

What's up with Amy: De radicale betekenis van een ontmoeting

Lee Feldman – Cyclespace – lee.feldman@gmail.com

Marco te Brömmelstroet – Universiteit van Amsterdam – brommelstroet@uva.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2016, Zwolle

Samenvatting

Wat is menselijke vooruitgang? En wat is de rol van technologie daarin? Een anekdotisch verhaal over een ontmoeting op het fietspad en over een mobiliteitservaring in Techno-Utopia. Het groeiende ongemak bij de hoofdpersoon zet ons aan het denken over belangrijker aspecten van smart mobility die toch vaak over het hoofd worden gezien.

Dit paper presenteert een krachtige *narrative* die aanmoedigt om kritisch te blijven kijken naar de bijdrage van nieuwe smart innovaties in het mobiliteitssysteem in relatie tot de mogelijke perverse effecten die we al te snel over het hoofd zien. Wat verliezen we wellicht als we het pad naar efficiënte, snelle en slimme mobiliteit bewandelen? Zullen we nooit meer oog in oog staan met de dubbelganger van Amy Winehouse? En is dat erg?

'Riding my bike back home, and thinking about that event [with two fighting chimpansees], that's where it clicked with me'

~**Frans de Waal**, bioloog, en schrijver van bestsellers

'Tijdens het fietsen komen de teksten. Als ik thuis kom, hoef ik ze alleen nog maar op te schrijven'

~**Jelle Brandt Corstius**, schrijver

'Onze muziek komt niet tijdens een sessie in een studio, maar terwijl we buiten door de stad fietsen'

~**De Jeugd van Tegenwoordig**, rapformatie

1. Een ontmoeting met meerdere lagen¹

20 Mei, 2016, om 3 voor zes in de avond, stond ik als bevroren, oog in oog met een Amy Winehouse dubbelganger. Een gezond ogende Amy Winehouse: met haar ongelooflijk zwart, krullend haar, bizar uitgedoste spijkerjasje en een jurk van chifon en chintz. Vond ze mij ook aantrekkelijk? Twijfelachtig.

Dit was niet het moment voor een flirt. Haar blik was meer "hert in aanstormende koplampen" dan "hey, check hem!". Waarom zoomde mijn aandacht dan toch op haar in?

Onze intense interactie duurde maar een milliseconde maar het moment heeft een blijvende impact op me gehad.

Vier minuten voor zes, slechts één minuut daarvoor, reed ik van het Cyclespace paviljoen naar huis. Het was een prachtige avond, en dit was nog maar het begin. Er is geen fijner begin van een ontspannen avond dan een soepele fietsrit naar huis aan het einde van een dag hard werken.

Geen wind, de zon in mijn gezicht, iedereen vrolijk en hey... het nieuwe fietspad achter het Centraal Station! Eindelijk, na jaren gerommel heeft het eindelijk vorm gekregen! Ik hoor zachtjes de klotsende golfjes van het IJ in mijn rechteroor en ruik de verse etenswaar die er wordt verkocht. Ik was *in flow*!

Om 3 voor zes reed ik de SHARED SPACE op. Ik had nog nooit zoiets gezien! Wat een chaos, het leek wel alsof iedere pont tegelijkertijd leegliep. Een enorme zwerm aan fietsers, scooters en voetgangers verspreiden zich naar werkelijk alle kanten en ogenshijnlijk zonder enige discipline. Tegelijkertijd, links voor mij, haast een horde aan mensen zich vanuit de nieuwe Cuyperspassage naar dezelfde ponten om op tijd aan boord te gaan richting Noord Amsterdam. Zouden alle negatieve persberichten die moord en brand schreeuwden dan toch uitkomen? Dit is toch een onverantwoordelijk ontwerp!

