

# Strijd om de stad

Hoe en waarom fietsers en automobilisten na een moeizame zintuigelijke en emotionele strijd het overwicht kregen in Amsterdam, 1880-1935

MASTERSCRIPTIE

Begeleider: Anneleen Arnout

Jenna The

S4618777

Donderdag 15 april 2021

Woordenaantal: 16.454

# INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
ONDERWERP EN STATUS QUAESTIONIS .....	3
ONDERZOEKSVRAAG .....	8
BRONNEN EN METHODE .....	9
<b>HOOFDSTUK 1: PRIKKELS .....</b>	<b>14</b>
INLEIDING .....	14
NIEUWE PRIKKELS VOOR DE OREN, OGEN EN NEUS .....	14
BEWEGENDE LICHAMEN .....	18
SNELLE EN LANGZAME LICHAMEN .....	25
CONCLUSIE .....	30
<b>HOOFDSTUK 2: COMPETENTIES.....</b>	<b>33</b>
INLEIDING .....	33
ZICHT.....	33
GELUID .....	36
LICHAAM .....	38
EMOTIES .....	43
CONCLUSIE .....	46
<b>HOOFDSTUK 3: IDEAAAL EN REALITEIT.....</b>	<b>48</b>
INLEIDING .....	48
SAMENSPEL VAN ZINTUIGEN EN EMOTIES .....	48
WENNEN EN AANPASSEN .....	51
EEN BURGERLIJK IDEAAAL .....	53
DE WEERBARSTIGE VERKEERSREALITEIT.....	55
CONCLUSIE .....	57
<b>CONCLUSIE .....</b>	<b>60</b>
<b>BIBLIOGRAFIE .....</b>	<b>63</b>
BRONNEN.....	63
<i>Krantenartikelen uit Delpher.....</i>	<i>63</i>
<i>Overige bronnen.....</i>	<i>72</i>
LITERATUUR .....	72

# INLEIDING

## ONDERWERP EN STATUS QUAESTIONIS

Eind negentiende en begin twintigste eeuw deden respectievelijk de fiets en de auto hun intrede in Amsterdam en veranderden met hun komst het karakter van de stad. Dit gebeurde echter niet zonder conflict. De Amsterdammers waren niet gewend aan de geluiden, geuren, drukte en snelheid die de fiets en auto met zich meebrachten en die vereisten dat ze zich op een andere manier door de stad moesten bewegen. In de onderhandeling over wie het meest recht had op de stedelijke ruimte en het bewegen daarbinnen speelden emotionele en zintuiglijke praktijken en ervaringen een belangrijke rol. Na een moeizaam proces van onderhandeling kwamen de fietser en automobilist als winnaar uit de bus. Maar waarom? En waarom duurde dit zo lang? In deze scriptie wordt getracht dit te verklaren door de zintuiglijke en emotionele belevingswereld van de Amsterdamse verkeersdeelnemers te onderzoeken. Hierdoor zal deze scriptie bijdragen aan het grotere debat over de omgang met nieuwe technologie en breder gezien de betekenis van stedelijke veranderingsprocessen en constructie van de stedelijke ruimte.

Dit debat moet geplaatst worden binnen de bredere historiografie over de negentiende- en begin twintigste-eeuwse stad. Binnen deze geschiedschrijving hebben historici aanvankelijk vooral aandacht besteed aan de fysieke en technologische veranderingen die het stadsbestuur en stadsplanners in de stedelijke ruimte aanbrachten om de stad te ordenen en te moderniseren. Deze veranderingen werden begrepen binnen de kaders van het concept moderniteit, waaronder economische en technologische vooruitgang werd verstaan. In de jaren tachtig van de vorige eeuw ontstond echter het besef dat moderniteit ook een cultureel aspect heeft. Moderniteit betrof niet alleen de materiële veranderingen, maar juist ook de houding die stedelingen aannamen en de culturele *mindset* die zij ontwikkelden in de reactie op deze veranderingen om grip te krijgen op de ontstane chaos.<sup>1</sup>

Onder invloed van dit nieuwe moderniteitsbegrip ontstond er onder historici meer aandacht voor de omgang van stedelingen met stedelijke veranderingen. Zij lieten zich hierbij inspireren door socioloog Georg Simmel die aan het begin van de twintigste eeuw al schreef

---

<sup>1</sup> Nicolas Kenny, *The feel of the city. Experiences of urban transformation* (Toronto 2014) 6; Anneleen Arnout, *Sights/Sites of splendor. The shopping landscape in nineteenth-century Brussels* (Leuven 2015) 9. Voor meer over dit nieuwe idee van moderniteit, zie: Kenny, *The feel of the city*, 6-9; Arnout, *Sights/Sites of splendor*, 10-11; Marshall Berman, *All that is solid melts into air. The experience of modernity* (New York 1988) 15; Richard Dennis, *Cities in modernity. Representations and productions of metropolitan space, 1840–1930* (Cambridge 2008) 26, 126.

over deze omgang in zijn tijd. Volgens Simmel hadden de vele veranderingen in de negentiende en begin twintigste-eeuwse stad gezorgd over een overdaad aan prikkels. De menselijke psyche kon dit niet meer aan, waardoor de stedeling zintuigelijk en emotioneel afgestompt raakte. Hij werd hierdoor gedwongen enkel nog rationeel na te denken om in de stad te kunnen overleven.<sup>2</sup>

Simmels theorie over overprikkeling en afstomping was invloedrijk bij de stadshistorici die met het nieuwe moderniteitsbegrip werkten. Historicus Alain Corbin betrok dit in *Pestdamp en bloesemgeur* specifiek op geur, waarmee hij de zintuigelijke geschiedenis op de kaart zette.<sup>3</sup> Volgens hem was in het proces van afstomping ook een belangrijke rol weggelegd voor het beleid dat de negatieve geuren uit de stad verwijderde. Historicus Patrick Joyce en socioloog Richard Sennett trokken dit breder naar alle zintuigen. Joyce betoogde dat het liberale stadsbestuur de fysieke stad op zo'n manier aanpaste dat de stedeling zichzelf ging reguleren. Zo werden bijvoorbeeld de wegen verbreed om de circulatie te bevorderen. Op deze manier stuurde het beleid de stedelingen op een onzichtbare en indirecte manier, in dit geval richting een circulatiestad.<sup>4</sup> Sennett voegde hieraan toe dat het bestuur hierbij vooral zintuigelijke obstakels wegnam, waardoor de stad zintuigelijk verarmd werd – enkel op het zicht werd nog beroep gedaan. Door deze ‘desentivisering’ of ‘ontzinnelijking’ hoefden mensen hun andere zintuigen niet meer te gebruiken, waardoor deze werden afgestompt.<sup>5</sup> Er ontstond ‘a city of wide streets, straight lines, improved visibility, a city where people and things could circulate freely’ maar waar ‘the body moves passively, desensitized in space’.<sup>6</sup> De stad veranderde volgens hen dus van een ontmoetingsplek in een circulatieplek waar stedelingen gevoelloos langs elkaar circuleerden. Dit idee van de ontzinnelijkte stad en stedeling vond navolging bij veel historici.<sup>7</sup>

Recent onderzoek toont echter aan dat dit beeld niet klopt. Historicus Nicolas Kenny laat in *The Feel of the City* op een overtuigende manier zien dat stedelingen wel degelijk hun lichaam gebruikten in hun dagelijkse omgang met de moderne stad. Hoewel het stadsbestuur dus zintuigelijke obstakels uit de stedelijke ruimte verwijderde, bleven stadsbewoners de stad via hun zintuigen navigeren. Dit komt volgens Kenny omdat het lichaam een fundamentele rol

---

<sup>2</sup> Georg Simmel, ‘The metropolis and mental life’ (1903) in: Gary Bridge en Sophie Watson eds., *The blackwell city reader* (Oxford-Malden 2002) 11-19.

<sup>3</sup> Alain Corbin, *The foul and the fragrant. Odor and the French social imagination* (New York 1986).

<sup>4</sup> Patrick Joyce, *The rule of freedom. Liberalism and the modern city* (Londen-New York 2003) 1-17.

<sup>5</sup> Richard Sennett, *Flesh and stone. The body and the city in western civilization* (New York 1994) 15-21, 256-257, 323-66.

<sup>6</sup> Sennett, *Flesh and stone*, 18; Joyce, *The rule of freedom*, 11.

<sup>7</sup> Onder andere bij: Dennis, *Cities in modernity*, in het bijzonder 114, 125; Brian Ladd, *The streets of Europe. The sights, sounds, and smells that shaped its great cities* (Chicago 2020), in het bijzonder 5, 38-40. Ladd onderzoekt de zintuigelijke ervaringen in steden vanaf de zeventiende tot en met de negentiende eeuw, en wil hierbij aantonen hoe de stad steeds meer zintuigelijk verarmde. Hoewel hij nog wel zintuigelijke ervaringen in de negentiende eeuw onderzoekt, is zijn doel hiermee om te bewijzen dat deze minder waren dan in de eeuwen daarvoor.

had in het onderhandelingsproces tussen stedelingen onderling en tussen stedelingen en de stedelijke omgeving. De stedelijke ruimte kreeg volgens hem pas betekenis in het conflict dat stedelingen onderling voerden over hun ervaring van de ruimte en de identiteit die zij aan de ruimte ontleen. De door lichamelijke ervaringen gestuurde onderhandelingsprocessen tussen stedelingen vormen dus een verklaring voor de veranderingen in de stedelijke ruimte.<sup>8</sup>

Opvallend genoeg concretiseert Kenny dit niet voor bewegende lichamen in het verkeer. Hoewel hij wel concludeert dat stedelingen door de komst van de auto op een nieuwe manier over de stedelijke ruimte moesten onderhandelen en hun lichaam op een andere manier moesten gebruiken om te navigeren in de stad, analyseert hij niet de processen die hieraan ten grondslag lagen. Hij onderzoekt niet op een systematische en concrete manier hoe de bewegende stedelingen zich tot elkaar verhielden en interageerden, en hoe zij hiermee invloed uitoefenden op hoe de stedelijke beweging verliep en welke plek circulatie zou krijgen in de stad.<sup>9</sup> Hierdoor laat hij een belangrijk deel van de verklaring liggen voor het overwicht van snelle vervoersmiddelen in de twintigste-eeuwse stad.

Ook vanuit historiografie over verkeer en transport – en specifiek de fiets en de auto – is er weinig aandacht voor de concrete ervaring van verkeer in de stedelijke ruimte. Dit komt voornamelijk omdat verkeer meestal vanuit technologie- en transportgeschiedenis wordt bestudeerd. De historiografie over de fiets en de auto ontstond al relatief snel na de uitvinding van beide technologieën, maar was vooral niet-academisch van aard.<sup>10</sup> Na een professionalisering van deze geschiedschrijving in de jaren zestig van de vorige eeuw, kwamen de fiets en de auto ook op de academische onderzoeksagenda, maar hoofdzakelijk die van technologie- en transporthistorici.<sup>11</sup> Hierdoor is er vooral aandacht voor algemene geschiedenissen van de fiets en auto, geschiedschrijving van de technologie van de vervoersmiddelen, de plaatsing binnen de transportrevolutie en economische en bedrijfsgeschiedenis.<sup>12</sup> Wat betreft de fietsgeschiedenis ontstond er ook al snel belangstelling

---

<sup>8</sup> Nicolas Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>9</sup> Nicolas Kenny, *The feel of the city*, 172-175. Hij behandelt verkeer bovendien slechts in drie pagina's en kijkt daarnaast enkel naar de ervaring van de auto en snelheid.

<sup>10</sup> Zie bijvoorbeeld: W.J. Lugard, *Veertig jaar [A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland] uit het archief der Kampioen-redactie* (Den Haag 1923); George J. M. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport* (Amsterdam 1916 [1917]); Arthur Pound, *The Turning Wheel* (New York 1934).

<sup>11</sup> Grote auteurs in die tijd waren onder meer John Rae, James Laux, Wim J. Simons en Johannes Marius Fuchs. Zie bijvoorbeeld: John Rae, *American automobile manufacturers. The first forty years* (Whitefish 1959); John Rae, *The American automobile industry* (Twayne 1984); James Laux, *In first gear. The French automobile industry to 1914* (Liverpool 1976); Johannes Marius Fuchs en Wim J. Simons, *Voort in 't zadel kameraden. Honderd jaar fietsen in Nederland* (Alkmaar 1968).

<sup>12</sup> Voor algemene geschiedenissen van de fiets, zie bijvoorbeeld: John Woodforde, *The story of the bicycle* (Londen 1977); Frank Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940. Van sportmiddel naar massavervoermiddel* (Eindhoven 1995); David V. Herlihy, *Bicycle. The history* (Londen 2004); Serena Beeley, *A history of bicycles* (Secaucus 1992); Johannes Marius Fuchs en Wim J. Simons, *Geschiedenis van de fiets* (Alkmaar 1983). Voor algemene geschiedenissen van de auto, zie bijvoorbeeld: Gijs Mom, *Geschiedenis van de auto van morgen. Cultuur en techniek van de elektrische auto* (Eindhoven 1997); Adriejan Bos e.a., *Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden* (Deventer 1997). Voor techniek- en

voor de wielersport, die het alledaagse gebruik van de fiets als vervoersmiddel in de historiografie overschaduwde.<sup>13</sup> In deze categorieën werken ligt de focus op het vervoersmiddel of (de ervaring van) de bestuurder. De fiets en auto binnen de stedelijke ruimte en de impact van vervoersmiddelen op andere straatgebruikers en hun ervaring bleef onderbelicht.

Onder invloed van de *cultural turn* in de jaren zeventig kwam hier verandering in. Vooral door de sociologische benadering van technologiehistoricus en socioloog Wiebe Bijker en socioloog Trevor Pinch ontstond het besef dat technologie niet in isolement moest worden onderzocht, maar binnen diens sociale context. Sociale groepen gaven namelijk verschillende betekenissen aan technologie, wat resulteerde in technologische aanpassingen.<sup>14</sup> Dit gold tevens voor de fiets en de auto, zoals respectievelijk Bijker zelf en historicus Peter Norton aantoonde.<sup>15</sup> Hoewel Bijker en Pinch dus het belang benadrukten van onderzoek naar de reactie op technologie, in plaats van enkel de technologie of gebruiker zelf, ging het ze uiteindelijk wel om die technologie. Onderzoek naar de menselijke omgang met nieuwe technologie, de impact ervan op de mens of de ervaring ervan was enkel een middel om veranderingen in technologie – het doel – te kunnen verklaren.

Hoewel het onderzoek naar de ervaring van technologie, en dus ook van de fiets en de auto, hierdoor minimaal bleef, stimuleerde de sociale benadering wel de aandacht voor de sociaal-culturele context van de fiets en de auto.<sup>16</sup> Hierdoor ontstond er bij fiets- en autohistorici

---

transportgeschiedenis van de fiets, zie bijvoorbeeld: Tony Hadland en Hans-Erhard Lessing, *Bicycle design. An illustrated history* (Cambridge 2014). Voor techniek- en transportgeschiedenis van de auto, zie bijvoorbeeld: Ruud Filarski en Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit: II de mobiliteitsexplosie 1895-2005* (Zutphen 2008); Adrie Albert de la Bruhèze, Harry W. Lintsen, Arie Rip, Johan W. Schot, *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 5. Transport, communicatie* (Zutphen 2002); Philip Bagwell en Peter Lyth, *Transport in Britain 1750-2000. From canal lock to gridlock* (Londen-New York 2002). Voor economische en bedrijfsgeschiedenis van de fiets, zie bijvoorbeeld: Vincent van der Vinne, *Eysink. Van fiets tot motorfiets. Ondernemen tijdens de opkomst van het gemotoriseerd verkeer* (Amsterdam 2001); Sue Yen Tjong Tjin Tai, Frank Veraart en Mila Davids, 'How the Netherlands became a bicycle nation. Users, firms and intermediaries, 1860-1940' *Business History* 57:2 (2015) 257–289; Bruce Epperson, *Peddling bicycles to America. The rise of an industry* (Jefferson 2010). Voor economische en bedrijfsgeschiedenis van de auto, zie bijvoorbeeld: Rae, *The American automobile industry*; Laux, *In first gear*; James Laux, *The European automobile industry* (Twayne 1992).

<sup>13</sup> Zie onder meer: Lorenz Finison, *Boston's cycling craze, 1880-1900. A story of race, sport and society* (Amherst 2014); Benjo Maso, *Het zweet der goden. Legende van de wielersport* (Amsterdam 1990); Wim van Eyle, *Een eeuw Nederlandse wielersport. Van Jaap Eden tot Joop Zoetemelk* (Utrecht 1980); Tjeerd Roosjen, *De geografie van de wielersport* (Doctoraalscriptie, Universiteit Utrecht, Utrecht 1995).

<sup>14</sup> Wiebe Bijker en Trevor Pinch, 'The social construction of facts and artefacts. Or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other' *Social Studies of Science* 14 (1984) 399-441.

<sup>15</sup> Wiebe Bijker, *Of bicycles, bakelites and bulbs. Toward a theory of sociotechnical change* (Cambridge-Londen 1997); Peter D. Norton, *Fighting traffic. The dawn of the motor age in the American city* (Cambridge 2008).

<sup>16</sup> Er zijn bijvoorbeeld veel cultuurhistorische werken verschenen die de betekenis van de fiets en de auto onderzoeken. Zo wordt er onder meer gekeken naar de fiets en de auto als nationaal symbool, als oorzaak voor massatoerisme, suburbanisatie en een veranderende relatie tussen stad en platteland en de fiets als instrument voor vrouwenemancipatie. In navolging van Bijker en Pinch ligt de nadruk van deze werken echter op betekenisgeving in plaats van ervaring. Bovendien besteden deze werken voornamelijk aandacht aan de bestuurder, en plaatsen het vervoersmiddel niet in de stedelijke context. Voor de auto en fiets in relatie tot nationalisme, zie onder meer: Richard J.B. Bosworth, 'The touring club Italiano and the nationalisation of the Italian bourgeoisie', *European History Quarterly* 27 (1997) 371-410. Voor de auto en fiets in relatie tot massatoerisme, suburbanisatie en een veranderende relatie tussen stad en platteland, zie onder meer: Gary Allen Tobin, 'The bicycle boom of the 1890s. The development of private transportation and the birth of the modern tourist', *Journal of Popular Culture* 7 (1974) 838-849; Richard Holt, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914', *International Journal of the History of Sport* 2 (1985) 127-139. In deze categorie werken is er natuurlijk wel aandacht voor de stad, maar de focus ligt

ook aandacht voor de ruimtelijke context waarbinnen de automobilist en fietser zich verplaatsten en de verschillende sociale groepen zich begaven. Dit resulteerde in meer onderzoek naar de stad als plek waar deze verplaatsingen zich concentreerden. Hoewel dit vooral tot onderzoek naar beleid en stadsplanning leidde, onderzoeken enkele historici recent ook de verschillende sociale groepen binnen deze stedelijke ruimte en de conflicten die tussen hen ontstonden door de komst van de fiets en de auto.<sup>17</sup> Binnen dit recente onderzoek worden emoties soms wel anekdotisch aangehaald maar deze worden niet geïnterpreteerd. Emotionele en lichamelijke praktijken worden door deze historici dus niet gezien als een fundamenteel onderdeel van het onderhandelingsproces tussen de verschillende verkeersdeelnemers en hierdoor als verklaring voor het overwicht van de fiets en de auto, het veranderde karakter van de stad en de traagheid van deze veranderingen. Dit is kwalijk, aangezien Kenny ons juist heeft gewezen op het belang van lichamelijke bij de dagelijkse omgang met en vormgeving van de stedelijke ruimte.<sup>18</sup>

Een uitzondering hierop vormt het onderzoek van historicus Stefan Höhne naar de opening van de metro in New York in 1904.<sup>19</sup> Hij onderzoekt wel de emotionele reactie van stedelingen tijdens deze opening, maar kijkt hierbij naar technologie die in één klap werd geïntroduceerd, in plaats van geleidelijk zoals bij de fiets en de auto het geval was. De piek en vervolgens direct de verdwijning van emoties die Höhne opmerkt, zullen bij de fiets en de auto's anders hebben verlopen. Om het proces rondom stedelijke verandering in het algemeen en specifiek rond verkeer beter te kunnen begrijpen, is het daarom noodzakelijk voertuigen te

---

eerder op het weggaan uit de stad (richting bijvoorbeeld het platteland). Voor de fiets in relatie tot gender, zie onder meer: Patricia Marks, *Bicycles, bangs, and bloomers. The new woman in the popular press* (Lexington 1990); Claire Simpson, 'Capitalising on curiosity. Women's professional cycling in the late 19th Century' in: Peter Cox, David Horton en Paul Rosen eds., *Cycling and society* (Ashgate 2007) 47-65; Philip Gordon Mackintosh en Glen Norcliffe, 'Men, women and the bicycle. Gender and social geography of cycling in the late 19th Century' in: Peter Cox, David Horton en Paul Rosen eds., *Cycling and society* (Ashgate 2007) 153-177. Ook de auto is in relatie tot gender bestudeerd, zie onder meer: Virginia Scharff, *Taking the wheel. Women and the coming of the motor age* (Albuquerque 1991).

