fietsers die het niet ging om het doorrijden en zo snel mogelijk aankomen. 'De provinciale weg is het kortst, maar ik fiets hem nooit', zei iemand. Deze mensen wilden de file helemaal niet oplossen. Een andere lezer: 'De reiziger moet alleen afleren te denken dat hij zo veel haast heeft.'

Eerder had ik deze mensen als zeurpieten bestempeld. Maar na het gesprek met Marco lukt dat me niet meer. Ik blijf ook aan mijn wind-mee-fietsvakantie denken. Samen met de reis in die donkerblauwe Lada door de Kaukasus, was dit de meest vrije en avontuurlijke tocht van mijn leven geweest.

Kon ik die ervaring negeren?

## Het begin van een nieuwe reis

Uiteindelijk tik ik het gesprek met Marco maar gewoon uit. Het wordt een verhaal waarin hij het bestaansrecht van het fileprobleem betwist. Waarin

hij vertelt dat fietsers al snel een soort automobilisten op twee wielen worden, als je fietspaden fietssnelwegen begint te noemen. Het wordt een verhaal waarin hij niets zegt over douches op het werk, maar vertelt over Frans de Waal en Jelle Brandt Corstius.

Wat me op het eerste gezicht irrelevant en nutteloos had geleken, wordt het meest gedeelde verhaal van Fiets vs. File.<sup>5</sup> Het raakt mensen.

In de weken na het interview laat ik andere fietsexperts aan het woord, en leer hoe weinig ik eigenlijk van fietsen weet, ook al doe ik het haast elke dag. Het gesprek met Marco blijft me bezighouden. Ik mail hem: 'Ik was zo met de toekomst van mobiliteit bezig, maar eigenlijk weet ik zo weinig over hoe het nú gaat. Ik wil hier echt mee door.'

'Doorpraten?' schrijft hij terug.

Graag.

Maar eerst wordt onze tweede zoon geboren, het leven wordt vier maanden traag en gericht op heel dichtbij.

Daarna spreken Marco en ik opnieuw af, nu op het Roeterseiland in Amsterdam, in de kantine van het UvA-complex waar Planologie gevestigd is, zijn afdeling.

'Een van de dingen die ik wil begrijpen', zeg ik, 'is waaróm het fileprobleem mij zo belangrijk leek.'

Marco reageert enthousiast. 'Ik vraag me af', zegt hij, 'wat het doet met onszelf en met Nederland dát we het zo belangrijk vinden. Dat we almaar bezig zijn met door-door-door. Waarom we dat willen. Óf dat is wat we echt willen. Of er alternatieven zijn en wat er verandert als je hier antwoorden op vindt.'

Niet lang na dat gesprek krijg ik via de chatfunctie van Twitter een berichtje van hem.

@fietsprofessor

We gaan een nieuw ontworpen fietspad bij een kruispunt in Amsterdam evalueren samen met gemeenteamtensaren. Wil je mee?

@tverka

Ja graag!

Ik verwacht een wat saaie bijeenkomst. Maar die evaluatie zal mijn blik op de straat helemaal doen veranderen.

## Maak kennis met: de frietzak

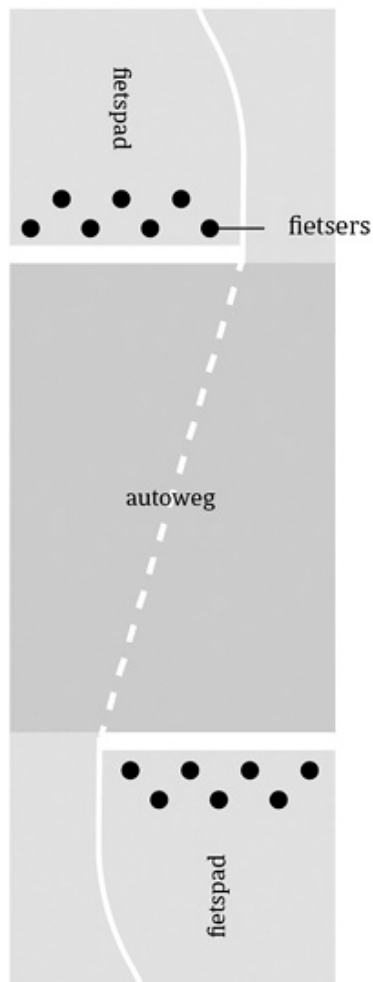
Als je vanaf de Jodenbreestraat in Amsterdam komt aanfietsen richting het Mr. Visserplein, dan wordt de strook waarover je fietst in de flauwe bocht tot aan het stoplicht steeds breder. Stel je voor dat je aankomt bij een rood licht. Er staan al vijf fietsers naast elkaar voor de stopstreep, maar jij past daar nog naast: het is hier onverwacht breed. Het pad links van je, voor de fietsers die hier straks vanaf de overkant komen aanrijden, is juist smal. Hier kunnen hooguit twee mensen naast elkaar rijden. Hun fietspad loopt dus juist taps toe.

## Oversteekplaats voor fietsers: de frietzak

Om fietsverkeer bij oversteekplaatsen beter door te laten stromen, bedacht een team van verkeerskundigen, ruimtelijk ontwerpers en sociaal wetenschappers de frietzak: de belijning wordt diagonaal op de weg getekend

### Rood licht

Als fietsers moeten wachten voor een rood verkeerslicht, hebben ze meer ruimte om zich naast elkaar op te stellen



### Groen licht

Zodra het licht op groen springt, fietsen de fietsers met verschillende snelheden naar een smallere doorgang