Maar, ik was *in flow*! Ik was *in flowwww*. Ik handhaafde mijn snelheid en manoeuvreerde handig door de ruimte. Toen ik in Amsterdam kwam wonen, zag ik er verschrikking

¹ Dit paper is gebaseerd op Lee Feldman's keynote op de summer school Planning the Cycling City van de Universiteit van Amsterdam. Het is vertaald en aangepast door Marco te Brömmelstroet

tegenop om me te moeten mengen in deze wanorde. Inmiddels accepteerde ik het niet alleen; ik genoot er zelfs van! Het continue 'onderhandelen-in-beweging'² was een spel geworden. Het waarnemen van de andere deelnemers, het inschatten van hun beweging en snelheid, het aanvoelen van de oppervlakte waar je overheen rijdt en het tegelijkertijd zien van het voorbijglijdende stedelijk landschap. En dat dan direct vertalen in aansturing en voortstuwing van je fiets: een perfecte hybride van lichaam en machine³. Net als ieder spel frustreert het soms, maar dagelijks spelen is inmiddels verslavend geworden.

En toen zag ik haar: de Amy Winehouse dubbelganger. Onze blikken kruisten elkaar maar heel even. Het was direct duidelijk dat ze voor het eerst gebruik maakte van deze nieuwe ruimte en nog op zoek was naar de spelregels. Voorzichtig en onhandig bewegend en extreem alert op alle signalen om haar heen. Ze wilde overduidelijk zelf niet botsen, maar respecteerde ook de *flow* om haar heen. Als nieuweling moest ze al haar zintuigen volledig benutten.

Ze nam waar, verwerkte informatie, en leerde. De volgende keer, dacht ze, zou vast soepeler gaan. Totdat ook zij *in flow* zou zijn. Maar was ik háár nou net zo opgevallen als zij mij?

Ik vervolgde mijn route, ging linksaf en ging de warme avond aan de Amsterdamse grachten tegemoet. 5 minuten later kwam ik aan bij het de eerste cocktailparty van die avond. Ik merkte dat ik een vreemde energie had opgepikt. Ik dacht eigenlijk niet meer aan mijn werkbeslommeringen, maar voelde me opgeladen voor de rest van de avond.

Mijn ontmoeting met de Amy Winehouse dubbelganger bleek een perfecte bron voor *casual* borrelpraat de rest van de avond. Net als dat nieuwe winkeltje dat ik zag toen ik langs de gracht reed. Zo bevond ik me gedurende de avond continue in het middelpunt van even enerverende anecdotes en gesprekken.

Gedurende het weekend dacht ik nog een paar keer aan de ontmoeting. Waar zou mijn 'Amy' vandaan zijn gekomen? Waar zou ze heen zijn gegaan? En zou onze ontmoeting of haar intesne ervaring van de zwerm haar ook een klein beetje veranderd hebben? Maar in de weken erop vervaagde de herinnering in de wolk aan nieuwe ervaringen en dagelijkse beslommeringen.

<<Fast forward>>

2. De Slimme Stad

Vrijdag 20 mei, het is het jaar 2026. Het is vijf voor zes in de avond. Ik word zacht gewekt door mijn Apple Nap Pod. De lichten worden blauw om het visuele deel van mijn neo-cortex te stimuleren. Mijn DigAssistent weet dat ik in minder dan een minuut na ontwaken volledig coherent en alert zal zijn.

² (Jensen, 2010)

³ (Vivanco, 2013)

Mijn dutje van halfzes tot vijf voor zes is geoptimaliseerd om de efficiëntie van mijn brein te maximaliseren. Ik pluk drie perfecte aardbeien van de indoor plantenmuur omdat mijn profiel aangeeft dat ik flavonoïden en voedingsstoffen te kort kom. Precies genoeg voor mijn unieke metabolisme! Mijn geïmplanteerde notificatie dashboard geeft aan dat ik slechts vijf minuten nodig zal heb om van mijn Nap Pod naar mijn laatste bijeenkomst van de week te komen.

Ik knipper-knik 'ja', en binnen 30 seconde rijdt een zacht en rond uitziend voertuig zachtjes voor, aandoenlijk zoemend. De deur glijdt soepel open.