<sup>17</sup> Voor werken over stadsbeleid en stadsplanning op het gebied van de fiets, zie onder meer: Martin Emanuel, 'Making a bicycle city. Infrastructure and cycling in Copenhagen since 1880', *Urban History* 46:3 (2019) 493-517. Voor werken over stadsbeleid en stadsplanning op het gebied van de auto, zie onder meer: Scott Bottles, *Los Angeles and the automobile. The making of the modern city* (California 1987); Paul Barrett, *The automobile and urban transit. The formation of public policy in Chicago, 1900-1930* (Philadelphia 1983); Hans Buijter, *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimte in vier Nederlandse steden* (Zurphen 2005); Mark Foster, *From streetcar to superhighway. American city planners and urban transportation, 1900-1940* (Philadelphia 1981); Carl Condit, *Chicago 1910-1929. Building, planning, and urban technology* (Chicago 1973). Voor werken over de verschillende stedelingen en conflicten hiertussen vanwege de komst van de fiets in de stedelijke ruimte, zie onder meer: Ruth Oldenziel, Adri Albert de la Bruhèze, 'Contested spaces. Bicycle lanes in urban Europe, 1900-1995', *Transfers* 1:2 (2011) 29-49; Evan Friss, *On bicycles. A 200-year history of cycling in New York city* (New York 2019); Evan Friss, *The cycling city. Bicycles and urban America in the 1890s* (Chicago 2015). Voor werken over de verschillende stedelingen en conflicten hiertussen vanwege de komst van de auto in de stedelijke ruimte, zie onder meer: Peter Baldwin, *Domesticating the street. The reform of public space in Hartford* (Ohio 1999); Norton, *Fighting traffic*.

<sup>18</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>19</sup> Stefan Höhne, 'The birth of the urban passenger. Infrastructural subjectivity and the opening of the New York City subway' *City (analysis of urban trends, culture, theory, policy, action)* 19:2-3 (2015) 313-321.

onderzoeken waarbij een langer emotioneel en zintuigelijk onderhandelingsproces aan het overwicht ten grondslag lag.

## ONDERZOEKSVRAAG

In deze scriptie stel ik daarom de fiets en de auto centraal. Aan de hand van onderzoek naar de zintuigelijke en emotionele ervaringen en praktijken van Amsterdamse verkeersdeelnemers, zal ik verklaren hoe en waarom de fiets en de auto het overwicht konden krijgen in de Amsterdamse stedelijke ruimte tussen 1880-1935 en waarom dit zo'n moeizaam proces was. Hiermee bouw ik voort op Kenny door niet het beleid, stadsplanning of de ontzinnelijkte stedeling als verklaring voor stedelijke transformatie te onderzoeken. In plaats daarvan onderzoek ik de zintuigen en emoties die stedelingen inzetten om met elkaar en de ruimte te onderhandelen en zo hun dagelijkse omgang met en veranderingen in de stad vormgaven. Ik ga daarbij verder dan Kenny, door dit op een concrete manier op het gebied van verkeer te onderzoeken. Mijn onderzoek vormt hierdoor een kleine bijdrage aan het grotere onderzoek naar de negentiende- en begin twintigste-eeuwse stad als zintuigelijke en emotionele plek. Andersom is mijn onderzoek een aanvulling op de transportgeschiedenis, door de toevoeging van emotionele en lichamelijke praktijken omtrent nieuwe verkeersvormen. Dit samengenomen hoop ik met mijn onderzoek bij te dragen aan de grotere probleemstelling over de omgang met nieuwe technologie en breder gezien de betekenis van stedelijke veranderingsprocessen en constructie van de stedelijke ruimte.

De reden om het onderzoek te starten in 1880 is omdat dit de periode was waarin de fiets op grotere schaal verscheen in Nederlandse steden, waaronder Amsterdam.<sup>20</sup> Ik eindig mijn onderzoek in 1935, omdat de onderhandeling toen enigszins voorbij was en de auto ingeburgerd was geraakt in de stad.<sup>21</sup> Als geografische afbakening onderzoek ik Amsterdam. In deze stad is de fiets vandaag de dag nog steeds een belangrijk vervoersmiddel, wat de vraag oproept hoe deze zo'n prominente plaats heeft kunnen bemachtigen. Daarnaast groeide de bevolking in de tweede helft van de negentiende eeuw, terwijl dit niet direct leidde tot een hierop aangepaste infrastructuur, wat waarschijnlijk tot hoger opgelopen spanningen moet hebben geleid.<sup>22</sup> De keuze voor de fiets en de auto ligt voornamelijk in het gegeven dat deze geleidelijk werden geïntroduceerd in Amsterdam, waardoor de onderhandelingsprocessen over

---

<sup>20</sup> Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit*, 55-57.

<sup>21</sup> Mom en Filarski, *Van transport naar mobiliteit*, 173.

<sup>22</sup> Remieg Aerts en Piet de Rooy eds., *Geschiedenis van Amsterdam. III. Hoofdstad in aanbouw 1813-1900* (Amsterdam 2006) 242-244.



een langere periode en diepgaander bestudeerd kunnen worden dan Höhne voor de metro kon doen. Daarnaast bewogen fietsers en automobilisten zich – in tegenstelling tot de metro – vrij door de stad, wat toelaat heel de stad te bekijken, en wat tot meer prikkels geleid moet hebben, waardoor de onderhandelingsprocessen zich wederom beter laten bestuderen.

## BRONNEN EN METHODE

Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag maar ik gebruik van ingezonden stukken uit Amsterdamse kranten waarin Amsterdammers hun lichamelijke en emotionele ervaringen met de fiets en/of de auto op een emotionele manier uitdrukten. Hoewel ervaring in eerste instantie een niet-talige activiteit lijkt, betoogt Kenny dat

‘it is only when they [de ervaringen, J.T.] are spoken, written, or otherwise shared with others that experiences derive cultural meaning, that what is felt individually becomes a social phenomenon, decipherable to many on the basis of common encounters’.<sup>23</sup>

Ingezonden stukken vormen daarom een geschikt medium om de ervaring van Amsterdammers te achterhalen. Het gegeven dat een Amsterdammer de moeite nam om zijn ervaring van de fiets of de auto in de krant te publiceren, geeft aan dat hij dusdanige prikkels ondervond dat hij het nodig vond dit publiekelijk bekend te maken, en dat er waarschijnlijk meer mensen een soortgelijke ervaring ondervonden. Zo kan er via dit krantenonderzoek het publieke discours omtrent de ervaring van de fiets en de auto achterhaald worden.

Dit komt ook omdat de manier waarop ik zoek – via trefwoorden in ingezonden stukken, zie verderop – toelaat om tot de achterkant van de krant te komen, waardoor ik dichtbij de dagelijkse praktijk kom die voorbijgaat aan de *hot topics* van het debat. Zoals historicus Peter Andersson betoogt moeten historici ervaringen namelijk niet zoeken in bewuste uitingen in teksten, maar in uitspraken die terloops worden gedaan. Hij maakt een onderscheid tussen

‘the consciously phrased expression and that which is expressed by the way, in passing, between the lines, and identify this as something close to the thing itself before it is focused on and put into words’.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Kenny, *The feel of the city*, 19.

<sup>24</sup> Peter K. Andersson, *Streetlife in Late Victorian London. The Constable and the Crowd* (Londen 2013) 1, zie ook 1-3.

Hoewel hij beweert dat kranten zich moeilijk lenen voor deze manier van zoeken, staat het systematisch zoeken in digitale kranten deze methode wel toe.<sup>25</sup> Kranten zijn daarnaast specifiek voor deze periode een zinvolle bron, omdat ze in de negentiende en begin twintigste eeuw een lokaler medium waren dan vandaag de dag. Daarnaast ontstond in deze periode de massapers waardoor een groter en diverser publiek bereikt werd.<sup>26</sup>

De kranten die ik voor dit onderzoek analyseer zijn afkomstig uit de onlinedatabase *Delpher*. Deze database laat door middel van OCR-techniek toe een groot corpus aan kranten op trefwoord te doorzoeken. De zoekacties heb ik uitgevoerd met als zoekperiode 01-01-1880 tot en met 31-12-1935. Als plaats van uitgave heb ik ‘Amsterdam’, ‘Amsterdam [?]’, ‘Amsterdam; Amsterdam’, ‘Amsterdam [etc.]’, ‘Amsterdam [s.n.]’, ‘Amsterdam; Zandvoort’, ‘S.l.]; Amsterdam’, ‘Amsterdam; Rotterdam; ’s-Gravenhage; Groningen’ geselecteerd.<sup>27</sup> Verder heb ik bij het soort bericht ‘Artikelen’ aangevinkt, omdat ingezonden stukken hieronder vallen. De zoektermen waarop ik heb gezocht zijn ‘auto AND ingezonden’ (2.421 resultaten), ‘r\*wiel\* AND ingezonden’ (1.873 resultaten), ‘fiets\* AND ingezonden NOT r\*wiel\* NOT auto’ (902 resultaten), ‘v\*locip\* AND ingezonden NOT rijwiel\* NOT auto’ (84 resultaten), ‘wielr\*de\* AND ingezonden NOT r\*wiel\* NOT auto’ (460 resultaten).

Vervolgens heb ik de resultaten bekeken en de relevante geselecteerd op het criterium dat er een zintuiglijke en/of emotionele ervaring in naar voren moest komen. De resultaten van de eerste twee zoekopdrachten heb ik allemaal bekeken. Dit leverde 175 relevante resultaten op afkomstig uit het *Algemeen Handelsblad*, *Het Nieuws van den Dag*, *De Telegraaf*, *De Courant*, *De Standaard*, *Het Volk*, *De Tribune*, *De Amsterdammer* en *Het Volksdagblad*. Dit waren allen dagbladen gevestigd in de hoofdstad die één of tweemaal per dag werden gedrukt. Omdat Amsterdam een stedelijk gebied is, was de oplage relatief hoog. Veel Amsterdammers hebben de ingezonden stukken dus waarschijnlijk gelezen.<sup>28</sup> De overige zoekopdrachten leverden veel

---

<sup>25</sup> Wel moet er enkele zaken in het achterhoofd worden gehouden bij krantenonderzoek. Zo moet er rekening mee worden gehouden dat niet iedereen zijn ervaringen uitte in kranten of dit lazen. Daarnaast moeten we ons bewust zijn van de tussenkomst van het medium krant, dat bijvoorbeeld niet alle binnengekomen brieven plaatste. De in de lopende tekst beschreven voordelen die de ingezonden krantenstukken bieden, wegen echter op tegen deze bijkomstigheden. Ingezonden stukken kunnen daarom zeker als bron voor dit onderzoek dienen, wanneer we ons ervan bewust zijn dat deze zaken meespeelden.

<sup>26</sup> Huub Wijffjes en Frank Harbers eds., *De krant. Een cultuurgeschiedenis* (Amsterdam 2019) 122, 131, 134-136.

<sup>27</sup> Delpher laat toe om maar tien plaatsnamen per zoekopdracht in te vullen. Door de grootte van de zoekopdracht kon ik maar acht plaatsen invullen. Delpher kent echter nog meer plaatsen van uitgave met daarin ‘Amsterdam’, namelijk: ‘Amsterdam; Velsen’, ‘Amsterdam; Baarn; Amersfoort’, ‘Amsterdam; ’s-Gravenhage; Groningen’, ‘Utrecht; Amsterdam; ’s-Gravenhage’, ‘Amsterdam, [i.e. Utrecht]’, ‘Eindhoven-Amsterdam’. Ik heb bij elke zoekopdracht tevens een zoekopdracht uitgevoerd met deze plaatsen als plaats van uitgave, om zeker te weten dat dit geen resultaat opleverde. Hieruit kwam in geen geval een resultaat.

<sup>28</sup> Niet alle kranten waren bij aanvang van de onderzoeksperiode al opgericht. Het *Algemeen Handelsblad* (1928), *Het Nieuws van den Dag* (1870), *De Standaard* (1872) waren er al wel in 1880. *De Telegraaf* en *De Courant* (het kopblad van *De Telegraaf*) kwamen pas in 1893. Vanaf 1923 had *De Telegraaf* *Het Nieuws van den Dag* overgenomen en werd het samen met *De Courant*

dezelfde resultaten op als de eerste twee. Ik heb daarom omwille van de omvang, tijd en geringe relevantie besloten deze niet mee te nemen in de analyse.<sup>29</sup> De relevante resultaten heb ik vervolgens geanalyseerd met behulp van het onderzoeks- en analyseprogramma Atlas.ti. Hiermee heb ik alle emoties, zintuigen en actoren die ik tegenkwam gecodeerd.<sup>30</sup> Het was

---

hernoemd naar *De courant Het nieuws van den dag*. *Het Volksdagblad* ontstond in 1895 en stopte in 1908. *Het Volk* werd opgericht in 1900 en werd in 1926 voortgezet als *Het volk. Dagblad voor de arbeiderspartij*. *De Tribune* werd gedrukt voor het eerst 1907. Tot slot ontstond *De Amsterdammer* in 1912 en werd vanaf 1932 gedrukt onder de naam *Christelijk dagblad voor Nederland De Amsterdammer*. Zie Wijfjes en Harbers, *De krant*, 135-136. Daarnaast heb ik gebruik gemaakt van de digitale krantenlijst van de Koninklijke Bibliotheek. Zie Koninklijke Bibliotheek, <https://www.kb.nl/kbhtml/lijsten/a-z/a.htm> (geraadpleegd 12 april 2021).

Het aantal oplages per krant in mijn onderzoeksperiode betreffen: voor het *Algemeen Handelsblad* 9.000 in 1882, 13.500 in 1902, 17.000 in 1914, 36.000 in 1918, 33.000 in 1921, 39.000 in 1925 en 44.000 in 1930; voor *De Standaard* 2.500 in 1882, 3.700 in 1910, 11.500 in 1918, 24.000 in 1937 en 26.500 in 1939; voor *Het Volk* 7.000 in 1906, 28.000 in 1912 en 45.000 in 1925; voor *De Telegraaf* 2.000 in 1893, 10.000 in 1895, 5.500 in 1902, 14.500 in 1906, 20.500 in 1910, 28.500 in 1918, 70.000 in 1921, 100.000 in 1926 en 115.000 in 1930; voor *Het Nieuws van den Dag* 32.000 in 1882, 37.000 in 1893, 40.000 in 1900 en 25.000 in 1921; voor *De Courant* 11.000 in 1902, 59.000 in 1906, 110.000 in 1910, 153.000 in 1912, 179.000 in 1914, 212.500 in 1925 en 260.000 in 1930. De oplageaantallen van de andere kranten heb ik niet kunnen achterhalen. Wat opvalt aan de achterhaalde oplagecijfers is dat bijna alle kranten in grotere aantallen gedrukt werden gedurende de onderzoeksperiode. Er waren dus meer Amsterdammers die de krant lezen. Zie Wijfjes en Harbers, *De krant*, 135-136.

De kranten waaruit de geanalyseerde ingezonden stukken afkomstig zijn kenden een verschillende signatuur. *De Standaard*, *Het Volk*, *De Tribune* en *Het Volksdagblad* maakten deel uit van de landelijke verzuilde bladen, wat inhield dat zij een spreekbuis vormden van de politiek of religie waartoe ze behoorden. De *Standaard* was een antirevolutionair en protestants-christelijk blad. *Het Volk*, *De Tribune*, *Het Volksdagblad* waren socialistisch van aard. Het *Algemeen Handelsblad* was een landelijke krant met een liberale signatuur. De krant was hierdoor iets meer gericht op een elitepubliek, kende zichzelf een beschavingsrol toe en schreef 'drogere' stukken. *Het Nieuws van den Dag*, *De Telegraaf* en *De Courant* waren neutrale of 'populaire' bladen. Zij kunnen gezien worden als onderdeel van de stroming *new journalism* die uit de Verenigde Staten was komen overwaaien. Dit hield in dat ze op een breder publiek gericht waren, waaronder ook juist middenklasse en arbeiders, wat zich terugvond in de kortere, en meer sensationele teksten. Tot slot was *De Amsterdammer* het enige regionale blad waaruit ingezonden stukken zijn geanalyseerd. Hoewel deze beschrijving van signaturen het beeld doet opwekken dat de kranten sterk verschilden van toon, valt dit in de praktijk mee. Historicus Frank Harbers schrijft in *De krant. Een cultuurgeschiedenis* dat het *new journalism* in Nederland een gematigde vorm aannam, waardoor *Het Nieuws van den Dag*, *De Telegraaf* en *De Courant* eveneens een liberaal karakter kende en ook een elitair publiek dienden. Hoewel in de ingezonden stukken niet vaak expliciet de sociale klasse van de schrijver duidelijk wordt, blijkt uit de stukken waarin dit wel zo is dat dit inderdaad niet altijd aansluit bij de vermeende signatuur van de krant. Zo staan er in *De Courant* ingezonden stukken van brieven schrijvers die fietsende slagersjongens hekelen, terwijl deze krant officieel gezien juist voor de mindere groepen bedoeld was. Dit geeft aan dat het publiek en de signatuur van de kranten meer overlappen dan hierboven geschetst is. Ik heb in deze scriptie dan ook niet getracht de krant waarin het ingezonden stuk verscheen te verbinden aan een bepaalde sociale groep of signatuur. Zie Wijfjes en Harbers, *De krant*, 121-163.

<sup>29</sup> Ik heb deze wel bekeken om hierachter te komen. Wanneer de zoekopdracht minder dan driehonderd resultaten opleverde heb ik deze allemaal bekeken. Wanneer er meer dan driehonderd resultaten waren heb ik deze traspagewijs doorlopen. Delpher geeft de resultaten weer in pagina's van tien resultaten. De eerste dertig heb ik allemaal doorlopen, de daaropvolgende om de vijf pagina's.

<sup>30</sup> De actoren die ik tegenkwam heb ik onderverdeeld in drie groepen: actoren die het ingezonden stuk schreven ('Groep S', van schrijven), actoren die een bepaalde emotionele of zintuiglijke ervaring hadden of praktijk uitvoerden ('Groep Z', van het zelf ervaren) en actoren waarover geschreven werd dat zij een bepaalde emotionele of zintuiglijke ervaring hadden of praktijk uitvoerden ('Groep A', van een ander die deze emotie toedicht). Door deze onderverdeling was ik beter in staat onderscheid te maken tussen wie zelf iets ervoer en wie een ervaring had die aan hem werd toegeschreven. Deze drie brede actorgroepen vielen elk uiteen in codes met de verschillende actoren die ik uit de ingezonden stukken heb kunnen halen. Voorbeelden van actorcodes: 'Groep S: fietser', 'Groep Z: voetganger' en 'Groep A: fietser slagersjongen'. De emoties heb ik eveneens ingedeeld in emoties die zelf werden ervaren ('Emotie Z') of waarvan ze werden toegedicht door een ander ('Emotie A'). Bovendien heb ik met een '(L)' achter de code aangegeven wanneer een emotie letterlijk in de tekst werd genoemd. Zonder '(L)' betekende dus dat deze emotie impliciet in plaats van expliciet uit de tekst bleek. Voorbeelden van emotiecodes: 'Emotie Z: geschrokken (L)', 'Emotie Z: wrok', 'Emotie A: ergernis (L)' en 'Emotie A: angst'. De zintuigen heb ik niet onderverdeeld in zintuiglijke ervaringen die werden ervaren en werden toegeschreven, omdat in de ingezonden stukken enkel over eigen zintuiglijke ervaringen werd geschreven. Bovendien waren uit deze ervaringen soms ook de ervaringen van anderen af te lezen. De zintuiglijke ervaring van de schrijver en de ander overlappen bleken dus uit dezelfde zinnen, waardoor een opdeling niet productief was. Voorbeelden van zintuigcodes: 'Zintuig: stof', 'Zintuig: bellen', 'Zintuig: snelheid', 'Zintuig: uitwijken' en 'Zintuig: kijken'. Tot slot heb ik met een code aangegeven wanneer uit een passage duidelijk werd dat het ging om het wennen of aanpassen aan de fiets en de auto. Dit heb ik gecodeerd met de codes 'Wennen' en 'Aanpassen'.

hierbij niet de bedoeling te turven hoe vaak een emotie voorkwam. De codes dienden enkel als middel om de kwalitatieve analyse gestructureerder te laten verlopen.

In deze kwalitatieve analyse heb ik gebruikgemaakt van zintuig- en emotietheorie. Wat betreft de zintuigtheorie heb ik het concept ‘intersensorialiteit’ van historicus Mark Smith gehanteerd. Hij bepleit dat niet enkel zicht, maar alle zintuigen moeten worden onderzocht, waardoor achterhaald kan worden ‘how the senses worked together, sometimes in complementary fashion, sometimes in tension’.<sup>31</sup> Zoals Kenny aangaf gaan zintuigelijke ervaringen echter verder dan de kernzintuigen, en betreffen ook de manier waarop waarneming en het lichamenlijk aanwezig zijn in de stad vorm kregen en een rol speelden in de wijze waarop mensen zich tot elkaar en hun omgeving verhielden. Stedelingen waren immers belichaamde wezens.<sup>32</sup>

Om behalve het lichamenlijke, ook het mentale te onderzoeken, heb ik daarnaast een beroep gedaan op emotietheorie. Specifiek maak ik gebruik van het concept ‘emotionele praktijken’ van historica Monique Scheer. Dit zijn sociale praktijken op het gebied van emoties: mensen probeerden via de bewuste actie van het inzetten van hun emoties de samenleving te beïnvloeden. Deze actie was een vorm van habitus: het was een aangeleerde en als onbewust aangevoelde actie.<sup>33</sup> Daarnaast hanteer ik het concept ‘emotionele gemeenschappen’ van historica Barbara Rosenwein, dat op het concept van Scheer voortbouwt. Volgens Rosenwein zijn in de uitvoering van deze praktijken verschillende groepen te ontwaren die emoties op eenzelfde manier hanteerden. Deze emotionele gemeenschappen hebben een gedeeld beeld over welke emoties zijn toegestaan, hoe en wanneer je ze moet uiten en welke functie ze hebben.<sup>34</sup> Om deze gemeenschappen goed te kunnen bestuderen acht Rosenwein het noodzakelijk emoties in samenhang te onderzoeken – de emotionele tegenhanger van Smiths intersensorialiteit.<sup>35</sup> Alleen dan kan er volgens haar achterhaald worden ‘which emotions were most fundamental to their styles of expression and sense of self’, aldus Rosenwein.<sup>36</sup> In deze scriptie zal ik emoties daarom op deze manier benaderen.