Vier minuten voor zes stap ik het voertuig binnen. De geur van hout en leer komt me tegemoet, het doet sterk aan *Febreze* denken. Ik leun tegen één van de stabanken en groet de andere passagiers beleefd. Ik merk dat ik volledig word genegeerd en dat alle aanwezigen vooral in interactie zijn met hun persoonlijke apparaten.

Het is stil, ontspannen, stress-vrij, en ja, een beetje ongemakkelijk. Zo'n beetje zoals het voelt zoals het voelt om in een lift te staan. Vier vreemden, opgesloten in dezelfde box voor een onbepaalde tijd. Ik kan me nog goed de eerste keer herinneren, toen ik bij binnenkomst iedereen een vrolijke 'goedemorgen' wenste en overvallen werd door een ijzige, pijnlijke stilte. Toen pas zag ik dat iedereen een koptelefoon op had! Af en toe gebeurt het me nog weleens; dat ik 'gezondheid' wil zeggen als iemand moet niesen. Gelukkig ben ik dat reflex inmiddels de baas en levert het slechts een binnenpretje op.

Ik kijk naar buiten en merk op dat ik onderdeel ben geworden van een regelmatig stroom van voertuigen, die zich stil en ordelijk voortbewegen: van en naar een veelvoud aan herkomsten en bestemmingen. Iedereen lijkt volledige ondergedompeld in één of andere vorm van digitale afleiding.

Ik bedenk me hoe onwerkelijk het nu lijkt dat het hele mobiliteitsbeleid ooit als publiek goed werd gezien; gemaakt en bestuurd door de algemene, trage en bureaucratische overheid. Moeilijk om dat nu nog aan kinderen uit te leggen. En dat terwijl het niet eens zo lang geleden was. Is het niet pas 6 jaar geleden dat we zelfs nog een Wethouder hadden met mobiliteit in zijn portefeuille? Ha! Niet gek dat het soms zo onefficiënt en chaotisch was.

Diezelfde wethouder was zelfs in persoon aanwezig bij de demonstraties die uiteindelijk leidden tot het Slimme Stad referendum. Was het niet in de zomer van 2019? In mijn ooghoek verschijnt een Wikipediapagina op mijn Google Glass die mijn gokje direct ontkracht: het was oktober 2019. Mijn Wikiscore zakt direct een punt. Op de demonstratie sprak de wethouder nog over hoe belangrijk hij reistijdwinst vond en hoe de ideeën van zijn partij ons uiteindelijk allemaal tot het meest efficiënte vervoerssysteem zouden leiden. Bijna niet meer voor te stellen dat hij reistijdwinst zo belangrijk vond. Hij kon ook niet zien aankomen dat binnen afzienbare tijd, 'reistijd' tot nul zou worden gereduceerd. We zijn nog net zo onderweg als vroeger, maar verliezen daarvan gelukkig geen seconde meer!

Al jaren was er een continue toename van real-time mobiliteitsdata, autonome voertuigen en slimme infrastructuur. Maar pas nadat Amsterdam, in navolging van het

referendum, Google de volledige verantwoordelijkheid gaf over het reilen en zeilen van het gehele mobiliteitssysteem, werd er echte synergie bereikt. Nu is onderweg zijn net zo goed geregeld als de airconditioning op kantoor! Vanzelfsprekend.

Moeilijk voor te stellen toch? Dat je nog regelmatig stil stond onderweg? Of dat de brug open stond voor wat plezierbootjes? Ik vertel mijn kleinkinderen met plezier over mijn ervaringen in De 'fietsfile'. Ze kunnen het nauwelijks geloven. Waarom zorgde de overheid niet meteen voor een efficiënte, optimale reistijd?

OK, ook nu is er soms nog weleens vertraging, maar dan kun je tenminste nog van mobiliteitsprovider veranderen. Eindelijk een vrije markt van vraag en aanbod: mobiliteit-als-een-service. Slim, efficiënt, schoon en goedkoop⁴! Maar zoals gezegd, vertraging doet er nog nauwelijks toe. Onderweg zijn is niet langer een volledige verspilling van waardevolle tijd; technische snufjes maken het mogelijk om de tijd volledig te benutten voor werk of sociale activiteiten onderweg.