De concepten ontleend aan de emotietheorie zijn bruikbaar, omdat emoties niet ahistorisch zijn, maar worden beïnvloed door de normen en waarden in de samenleving, zoals

---

<sup>31</sup> Mark Smith, ‘When seeing makes scents’, *American Art* 24:3 (2010) 12-14, 14; Mark Smith, *Sensing the past. Seeing, hearing, smelling, tasting, and touching in history* (California 2007) 126.

<sup>32</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>33</sup> Monique Scheer, ‘Are emotions a kind of practice (and is that what makes them have a history)? A bourdieuan approach to understanding emotion’ *History and Theory* 51:2 (2012) 193-220.

<sup>34</sup> Barbara H. Rosenwein, *Emotional communities in the early middle ages* (Ithaca-Londen 2006).

<sup>35</sup> Barbara Rosenwein, ‘Problems and Methods in the History of Emotions’, *Passions in Context* 1 (2010) 1-32, aldaar 15.

<sup>36</sup> Rosenwein, ‘Problems and methods’, 15

historici Peter en Carol Stearns in de jaren tachtig betoogden.<sup>37</sup> Historicus William Reddy bouwde hierop voort door te beweren dat deze beïnvloeding ook wederzijds is: emoties beïnvloeden tevens de samenleving.<sup>38</sup> Hierdoor is het nuttig om de emotionele praktijken te onderzoeken waarmee deze beïnvloeding gepaard ging, en welke emotionele gemeenschappen welke praktijken gebruikten.

Specifiek tracht ik mijn onderzoeksvraag te beantwoorden door middel van enkele deelvragen. In het eerste hoofdstuk beschrijf ik welke zintuiglijke prikkels de Amsterdamse verkeersdeelnemers ervoeren en welke emotionele prikkels deze opriepen. In het daaropvolgende hoofdstuk verklaar ik hoe de fiets en de auto ondanks deze prikkels toch het overwicht konden krijgen in de stedelijke ruimte, door te onderzoeken hoe de weggebruikers hun zintuigen en emoties inzetten om met de nieuwe verkeerssituatie om te gaan. In het laatste hoofdstuk verklaar ik vervolgens waarom zij dit op deze manier deden en waarom dit een langdurig proces was.

---

<sup>37</sup> Peter Stearns en Carol Stearns, 'Emotionology. Clarifying the history of emotions and emotional standards', *American History review* 90:4 (1985) 813-836.

<sup>38</sup> William Reddy, 'Against constructionism. The historical ethnography of emotions', *Current Anthropology* 38:3 (1997) 327-351.

# HOOFDSTUK 1: PRIKKELS

## INLEIDING

In de tweede helft van de negentiende eeuw werd Amsterdam steeds drukker. Haar bevolking groeide tussen 1870 en 1900 met 200.000 inwoners en daarnaast deden nieuwe vervoersmiddelen hun intrede.<sup>39</sup> De komst van het Centraal Station in 1869 had gezorgd voor een toename aan weggebruikers uit andere steden, waardoor het verkeer op straat toenam.<sup>40</sup> De entree van de paardentram in 1875 en haar elektrische aanverwant vijfentwintig jaar droegen eveneens bij aan de bedrijvigheid.<sup>41</sup> De drukte in de stad nam vooral toe door de komst van voertuigen die niet aan rails waren verbonden: de fiets en de auto. Al in het midden van de negentiende eeuw waren de eerste fietsen in Nederland verschenen, en ook de hoofdstad werd al snel het terrein van dit nieuwe vervoersmiddel. Omstreeks 1880 had het rijwiel zich ontplooid tot een belangrijke speler op de Amsterdamse wegen en rond de eeuwwisseling was de fiets gemeengoed geworden.<sup>42</sup> Ook de auto was ondertussen geen uitzonderlijk fenomeen meer. Het mechanische voertuig dat in juli 1897 voor het eerst in Amsterdam was gesignaleerd, had in drie jaar tijd terrein weten te winnen.<sup>43</sup> In 1912 reden er al 20.000 fietsen en 400 auto's in de hoofdstad.<sup>44</sup> Na de Eerste Wereldoorlog zou het gebruik van de auto alleen nog maar verder toenemen.<sup>45</sup> Tijdens de verkeerstelling van 1930 werden op de Leidsestraat, op dat moment de drukste verkeersader van de stad, 4.802 auto's en 30.204 fietsen geteld.<sup>46</sup> Deze nieuwe vervoersmiddelen zorgden voor een hoop prikkels voor de Amsterdammer. In dit hoofdstuk staat de omgang met deze prikkels centraal.

## NIEUWE PRIKKELS VOOR DE OREN, OGEN EN NEUS

Het rijwiel en de automobiel veroorzaakten allereerst nieuwe prikkels die de stedelingen tot dan toe nog niet (in deze mate) kenden. Zowel het rijwiel als de autobiel veroorzaakten meer geluid door respectievelijk de fietsbel en de hoorn of trompet. Hoewel het gebruik van deze geluidssignalen pas in de Motor- en Rijwielwet van 1905 verplicht werd gesteld, laten de

---

<sup>39</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 151.

<sup>40</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 169.

<sup>41</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 180, 193.

<sup>42</sup> G.A. de Bruijne e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam, 1880-1980* (Meppel 1980) 185, 189; Aerts, *Remieg en Piet de Rooy eds., Geschiedenis van Amsterdam. IV. Tweestrijd om de hoofdstad 1900-2000* (Amsterdam 2007) 52.

<sup>43</sup> Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam. IV*, 52.

<sup>44</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 200.

<sup>45</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 200; De Bruijne e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam*, 210.

<sup>46</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 203.

krantenartikelen zien dat de meeste fietsers en automobilisten ook voor die tijd al beschikten over een geluidsignaal waar ze veelvuldig gebruik van maakten in de drukke straten.<sup>47</sup> De automobiel leverde daarnaast prikkels op door diens uitlaat. Wanneer deze niet werd gedempt ontstonden er ontploffingsgeluiden en rookwalmen die zowel oren, neus als ogen prikkelden. Tot slot joegen automobielen door hun lage bouw en de niet altijd geasfalteerde wegen stofwolken achter zich aan.

Het waren voornamelijk de wandelaars die deze prikkels ervoeren en hierover middels ingezonden stukken hun beklag deden. Zij schrokken van de bel en de claxon en waren ongerust over de rookwalmen.<sup>48</sup> Een wandelaar in *Het Nieuws van den Dag* (hierna: *Het Nieuws*) vond deze dampen ‘hoogst schadelijk’ voor de volksgezondheid.<sup>49</sup> Het was echter vooral ergernis dat bij voetgangers werd opgeroepen door de nieuwe prikkels.<sup>50</sup> Dit blijkt onder meer uit de bewoordingen waarmee zij het geluid, de rook of het stof omschreven. Zo schreef een wandelaar in *Het Nieuws* over de ‘walgingwekkende rookwolk’ en beschreef een ander het

---

<sup>47</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 80-90.

<sup>48</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927). Voor ingezonden stukken over de rook, zie: B., ‘Ingezonden. Motorrijtuigen’, *Het Nieuws van den Dag* (10 september 1921).

<sup>49</sup> B., ‘Ingezonden. Motorrijtuigen’, *Het Nieuws van den Dag* (10 september 1921).

<sup>50</sup> Voor ingezonden stukken over de fietsbel, zie: M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); F., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (21 mei 1897); R., ‘Ingezonden stukken. Carillonconcerten’, *De Courant* (3 juli 1912). Voor ingezonden stukken over de claxon, zie: ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927); J.D.W., ‘Auto’s en wegen. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (23 augustus 1906); P.H. Bon Jr., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (20 oktober 1929); Jhr. J.L. Nahuys, Voorzitter der Nederlandsche Automobiel Club, ‘Automobielen in de hoofdstad. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onnoodig lawaai van toeters en motoren’, *Algemeen Handelsblad* (28 augustus 1925); Voetganger, ‘Over auto’s, motorfietsen, de straat en den weg’, *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); Een medevoetganger, ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (22 september 1919); L.K., ‘Ingezonden. Woest rijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (27 april 1916); Een lezeres van uw blad, ‘Ingezonden stukken’, *De Telegraaf* (23 november 1913); De Aspirant Hoogvliegersvereniging, ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908); P. de Jong, ‘Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912); R., ‘Ingezonden stukken. Carillonconcerten’, *De Courant* (3 juli 1912). Voor ingezonden stukken over de uitlaat, zie: P. de Jong, ‘Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onnoodig lawaai van toeters en motoren’, *Algemeen Handelsblad* (28 augustus 1925); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927); Voetganger, ‘Over auto’s, motorfietsen, de straat en den weg’, *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); Ed. Karsen, ‘Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924). Voor ingezonden stukken over de rook, zie: P. de Jong, ‘Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912); A. Saalborn, ‘Ingezonden. Autoverkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (7 september 1919); Een medevoetganger, ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (22 september 1919); Mevr. E.G.W., ‘Ingezonden stukken. Genot van de hogere kringen’, *De Telegraaf* (4 september 1906); X., ‘Ingezonden stukken. Automobielen’, *De Telegraaf* (2 juli 1908); Aug. V., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908); Een lezeres van uw blad, ‘Ingezonden stukken’, *De Telegraaf* (23 november 1913); Voetganger, ‘Over auto’s, motorfietsen, de straat en den weg’, *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); B., ‘Ingezonden. Motorrijtuigen’, *Het Nieuws van den Dag* (10 september 1921); De Aspirant Hoogvliegersvereniging, ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908). Voor ingezonden stukken over het stof, zie: A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908); B., ‘Ingezonden. Motorrijtuigen’, *Het Nieuws van den Dag* (10 september 1921); Een lezeres van uw blad, ‘Ingezonden stukken’, *De Telegraaf* (23 november 1913); De Aspirant Hoogvliegersvereniging, ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908).

autogetoeter in het *Algemeen Handelsblad* als ‘gegil en gejammer’<sup>51</sup>. Ook werd de emotie soms letterlijk benoemd. Dezelfde wandelaar als die zich zorgen had gemaakt over de volksgezondheid schreef:

‘Het groote ongerief (vaak ergernis) voor de overtalrijke wandelaars en voetgangers [...] verwekt door de wolken stof, door snel-rijdende auto’s opgejaagd en de sterk prikkelende en stinkende dampen’.<sup>52</sup>

Hoewel wandelaars de ingezonden stukken over deze prikkels domineerden, deden ook enkele andere actoren hun beklag. Het gebel en getoeter stoorde bewoners en werklieden die aan wegen woonden en werkten, het publiek dat naar een concert op de Dam wilde luisteren en winkelend publiek.<sup>53</sup> Een bewoner ergerde zich ’s nachts bovendien aan het ‘hinderlijke opschrikkende lawaai van de “vrijen uitlaat”’, zo schreef hij in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>54</sup> Wat betreft de stof- en rookwalmen waren er ook enkele wielrijders die hier niet van gediend waren.<sup>55</sup> In *De Telegraaf* beklaagde een fietser zich: ‘Nauwelijks is hij voorbij en zijn stof en stank een beetje opgetrokken of meerdere volgen’.<sup>56</sup>

De meeste fietsers en automobilisten hadden echter een heel andere belevenis bij de nieuwe prikkels. De ingezonden stukken tonen dat zij het geluid van de bel of toeter niet als ergerlijk of beangstigend beschouwden, maar als een nuttig waarschuwingssignaal. Fietsers ergerden zich daarom aan voetgangers die hun bel niet (wilden) horen, van de schrik niet aan de kant gingen of verkeerd uitweken of de beller vervloekingen naar het hoofd slingerden.<sup>57</sup> Automobilisten ondervonden op hun beurt last van de rijdende voertuigen. Rijtuigen,

---

<sup>51</sup> Voetganger, ‘Over auto’s, motorfietsen, de straat en den weg’, *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927).

<sup>52</sup> B., ‘Ingezonden. Motorrijtuigen’, *Het Nieuws van den Dag* (10 september 1921).

<sup>53</sup> Voor bewoners, zie: P. de Jong, ‘Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912); P.H. Bon Jr., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (20 oktober 1929). Voor werklieden, zie: ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927). Voor het publiek van het concert zie: R., ‘Ingezonden stukken. Carillonconcerten’, *De Courant* (3 juli 1912). Voor winkelend publiek, zie: B.J. Roos, ‘Ingezonden stukken. Automobielerverkeer in de Kalverstraat’, *Algemeen Handelsblad* (12 april 1930).

<sup>54</sup> P. de Jong, ‘Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912). Zie ook: X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* \*15 mei 1905); Ph. Kohnstamm, ‘Ingezonden stukken. De Reguliersgracht’, *Algemeen Handelsblad* (26 oktober 1906).

<sup>55</sup> Veritas, ‘Ingezonden stukken. Anti-stof en Auto’s’, *De Telegraaf* (6 augustus 1906); A. Saalborn, ‘Ingezonden. Auto-verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (7 september 1919); A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908); M.W.F. Blanken, ‘Automobilisme. Zal de aanhouder winnen? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (18 juli 1906).

<sup>56</sup> Veritas, ‘Ingezonden stukken. Anti-stof en Auto’s’, *De Telegraaf* (6 augustus 1906).

<sup>57</sup> Voor niet (willen) horen, zie: B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906). Voor niet aan de kant gaan of uitwijken, zie: B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895). Voor slingeren, zie: M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).



hondenkarren en fietsers wilden niet altijd luisteren naar de claxon. Behalve dat dit vervelend was, sloeg ook bij ‘iederem automobilist de schrik om het hart’, aldus een ‘wanhopig automobilist’ in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>58</sup> Een ongeluk met een voertuig pakte voor een auto namelijk niet altijd gunstig uit. Automobilisten ervoeren de stank en vervuiling die hun uitlaat teweegbracht ook op een andere manier dan de andere weggebruikers. Volgens hen viel de vervuiling reuze mee wanneer deze werd vergeleken met het paard dat de straat bevulde of het verontreinigde water onder de burg voor het Damrak.<sup>59</sup> Ook van stank was de auto niet de ergste producent volgens een automobilist in het *Algemeen Handelsblad*: ‘zij die klagen over dien stank door auto’s veroorzaakt, zij schijnen hun reukorgaan verloren te hebben als zij in de nabijheid van trein of stoomtram komen.’<sup>60</sup>

Verschillende actoren hadden dus verschillende ervaringen bij dezelfde prikkels. Dit kan verklaard worden binnen context van de machtsstrijd om de straat in deze periode. De oude weggebruikers, voornamelijk de wandelaar, domineerden voorheen de stedelijke ruimte, maar werden in hun heerschappij bedreigd door de nieuwe vervoersmiddelen.<sup>61</sup> Het is daarom niet opvallend dat vooral de voetganger zich ergerde aan de nieuwe prikkels. De geluiden en rook- en stofwolken symboliseerden volgens hem machtsmiddelen waarmee de nieuwe vervoersmiddelen zijn terrein wilden innemen.<sup>62</sup> Een wandelaar die zich beklagde over het ‘onnoodig lawaai’ van de claxon schreef bijvoorbeeld in het *Algemeen Handelsblad* dat

---

<sup>58</sup> Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906). Zie ook: ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933).

<sup>59</sup> Een voorstander van mechanische beweegkrant, ‘Ingezonden. Nog eens, de Automobielen’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); F.W. Engel, ‘Ingezonden stukken. Auto’s, ataxen, trams en het Stationsplein’, *Algemeen Handelsblad* (17 juni 1909).

<sup>60</sup> A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908)

<sup>61</sup> Zie onder meer Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 410.

<sup>62</sup> Historica Constance Classen betoogt dat zintuighistorici juist deze betekenisgeving moeten onderzoeken. Om meer over de zintuigelijke wereld van verleden te weten te komen, is het niet van belang te achterhalen welke geuren er werden geroken, maar welke geuren mensen ervoeren – hetzelfde geldt voor de andere zintuigen. Classen beweert dus dat ‘the investigation of the sensory worlds of past eras should not merely describe the range of sounds and smells that existed at a particular time, as evocative as that might be, but should uncover the meanings these sounds and smells had for people.’ Zie Constance Classen, ‘The senses’ in: Peter N. Stearns (ed.), *Encyclopedia of European social history from 1350-2000* vol. 4 (New York 2001) 355-364, aldaar 357.

Voor fietsbel en claxon, zie: J.D.W., ‘Auto’s en wegen. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (23 augustus 1906); P.H. Bon Jr., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (20 oktober 1929); Jhr. J.L. Nahuys, Voorzitter der Nederlandsche Automobielen Club, ‘Automobielen in de hoofdstad. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onnoodig lawaai van toeters en motoren’, *Algemeen Handelsblad* (28 augustus 1925); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927); Voetganger, ‘Over auto’s, motorfietsen, de straat en den weg’, *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); Een medevoetganger, ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (22 september 1919); L.K., ‘Ingezonden. Woest rijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (27 april 1916); Ed. Karsen, ‘Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924); B.J. Roos, ‘Ingezonden stukken. Automobielenverkeer in de Kalverstraat’, *Algemeen Handelsblad* (12 april 1930). Voor uitlaat, zie: ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onnoodig lawaai van toeters en motoren’, *Algemeen Handelsblad* (28 augustus 1925); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927); Ed. Karsen, ‘Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924); Voetganger, ‘Over auto’s, motorfietsen, de straat en den weg’, *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); B.J. Roos, ‘Ingezonden stukken. Automobielenverkeer in de Kalverstraat’, *Algemeen Handelsblad* (12 april 1930). Voor rook en stof, zie: Een medevoetganger, ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (22 september 1919); P. de Jong, ‘Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912); X., ‘Ingezonden

‘het gebruik van een mechanisch vervoermiddel, dat geen persoonlijke lichamelijke inspanning vereischt bij de bestuurders daarvan, vaak een gevoel van superioriteit schijnt op te wekken boven mensen, die zich op meer natuurlijke wijze voortbewegen’.<sup>63</sup>

Andersom kan er betoogd worden dat de fietser en automobilist het negeren van hun geluidssignaal en de klachten over rook en stof interpreteerden als middel van de oude weggebruikers om hun machtspositie op straat te behouden. In een ingezonden brief in het *Algemeen Handelsblad* klaagde een wielrijder dat een voetganger ondanks bellen ‘op zijn dooie gemak door de straat loopt zonder dat hij zich de moeite neemt om een enkel stapje op zijde te gaan’.<sup>64</sup>

Deze machtsstrijd kende wellicht ook een sociale component. Hoewel sociale groepen in de ingezonden stukken niet expliciet naar vorenkomen, kan er soms wel een glimp van worden opgevangen. Een voorbeeld is het ingezonden stuk van een ‘autovriend’ in *De Telegraaf* in 1908, toen de auto in Nederland nog niet gedemocratiseerd was.<sup>65</sup> Volgens zag een lezer ‘slechts door ene zwarten bril, hij ziet de stoflaag en de ongelukken’ omdat hij nog geen auto bezat.<sup>66</sup>

‘Mijn gezonde oogen zien verder in de toekomst; ik zie n.l. het groote nut van dit vehikel, behalve als luxe-voorwerp, ook als het vervoermiddel voor iedereen, met veel grooter nut het tegenwoordige vervangen.’<sup>67</sup>

## BEWEGENDE LICHAMEN

De overlast door geluid, rook en stof werd verergerd doordat meer mensen zich dichters op elkaar bevonden. Vooral de fiets en de auto hadden vanwege hun vrije bewegingsmogelijkheden meer kans hadden om in aanraking te komen met andere weggebruikers. De door en langs elkaar bewegende lichamen leverden een vermenigvuldiging

---

stukken. Automobielen’, *De Telegraaf* (2 juli 1908); L.K., ‘Ingezonden. Woest rijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (27 april 1916); A. Saalborn, ‘Ingezonden. Auto-verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (7 september 1919).

<sup>63</sup> ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onnoodig lawaai van toeters en motoren’, *Algemeen Handelsblad* (28 augustus 1925).

<sup>64</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

<sup>65</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 71.

<sup>66</sup> N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (15 september 1908).

<sup>67</sup> N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (15 september 1908).

aan prikkels op – dit keer niet alleen voornamelijk voor de wandelaar, maar voor elk type weggebruiker.

De landelijke en gemeentelijke overheden probeerden het dichtbij elkaar zijn van verkeersdeelnemers te beperken door regelgeving en het aanpassen van de stedelijke ruimte. Om meer ruimte te creëren was de gemeente Amsterdam al in 1884 begonnen met het dempen van de Martelaarsgracht en Nieuwezijds Voorburgwal.<sup>68</sup> In de jaren daarop zouden meer grachten volgen.<sup>69</sup> Vanwege de komst van het Centraal Station in 1869 verbreedde het bestuur enkele smalle straten zoals de Halssteeg, Pijlsteeg en het Damrak.<sup>70</sup> Andere straten zouden het zelfde lot ondergaan, waaronder de Vijzelstraat en het Rokin voordat deze in de eerste helft van de twintigste eeuw werden gedempt.<sup>71</sup> Daarnaast deelde het stadsbestuur de fysieke ruimte in naar de verschillende deelnemers. Reeds vanaf 1860 hield de afdeling Publieke Werken zich bezig met de aanleg van trottoirs, voornamelijk in drukke straten.<sup>72</sup> Hoewel het voetgangers niet verplicht werd zich op trottoirs voort te bewegen, werd het de andere weggebruikers wel verboden om op trottoirs te rijden.<sup>73</sup> Net na de eeuwwisseling kwam de Amsterdamse gemeente haar wandelend publiek nog meer tegemoet door de aanleg van tramhaltes, vluchtheuvels en vanaf 1910 met voetgangersoversteekplaatsen in drukke straten.<sup>74</sup> Om bewegende lichamen beter te scheiden, had de gemeente in de gewijzigde politieverordening van 1902 besloten dat al het verkeer zich aan de rechterkant van de weg moest verplaatsen.<sup>75</sup> Tot slot reglementeerden de landelijke en stedelijke overheden het inhalen. In de politieverordening van 1902 en de landelijke Motor- en Rijwielwet van 1905 verplichten zij links passeren.<sup>76</sup> Voertuigen die werden ingehaald moesten juist zoveel mogelijk naar rechts uitwijken.<sup>77</sup>

Ondanks deze fysieke en beleidsmatige aanpassingen verschenen er de gehele onderzoeksperiode ingezonden stukken van Amsterdammers die prikkels ervoeren doordat lichamen dicht langs hen heen bewogen. Een deel van deze prikkels werd gecreëerd door het

---

<sup>68</sup> De Bruijne e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam*, 197. Hiervoor had de gemeente ook al grachten gedempt (eerste gracht werd gedempt in 1856), maar dit had eerder de stank van de gracht als oorzaak dan het verkeer.

<sup>69</sup> De Bruijne e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam*, 198; Buiten, *Riool, rails en asphalt* 169-170. Bijvoorbeeld de Rozengracht in 1889 (De Bruijne, 198), de Nieuwezijds Achterburgwal (Buiten, 169), Spui (Buiten, 169-170).

<sup>70</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 169-170, 182. De Halssteeg en Pijlsteeg werden na verbreding hernoemd tot Damstraat en Paleisstraat

<sup>71</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 182-183, 185, 189, 196, 202, 207, 214.

<sup>72</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 199, 171. Onder dit verkeer moet voornamelijk de paardentram worden beschouwd die voor onder meer trottoirs in de Vijzelstraat, het Rokin, Damrak, Leidsestraat, Utrechtsestraat en de Dam zorgde, en daarmee letterlijk de weg baande voor de niet aan rails verbonden nieuwkomers. Zie Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 171, 181.

<sup>73</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 172.

<sup>74</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 195, 199, 207; Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam. IV*, 51.

<sup>75</sup> De Bruijne e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam*, 205.

<sup>76</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 199; Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 89; Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam. IV*, 52.

<sup>77</sup> Buiten, *Riool, rails en asphalt*, 199; Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 89; Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam. IV*, 52.

schampen en inklemmen van medeweggebruikers. Wandelaars werden bang van en ergerden zich aan auto's die ' rakelings langs me heen ' kwamen, aldus een voetganger in *Het Nieuws*.<sup>78</sup> Tot ergernis van wielrijders werden deze emoties soms in scheldpartijen geuit.<sup>79</sup> De automobilist ergerde zich op zijn beurt aan fietsers die zich met hun smalle voertuig tussen auto's wisten te proppen.<sup>80</sup> Fietsers voelden zich juist in het nauw gedreven door auto's die langsreden ' op een zoodanige onbehoorlijke manier ' dat ze ' tegen den trottoirband ' werden ' aangedrukt ', aldus een fietser in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>81</sup>

Deze prikkels werden versterkt doordat weggebruikers volgens anderen meer ruimte innamen dan nodig. Wandelaars en fietsers schreven over de angst die bij hen ontstond doordat automobielen hun portier lieten openstaan tijdens het rijden.<sup>82</sup> Voornamelijk taxi's liepen hierbij risico door de vele in- en uitstappende passagiers. In het *Algemeen Handelsblad* sprak een fietser over ' een hiaat in de veiligheid van het verkeer ', wat impliceert dat hij zich niet veilig voelde op straat omdat taxichauffeurs hun portieren mochten openlaten.<sup>83</sup> Toe-eigening van de ruimte gebeurde ook doordat de nieuwe voertuigen zo nu en dan, in het geval van de auto, met zijn drieën naast elkaar te rijden.<sup>84</sup> Fietsers deden hier nog een schepje bovenop door zelfs met vier of vijf in de breedte te rijden.<sup>85</sup> ' Alsof er geen snelverkeer was!', mopperde een automobilist daarover in *Het Volk*.<sup>86</sup>

Veel ingezonden stukken getuigen daarnaast van prikkels die ontstonden doordat fietsers, automobilisten en wandelaars zich niet op de voor hen bestemde weg bewogen. Juist doordat de weggebruiker verwachtte op zijn eigen weggedeelte alleenrecht te voeren en veilig te zijn, riep gebruik van zijn territorium door andere gebruikers extra emotie op. Het creëren van gescheiden ruimtes vermeed dus niet de zintuigelijke en emotionele prikkels die Amsterdammers ervoeren.

---

<sup>78</sup> Een belangstellende, 'Ingezonden. Het verkeer', *Het Nieuws van den Dag* (12 januari 1916). Zie ook: G. Jonker, 'Ingezonden stukken. Links of rechts?', *Algemeen Handelsblad* (15 januari 1930).

<sup>79</sup> M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

<sup>80</sup> 'Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon', *De Telegraaf* (21 oktober 1933).

<sup>81</sup> A.P. v.d. Linden, 'Ingezonden stukken. Passeeren bij vluchtheuvels', *Algemeen Handelsblad* (23 juni 1933). Zie ook Mr. H.H. Boas, 'Ingezonden stukken. Links voorbijrijden', *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907).

<sup>82</sup> Een wielrijder, 'Door 't portier getroffen', *Algemeen Handelsblad* (9 december 1930); P.H. Bon Jr., 'Ingezonden stukken. Waarom niet strafbaar? Gevaarlijke gevolgen van het onvoorzichtig openen van een linder auto-portier', *Algemeen Handelsblad* (3 maart 1932); S.A.H., 'Ingezonden. Auto's', *Het Nieuws van den Dag* (3 maart 1914).

<sup>83</sup> P.H. Bon Jr., 'Ingezonden stukken. Waarom niet strafbaar? Gevaarlijke gevolgen van het onvoorzichtig openen van een linder auto-portier', *Algemeen Handelsblad* (3 maart 1932).

<sup>84</sup> A. Meuwese, 'Ingezonden. Alweer de Amstelveenseweg!', *Het Volk* (18 september 1935); Ed. Karsen, 'Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924).

<sup>85</sup> A.M. Bullens, 'Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk', *Het Volks* (27 oktober 1931); W.A. Kalf, 'Ingezonden stukken. Past op!', *Het Volks* (10 oktober 1930).

<sup>86</sup> A.M. Bullens, 'Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk', *Het Volks* (27 oktober 1931).

Voor de fietser en automobilist was het onbegrijpelijk dat voetgangers niet op hun eigen, veilige weggedeelte bleven.<sup>87</sup> ‘Men heeft bij ons zulke zonderlinge begrippen van het straatverkeer!’, schreef een fietser gefrustreerd in het *Algemeen Handelsblad*. ‘In Amsterdam dwalen voetgangers in schilderachtige wanorde over straat.’<sup>88</sup> Een wielrijder in *Het Nieuws* kreeg tot zijn ergernis ‘een vloed van scheldwoorden’ over zich heen toen hij een wandelaar met kinderwagen vroeg niet op het ‘kinderwagenpad, pardon! Ik meen wielepad’ te lopen.<sup>89</sup>

De voetgangers dachten er echter anders over. Zij beschouwden de wegen en straten nog steeds als hun eigendom, zoals blijkt uit de spottende brief gepubliceerd in het *Algemeen Handelsblad* van 17 juli 1906:

‘velen [fietsers, J.T.] schijnen toch van meening, dat de straat er is voor den fietsrijder en dat de voetganger zich maar moet zien te helpen en behelpen met smalle en dikwijls overvolle trottoirs. Misschien komt er nog een tijd dat de fietsrijder ook het trottoir voor zich zal opeischen en den wandelaar b.v. naar dakgoten der huizen verwijst.’<sup>90</sup>

De schrijver van deze brief was niet alleen wandelaar, maar ook arts. Het zou kunnen dat er een sociaal element in zijn overtuiging verweven zat, en hij als flâneur zijn stedelijke ruimte niet wilde afgeven aan fietsers van lagere klasse. In 1906 was de fiets immers dusdanig gedemocratiseerd dat ook werklieden hem als vervoermiddel gebruikten.<sup>91</sup>

De voetgangers die zich wel op het trottoir begaven, ondervonden andersom dat ook automobilisten en fietsers zich niet alleen op de rijweg begaven.<sup>92</sup> Volgens een voetganger in

---

<sup>87</sup> Voor de fietser, zie: C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895); Junior, ‘Ingezonden stukken. Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892); A. d. V., ‘Ingezonden stukken. De verordening op het wielrijden’, *De Courant* (21 juli 1906); Een abonné, die zoo mogelijk nog grooter afkeer heeft van hard- en woestrijden op den weg, dan de Heer S., ‘Ingezonden. Wielrijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* \*15 mei 1905); E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906); ‘Ingezonden stukken. De voetganger en ‘t verkeer’, *Algemeen Handelsblad* (27 augustus 1927). Voor de automobilist, zie: A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. De Ter Haar’s aanvulling’, *De Courant* (21 september 1912); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919).

<sup>88</sup> C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895).

<sup>89</sup> Een Wielrijder, ‘Ingezonden. Wielepad!’, *Het Nieuws van den Dag* (24 april 1904). Er waren meer klachten van fietsers over ouders en kinderen. Zie: Een abonné, die zoo mogelijk nog grooter afkeer heeft van hard- en woestrijden op den weg, dan de Heer S., ‘Ingezonden. Wielrijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); G.A. le Jolle, ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901).

<sup>90</sup> Ook een arts, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); F., ‘Ingezonden stukken. Geen wielrijders in het Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892).

<sup>91</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 17, 58.

<sup>92</sup> Voor fietsers, zie: Observer, ‘Ingezonden stukken. Wielrijden Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (2 mei 1893); Voetganger, ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); W. Veerman, ‘Ingezonden. De Wandelweg’, *Het Volk* (27 mei 1924); “Maar een voetganger”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928). Voor automobilisten, zie: de R., ‘Ingezonden. Onveilig Amsterdam’, *Het Nieuws van den Dag* (28

het *Algemeen Handelsblad* werden sommige straten ‘bijna zonder uitzondering, op de voetpaden bereden!’. Hierdoor was het lopen op het voetpad ‘absoluut onmogelijk, wil men niet door fietsers (die genoemd pad als hun eigendom beschouwen) aangereiden worden’.<sup>93</sup> Een andere wandelaar ondertekende zijn klachten spottend met ‘“*Maar een Voetganger*”’. Hiermee liet hij blijken dat hij zichzelf juist belangrijk vond en het niet waarde dat hij nu behandeld werd als ‘maar’ een voetganger.<sup>94</sup>

Soms ontkwam een voetganger er niet aan om het voetpad te verlaten. Om zo kort mogelijk in contact te komen met ander verkeer staken de wandelaars de weg recht over.<sup>95</sup> Enkelens begaven zich echter langer in het verkeer, tot ergernis en frustratie van de rijdende weggebruikers en verontwaardiging van andere wandelaars. In *De Telegraaf* schreef een voetganger: ‘Met groote verwondering over ’t feit dat een liefhebber van wandelen zich speciaal schijnt bezig te houden met het overdag dwars oversteken van de Utrechtschestraat (natuurlijk telkens voorafgegaan door ’t maken van een testament).’<sup>96</sup>

Een andere groep prikkels werd ervaren door het al dan niet rechtshouden. Voordat de gemeente in 1902 rechtshouden had verplicht, waren het vooral de wandelaars die zich onveilig voelden doordat ze zowel links als rechts door fietsers konden worden aangereiden.<sup>97</sup> Na het invoeren van de regeling waren het echter vooral de fietser en automobilist zelf die hun frustratie uitten over de andere weggebruikers die zich niet aan de verordening hielden.<sup>98</sup> Handkarren, paard-en-wagen, groentewagens, bierkarren, bakfietsen, wandelaars en zelfs fietsende agenten maakten zich schuldig aan links rijden. Hier zat ook een element van wrok in: de fietser en automobilist werden beknot in hun vrijheid door rechts te moeten houden, terwijl ze (bijna) aangereiden werden door bovengenoemd verkeer dat deze regel aan zijn laars lapte. Deze wegmisbruikers gedroegen zich volgens hen egoïstisch. “‘Waar ik ben, daar blijf

---

april 1920); ‘Kernen van ingezonden stukken. Auto’s en vluchtheuvels’, *Algemeen Handelsblad* (25 september 1925); de R., ‘Ingezonden. Onveilig Amsterdam’, *Het Nieuws van den Dag* (28 april 1920); “*Maar een Voetganger*”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1928); L.R., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913).

<sup>93</sup> Voetganger, ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906).

<sup>94</sup> “*Maar een Voetganger*”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1928); “*Maar een voetganger*”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928). Cursivering en dubbele aanhalingstekens in het citaat komen uit de bron zelf.

<sup>95</sup> D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905); Ook een arts, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906).

<sup>96</sup> J.T.A., ‘Ingezonden stukken. De Rijwielverordening.’, *De Telegraaf* (21 juli 1906). Zie ook: W. Albach, ‘Ingezonden stukken. Verkeer van voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (14 augustus 1924); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

<sup>97</sup> Uw Dn. V. D., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (19 mei 1896).

<sup>98</sup> Voor automobilisten, zie: W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volks* (27 oktober 1931). Voor fietsers, zie: E.H.E. A.N.W.B. 9160, ‘Ingezonden stukken. “Links voorbij”’, *Algemeen Handelsblad* (25 september 1906); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

ik,” is de leuze van den Nederlandschen gebruiker van den openbaren weg’, schreef een fietser spottend in *Het Nieuws*.<sup>99</sup>

Net als door het oversteken, moest ook de regel van het rechtshouden soms gedwongen verbroken worden wanneer een voertuig een ander voertuig wilde inhalen. Dit moest namelijk via links plaatsvinden. In ingezonden stukken beschuldigden fietsers en automobilisten elkaar ervan aan de verkeerde kant of met te weinig ruimte in te halen, tot ergernis van de schrijver.<sup>100</sup> Vooral rond trambanen ontstond een chaotische situatie. Deze lagen meestal in het midden van de straat, waardoor een auto zich bij links passeren volledig op de andere weghelft moest begeven, terwijl het voertuig bij rechts inhalen van een stilstaande tram het risico liep in- en uitstappende trampassagiers te raken. De laatste situatie bezorgde niet alleen trampassagiers bange momenten.<sup>101</sup> Een inzender schreef over een ‘verkeersoffer’ dat hierdoor was veroorzaakt: ‘Het gillen bracht schrik en zenuwschok, door de heele omgeving, dat ontsteltenis bracht aan omwonenden en trammenschen en bij menigeen nog dagen naklonk.’<sup>102</sup>

Terwijl passerend vervoer links moest inhalen, dienden gepasseerden rechts uit te wijken. Ondanks deze regelgeving riepen wandelaars, fietsers en automobilisten de ergernis, frustratie en woede van elkaar op de hals door niet of naar de verkeerde kant uit te wijken.<sup>103</sup> Ook handkarren, wagens en rijtuigen maakten volgens automobilisten weinig aanstalten om opzij te gaan.<sup>104</sup> De klagers verweten hen arrogantie en egoïsme: de ander dacht blijkbaar dat

---

<sup>99</sup> F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

<sup>100</sup> ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907); J. Asscher, ‘Ingezonden stukken. Veiligheid op den weg’, *Algemeen Handelsblad* (11 juni 1931).

<sup>101</sup> E.H.E. A.N.W.B. 9160, ‘Ingezonden stukken. “Links voorbij”’, *Algemeen Handelsblad* (25 september 1906); X., ‘Ingezonden stukken. Overreden’, *Algemeen Handelsblad* (2 juni 1915); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Verkeers-vragen betreffende de Stadhouderskade bij “Parkzicht”’, *Algemeen Handelsblad* (27 mei 1931); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); Stapper, ‘Ingezonden. Wenken voor voetgangers’, *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923); Een Abonné, ‘Verkeersongelukken bij tramhalten. Is wijziging der voorschriften niet mogelijk? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (21 september 1923); M. v. D., ‘Ingezonden. Verkeerspolitie’, *Het Volk* (28 september 1921); De vader van het verongelukte meisje, ‘Ingezonden. Het doodelijk autoongeluk op de Overtoom’, *De Tribune* (13 maart 1923); J.S., ‘Ingezonden. De tram’, *Het Nieuws van den Dag* (6 november 1915); D., ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk’, *De Courant* (21 mei 1910).

<sup>102</sup> Stapper, ‘Ingezonden. Wenken voor voetgangers’, *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923).

<sup>103</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); Junior, ‘Ingezonden stukken. Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892); Een abonné, die zoo mogelijk nog groter afkeer heeft van hard- en woestrijden op den weg, dan de Heer S., ‘Ingezonden. Wielrijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); Jhr. J.L. Nahuys, Voorzitter der Nederlandsche Automobielen Club, ‘Automobielen in de hoofdstad. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908); M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907); Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); J. Asscher, ‘Ingezonden stukken. Veiligheid op den weg’, *Algemeen Handelsblad* (11 juni 1931); W.A. Kalff, ‘Ingezonden stukken. Past op!’, *Het Volks* (10 oktober 1930); H.E. v. G., ‘Ingezonden. De wielrijders’, *Het Nieuws van den Dag* (13 september 1921); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907).

<sup>104</sup> Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908).

de hele weg van hem was en hij niet hoefde uit te wijken. Ze ‘bekommeren zich doorgaans evenmin om de rechten en belangen van hun medegebruikers der straten en wegen’, merkte een lezer van *Het Nieuws* ontstemd op.<sup>105</sup> Bovendien leken wandelaars de fiets en auto soms niet eens op te merken. Rijtuigmenners en fietsende jongens spanden de kroon. Zij schenen er zelfs plezier in te hebben hun medeweggebruiker dwars te zitten. Een automobilist schreef in het *Algemeen Handelsblad* dat zij ‘zich er in verkneukelen, zolang mogelijk vlak voor de machine te blijven rijden’.<sup>106</sup>

Het links of rechts rijden, inhalen of uitwijken was lastiger wanneer een weg aan beide kanten door verkeer werd bereden.<sup>107</sup> Vooral op de smalle grachten zorgde dit voor veel dicht op elkaar bewegende lichamen.<sup>108</sup> Een lezer van het *Algemeen Handelsblad* die zijn kantoor aan het Rokin had schreef wat hij op een dag voorbij zag komen:

‘En steeds weer verbaast het mij dat in een stad waar zoo veel verboden is, het gepermitteerd is dat – behalve zeven tramlijnen – auto’s, fietsen, met paarden bespannen rijtuigen, en sleeperskarren, en handkarren daar in twee richtingen mogen rijden.’<sup>109</sup>

Wandelaars die zich in dit verkeersgeweld moesten begeven liepen er allesbehalve rustig en ook kinderen waren niet veilig. Over het tweezijdige rijverkeer op de Markengracht was een vader de wanhoop nabij: ‘Van mij zelf is al tweemaal een kind onder een rijwiel geraakt en eenmaal een kind aangereden. Nu, mijnheer de redacteur, zou het geen tijd goed af.’<sup>110</sup>

Bewegende lichamen veroorzaakten extra prikkels wanneer ze op onverwachte manieren bewogen. Wandelaars die door het schrikken van de fietsbel plots voor de fietser

---

<sup>105</sup> F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

<sup>106</sup> Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906).

<sup>107</sup> Henri J. v. Rossum, ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening’, *Algemeen Handelsblad* (2 augustus 1906); M.B., ‘Ingezonden stukken. Verkeersagenten gevraagd te Amsterdam’, *Algemeen Handelsblad* (15 april 1935); Mr. I. van Creveld, ‘Ingezonden stukken. Verkeersbelemmeringen in de NW. Spiegelstraat. Wat er tegen te doen?’, *Algemeen Handelsblad* (20 november 1930); D., ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk’, *De Courant* (21 mei 1910).

<sup>108</sup> A.A.G. van Erven Dorens, ‘De Rokin-prijsvraag (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1926); ‘Kernen van ingezonden stukken. Verkeer op het Rokin’, *Algemeen Handelsblad* (24 december 1926); ‘Ingezonden stukken. Demping van het Rokin? Laat men beginnen met er wat zorg aan te besteden en eenrichtingsverkeer voor te schrijven’, *Algemeen Handelsblad* (18 april 1935); Joh. G. Wertheim, ‘Ingezonden stukken. Het Rokin behoeft in ‘t geheel niet gedempt! De gemeenteraad eische uitvoering van zijn vorig besluit’, *Algemeen Handelsblad* (20 april 1935); Mr. J. Kruseman, ‘De Rokin-quaestie. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (24 januari 1927); W.J. Lensing, ‘Ingezonden stukken. Gevaarlijk verkeer op de grachten. Ontbreken van trottoir, gevaren van waterkant en stoepen’, *Algemeen Handelsblad* (12 september 1934); J. Houthakker, ‘Ingezonden stukken. Het Rokin’, *Algemeen Handelsblad* (11 februari 1930); Uw abonné, ‘Ingezonden stukken. Demping Markengracht’, *De Courant* (12 februari 1907).