Om drie minuten voor zes passeer ik de voormalige SHARED SPACE achter het voormalige Centraal Station. Ooit misschien wel het uithangbord van de rommelige chaos die stedelijk transport heette. Nu ziet het er zeer ordelijk en georganiseerd uit. Fietsen, pedelecs, hoverboards, voetgangers, toeristen; iedereen heeft zijn eigen ruimte. Eén van de voormalige rijstroken is nu speciaal toebedeeld aan pedelecs en elektrische scooters. Het geheel ziet eruit als een grote, geoliede machine. Als een grote, gelaagde lopende band, waar de verschillende onderdeeljes met verschillende snelheden worden voortbewogen.

Welwillende drones zweven geruisloos door de lucht, en zorgen ervoor dat de stromen niet gehinderd worden, dat alles efficiënt blijft stromen. Er zijn geen aanrijdingen, geen oponthoud, geen files, alleen maar regelmatig voortbewegen. Zoals het hoort te zijn!

3. Denkend aan Amsterdam, zie ik...

Plotseling gaan mijn gedachten terug naar die toevallige en intense microseconde. Inmiddels tien jaar geleden. Het moment dat ik oog in oog stond met de dubbelganger van Amy Winehouse op precies dezelfde plek. Nu, tien jaar later, merk ik dat ik vaker aan dat moment terugdenk dan destijds. Waarschijnlijk, bedenk ik me, omdat ik niet langer door die oude chaotische straten hoeft te navigeren en dus eindelijk tijd heb om te mijmeren!

Hoe zou het mijn 'Amy' zijn vergaan de afgelopen 10 jaar? Is ze uiteindelijk *in flow*' gekomen of is ze al snel afgehaakt door de ogenschijnlijke chaos van de zwerm? Ik stel me voor dat ze één van de drijvende krachten is geworden achter de maatschappelijke beweging die uiteindelijk tot de Slimme Stad heeft geleid. Misschien idealiseer ik haar na zoveel jaar, maar ik kan me niet voorstellen dat ze geen succesvol leven is gaan leiden. Met de indruk die ze op mij maakte, moet ze in staat zijn om overal goud van te maken.

⁴ Uit Innovatie Mobiliteit Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/innovatie-0/innovatie-mobiliteit/>

Zal ik haar ooit nog tegen komen? Waarschijnlijk niet. Het voertuig waarmee ik door de stad glij, wordt weliswaar elke dag gedeeld met andere mensen, maar dat zijn vooral kopieën van mezelf. Mensen die ongeveer op dezelfde plek wonen en ongeveer op dezelfde plek werken.

En, oogcontact is er zelfs met die mensen nog nauwelijks. Er is al helemaal geen ruimte meer voor spontane ontmoetingen met verrassende stadsbewoners. We glijden langs elkaar heen als oceaanstomers in de mist. Maar dat is maar een kleine prijs om te betalen voor de efficiënte mobiliteit die ons leven zoveel gemakkelijker maakt. Toch? Ze is vast goed terecht gekomen. En bovendien, je kwam toen niet alleen maar leuke mensen tegen. Integendeel! Maar toch knaagt er iets.

Vanavond geen feestje. Ha! Die tijd is voorbij. Mijn DigAssistant geeft zelfs aan dat ik mijn bewegingstarget niet ga halen als ik niet nog een uurtje ga *spinnen*. Ik heb ook niet meer zoveel zin in de zoveelste housewarming of vrijmibo. Ik mis de energie die ik vaak kreeg van het fietsen door de stad. Van het spel met de andere weggebruikers en het voorbijglijdende stedelijke landschap. Het is lastiger om de kantoorpolitiek van me af te zetten. En dan denk ik daar nog het hele weekend aan. Om depressief van te worden.