<sup>109</sup> J. Houthakker, ‘Ingezonden stukken. Het Rokin’, *Algemeen Handelsblad* (11 februari 1930).

<sup>110</sup> Uw abonné, ‘Ingezonden stukken. Demping Markengracht’, *De Courant* (12 februari 1907).



sprongen in plaats van opzij deden op hun beurt weer fietsers schrikken.<sup>111</sup> Auto's of rijwielen konden eveneens op geschrokken reacties rekenen wanneer zij 'pijlsnel, links van den weg uit zijstraten schieten', aldus een automobilist over fietsers in *De Telegraaf*.<sup>112</sup> De meeste klachten gingen over jonge, onbedreven fietsers.<sup>113</sup> Zij hadden nog wel eens de neiging om over de weg te slingeren of met hun rijwiel kwajongensstreken uit te halen.<sup>114</sup> Volwassen bedreven fietsers probeerden zich van deze groep te distantiëren door te benadrukken dat zij wel bedaard met hun stalen ros omgingen.

'Als ik hier van *men* spreek, bedoel ik niet die jongens van 12 tot 18 jaren en de enkele uitzonderingen boven dezen ouderdom, die uitmunten door hun woestheid en zucht tot het uitvoeren van kunststukjes bij het rijden',

verduidelijkte een fietser van middelbare leeftijd. 'Maar ik spreek alleen van de zoovele bedaarde ouderen.'<sup>115</sup>

Uit de vele klachten over en weer die in deze paragraaf aan bod kwamen, blijkt dat de machtsstrijd die via de oren, neus en ogen werd gevoerd, via het lichaam in nog hevigere mate plaatsvond. Van bewegende lichamen ondervonden niet alleen de wandelaar en enkele oude vervoersvormen prikkels, maar eveneens de fietser en de automobilist. De maatregelen die de gemeente en landelijke overheid ondernamen leken hier weinig effect op te hebben. Het betreden van andermans bewegingsgebied werd door de eigenlijke 'eigenaar' beschouwd werd als machtsmisbruik met het lichaam als machtsmiddel. Wederom kan hier een klasse-element hebben meegespeeld – bijvoorbeeld bij de arts en de volwassen fietsers die zich afzetten tegen jonge wielrijders. In de ingezonden stukken komt dit echter niet expliciet naar voren.

## SNELLE EN LANGZAME LICHAMEN

---

<sup>111</sup> M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); Een wielrijder, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1906).

<sup>112</sup> 'Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon', *De Telegraaf* (21 oktober 1933); S. Muller van Voorst, 'Automobielen. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (19 september 1906).

<sup>113</sup> W.L.N.°. 2430 van den ANWB, 'Ingezonden stukken. Wielrijden in het Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (28 april 1892).

<sup>114</sup> Voor slingeren, zie: C., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers', *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895); 'Maar een voetganger', 'Ingezonden stukken. Voor den voetganger', *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928); 'Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon', *De Telegraaf* (21 oktober 1933). Voor kwajongensstreken, zie: W.L.N.°. 2430 van den ANWB, 'Ingezonden stukken. Wielrijden in het Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (28 april 1892); M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

<sup>115</sup> M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895). De cursivering van het woord 'men' komt uit de bron zelf.

Een belangrijke factor in de zintuiglijke en belichaamde conflicten tussen weggebruikers was de snelheid waarmee lichamen zich door de stedelijke ruimte bewogen. De transportrevolutie in de tweede helft van de negentiende eeuw had gezorgd voor een toename van snelle vervoersmiddelen. Het paard kreeg als voorheen snelste vervoermiddel concurrentie van onder meer de trein, elektrische tram, fiets en auto. Dit betekende dat de stedeling in een relatief kort tijdbestek te maken kreeg met niet alleen meer, maar ook meer snellere lichamen om zich heen.

De landelijke en gemeentelijke overheden probeerden onder meer met snelheidsregels orde in de chaos te scheppen. In 1902, vijf jaar na het verschijnen van de eerste auto in Amsterdam, nam de gemeente een snelheidsbepaling op die bepaalde dat een auto niet harder mocht rijden dan een paard in gematigde draf.<sup>116</sup> Vier jaar later verving artikel 15 van de landelijke Rijwiel- en Motorwet deze meetbare snelheid met een formulering die op de consequentie van snelheid was gericht: ‘de vrijheid of de veiligheid van het verkeer op dien weg’ mocht niet worden ‘belemmerd of in gevaar gebracht’.<sup>117</sup> Amper twee jaar later, in 1908, werd er toch een maximumsnelheid ingevoerd van tien kilometer per uur binnen de bebouwde kom.<sup>118</sup> Na dit laagtepunt kroop de snelheid langzaam op. In 1923 verdubbelde de staat de maximumsnelheid naar twintig kilometer per uur. De gemeente Amsterdam hield in drukke straten als de Leidse-, Utrechtse- en Haarlemmerstraat echter nog vast aan twaalf kilometer per uur als maximum toegestane snelheid voor fiets en auto.<sup>119</sup> Door de snelle groei van gemotoriseerd verkeer dat bovendien door nieuwe technologische inzichten steeds harder kon rijden, verhoogde ze in 1926 de snelheid naar dertig kilometer per uur, al bleef de snelheid in de twaalf kilometerstraten nog steeds ongewijzigd.<sup>120</sup> Midden jaren dertig werd ook in deze straten dertig kilometer per uur toegestaan.<sup>121</sup> In de jaren daarop zou deze nog opgehoogd worden tot veertig kilometer per uur.<sup>122</sup>

Voor de fietser en automobilist was de langzame verhoging van snelheid prettig. De beleving van snelheid maakte volgens historici Gijs Mom en Ruud Filarski namelijk een belangrijk deel uit van de fiets- en autobeleving.<sup>123</sup> De snelheidsbeperkingen van 1905 en 1908 leverde daarom enkele verontwaardigde, gefrustreerde en teleurgestelde ingezonden stukken op van voornamelijk automobilisten omdat zij nu met een ‘slakkegangetje’ moesten rijden,

---

<sup>116</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 199; Aerts en De Rooy, *Geschiedenis van Amsterdam. IV*, 52.

<sup>117</sup> H.J.A. Mulder, *Verzameling Nederlandsche Staatswetten. No. 18. Motor- en Rijwielwet 1905, Stbl. No.69* (Den Haag) 15; Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 71.

<sup>118</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 90.

<sup>119</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 202.

<sup>120</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 202.

<sup>121</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 207.

<sup>122</sup> Buiter, *Riool, rails en asphalt*, 207.

<sup>123</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 56, 62.

aldus een automobilist in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>124</sup> Ongeacht de maximum toegestane snelheid, moesten wielrijders en automobilisten altijd rekening houden met verkeersdeelnemers die zich niet zo snel konden voortbewegen. In hun ingezonden stukken schreven ze geërgerd over het langzame tempo of de stilstand van wandelaars, waardoor zij in hun snelheid geremd werden.<sup>125</sup> Voor automobilisten leverden stilstaande handkarren en wagens en verkeersopstoppingen bij bijvoorbeeld kruispunten ook ergernis op, omdat zij er niet zoals fietsers makkelijk langs of tussendoor reden.<sup>126</sup> Wielrijders waren overigens niet altijd te spreken over hun snelle concurrenten.<sup>127</sup> Zo schreef een fietser verbitterd in *De Telegraaf*: ‘Rakelings vliegen ze je met een bliksemtreinsnelheid voorbij, zodat je als wielrijder menig keer al die auto’s naar de maan wenschte.’<sup>128</sup>

Het was echter vooral het per voet voortbewegende straatpubliek dat de ingezonden stukken over snelheid domineerde. Wat opvalt in vergelijking met de voorgaande belichaamde conflicten, is dat snelheid fellere emotionele reacties opriep. Zo waren de angsten die voetgangers door snelheid ervoeren heviger van aard dan bijvoorbeeld het opschrikken door een bel.<sup>129</sup> Een voetganger in *De Courant* sprak van ‘levensgevaar’ door snelle fietsers en hield

---

<sup>124</sup> A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908). Voor de snelheidsbeperking van 1905, zie: Nahuijs, Bestuurslid A.N.W.B., Toeristen-Bond voor Nederland, ‘Ingezonden stukken. Art. 15 van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (7 september 1906); Een bestuurslid van den A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland, ‘Ingezonden stukken. Snelheid van Automobielen’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1906). Voor de snelheidsbeperking van 1908, zie: Mr. E. de Grave, ‘Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908); A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); N.T. ‘Sport en Wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (28 september 1908); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908).

<sup>125</sup> Voor automobilisten, zie: W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (15 september 1908); G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken. Ongelukken op straat’, *De Courant* (27 juli 1911); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933). Voor fietsers, zie: F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

<sup>126</sup> Voor handkarren en wagens, zie: N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931). Voor opstoppingen, zie: Dr. D.H. Koetser, ‘Ingezonden stukken. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926); Dr. R. J. TH. Meurer, ‘Ingezonden stukken. Amsterdam zonder verkeerspolitie’, *Algemeen Handelsblad* (21 december 1931). Zelfs aan de koninklijke stoet ergerde het rijverkeer zich omdat ze niet konden doorrijden: Y., ‘Ingezonden. Belemmering van het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (15 september 1913).

<sup>127</sup> A. Saalborn, ‘Ingezonden. Auto-verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (7 september 1919); D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905); Veritas, ‘Ingezonden stukken. Anti-stof en Auto’s’, *De Telegraaf* (6 augustus 1906); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907); J.J. v. R., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (14 september 1906); Dr. K., ‘Ingezonden stukken. Het ongeval aan de Weteringsschans’, *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913).

<sup>128</sup> Veritas, ‘Ingezonden stukken. Anti-stof en Auto’s’, *De Telegraaf* (6 augustus 1906).

Wielrijders werden hierin soms gesteund door winkeliers die hun fietsende klanten niet graag verloren zagen gaan door een fietsverbod in de winkelstraten, zie: Een winkelier uit de Utrechtschestraat, ‘Ingezonden stukken. De Rijwiel-Oekase van B. en W.’, *Algemeen Handelsblad* (20 juli 1906); Een winkelier, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

<sup>129</sup> S., ‘Ingezonden stukken. De nieuwe rijwielverordening’, *De Telegraaf* (21 juli 1906); Mr. E. de Grave, ‘Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908); S. Muller van Voorst, ‘Automobielen. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1906); X., ‘Ingezonden stukken. Veiligheid op straat’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1904); V.d. B., ‘Ingezonden stukken. Het rijwiel-verbod’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1906); ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-kwestie’, *De Telegraaf* (30 mei 1896); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken.

‘dikwijls mijn hart vast, dat er geen ongeluk gebeurt’.<sup>130</sup> De snelle voertuigen maakten Amsterdam volgens veel inzenders een gevaarlijke stad voor voetgangers, voornamelijk voor kinderen.<sup>131</sup> Ouders die schoolgaande kinderen hadden beleefden volgens een lezer van het *Algemeen Handelsblad* ‘geen rustig ogenblik meer’.<sup>132</sup>

Terwijl in de voorgaande zintuigelijke conflicten veel ergernis werd ervaren, lokte snelheid bij de voetganger eveneens veel extremere reacties uit.<sup>133</sup> Dit blijkt uit de bewoordingen die wandelaars in hun ingezonden stukken gebruikten om de snelheid en de snelle voertuigen te beschrijven, zoals ‘half krankzinnige chauffeurs’, ‘razende verkeermonsters’ en ‘den *ziekelijken* lust om snel, zeer snel, ja liefst steeds sneller te rijden’<sup>134</sup>. Ook in beschrijvingen van verkeerssituaties zijn extremere emotionele reacties merkbaar, bijvoorbeeld door het gebruik van (meerdere) uitroeptekens en retorische vragen. Dit komt onder meer naar voren in een beschrijving van de verkeerstoestand op de Nieuwe Spiegelstraat van een wandelaar in *De Courant*:

‘Altijd even druk met alle mogelijke vervoermiddelen, waarvan vooral de auto’s dikwijls met onbesuisde vaart voortsnelen, zonder aan hoeken van straten en grachten hun gang merkbaar te verminderen. En de voetgangers? Heel eenvoudig! Die moeten maar zien op het juiste oogenblik op het trottoir

---

Verkeersgevaar’, *Algemeen Handelsblad* (26 augustus 1928); Een lezeres van uw blad, ‘Ingezonden stukken’, *De Telegraaf* (23 november 1913); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken’. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (32 augustus 1930); Een voetganger, ‘Onze lezerskring. Het drukke verkeer’, *De Courant* (30 mei 1924).

<sup>130</sup> Een voetganger, ‘Onze lezerskring. Het drukke verkeer’, *De Courant* (30 mei 1924).

<sup>131</sup> Een wielrijdend ingezetene van een groote stad, ‘Ingezonden stukken. Denkt om de Kinders’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); Een buurtbewoner, ‘Ingezonden. Verkeers-ellende’, *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916); ‘Kernen van ingezonden stukken. Snel rijden bij scholen’, *Algemeen Handelsblad* (22 maart 1924); J.H. Vos, ‘Ingezonden stukken. Waar blijven de maatregelen?’, *Het Volk* (21 november 1930); Ed. Karsen, ‘Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924); J.B. Boasson, ‘Ingezonden stukken. Het autogebaar’, *Algemeen Handelsblad* (29 januari 1925); Een buurtbewoner, ‘Ingezonden. Verkeers-ellende’, *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916); C. v.d. L., ‘Van Alles Wat. Dingen die gebeuren. Hunne majesteiten’, *Het Volk* (11 juni 1924); De bedroefde familie van het door woest auto rijden gedooide meisje, ‘Ingezonden. De auto-moord op de Overtoom. De politie onbetrouwbaar’, *De Tribune* (9 april 1923).

<sup>132</sup> J.B. Boasson, ‘Ingezonden stukken. Het autogebaar’, *Algemeen Handelsblad* (29 januari 1925).

<sup>133</sup> J.D.W., ‘Auto’s en wegen. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (23 augustus 1906); S. Muller van Voorst, ‘Automobielen. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1906); Aug. V., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908); K., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908); K., ‘Automobilisme (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (13 september 1908); Ook een arts, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); Een voetganger, ‘Onze lezerskring. Het drukke verkeer’, *De Courant* (30 mei 1924); O., ‘Ingezonden stukken. Ons hedendaagsch verkeer’, *Algemeen Handelsblad* (6 juli 1912); Een mede-voetganger, ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (22 september 1919); H. v. G., ‘Ingezonden stukken. Het ongeluk in de N. Spiegelstraat’, *De Courant* (14 mei 1912); De R., ‘Ingezonden. Onveilig Amsterdam’, *Het Nieuws van den Dag* (28 april 1920); Mevr. E.G.W., ‘Ingezonden stukken. Genot van de hogere kringen’, *De Telegraaf* (4 september 1906); M.W.F. Blanken, ‘Automobilisme. Zal de aanhouder winnen? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (18 juli 1906); S. de J., ‘Ingezonden stukken. Automobil-ongelukken’, *De Telegraaf* (21 augustus 1907); X., ‘Ingezonden stukken. Automobielen’, *De Telegraaf* (2 juli 1908); D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905).

<sup>134</sup> Aug. V., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (19 september 1908); Een buurtbewoner, ‘Ingezonden. Verkeers-ellende’, *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916); X., ‘Ingezonden stukken. Automobielen’, *De Telegraaf* (2 juli 1908). De cursivering van het woord ‘ziekelijken’ komt uit de bron zelf.

[...] te springen, en zulks dan op gevaar af in de een of andere kelder terecht te komen! 'n Prachtige toestand voorwaar!!'<sup>135</sup>

De fellere emoties die snelheid bij het wandelend publiek werden opriep zijn verklaarbaar door wat historica Anne-Katrin Ebert de proprioceptische realiteit noemt. Dit concept, afgeleid van de negentiende en begin twintigste-eeuwse neurofysioloog Charles Scott Sherrington en gepopulariseerd door neuroloog Oliver Sacks, beschrijft 'the constant, unconscious positioning of members and the maintaining of balance'.<sup>136</sup> Ebert past dit toe op de fietser en zijn rijwiel. Ze betoogt dat de fietser controle moest hebben over zijn eigen lichaam en de relatie daarvan tot het rijwiel. Wanneer dit lukte zorgde dit voor een 'experience of power and mastery' over respectievelijk de fiets en het eigen lichaam.<sup>137</sup> De ingezonden stukken laten zien dat er met de wandelaar precies het omgekeerde gebeurde. De snelle voertuigen die om hem heen raasden zorgden ervoor dat hij zijn gevoel van controle over zijn lichaam verloor. Dit gevoel riep hevigere emoties op, omdat hij beseftte dat hij in de machtsstrijd het onderspit delfte. Het idee dat de fiets en de auto snelheid inzetten als machtsmiddel om de voetganger van de weg te dwingen wordt onder andere duidelijk in een ingezonden bericht van een wandelaar in *Het Nieuws*. Hierin betoogt hij dat 'auto-eigenaars roekeloos en eigenmachtig misbruik maken van de kracht der machine', terwijl volgens hem de weg niet 'in de eerste plaats voor de auto' is 'maar voor iedereen'.<sup>138</sup>

Door de fellere reacties in deze machtsstrijd, wordt er in de ingezonden stukken over snelheid een tipje van de sluier opgelicht van de sociale component die met deze machtsstrijd verweven zat.<sup>139</sup> Vermoedelijk speelde dit ook bij de andere prikkels, maar komt dit vanwege de hevigere gemoedstoestand bij snelheid meer naar het oppervlak. Uit een ingezonden stuk in *De Telegraaf* getiteld 'Genot van de hogere kringen' wordt duidelijk dat een vrouwelijke wandelaar van waarschijnlijk lagere klasse de snelheid van een automobilist veroordeelde, omdat dit voor haar de macht van de elite symboliseerde.

---

<sup>135</sup> H. v. G., 'Ingezonden stukken. Het ongeluk in de N. Spiegelstraat', *De Courant* (14 mei 1912).

<sup>136</sup> Anne-Katrin Ebert, 'Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the 'New Woman' in the 1890s', *Icon* 16 Special Issue: Technology in Everyday Life (2010) 25-52, aldaar 48. Zie ook: Oliver Sacks, *The man who mistook his wife for a hat* (Londen 1985); Charles Scott Sherrington, 'On the proprioceptive system, especially in its reflex aspect', *Brain* 29 (1907) 467-485.

<sup>137</sup> Ebert, 'Liberating Technologies?', 33.

<sup>138</sup> Mr. E. de Grave, 'Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet', *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908); K., 'Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)', *De Telegraaf* (19 september 1908); Voetganger, 'Over auto's, motorfietsen, de straat en den weg', *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919); de R., 'Ingezonden. Onveilig Amsterdam', *Het Nieuws van den Dag* (28 april 1920); Mevr. E.G.W., 'Ingezonden stukken. Genot van de hogere kringen', *De Telegraaf* (4 september 1906); X., 'Ingezonden stukken. Automobielen', *De Telegraaf* (2 juli 1908); A. Saalborn, 'Ingezonden. Auto-verkeer', *Het Nieuws van den Dag* (7 september 1919).

<sup>139</sup> D. Westerling, 'Ingezonden stukken. Nog eens de motor- en rijwielukase', *De Courant* (21 juli 1906); Mevr. E.G.W., 'Ingezonden stukken. Genot van de hogere kringen', *De Telegraaf* (4 september 1906).

‘Als die ellendige egoïsten willen voortrollen, en zich zelf willen afjakkeren, tot ze later in een krankzinnigengesticht terecht komen, welnu, dan zijn ze daar op hun rechte plaats; maar de slachtoffers, die ze hebben gemaakt, dat is verschrikkelijk!’<sup>140</sup>

Andersom wordt in enkele ingezonden stukken duidelijk dat de snelheid en woestheid van fietsende slagersjongens en knechten van autohandelaren, voor de hogere klassen het onbeschaafde en onverfijnde gedrag van de lagere klasse symboliseerden.<sup>141</sup> Een wandelaar, vermoedelijk zelf een burger, zich in *De Courant* af:

‘Hebben de slagersjongens en andere jonge woestelingen de politieverordening, waarin bepaald was, dat een wielrijder zich niet sneller mocht voortbewegen dan een paard in matigen draf, niet tot een bespotting gemaakt? En daarmee niet dagelijks honderden burgers en burgeressen in gevaar doen verkeereren, met gebroken armen en beenen te worden thuisgebracht?’<sup>142</sup>

## CONCLUSIE

In het eerste hoofdstuk is duidelijk geworden dat de fiets en de auto de hele onderzoeksperiode lang voor prikkels zorgden. De wandelaar ervoer prikkels door de geluiden en stof- en rookwolken, terwijl de fietser, automobilist en eveneens de voetganger geprikkeld werden door de afstand die door de bewegende lichamen verkleind werd. De snelheid van beweging leverde een climax aan prikkels en conflict op, aangezien de wandelaar daarin daadwerkelijk het onderspit leek te delven. Deze prikkeloverdaad die de nieuwe vervoersmiddelen teweegbrachten leidde dus niet tot een afstomping van de zintuigen. Mijn resultaten wijken hiermee af van de waarnemingen die Simmel in het begin van de twintigste eeuw deed.<sup>143</sup> Daarnaast weerlegt dit hoofdstuk de betogen van Corbin, Sennett en Joyce. De landelijke en

---

<sup>140</sup> Mevr. E.G.W., ‘Ingezonden stukken. Genot van de hogere kringen’, *De Telegraaf* (4 september 1906).

<sup>141</sup> Voor fietsers, zie: Een liefhebber van wandelen, ‘Ingezonden stukken. *De Rijwielverordening*’, *De Courant* (21 juli 1906); Een wielrijdend ingezetene van een groote stad, ‘Ingezonden stukken. Denkt om de Kinders’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); Een winkelier, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); X, ‘Ingezonden. Velocipéden-Nummers’, *Het Nieuws van den Dag* (15 november 1893); Een buurtbewoner, ‘Ingezonden. Verkeers-ellende’, *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916). Voor automobilisten, zie: D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905); Dr. D.H. Koetser, ‘Ingezonden stukken. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926).

<sup>142</sup> Een liefhebber van wandelen, ‘Ingezonden stukken. *De Rijwielverordening*’, *De Courant* (21 juli 1906).

<sup>143</sup> Simmel, ‘The metropolis and mental life’, 11-19.

gemeentelijke overheden haalden met hun beleidsmaatregelen en aanpassingen in de fysieke ruimte wel zintuigelijke obstakels weg, maar dit veranderde de Amsterdammers niet in ontzinnelijke wezens.<sup>144</sup>

Stedelingen bleven dus hun lichaam gebruiken in de omgang met de stad en stedelingen daarbinnen. Hiermee bevestigt dit hoofdstuk Kenny's visie over de belichaamde stad.<sup>145</sup> Hij betoogde dat het lichaam een belangrijke rol speelde in de conflicten die stedelingen met elkaar en de ruimte voerden over deze stedelijke ruimte.<sup>146</sup> Door de komst van de fiets en de auto in Amsterdam voelden de oude weggebruikers zich bedreigd dat hun stedelijk territorium werd ingenomen – vooral de wandelaar, die voorheen heerschappij over de weg had gevoerd. In de machtsstrijd om de ruimte die hierop volgde, werden de zintuigelijke ervaringen ingezet en opgevat als machtsmiddel. Voor voetgangers waren het geluid van de bel, het prikkelen van de neus en ogen door stof en rook, het dichtbij bewegen van lichamen en de snelheid waarmee de nieuwe voertuigen zich voortbewogen niet onbeladen. Zij interpreteerden dit als machtsmiddelen die de fietser en automobilist inzetten om hun plek in de stedelijke ruimte in te nemen. De fietser en automobilist beschouwden op hun beurt de ongehoorzaamheid door niet genoeg afstand te nemen of langzaam te bewegen als machtsmiddel van de voetganger en in mindere mate andere oude weggebruikers om hun plek op de weg te behouden.

Juist omdat de zintuigen werden opgevat als middel om andermans gezag te ondermijnen, riepen deze prikkels niet alleen angst, maar ook ergernis of nog hevigere emoties zoals verbitterdheid op. De nieuwe vervoersmiddelen en oude weggebruikers – aangevoerd door de wandelaar – stonden hierbij tegenover elkaar als twee emotionele gemeenschappen. Zij ervoeren wel dezelfde emoties, maar het verschilde per groep wanneer het geaccepteerd was een bepaalde emotie te uiten.<sup>147</sup> De groep van nieuwe vervoersmiddelen viel overigens ook uiteen in twee emotionele gemeenschappen, wanneer de fiets een machtsstrijd aanging met de automobilist. Zelfs binnen deze gemeenschappen was er sprake van een onderverdeling tussen slagersjongens en andere bedienden op de fiets en auto, en bestuurders van hogere klasse. De krantenberichten vertellen echter te weinig over de sociale achtergrond van de inzenders om hier concrete uitspraken over te doen.

Al met al volgt uit dit hoofdstuk dat de fiets en de auto hun overwicht niet vanzelf kregen. De stedelingen waren redelijk ondersteboven van de nieuwe vervoersmiddelen en bleven dit de gehele onderzoeksperiode. Het duurde blijkbaar lang voordat de fiets en de auto

---

<sup>144</sup> Corbin, *The foul and the fragrant*; Sennett, *Flesh and stone*, 15-21, 256-257, 323-66; Joyce, *The rule of freedom*, 1-17.

<sup>145</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>146</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>147</sup> Rosenwein, *Emotional communities in the early middle ages*; Scheer, 'Are emotions a kind of practice', 193-220.

hun machtspositie op de weg daadwerkelijk bemachtigd hadden. Waarom ging dit zo moeilijk en hoe kregen ze uiteindelijk toch het overwicht?



## HOOFDSTUK 2: COMPETENTIES

### INLEIDING

In het voorgaande hoofdstuk stonden de zintuigelijke en emotionele prikkels die verkeersdeelnemers in Amsterdam ervoeren centraal. Hieruit bleek dat stedelingen de gehele onderzoeksperiode, ondanks de veranderingen in regelgeving en fysieke ruimte, zintuigelijke prikkels ervoeren en dat deze op hun beurt emotionele prikkels opriepen. De ingezonden stukken tonen echter ook dat Amsterdammers zintuigen en emoties juist functioneel vonden. In dit hoofdstuk onderzoek ik de zintuigelijke en emotionele competenties die zij ontwikkelden als reactie op de prikkels.

### ZICHT

Eén van de competenties die stedelingen verwierven om zich in het verkeer te handhaven, was een nieuwe manier van kijken. In het ontwikkelen van deze competentie valt uit de ingezonden stukken een tweedeling op te maken. Er waren ten eerste stedelingen die deze competentie nog niet hadden ontplooid, maar waarvan andere stedelingen het wel noodzakelijk vonden dat zij deze zouden ontplooiden. Daarnaast waren er verkeersdeelnemers die zelf al hun zicht gebruikten op de weg.

De eerste groep bestond uit een gemêleerd gezelschap van wandelaars, fietsers, automobilisten, trampassagiers, kinderen en ouderen. In ingezonden stukken klaagden voornamelijk fietsers en automobilisten omdat ze vonden dat deze weggebruikers hun zichtzintuig niet ‘goed’ inzetten.<sup>148</sup> Het Hoofdbestuur van de Nederlandse Bond van

---

<sup>148</sup> C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895); Het voorloopig bestuur der Wielrijdersvereniging “Amsterdam”, ‘Ingezonden stukken. Ontaarde Wielrijders’, *De Courant* (12 mei 1906); B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921); W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920); W. Schellevis Gzn., ‘Ingezonden stukken. Al wat iemand heft, zal hij geven voor zijn leven’, *De Courant* (22 februari 1927); P. Mens, ‘Lezers, die schrijven. Het veilig verkeer. De stopborden’, *De Courant* (12 september 1931); Uw Dn. V. D., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (19 mei 1896); ‘Kernen van ingezonden stukken. Onder een auto’, *Algemeen Handelsblad* (2 maart 1924); Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921); G., ‘Ingezonden stukken. Rijwieloekase en Politie’, *Algemeen Handelsblad* (20 juli 1906); J.S., ‘Ingezonden. De tram’, *Het Nieuws van den Dag* (6 november 1915); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); H.B., ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *De Courant* (1 september 1911); G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913); J.P.A. v.d. Poll, ‘Ingezonden stukken. Onverantwoord rijden’, *De Courant* (27 oktober 1909); L. Davids Bzn., ‘Ingezonden stukken. Tramhalte Middenlaan bij de Parklaan’, *Algemeen Handelsblad* (20 november 1930); J.S., ‘Ingezonden. De tram’, *Het Nieuws van den Dag* (6 november 1915); J. Sternfeld, ‘Ingezonden stukken. “Veilig verkeer”. Gevaren van achteruit rijden’, *Algemeen Handelsblad* (9 juni 1935); Mr. G. A. Visscher, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 augustus 1905); Een wielrijder, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1906); X. IJ., ‘Ingezonden stukken. Auto-bussen en Auti-bierkarren’, *Algemeen Handelsblad* (18 april 1907); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (10 december 1923).

Particuliere Chauffeurs liet in *Het Nieuws* verstaan dat het verkeer beduidend veiliger zou worden als mensen ‘bij het oversteken van een rijweg’ goed zouden ‘u i t k i j k e n’.<sup>149</sup> Niet alleen uit de typografische nadruk op dat woord, maar ook uit andere ingezonden brieven blijkt dat nieuwe vervoersmiddelen een nieuwe manier van kijken veronderstelden, waar met name de wandelaars nog aan moesten wennen. In het *Algemeen Handelsblad* veroordeelde een fietser het kijkgedrag van wandelaars: ‘Zij zijn te diep verzonden in hun gesprek of in het kijken naar het een of ander.’<sup>150</sup> Deze nieuwe manier van kijken vereiste dus een zekere alertheid.

De ingezonden stukken laten tevens zien dat sommige wandelaars, trampassagiers, fietsers en automobilisten dit oplettende kijkgedrag al hadden geïnternaliseerd.<sup>151</sup> In het *Algemeen Handelsblad* schreef een fietser waar hij allemaal naar moest kijken tijdens zijn fietstocht.

‘En toch moet de wielrijder [...] op de straat letten die dikwijls niet overal zoo gemakkelijk te berijden is doordien rails, die boven den grond uitsteken, kuilen in, vuil of glas op den grond [...]. Ook moet hij verder zien dan naar dien enkelen persoon, die hem met opzet voor de voeten blijft loopen. Hij ziet verderop een rijtuig, een wagen, een hollende straatjongen aankomen waarmede hij, wanneer hij aan den onaangename wandelaar heen rijdt, stellig in botsing zal komen.’<sup>152</sup>

Dit citaat heeft zowel een impliciet opvoedende functie, als dat eruit blijkt dat de inzender zijn zichtzintuig zelf al op de nieuwe manier inzette.

De bereidheid van weggebruikers om hun zicht op een waakzame manier te gebruiken, blijkt eveneens uit de vraag om materiële hulpmiddelen die hen konden helpen door de stad te

---

<sup>149</sup> Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921). De typering in het woord ‘uitkijken’ komt uit de bron zelf.

<sup>150</sup> B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896).

<sup>151</sup> Mr. J. Kruseman, ‘De Rokin-quaestie. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (24 januari 1927); H., ‘Lezers, die schrijver. Voetgangers links. Doelmatiger verkeersregeling’, *De Courant* (1 september 1931); G. Jonker, ‘Ingezonden stukken. Links of rechts?’, *Algemeen Handelsblad* (15 januari 1930); W.F. d. N., ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (9 november 1916); S., ‘Ingezonden stukken. De nieuwe rijwielverordening’, *De Telegraaf* (21 juli 1906); ‘Maar een voetganger’, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928); Stapper, ‘Ingezonden. Wenken voor voetgangers’, *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923); H.B., ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *De Courant* (1 september 1911); J.H. Vos, ‘Ingezonden stukken. Waar blijven de maatregelen?’, *Het Volk* (21 november 1930); F., ‘Ingezonden stukken. Geen wielrijders in het Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); J.J. v. R., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (14 september 1906); J.H. Vos, ‘Ingezonden stukken. Waar blijven de maatregelen?’, *Het Volk* (21 november 1930); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); P.J.K. (Bewoner Overzijde van het IJ), ‘Ingezonden. Het IJveer’, *Het Nieuws van den Dag* (12 januari 1913); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933).

<sup>152</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

bewegen door aanspraak te doen op zicht. Zo vroegen automobilisten, fietsers, wandelaars en karrenbestuurders of het bestuur niet kon verplichten dat auto's en fietsen met een licht waren uitgerust of klaagden ze wanneer dit niet het geval was.<sup>153</sup> Een straat die niet van straatlichten was voorzien kon tevens op gemopper rekenen.<sup>154</sup> Daarnaast vroegen verschillende automobilisten om (verlichte) waarschuwborden bij spoorwegovergangen en bruggen.<sup>155</sup> Voetgangers verzochten het stadsbestuur eveneens om borden bij tramhaltes. Automobilisten zouden op die manier beter weten waar ze moesten stoppen voor uitstappende passagiers. Voetgangers zelf wisten hierdoor welke hoeken gevaarlijk waren en welke plaatsen geschikt voor oversteken. Voor fietsers konden verbods- en gebodsborden dan weer helpen bij het navigeren in eenrichtingsstaten. Zo vroeg een fietser in *Het Nieuws* om 'een flink sprekende, uitstekende, vuurroode pijl b.v., die dan tevens de richting aangeeft'.<sup>156</sup> Behalve verkeersborden, werd in de ingezonden brieven ook gepleit voor het verplicht stellen van duidelijke richtingaanwijzers op trams en auto's, en wanneer dat niet kon het uitsteken van de hand.<sup>157</sup>

Het belang van het zicht dat uit de ingezonden stukken blijkt, komt overeen met de theorie van de 'Great Divide' uit de zintuigliteratuur. Deze bepleit dat in westerse landen sinds de moderne tijd het zicht prevaleert en de andere zintuigen naar de achtergrond verdwenen. Hiermee trekken deze historici een grens met het premoderne tijdperk, niet-westerse landen en de andere zintuigen.<sup>158</sup> Ook in westerse negentiende-eeuwse steden kwam volgens Sennett het zicht bovenaan de zintuighiërarchie doordat beleidsmakers en stedenbouwkundigen de

<sup>153</sup> 'Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Duistere auto's', *Algemeen Handelsblad* (27 juni 1933); I. d. B., 'Ingezonden stukken. Karrijders en rijwielwet', *De Courant* (26 maart 1909); 'Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon', *De Telegraaf* (21 oktober 1933); Een abonné, 'Ingezonden. Onverlichte auto's', *De Standaard* (6 november 1935); Een buurtbewoner, 'Ingezonden. Verkeers-ellende', *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916); N.T., 'Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (10 september 1908).

<sup>154</sup> 'Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stuk. Amstelveenscheweg', *Algemeen Handelsblad* (26 februari 1932); 'Kernen van ingezonden stukken. Doodelijk ongeval Loomanstraat', *Algemeen Handelsblad* (10 januari 1926); T. Bouwhuys, 'Ingezonden. Gevaar voor automobilisten, wielrijders, enz.', *Het Nieuws van den Dag* (7 april 1917).

<sup>155</sup> S. Moscow, 'Ingezonden stukken. Een ketting in de staalstraat', *Algemeen Handelsblad* (5 december 1929); F.H. Jansen, 'Ingezonden. De openbare verlichting', *Het Volk* (14 maart 1927); 'Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onbewaakte overwegen', *Algemeen Handelsblad* (14 september 1934); A.J. Albach, 'Wat anderen er van denken. Onbewaakte overwegen. Witte hekken', *De Telegraaf* (18 maart 1931); Stapper, 'Ingezonden. Wenken voor voetgangers', *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923); A.G. Boelens, 'Ingezonden. Verkeersongevallen!', *Het Volk* (29 augustus 1927); Stapper, 'Ingezonden. Wenken voor voetgangers', *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923); H. v. G., 'Ingezonden stukken. Het ongeluk in de N. Spiegelstraat', *De Courant* (14 mei 1912); Een Wielrijder, 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (7 oktober 1896); X., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (27 september 1907); Een ooggetuige, 'Ingezonden. Niet duidelijk', *Het Volksdagblad* (12 mei 1902); R.L. Michaël, 'Ingezonden stukken. Geen verkeersstremmingen', *De Standaard* (14 september 1933); 'Ingezonden stukken. De rijwiel-oekase', *Algemeen Handelsblad* (21 juli 1906); V.d. B., 'Ingezonden stukken. Het rijwiel-verbod', *Algemeen Handelsblad* (19 september 1906); B. Coenen, 'Wenken en grieven. Remmen op auto's', *De Telegraaf* (30 september 1924).

<sup>156</sup> Een Wielrijder, 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (7 oktober 1896).

<sup>157</sup> 'Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Richtingaanwijzers op de tram', *Algemeen Handelsblad* (31 juli 1932); Drs. G. van der Hoeven, 'Onbewaakte overwegen (Ingezonden.) Richtingaanwijzers aan de tram', *Algemeen Handelsblad* (29 augustus 1931); W.A. Kalf, 'Ingezonden stukken. Past op!', *Het Volk* (10 oktober 1930); Is. Brandon, 'Ingezonden. Veiligheid', *Het Volk* (23 mei 1927).

<sup>158</sup> Mark Smith, *Sensory history* (Oxford-New York 2007) 2, 9.

stedelijke ruimte op zo'n manier inrichtten dat de stedeling enkel nog hoefde te kijken om zich door de stad te bewegen.<sup>159</sup> Volgens Joyce was hier sprake van een liberaal stadsbeleid, waarbij de overheid door middel van ingrijpen in de stedelijke ruimte in de hand werkte dat de stedeling zichzelf ging reguleren – in dit geval, zijn ogen ging gebruiken.<sup>160</sup> Hoewel de ingezonden stukken dus ook het primaat van het zicht tonen, strookt de algemene teneur van het discours in de bronnen niet met dat van Sennett. Terwijl Sennett betoogt dat door de fysieke en beleidsaanpassingen 'the body moves passively, desensitized in space', getuigen de lezersbrieven van een actieve manier van kijken.<sup>161</sup> Deze oplettende manier van kijken ontstond bovendien niet vanzelf wanneer de stedelijke ruimte werd aangepast, zoals Sennett lijkt te suggereren. De ingezonden stukken laten namelijk zien dat het inspanning vereiste om dit alerte kijkgedrag eigen te maken. Volgens historicus Mark Smith moesten mensen hun zintuigen namelijk instrumentaliseren. Hij illustreert dit met de naoorlogse supermarkt waarin zowel de eigenaren als de bezoekers zintuigelijke strategieën ontwikkelden om anderen of zichzelf wegwijs te maken.<sup>162</sup> Op dezelfde manier moesten de weggebruikers hun zichtzintuig instrumentaliseren om zich in de nieuwe verkeerssituatie te handhaven. De lezersbrieven tonen dus sporen van een realiteit die weerbarstiger is dan het passief bewegende lichaam.

## GELUID

Behalve hun ogen, tonen de ingezonden stukken dat stedelingen ook hun oren op een andere manier moesten gebruiken in de omgang met de fiets en de auto in Amsterdam. Uit het eerste hoofdstuk bleek met name hoe emotioneel lezers over onverwacht geluid konden schrijven. Toeters, bellen en motoren brachten mensen aan het schrikken, zorgden voor ergernis en leidde zelfs tot scheldpartijen tussen weggebruikers en tot passief-aggressief gedrag bij wandelaars. Om zich te kunnen handhaven in de nieuwe verkeerssituatie moest de stedeling zijn gehoor anders inzetten. Net als bij zicht was er een bepaalde alertheid nodig, zodat de weggebruiker voorbereid was op geluiden.

Voor de eeuwwisseling heerste er bij sommige weggebruikers nog onwil om hun gehoor aan te passen. Andere verkeersdeelnemers realiseerden zich echter al wel dat dit noodzakelijk was en ergerden zich aan de onwil van hun medeweggebruikers. Voornamelijk voetgangers leken zich in eerste instantie niet te willen aanpassen. In ingezonden stukken probeerden fietsers

---

<sup>159</sup> Sennett, *Flesh and stone*, 15-21, 256-257, 323-66.

<sup>160</sup> Joyce, *The rule of freedom*, 1-17.

<sup>161</sup> Sennett, *Flesh and stone*, 18.

<sup>162</sup> Smith, *Sensory history*, 127-128.

wandelaars te overtuigen dat zij goed moesten luisteren wanneer zij zich in het verkeer begaven.<sup>163</sup> Met de komst van de auto werden daarnaast fietsers, rijtuigen en hondenkarren geacht op te letten op de geluiden van dit nieuwe vervoermiddel, en de auto zelf op de geluiden van zijn medeweggebruikers.<sup>164</sup>

Geleidelijk aan trad er echter een verschuiving op. Ingezonden stukken tonen dat verkeersdeelnemers zich juist begonnen te ergeren aan de afwezigheid van geluid. Hieruit kan worden afgeleid dat zij graag via geluiden alert gemaakt wilden worden op naderend verkeer. Vooral het voetgangerspubliek leek zich te realiseren dat het inderdaad zijn eigen gehoor moest inzetten wilde het zich heelhuids in het verkeer begeven, zo blijkt uit de vele klachten over fietsers en automobilisten die verzuimden te bellen of toeteren.<sup>165</sup> Zo klaagde een lezer van het *Algemeen Handelsblad* over fietsende ‘lieden, die niet voorzien zijn van een seinmiddel’.<sup>166</sup> Ook de fietser en automobilist verlangden in mindere mate waarschuwingssignalen van ander rijverkeer.<sup>167</sup>

Deze verschuiving in de manier van horen duidt op een verschuiving in wie de macht had op de weg. De onwil die aanvankelijk onder voornamelijk wandelend straatverkeer heerste, moet gecontextualiseerd worden binnen de machtsstrijd die om de straat werd gevoerd. In het eerste hoofdstuk bleek dat wandelaars het geluid van de fiets en de auto als machtsmiddel beschouwden waarmee de nieuwe vervoersmiddelen hun recht opeisten op wat de wandelaar als zijn terrein beschouwde. De nieuwe vervoersmiddelen interpreteerden op hun beurt het negeren van de bel als machtsmiddel waarmee de voetganger zijn macht op de straat probeerde

---

<sup>163</sup> C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906); B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); E. van Dieren, Arts, ‘Ingezonden stukken. Rijtuigen en fietsen’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

<sup>164</sup> ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); W.A. Kalf, ‘Ingezonden stukken. Past op!’, *Het Volk* (10 oktober 1930); W. Schellevis Gzn., ‘Ingezonden stukken. Al wat iemand heft, zal hij geven voor zijn leven’, *De Courant* (22 februari 1927); Mr. E. de Grave, ‘Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908).