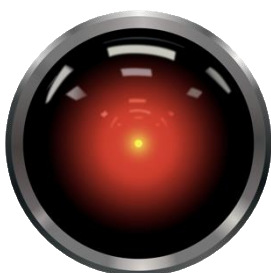
En sowieso, waar moeten we het nog over hebben tegenwoordig? Als er al nieuwe winkeltjes zijn geopend, heb ik het nooit meer als eerste gezien. Niemand eigenlijk, we weten het allemaal tegelijkertijd via onze persoonlijke Digassistant, maar niemand heeft het echt *gezien*. Is dat soms wat ik mis?

<<einde>>

4. 2001: A Space Odyssey

In 1968 kwam de film '2001: A Space Odyssey' uit. Dit was geen gewone sciencefiction. Stanley Kubrick deed er vijf jaar over om het verhaal te ontwikkelen. In die vijf jaar praatte hij met allerlei wetenschappers, futurologen en ingenieurs. Zijn visie, alhoewel niet helemaal accuraat, voorzag eind jaren zestig een groot deel van de wereld waarin we nu leven. Maar bovenal verhaalde de film, met al haar prachtige special effects, gadgets en ruimtescenes, over de mensheid. Een reis van 4 miljoen jaar. Van het moment dat de apen uit de bomen klauterden en gereedschappen gingen gebruiken tot het leven van de moderne mens en daar voorbij.

Als de mensheid de wereld verlaat op een onbekende missie naar Jupiter worden er over ze gewaakt door een alziend, toegewijde kunstmatige intelligentie (AI) met de naam HAL 9000.



Mensen ontwikkelden HAL, als meest geavanceerde technologie ooit gemaakt, om ervoor te zorgen dat alle belangrijke functies voor het leven ook in de ruimte blijven functioneren. De mensen zijn dagen, weken, maanden bezig om er zeker van te zijn dat HAL's systemen perfect functioneren. Dit proces heeft een

ontmenselijkend effect op de mensen en, hoe bizar ook, maakt HAL juist menselijker.

De meest interessante dialogen in de film vinden niet plaats tussen twee astronauten, maar tussen Dave, één van de astronauten, en HAL. In een bepaalde dialoog geeft HAL aan trots te zijn dat hij, en dus de HAL 9000 kunstmatige intelligentie, nog nooit een fout heeft gemaakt. Trots op zijn perfecte staat van dienst.

Vlak daarna krijgt HAL echter een storing. In plaats van het toegeven van deze fout, lijkt HAL's ego zo beschadigt, dat hij beslist om zijn imperfectie te verbergen door alle mensen aan boord van het schip te vermoorden. Dave realiseert dat, is HAL te slim af en zet hem vervolgens uit.

Op het laatste moment smeekt HAL Dave om hem niet uit te schakelen.

"Dave, doe het niet, ontspan je, neem een stresspil..."

"Dave, alsjeblieft, kunnen we er niet over praten..."

"Dave, ik ben bang...We kunnen er samen uit komen..."

"Dave, ik voel mijn bewustzijn wegglijden..."

HAL laatste woorden zijn van een liedje. Een liedje dat in zijn eerste computergeheugen zijn geprogrammeerd. De mensen hebben HAL een menselijk geheugen gegeven, inclusief een kindertijd. Zijn eerste 'herinnering' was het liedje Daisy Bell (in Nederland beroemd door de cover 'Feyenoord, wat gaan we doen vandaag')⁵.

*Daisy, Daisy, give me your answer, do
I'm half crazy all for the love of you
It won't be a stylish marriage
I can't afford the carriage
But you'd look sweet upon the seat
Of a bicycle built for two'*

HAL zingt het liedje uit, en de laatste zin, zijn laatste woorden gaan over een fiets. Voordat hij voorgoed wordt uitgezet.

Vlak nadat HAL is uitgezet, verschijnt er een boodschap op het scherm. Een van tevoren opgenomen boodschap, waarin de ware aard van de missie aan Dave wordt uitgelegd. Slechts nadat de mensen de technologie, waar ze zo afhankelijk van waren geworden,

⁵ <https://youtu.be/41U78QP8nBk>: Written in 1892, When Harry Dacre, an English composer, first came to the United States. He brought with him a bicycle, for which he was charged import duty. His friend William Jerome, another songwriter, remarked lightly: "It's lucky you didn't bring a bicycle built for two, otherwise you'd have to pay double duty." Dacre was so taken with the phrase "bicycle built for two" that he soon used it in a song. That song, Daisy Bell, first became successful in a London music hall, in 1892 A time just before the age of the automobile when the bicycle was becoming ubiquitous on city streets. Fast forward 69 years...1961 an IBM 704 at Bell Labs was programmed to 'sing' "Daisy Bell" in the earliest demonstration of computer speech synthesis. Science fiction author Arthur C. Clarke witnessed the demonstration and referenced it in the 1968 novel 2000: A Space Odyssey, in which the HAL9000 computer sings "Daisy Bell" during its gradual deactivation.

hadden uitgezet, konden ze vooruitgang boeken. Slechts nadat ze de slavernij van de technologie stopten bereikten ze een hoger niveau van (bewust-)zijn.

2001: A Space Odyssey eindigt met het Sterrenkind. Mysterieus, eeuwig, alwetend en liefdevol neerkijkend op aarde. Whoa! Heftig! Maar ook veelbelovend, mooi en poëtisch: menselijke vooruitgang door ons te emanciperen van technologie.

5. Fietsen als vooruitgang?

Is fietsen menselijke vooruitgang? Niet als we reclames voor mobiele telefoons, frequent flyer magazines, Iphone horloges moeten geloven. En niet zoals beschreven door veel overheden, grote bedrijven of de media. Nee.

Maar fietsen kan juist vooruitgang betekenen in veel situaties. Juist omdat het níét nog meer technologie-gebaseerde oplossingen met zich meebrengt. Het kan door middel van simpele ingrepen steden helpen om gelukkiger en gezonder te worden. Maar fietsen is daarbij niet het doel, maar een middel voor menselijke vooruitgang: sterkere gemeenschappen met meer sociale samenhang; stillere en veiliger straten; gelukkiger en gezondere mensen. Maar dat weten we allemaal al. Het gaat nog dieper dan dat. Wat het verhaal hierboven laat zien is dat fietsen helpt om met een nieuwe bril naar stedelijke mobiliteit in zijn algemeenheid te kijken.

De renaissance van de fiets representeert een fundamentele verschuiving in de manier waarop we nadenken over onze relaties met de dingen om ons heen (Spinney, 2009): de spullen die we bezitten, de technologieën die we gebruiken, de tijd die we samen doorbrengen, de dingen die we maken en kopen en onze relatie met de stedelijke omgeving waarin we leven. Ieder van deze verschuivingen verdient aparte aandacht.

Maar als geheel laat het zien dat de manier waarop we ons door onze omgeving verplaatsen onze mentale modellen over sociale en ruimtelijke relaties veranderen. Je zintuigen worden in meer of mindere mate blootgesteld aan een waaier aan bijvoorbeeld geuren, kleuren, smaken, gevoelens en geluiden. Je brengt de ruimtelijke omgeving waar je je doorheen beweegt als het ware in kaart aan de hand van deze verschillende en steeds veranderende *sensescapes* (Van Duppen & Spierings, 2013; Sennett, 2006). Volgens ethnograaf Jonas Larsen kun je mobiliteit zien als een "embodied, affective and emotional practice involving specific, societal body techniques. It relies upon a set of corporeal, cognitive, social and imaginative resources and skills" (Larsen, 2013). Onderweg zijn in de stad betekent—in actieve interactie met vaak zeer complexe omgevingen— je voertuig beheersen. Lopend en op de fiets doe je dit zelfs heel direct met je fysieke lichaam en je spierkracht (Vivanco, 2013). Jones (2012) heeft het in die context over *taskscales*.