<sup>165</sup> Mr. G. A. Visscher, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 augustus 1905); H.J.S., ‘Ingezonden. Het auto-gevaar’, *De Amsterdamer* (29 juni 1913); Een buurtbewoner, ‘Ingezonden. Verkeers-ellende’, *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916); X., ‘Ingezonden stukken. Veiligheid op straat’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1904); H.B., ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *De Courant* (1 september 1911); Stapper, ‘Ingezonden. Wenken voor voetgangers’, *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923); W.F. d. N., ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (9 november 1916); J.R. Schiltmeijer Jr., ‘Ingezonden. Honden als blindengeleiders’, *Het Volk* (30 november 1933); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); J.D.W., ‘Auto’s en wegen. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (23 augustus 1906); Een wielrijder, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1906); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907); J.J. v. R., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (14 september 1906).

<sup>166</sup> X., ‘Ingezonden stukken. Veiligheid op straat’, *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1904).

<sup>167</sup> F., ‘Ingezonden. Gevaarlijk rijden van trams’, *Het Volk* (22 februari 1924); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onbewaakte overwegen’, *Algemeen Handelsblad* (14 september 1934).

te behouden. Volgens hen was de bel een nuttig waarschuwingssignaal. De ingezonden stukken uit deze paragraaf maken duidelijk dat de wandelaar – en in mindere mate de andere (oude) weggebruikers – na verloop van tijd het geluid van een bel eveneens als waarschuwingssignaal gingen interpreteren. Dit betekent dat er een machtsverschuiving heeft plaatsgevonden. Het geluid heeft voor de wandelaar de betekenis van een ‘neutrale’ auditieve vorm van informatie gekregen die hem waarschuwt opzij te gaan voor de fiets of auto.

Het gehoor vormt vanaf dan een belangrijke competentie in het navigeren door de stad. Dit weerlegt de Great Divide-these.<sup>168</sup> Niet alleen zicht was nodig in de omgang met verkeer in de stedelijke ruimte, maar ook gehoor moest geïnstrumentaliseerd worden.<sup>169</sup> Sterker nog, uit de krantenartikelen blijkt dat het auditieve soms belangrijker werd geacht dan het visuele. Wanneer bijvoorbeeld rij- en lopend verkeer in dezelfde richting bewogen konden wandelaars het rijdend verkeer van achteren niet aankijken. Een lezer in *De Telegraaf* verlangde daarom dat er gebeld werd:

‘Hierdoor moeten bij kruisingen de achterop komende rijders, indien zij rechts willen afslaan, dringend signaleeren, ten einde voetgangers, die, vertrouwend op het voor hen veilige verkeerssignaal, oversteken, niet aan te rijden.’<sup>170</sup>

Het auditieve en visuele moeten dus als complementaire competenties worden opgevat, waarbij soms de één en soms de ander noodzakelijker was.

## LICHAAM

De machtsstrijd om de stedelijke ruimte werd bij uitstek op een breder lichamelijke manier uitgevochten. Uit de ingezonden stukken kunnen drie lichamelijke terreinen gedestilleerd worden waarop deze strijd zich afspeelde. Binnen elk van deze terreinen was er volgens sommige weggebruikers een nieuwe lichamelijke competentie nodig om te kunnen navigeren in de veranderende verkeerssituatie, terwijl andere weggebruikers de noodzaak hiervan nog niet inzagen.

Een eerste machtsstrijd vond plaats rondom de ruimte die verkeerslichamen mochten innemen. De klachten over te dichtbij bewegende lichamen die in het eerste hoofdstuk aan bod kwamen, maken duidelijk dat sommige fietsers, automobilisten en wandelaars het noodzakelijk

---

<sup>168</sup> Smith, *Sensory history*, 2, 9.

<sup>169</sup> Smith, *Sensory history*, 127-128.

<sup>170</sup> ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933).

vonden om afstand te houden van andere weggebruikers. Ze tonen echter tevens aan dat nog niet iedereen deze nieuwe competentie had ontwikkeld. Zo klaagden wandelaars, fietsers en automobilisten dat die laatste twee te dichtbij reden, naast elkaar reden of op andere manieren ruimte innamen.<sup>171</sup> De klagers zagen dus graag dat het lichaam werd ingezet om dit te voorkomen, want blijkbaar zag nog niet iedereen daarvan het nut in. Ingezonden stukken over het betreden van ‘verkeerde’ wegen duiden erop dat fietsers en automobilisten enerzijds en wandelaars anderzijds verlangden dat ieder op zijn eigen weggedeelte bleef.<sup>172</sup> Hetzelfde geldt voor de emotionele reacties van fietsers en automobilisten wanneer andere weggebruikers geen rechts hielden. Hieruit kan worden afgeleid dat zij wensten dat al het verkeer in een bepaalde richting op één weghelft reed, zodat de afstand tussen vervoersmiddelen verkleind werd.<sup>173</sup> De klachten van fietsers en automobilisten over hun medeweggebruikers die met te weinig ruimte

<sup>171</sup> Voor te dichtbij rijden, zie: Een belangstellende, ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (12 januari 1916); G. Jonker, ‘Ingezonden stukken. Links of rechts?’, *Algemeen Handelsblad* (15 januari 1930); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); A.P. v.d. Linden, ‘Ingezonden stukken. Passeeren bij vluchtheuvels’, *Algemeen Handelsblad* (23 juni 1933); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907); Fordje G 9338, ‘Ingezonden stukken. Een verkeersagent aangereden’, *Algemeen Handelsblad* (2 april 1930). Voor naast elkaar rijden, zie: W.A. Kalff, ‘Ingezonden stukken. Past op!’, *Het Volk* (10 oktober 1930); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931); A. Meuwese, ‘Ingezonden. Alweer de Amstelveenseweg!’, *Het Volk* (18 september 1935); Ed. Karsen, ‘Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924). Voor op andere wijze ruimte innemen, zie: Ph. van Leeuwen, ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten’, *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933).

<sup>172</sup> Voor fietsers en automobilisten, zie: C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895); Junior, ‘Ingezonden stukken. Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892); A. d. V., ‘Ingezonden stukken. De verordening op het wielrijden’, *De Courant* (21 juli 1906); Een abonné, die zoo mogelijk nog grooter afkeer heeft van hard- en woestrijden op den weg, dan de Heer S., ‘Ingezonden. Wielrijden in het Vondelpark’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906); ‘Ingezonden stukken. De voetganger en ‘t verkeer’, *Algemeen Handelsblad* (27 augustus 1927); A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. De Ter Haar’s aanvulling’, *De Courant* (21 september 1912); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920); G.A. le Jolle, ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); Een Wielrijder, ‘Ingezonden. Wielrpad!’, *Het Nieuws van den Dag* (24 april 1904); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921); W. Albach, ‘Ingezonden stukken. Verkeer van voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (14 augustus 1924); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906). Voor wandelaars, zie: Observer, ‘Ingezonden stukken. Wielrijden Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (2 mei 1893); Voetganger, ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); W. Veerman, ‘Ingezonden. De Wandelweg’, *Het Volk* (27 mei 1924); “Maar een voetganger”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928); ‘Kernen van ingezonden stukken. Auto’s en vluchtheuvels’, *Algemeen Handelsblad* (25 september 1925); de R., ‘Ingezonden. Onveilig Amsterdam’, *Het Nieuws van den Dag* (28 april 1920); “Maar een Voetganger”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1928); L.R., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913); Observer, ‘Ingezonden stukken. Wielrijden Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (2 mei 1893); W. Veerman, ‘Ingezonden. De Wandelweg’, *Het Volk* (27 mei 1924).

<sup>173</sup> W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931); E.H.E. A.N.W.B. 9160, ‘Ingezonden stukken. “Links voorbij”’, *Algemeen Handelsblad* (25 september 1906); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905).

of naar de verkeerde kant inhaalden of uitweken, maken eveneens duidelijk dat zij vereisten dat deze weggebruikers genoeg afstand hielden.<sup>174</sup> Tot slot toont de vraag van wandelaars om eenrichtingsverkeer dat zij het noodzakelijk achtten dat de verkeerslichamen distantie creëerden door in plaats van door elkaar in twee banen te rijden.<sup>175</sup>

Enkele ingezonden stukken tonen dat sommige weggebruikers de benodigde lichamelijke competentie al wel ontwikkeld hadden. Deze verkeersdeelnemers zetten hun lichaam in om afstand te houden, waardoor ze andere verkeersdeelnemers ruimte gaven. Enige fietsers, voetgangers en automobilisten beseften bijvoorbeeld dat zijzelf moesten uitwijken en passeren om prikkels van te dichtbij bewegende lichamen te voorkomen.<sup>176</sup> Zo verzocht een fietser autobestuurders om 'niet zoo woest te rijden, dat voetgangers, wielrijders enz. geen tijd voor uitwijken hebben'.<sup>177</sup> Sommige wandelaars realiseerden zich daarnaast dat zij het best op het trottoir konden blijven om afstand te houden van de rijdende vervoersmiddelen. In ingezonden stukken schreven zij het niet te kunnen waarderen wanneer ze het trottoir moesten verlaten vanwege geparkeerde auto's of om over te steken.<sup>178</sup>

---

<sup>174</sup> Mr. H.H. Boas, 'Ingezonden stukken. Links voorbijrijden', *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907); 'Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon', *De Telegraaf* (21 oktober 1933); J. Asscher, 'Ingezonden stukken. Veiligheid op den weg', *Algemeen Handelsblad* (11 juni 1931); M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); Junior, 'Ingezonden stukken. Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892); Een abonné, die zoo mogelijk nog grooter afkeer heeft van hard- en woestrijden op den weg, dan de Heer S., 'Ingezonden. Wielrijden in het Vondelpark', *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); B. Osman, 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); F.L., 'De weg is vrij!', *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); Jhr. J.L. Nahuys, Voorzitter der Nederlandsche Automobielen Club, 'Automobielen in de hoofdstad. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); A. Citroen Kzn., 'Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder', *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908); Een eveneens wanhopig automobilist, 'Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben', *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); N.T., 'Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (10 september 1908); W.A. Kalff, 'Ingezonden stukken. Past op!', *Het Volk* (10 oktober 1930).

<sup>175</sup> Henri J. v. Rossum, 'Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening', *Algemeen Handelsblad* (2 augustus 1906); M.B., 'Ingezonden stukken. Verkeersagenten gevraagd te Amsterdam', *Algemeen Handelsblad* (15 april 1935); Mr. I. van Creveld, 'Ingezonden stukken. Verkeersbelemmeringen in de NW. Spiegelstraat. Wat er tegen te doen?', *Algemeen Handelsblad* (20 november 1930); D., 'Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk', *De Courant* (21 mei 1910); D., 'Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk', *De Courant* (21 mei 1910); A.A.G. van Erven Dorrens, 'De Rokin-prijsvraag (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1926); 'Kernen van ingezonden stukken. Verkeer op het Rokin', *Algemeen Handelsblad* (24 december 1926); 'Ingezonden stukken. Demping van het Rokin? Laat men beginnen met er wat zorg aan te besteden en eenrichtingsverkeer voor te schrijven', *Algemeen Handelsblad* (18 april 1935); Joh. G. Wertheim, 'Ingezonden stukken. Het Rokin behoeft in 't geheel niet gedempt! De gemeenteraad eische uitvoering van zijn vorig besluit', *Algemeen Handelsblad* (20 april 1935); 'Ingezonden stukken. Demping van het Rokin? Laat men beginnen met er wat zorg aan te besteden en eenrichtingsverkeer voor te schrijven', *Algemeen Handelsblad* (18 april 1935); Mr. J. Kruseman, 'De Rokin-quaestie. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (24 januari 1927); W.J. Lensing, 'Ingezonden stukken. Gevaarlijk verkeer op de grachten. Ontbreken van trottoir, gevaren van waterkant en stoepen', *Algemeen Handelsblad* (12 september 1934); J. Houthakker, 'Ingezonden stukken. Het Rokin', *Algemeen Handelsblad* (11 februari 1930); Uw abonné, 'Ingezonden stukken. Demping Markengracht', *De Courant* (12 februari 1907).

<sup>176</sup> Mr. H.H. Boas, 'Ingezonden stukken. Links voorbijrijden', *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907); F.L., 'De weg is vrij!', *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); J. Asscher, 'Ingezonden stukken. Veiligheid op den weg', *Algemeen Handelsblad* (11 juni 1931).

<sup>177</sup> Mr. H.H. Boas, 'Ingezonden stukken. Links voorbijrijden', *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907).

<sup>178</sup> 'Kernen van ingezonden stukken. Voetgangers-gevaar op de grachten', *Algemeen Handelsblad* (30 oktober 1926); D., 'Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk', *De Courant* (21 mei 1910); H., 'Lezers, die schrijver. Voetgangers links. Doelmatiger verkeersregeling', *De Courant* (1 september 1931); A. de Hullu, 'Ingezonden stukken. Rijwielverordening en Rechtshouden', *Algemeen Handelsblad* (27 juli 1906); R., 'Ingezonden stukken. Carillonconcerten', *De Courant* (3 juli 1912); D., 'Ingezonden. Fiets- en motorrijden', *De Telegraaf* (28 juni 1905); Ook een arts, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); W.J. Lensing, 'Ingezonden stukken. Gevaarlijk verkeer op de grachten. Ontbreken van trottoir, gevaren van waterkant en stoepen', *Algemeen Handelsblad* (12 september 1934); "Maar



Een tweede lichamelijke strijd werd bestreden over het tempo waarin werd bewogen. Voornamelijk automobilisten en wielrijders wilden dat verkeersdeelnemers hun lichamen op een gecontroleerde manier konden laten variëren in tempo. Deze competentie hield allereerst in dat weggebruikers voortdurend op een constant tempo moesten kunnen bewegen. Vooral wandelaars stonden nog wel eens stil op plekken waar dit volgens automobilisten en fietsers niet de bedoeling was.<sup>179</sup> ‘Wij leven nu eenmaal niet meer in den tijd van Jan Salie, waarin men op zijn pantoffels in het midden van en straat een praatje met zijn buurman kon houden, zonder gestoord te worden’, schreef een ‘vurig autovriend’ in *De Telegraaf*.<sup>180</sup> Ook bloemenventers, melkrijders en beroepsmensen met wagens en karren moesten volgens automobilisten leren dat op straat stilstaan met hun verkoopwaren niet bevorderlijk was voor doorgaand verkeer.<sup>181</sup> Het lichaam moest daarnaast kunnen versnellen of juist vertragen en zelfs stoppen wanneer de verkeerssituatie dit vereiste.<sup>182</sup> Tegemoetkomende fietsers en wandelaars verlangden dat automobilisten en fietsers hen op deze manier ‘den tijd gunnende zich te bergen’.<sup>183</sup>

Ook deze competentie hadden sommige weggebruikers al geïnternaliseerd. Trampassagiers beseften zich dat zij hun lichaam snel moesten bewegen bij het in- en uitstappen van de tram. ‘Stapt men uit of loopt men juist langs de tram, en weet men niet heel gauw uit den weg te komen, dan is gemakkelijk te begrijpen, wat het gevolg is’, schreef een voetganger in *De Courant*.<sup>184</sup> Enkele automobilisten en fietsers hadden zich aangeleerd soms hun vaart te minderden of even af te stapten.<sup>185</sup> Een fietser schreef in het *Algemeen Handelsblad* dat hij op het Rembrandtplein waar het ‘ontzettend druk’ was ‘zeer langzaam en voorzichtig rijdende, de hand aan de rem’ er doorheen kwam ‘zonder ook maar één voetganger aan te raken’.<sup>186</sup>

---

een Voetganger”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1928); Joh. Slaap, ‘Ingezonden stukken. Parkeeren aan den Voorburgwal’, *Algemeen Handelsblad* (19 februari 1932).

<sup>179</sup> W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920).

Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (15 september 1908); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

<sup>180</sup> N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (15 september 1908).

<sup>181</sup> G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken. Ongelukken op straat’, *De Courant* (27 juli 1911); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931).

<sup>182</sup> H., ‘Lezers, die schrijver. Voetgangers links. Doelmatiger verkeersregeling’, *De Courant* (1 september 1931); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907).

<sup>183</sup> O., ‘Ingezonden stukken. Ons hedendaagsch verkeer’, *Algemeen Handelsblad* (6 juli 1912); Mr. H.H. Boas, ‘Ingezonden stukken. Links voorbijrijden’, *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907).

<sup>184</sup> D., ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk’, *De Courant* (21 mei 1910).<sup>4</sup>

<sup>185</sup> D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielsingeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); V. A., ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); A.P. van Vuuren G. Staalman, ‘Ingezonden stukken. Woest rijden’, *Het Volk* (5 juni 1931); No. 375 “A.N.W.B.”, ‘Ingezonden stukken’, *De Telegraaf* (30 mei 1896); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Richtingaanwijzers op de tram’, *Algemeen Handelsblad* (31 juli 1932).

<sup>186</sup> V. A., ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

Een laatste lichamelijke strijd speelde zich af rondom de manier van bewegen. De twee voorgaande lichamelijke competities maken duidelijk dat er een bepaalde controle over het lichaam noodzakelijk was. Een laatste en misschien wel belangrijkste competentie die ontwikkeld moest worden, was daarom het kunnen controleren van het eigen lichaam. In de ingezonden stukken klaagden fietsers, automobilisten en wandelaars over de onverwachte bewegingen van de ander.<sup>187</sup> Wandelaars die door het schrikken van de bel ineens opzij sprongen, fietsers en auto's die plots hun stuur omgooiden of over de weg zwenkten en jonge jongens die met hun rijwiel allerlei toeren uithaalden, moesten allen leren controle over hun lichaam te houden. In de lezersbrieven klonk specifiek een afkeer door tegen onbedreven of net begonnen automobilisten of fietsers. Zij zorgden met hun onbekwaamheid en onkundigheid voor plotse bewegingen, die niet thuishoorden in een gecontroleerde verkeerssituatie.<sup>188</sup> Enkele verkeersdeelnemers beweerden deze controle zelf al te bezitten. Zo schreef een autobestuurder in *De Telegraaf* dat hij 'het stuur zoodanig in zijn macht heeft, dat hij te allen tijde, zoo noodig, kan stoppen'.<sup>189</sup>

Uit deze paragraaf blijkt dat stedelingen via hun lichaam een machtsstrijd voerden om de ruimte die lichamen mochten innemen, het tempo waarin zij mochten bewegen en de manier waarop dit bewegen gebeurde. Sommige fietsers, automobilisten en wandelaars vonden dat de nieuwe verkeerssituatie vereiste dat andere weggebruikers hun lichaam op een andere manier inzetten. Zij moesten leren op bepaalde momenten afstand te nemen, te variëren in tempo en dit gecontroleerd uit te voeren. Om het lichaam in dusdanige mate te kunnen beheersen, werd er een mate van proprioceptie verlangd. Weggebruikers moesten de positie van hun eigen lichaam ten opzichte van de stedelijke ruimte, de lichamen hierin en eventueel hun eigen voertuig kunnen waarnemen.<sup>190</sup> De ingezonden stukken laten zien dat enkele wielrijders, autobestuurders en voetgangers deze lichamelijke competenties hadden geïnternaliseerd. Dit

---

<sup>187</sup> M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); Een wielrijder, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1906); Een eveneens wanhopig automobilist, 'Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben', *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); Ph. van Leeuwen, 'Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten', *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930); W.A. Kalf, 'Ingezonden stukken. Past op!', *Het Volk* (10 oktober 1930); W.L.N.° 2430 van den ANWB, 'Ingezonden stukken. Wielrijden in het Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (28 april 1892); M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); "Maar een voetganger", 'Ingezonden stukken. Voor den voetganger', *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928); 'Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon', *De Telegraaf* (21 oktober 1933).

<sup>188</sup> Uw Dn. V. D., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (19 mei 1896); Een Chauffeur, 'Ingezonden. De openbare weg', *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); D., 'Ingezonden. Fiets- en motorrijden', *De Telegraaf* (28 juni 1905); S., 'Ingezonden stukken. Auto-ongeluk Weteringschans', *Algemeen Handelsblad* (19 februari 1926); Dr. D.H. Koetsier, 'Ingezonden stukken. Maximum snelheid', *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926); Een schildknaap van de 30% dames, 'Ingezonden stukken. Het rijvaardigheidsbewijs', *Algemeen Handelsblad* (19 september 1927); J.P.A. v.d. Poll, 'Ingezonden stukken. Onverantwoord rijden', *De Courant* (27 oktober 1909); Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, 'Ingezonden. De openbare weg', *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921).

<sup>189</sup> N.T., 'Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (10 september 1908).

<sup>190</sup> Ebert, 'Liberating Technologies?', 33, 48.

wijst erop dat er langzaamaan een besef ontstond dat de stad niet van hen alleen was, maar dat er rekening moest worden gehouden met de andere weggebruikers. Zij hadden hun lichaam dus aangepast naar een stad waarin ook ruimte was voor de fiets en auto om zonder ongelukken te bewegen.

In de moeizame strijd die voorafging aan het ontwikkelen van de lichamelijke competenties, heeft klasse vermoedelijk een rol gespeeld. De ingezonden stukken laten echter wederom weinig hierover los. Een uitzondering zijn de berichten van automobilisten over lagere beroepsgroepen zoals bloemventers en melkrijders die niet moesten stilstaan.<sup>191</sup> Automobilisten en fietsers schreven daarnaast over jonge knechten op de fiets en in de auto die volgens hen gecontroleerder moesten rijden.<sup>192</sup> Dit kunnen sporen zijn van een sociale component die onder de machtsstrijd lag.