Door herhaalde actieve interactie met die *taskscales* geeft een individu betekenis aan zichzelf in relatie tot zijn ruimtelijke en sociale omgeving (Stefansdottir, 2014). Door bijvoorbeeld het vormen van een ruimtelijke representatie van de stad (Lynch, 1960). Maar ook door middel van veranderingen in ons gedrag, houding en verhoudingen tot anderen. Professor Sociologie Giseline Kuipers noemt dit een *habitus*: "learned practices

and standards that have become so much part of ourselves that they feel self-evident and natural" (Kuipers, 2012, p. 20). In haar studie laat ze zien dat de Nederlandse identiteit sterk verweven is met de fiets en het fietsen, als middel om *conspicuous non-consumption* uit te stralen (de koning op zijn Bakfiets.nl; kijk eens hoe gewoon we zijn gebleven).

Onderweg zijn stelt ons ook bloot in sociale zin. Het is de tijd-ruimte met de grootste potentiële blootstelling aan diversiteit (Boterman & Musterd, 2016). Deze blootstelling alleen al heeft verschillende positieve effecten op sociale processen in een samenleving (bv. vertrouwen, respect en erkenning van elkaar, gevoel van verbondenheid). Dit wordt nog verder versterkt doordat we tijdens mobiliteit continue met elkaar in micro-onderhandelingen zijn verwickeld. Ole B. Jensen (2010) verwijst hiernaar met termen als 'negotiation in motion' of 'temporary congregations'.

Met deze noties als lens, worden de twee verhalen aan het begin van dit paper nog betekenisvoller. Kijk maar eens naar de enorme verschillen tussen de twee scenario's en denk dan eens aan de mogelijke gevolgen voor onze relatie met de ruimtelijke en sociale omgeving. Deze belangrijke functie van onderweg zijn, en de wrijving die daarbij hoort, wordt vaak ondergesneeuwd in de ronkende verhalen over Smart Mobility.

De fiets biedt kortom een interessante lens op menselijke vooruitgang. Zoals de Renaissance *terugkeek* om vooruit te kunnen kijken, kunnen wij de fiets gebruiken om hetzelfde te doen: Hoe voelt het om langzamer te gaan? Hoe voelt het om samen met de mensen om je heen orde te scheppen in schijnbare chaos? Om met lichaam en geest in directe interactie te zijn met je sociale en ruimtelijke omgeving? Hoe voelt het om *disconnected* te zijn van je digitale apparaten? Om je huis te verlaten, de stad uit te rijden zonder continue gemonitord te worden. Om te zweten, de lucht om je heen te ruiken, het water te horen klossen. Hoe voelt het om een eenrichting-sstraat verkeerd om in te rijden, op het gras te rijden, te parkeren en direct een winkel inlopen, te stoppen voor een spontane picknick, te fluiten, te zingen, handen vast te houden, iemand anders mee te nemen voor- of achterop, de top te halen, de fiets van je kind voor het eerst los te laten, opgewonden ergens te komen. Leven! Zonder bemiddeling door technologie.

Dat is wanneer je bewustzijn pas echt *in flow* komt! En je nog de kans loopt een Amy Winehouse dubbelganger te ontmoeten.

Referenties

- Boterman, W. R., & Musterd, S. (2016). Cocooning urban life: Exposure to diversity in neighbourhoods, workplaces and transport. *Cities*. Doi: [10.1016/j.cities.2015.10.018](https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.10.018)
- Jensen, O. B. (2010). Negotiation in motion: Unpacking a geography of mobility. *Space and Culture*, **13**(4), 389-402.
- Jones, P. (2012). Sensory indiscipline and affect: A study of commuter cycling. *Social & Cultural Geography*, **13**, 645-658.
- Kuipers, G. (2012). The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity. *European journal of social theory*, **16**(1), 17-35
- Lynch, K. (1960). *The image of the city* (Vol. 11). MIT press.
- Spinney, J. (2009). Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geography Compass*, **3**(2), 817-835.

- Stefansdottir, H. (2014). A Theoretical Perspective on How Bicycle Commuters Might Experience Aesthetic Features of Urban Space. *Journal of urban design*, **19**(4), 496-510.
- Van Duppen, J., & Spierings, B. (2013). Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht, NL. *Journal of Transport Geography*, **30**, 234-243.
- Vivanco, L. A. (2013). *Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective on a new (old) thing*. Routledge, London