De noodzaak om het lichaam te instrumentaliseren bewijst daarnaast, net als de audiovisuele competenties, dat het visuele niet het prominentst aanwezig was in de moderne stad.<sup>193</sup> Sterker nog, deze paragraaf trekt het idee van een zintuighiërarchie op zich in twijfel. De lichamelijke competenties moesten immers op het ‘juiste’ moment worden uitgevoerd, wat betekent dat zij een reactie waren op wat de stedeling hoorde en zag. Het navigeren in de stedelijke ruimte vereiste dus een samenwerking van zintuigen. Dit getuigt van het belang van het onderzoek naar intersensorialiteit.<sup>194</sup> Het besturen van de zintuigen in isolement doet hun complementariteit tekort.

## EMOTIES

Amsterdammers moesten niet alleen op een andere manier hun zintuigen gebruiken, maar ook met emoties moesten ze op een nieuwe manier omgaan om in het verkeer te kunnen navigeren. Uit het eerste hoofdstuk bleek dat de zintuigelijke prikkels die de fiets en auto veroorzaakten heftige emotionele reacties oproepen. Bij voornamelijk wandelaars, maar ook andere verkeersdeelnemers, riepen de zintuigelijke prikkels angst op. Andere weggebruikers keurden deze angstige reacties af omdat ze voor ongecontroleerde lichamelijke reacties zorgden. Fietsers reageerden bijvoorbeeld afkeurend op angst die wandelaars door een fietsbel ervoeren en de

---

<sup>191</sup> G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken. Ongelukken op straat’, *De Courant* (27 juli 1911); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volks* (27 oktober 1931).

<sup>192</sup> W.L.N.º. 2430 van den ANWB, ‘Ingezonden stukken. Wielrijden in het Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (28 april 1892); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905).

<sup>193</sup> Smith, *Sensory history*, 2, 9.

<sup>194</sup> Smith, *Sensory history*, 2, 9; Smith, ‘When seeing makes scents’, 14.

onverwachte bewegingen die daarop volgden, zoals het plots voor de fietser springen.<sup>195</sup> Voetgangers zelf schreven in ingezonden stukken ook dat ze angstige reacties nadelig vonden in het verkeer.<sup>196</sup> Een wandelaar schreef hierover: ‘Herhaaldelijk zie ik er mensen, door angst der drukte om en naast zich ziende, uitglijden en vallen.’<sup>197</sup>

De prikkels in het verkeer riepen daarnaast bij vrijwel alle verkeersdeelnemers ergernis en heviger vormen zoals woede op. Dit kon leiden tot opvliendheid, koppigheid en scheldpartijen. De ingezonden stukken laten zien dat fietsers, auto’s en voetgangers zulke reacties niet altijd op prijs stelden.<sup>198</sup> Zo klaagde een fietser over de manier ‘zooals wij hier door het publiek behandeld worden. Men is het onderwerp van vervloeking en beschimping van het meerendeel van het straatpubliek.’<sup>199</sup> Volgens een lezer van *De Telegraaf* was het in het verkeer nodig om deze negatieve emoties te vervangen door positieve. Verkeersdeelnemers moesten empathie naar elkaar tonen in plaats van egoïstisch alleen aan zichzelf denken. ‘Daartoe zijn noodig welwillendheid en humaniteit’, schreef hij. ‘Beter, oneindig veel beter deze onderling te ontwikkelen en aan te kweken dan een vijandige gezindheid aan den dag te leggen en elkaar het leven te verbitteren.’<sup>200</sup>

De fietsers, automobilisten en wandelaars die bovenstaande emoties bekritiseerden, hadden een ander beeld van de omgang met gevoelens. Volgens hen was emotioneel worden in het verkeer niet wenselijk, en was het noodzakelijk dat verkeersdeelnemers hun emoties in toom hielden door koelbloedig, kalm, bedaard en geduldig te blijven. In hun ingezonden stukken droegen zij weggebruikers daarom op niet te emotioneel te worden.<sup>201</sup> Zo beschuldigde de echtgenoot van een vrouw die te voet was aangereden door een auto deze automobilist van een gebrek aan ‘de noodige voorzichtigheid, gematigdheid en koelbloedigheid’.<sup>202</sup> Sommige

---

<sup>195</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); Een wielrijder, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1906). Zie ook: N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908) | M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907).

<sup>196</sup> ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Verkeersgevaar’, *Algemeen Handelsblad* (26 augustus 1928); Stapper, ‘Ingezonden. Wenken voor voetgangers’, *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923).

<sup>197</sup> ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Verkeersgevaar’, *Algemeen Handelsblad* (26 augustus 1928).

<sup>198</sup> A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908); Een wandelaar, ‘Ingezonden stukken. Het auto-gevaar’, *De Amsterdammer* (9 juli 1921); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); Een Wielrijder, ‘Ingezonden. Wielrpad!’, *Het Nieuws van den Dag* (24 april 1904); F.L., ‘De weg is vrij!’, *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906); P., ‘Eenige schaduwzijden der tegenwoordige sport. (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (12 oktober 1898); D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905).

<sup>199</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

<sup>200</sup> ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-kwestie’, *De Telegraaf* (30 mei 1896).

<sup>201</sup> M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907); M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907); P.H. Bon Jr., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (20 oktober 1929); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908).

<sup>202</sup> M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907).

fietsers, automobilisten en voetgangers hadden hun emoties al wel onder controle.<sup>203</sup> Een fietser bijvoorbeeld beschreef zichzelf in het *Algemeen Handelsblad* als een ‘bedaard’ wielrijder.<sup>204</sup>

Door de komst van de fiets en de auto waren er dus andere normen vereist met betrekking tot emotioneel gedrag op straat. Stedelingen moesten hun emoties juist bedwingen in plaats van de vrije loop laten. Geredeneerd vanuit Scheer duidt dit op een verandering in emotionele praktijk.<sup>205</sup> De noodzaak van deze praktijk was echter nog niet bij alle Amsterdammers doorgedrongen. In de ingezonden stukken zijn twee emotionele gemeenschappen te ontwaren die beide andere regels hanteerden met betrekking tot het uiten van emoties.<sup>206</sup> In de ene gemeenschap bestaande uit onder meer voetgangers, fietsers, autobestuurders en karren- en wagenbestuurders was het uiten van emoties in verkeerssituaties geaccepteerd. Via emotionele praktijken zoals schelden lieten zij weten het niet eens te zijn met verkeersdeelnemers die ‘hun’ terrein innamen. In de andere emotionele gemeenschap die eveneens voetgangers, fietsers en autobestuurders rijk was, waren deze emotionele uitingen in het verkeer niet meer geaccepteerd. Deze gemeenschap vond juist dat de weggebruiker zijn emoties moest inzetten door deze te onderdrukken. Iemand die zijn emoties onder controle had was het best in staat om door een stad met druk fiets- en autoverkeer te navigeren. Deze verschuiving in emoties duidt tevens op een machtsverschuiving. Door hun emoties aan te passen accepteerden deze stedelingen dat de fiets en de auto ook een plek hadden in de stad. Dit laat tevens zien hoe belangrijk het is emoties niet in afzondering te bestuderen maar in samenhang, want alleen daardoor kan een verschuiving in het relatieve belang van emoties worden waargenomen.<sup>207</sup>

De nieuwe emotionele norm lijkt op het eerste gezicht aan te sluiten bij de emotionele afstomping waar Simmel over sprak.<sup>208</sup> Er is hier echter sprake van een belangrijke discrepantie. Simmel beweerde dat de stedeling overprikkeld werd en daardoor emotioneel afgestompte, terwijl hier sprake is van een bewust en emotioneel proces: het actief inzetten en controleren van de emoties om het verkeer in Amsterdam aan te kunnen. Bovendien was het

---

<sup>203</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); V. A., ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); Een wielrijder. Geen lid eener Club, ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (20 juli 1892); Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); Mr. H.J. van Ogtrop, Mr. J.H.M. Hanlo, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1906); Dr. D.H. Koetsier, ‘Ingezonden stukken. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926); Ook een arts, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); Een voetganger, ‘Onze lezerskring. Het drukke verkeer’, *De Courant* (30 mei 1924).

<sup>204</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

<sup>205</sup> Scheer, ‘Are emotions a kind of practice’, 193-220.

<sup>206</sup> Rosenwein, *Emotional communities in the early middle ages*.

<sup>207</sup> Rosenwein, ‘Problems and methods’, 15.

<sup>208</sup> Simmel, ‘The metropolis and mental life’.

uiten van emoties bij deze groep nog wel toegestaan op papier, zoals ook bleek uit het vorige hoofdstuk.

## CONCLUSIE

In dit hoofdstuk is gekeken naar de zintuigelijke en emotionele competenties die Amsterdamse weggebruikers ontwikkelden in reactie op de prikkels die de fiets en auto veroorzaakten. Langzaamaan keken zij op een alertere manier om zich heen, waren zij op hun hoede voor waarschuwendende geluiden, coördineerden ze hun lichaam om de juiste momenten afstand te houden en in tempo te variëren en beheersten ze hun emoties. Dit hoofdstuk laat hiermee zien dat zicht niet het enige zintuig was waarop stedelingen een beroep deden, zoals de Great Divide these stelt die eveneens door Sennett en Joyce wordt aanhangen.<sup>209</sup> De zintuigen werkten niet op een hiërarchische, maar complementaire manier samen. Om de omgang met nieuwe verkeersvormen te begrijpen is het daarom noodzakelijk dit op een intersensoriale manier te onderzoeken.<sup>210</sup> Ook emotionele ervaringen hingen samen in de omgang met de nieuwe technologie. Ik sluit mij daarom aan bij Rosenwein dat emoties niet los van elkaar gezien en onderzocht moeten worden.<sup>211</sup>

Dit hoofdstuk toonde daarnaast aan dat het verwerven van de zintuigelijke en emotionele vaardigheden niet zomaar gebeurde. Fysieke en beleidsaanpassingen hadden niet direct invloed op het gedrag van de verkeersdeelnemer, en veranderde hem al helemaal niet in een passief of afgestompt lichaam.<sup>212</sup> Om zich te kunnen handhaven in de veranderende stedelijke ruimte was juist een actieve zintuigelijke en emotionele inzet vereist. Zoals Kenny betoogde onderhandelden de stedelingen door middel van prikkels met elkaar over de identiteit van de stedelijke ruimte.<sup>213</sup> In eerste instantie nam dit de vorm aan van een machtsstrijd. In het eerste hoofdstuk bleek dat verkeersdeelnemers elkaars prikkels niet als neutrale informatie beschouwden, maar als machtsmiddel waarmee de ander ‘hun’ terrein innam. Hierdoor liep niet elke stedeling er warm voor om competenties te internaliseren waarmee hij kon omgegaan met deze prikkels, want daarmee gaf hij eigenlijk toe aan de macht van de prikkelveroorzakers. Dit had tot gevolg dat er twee gemeenschappen naast elkaar bestonden met ieder eigen zintuigelijke en emotionele praktijken.<sup>214</sup> De lange internalisering van de vaardigheden had wellicht ook te

---

<sup>209</sup> Mark Smith, *Sensory history*, 2, 9; Sennett, *Flesh and stone*, 15-21, 256-257, 323-66; Joyce, *The rule of freedom*, 1-17.

<sup>210</sup> Smith, ‘When seeing makes scents’, 14.

<sup>211</sup> Rosenwein, ‘Problems and methods’, 15.

<sup>212</sup> Sennett, *Flesh and stone*, 15-21, 256-257, 323-66; Simmel, ‘The metropolis and mental life’, 11-19.

<sup>213</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>214</sup> Rosenwein, *Emotional communities in the early middle ages*; Scheer, ‘Are emotions a kind of practice’, 193-220.

maken met een sociaal component dat met deze machtsstrijd verweven zat, maar dit valt uit de ingezonden stukken lastig te achterhalen.

Ondanks deze machtsstrijd, laat dit hoofdstuk zien dat weggebruikers de competenties gaandeweg toch ontwikkelden. Dit duidt erop dat zij de prikkels niet meer als machtsmiddel interpreteerden, maar als neutrale bron van informatie. Dit betekent dat er een machtsverschuiving had plaatsgevonden. Zij instrumentaliseerden hun zintuigen en emoties immers op zo'n manier dat zij zich konden onderhouden in een stad waarin de auto en fiets rondreden.<sup>215</sup> Door deze internalisering accepteerden zij dus de aanwezigheid van de auto en fiets in de stedelijke ruimte. Dit betekent niet dat alleen de wandelaar (en andere oude weggebruikers) zijn heerschappij afstond aan de fietser en automobilist. De fiets en automobilist ontwikkelden dezelfde competenties, waardoor zij tevens de plek van elkaar en de oude weggebruikers in de stedelijke ruimte erkenden. De oude weggebruikers werden dus niet uit de stad verbannen, maar maakten plaats voor een ruimte waarin alle verkeersdeelnemers konden bewegen, maar wel op een manier die was afgestemd op de fiets en de auto.

Stedelingen verwierven dus competenties om zich te kunnen handhaven in een verkeerssituatie vol prikkels. De vraag die overblijft is waarom iedereen deze competenties eigen maakte en waarom dit op zo'n stoeve manier verliep. In het volgende hoofdstuk onderzoek ik daarom hoe het ontwikkelen van deze competenties in zijn werk ging.

---

<sup>215</sup> Smith, *Sensory history*, 127, 128.

## HOOFDSTUK 3: IDEAAL EN REALITEIT

### INLEIDING

Uit de voorgaande hoofdstukken bleek dat stedelingen zintuigelijke en emotionele competenties ontwikkelden om te kunnen omgaan met de prikkels die de fiets en de auto veroorzaakten. In dit hoofdstuk onderzoek ik in hoeverre deze competenties doorgang vonden en waarom dit wel of niet gebeurde. Allereerst schets ik het profiel van competenties waaraan de ideale weggebruiker moest voldoen, vervolgens beschrijf ik hoe hij hieraan kon voldoen, om daarna te verklaren waarom hij juist deze competenties ontwikkelde en hoe dit ideaalbeeld zich verhiel tot de verkeersrealiteit.

### SAMENSPEL VAN ZINTUIGEN EN EMOTIES

Het tweede hoofdstuk toonde het belang aan van onderzoek naar zintuigen in samenhang – internsensorialiteit – enerzijds, en emoties in samenhang anderzijds.<sup>216</sup> In dit hoofdstuk wil ik nog een stap verdergaan, en betogen dat ook de zintuigen en emoties in samenhang onderzocht moeten worden. De zintuigelijke en emotionele competenties die de stedelingen ontwikkelden in reactie op de fiets en de auto kunnen namelijk niet los van elkaar gezien worden. Er was een samenspel van beide nodig om te kunnen navigeren in de stad.

Wanneer dit samenspel van zicht, gehoor, lichaam en emoties in zijn totaliteit wordt bekeken, volgt hieruit een bepaald profiel van eigenschappen en vaardigheden waaraan de stedeling moest voldoen wilde hij zich heelhuids door de stad kunnen begeven. Allereerst moest hij *oplettend* zijn. De verkeersdeelnemer moest niet zomaar kijken en luisteren, maar moest dit aandachtig doen. Hij moest continue op scherp staan voor de geluiden en indrukken om hem heen. Dit wilde hij doen, zodat hij zich zonder kleerscheuren door de stad kon manoeuvreren. Hij moest dus *voorzichtig* zijn: hij wilde goed opletten zodat er niks misging tijdens het bewegen. Dit bewegen moest hij bovendien op een *behendige* manier doen. Er was een zekere lichaamscoördinatie, handigheid en een vlug reactievermogen gewenst. Om deze eigenschappen ten volle te kunnen benutten was het tot slot zaak dat emoties niet de overhand kregen. Hij moest dus ten alle tijden *kalm, bedaard en geduldig* blijven.

In hun ingezonden stukken benadrukten inzenders de hele onderzoeksperiode dat het essentieel was dat weggebruikers deze vier eigenschappen en vaardigheden bezaten.

---

<sup>216</sup> Smith, 'When seeing makes scents', 14; Rosenwein, 'Problems en methods', 15.



Voornamelijk de autobestuurder, die als snelste voertuig vrij door de stad kon bewegen, werd door alle verkeersdeelnemers (inclusief andere automobilisten) op het hart gedrukt dat deze vier eigenschappen cruciaal waren.<sup>217</sup> Een lezer van het *Algemeen Handelsblad* die zelf geen auto bezat schreef: ‘Als de chauffeur een soort ideale persoonlijkheid is wat betreft de eigenschappen van gemoed, verstand en zintuigen, als hij nooit door buitengewone omstandigheden (ongesteldheid, luisteren naar het praten naast of achter hem, enz. enz.) eens minder oplettend is [...] dan zal de auto geen groot gevaar opleveren; en ook minder last.’<sup>218</sup> Fietsers moesten eveneens beter opletten en specifiek jonge fietsers moesten voorzichtiger zijn.<sup>219</sup> Van mensen die net op het rijwiel zaten werd verwacht dat zij snel leerden hoe het vervoermiddel bestuurd werd.<sup>220</sup> Een automobilist bekritiseerde in *Het Nieuws* ‘dames, die de edele wielersport nog niet behoorlijk meester zijn’ die soms ‘als ze geen raad meer weten, plotseling voor den wagen vallen’.<sup>221</sup> Ook koetsiers, bestuurders van handkarren en wagens en zelfs houddragers moesten voorzichtigheid beter in acht nemen.<sup>222</sup> Tot slot waren er volgens automobilisten en fietsers nog te veel voetgangers die ‘gedachtenloos’ en ‘met landelijke denkbeelden lopen te fantaseeren’, zo schreven twee fietsers in respectievelijk *Het Nieuws* en het *Algemeen Handelsblad*.<sup>223</sup> ‘Ook voetgangers moeten opletten!’, vond een automobilist daarom in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>224</sup>

<sup>217</sup> M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907); G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913); M. Gebhard, ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (26 februari 1913); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927); W. Schellevis Gzn., ‘Ingezonden stukken. Al wat iemand heft, zal hij geven voor zijn leven’, *De Courant* (22 februari 1927); P.H. Bon Jr., ‘Ingezonden stukken. Waarom niet strafbaar? Gevaarlijke gevolgen van het onvoorzichtig openen van een linder auto-portier’, *Algemeen Handelsblad* (3 maart 1932); F., ‘Ingezonden. Gevaarlijk rijden van trams’, *Het Volk* (22 februari 1924); A.P. v.d. Linden, ‘Ingezonden stukken. Passeeren bij vluchtheuvels’, *Algemeen Handelsblad* (23 juni 1933); A.P. van Vueren G. Staalman, ‘Ingezonden stukken. Woest rijden’, *Het Volk* (5 juni 1931); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Richtingaanwijzers op de tram’, *Algemeen Handelsblad* (31 juli 1932); J. Sternfeld, ‘Ingezonden stukken. “Veilig verkeer”. Gevaren van achteruit rijden’, *Algemeen Handelsblad* (9 juni 1935); Een wagenvoerder, ‘Ingezonden stukken. Roekeloos rijden’, *Het Volk* (29 juni 1929); Mr. E. de Grave, ‘Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908); Een schildknaap van de 30% dames, ‘Ingezonden stukken. Het rijvaardigheidsbewijs’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1927); J.P.A. v.d. Poll, ‘Ingezonden stukken. Onverantwoord rijden’, *De Courant* (27 oktober 1909); D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905); S., ‘Ingezonden stukken. Auto-ongeluk Weteringschans’, *Algemeen Handelsblad* (19 februari 1926); Dr. D.H. Koetsier, ‘Ingezonden stukken. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926); J.P.A. v.d. Poll, ‘Ingezonden stukken. Onverantwoord rijden’, *De Courant* (27 oktober 1909); Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921).

<sup>218</sup> Mr. E. de Grave, ‘Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908).

<sup>219</sup> M., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); D., ‘Ingezonden. Fiets- en motorrijden’, *De Telegraaf* (28 juni 1905).

<sup>220</sup> Uw Dn. V. D., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (19 mei 1896); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919).

<sup>221</sup> Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919).

<sup>222</sup> Een winkelier, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); P.H. v. O., ‘Ingezonden stukken’, *De Courant* (21 juli 1906); K., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (30 mei 1905).

<sup>223</sup> J.J. v. R., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (14 september 1906).

V. A., ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

<sup>224</sup> Ph. van Leeuwen, ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten’, *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930). Zie ook: Ook een arts, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906); V. A., ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); J.J. v. R., ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (14 september 1906); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); S., ‘Ingezonden stukken. Auto-ongeluk Weteringschans’, *Algemeen Handelsblad* (19 februari 1926); M. Mok, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907); X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’,

Dit gold in het bijzonder voor ouderen en kinderen.<sup>225</sup> De jeugd moest volgens een chauffeur in *De Telegraaf* ‘van den openbaren weg niet een speelplaats maken’, maar opletten voor auto’s.<sup>226</sup> Het onoplettend spelen werd rond de eeuwwisseling van de straat naar speciaal daarvoor ingerichte speelplaatsen verplaatst waar de kinderen ‘zonder gevaar en naar hartenlust kunnen spelen; een plekje, waar zij niet voor karren, trams, rijwielen en automobielen behoeven op te passen’, aldus de organisatie van de Oosterspeeltuin op de Oostelijke Eilanden in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>227</sup> Zelfs de burgemeester beseftte dat de omgang met de nieuwe vervoersmiddelen een ander soort persoonlijkheid vereiste. Een voetganger citeerde in *Het Nieuws* dat de burgemeester in de raadsvergadering van 4 november 1915 had gezegd dat ‘men tegenwoordig in Amsterdam niet meer blind, lam en gebrekkig kan zijn. Die tijd is voorbij!’<sup>228</sup>

Er werd niet alleen verzocht om meer oplettendheid, voorzichtigheid, behendigheit en kalmte in het verkeer, maar uit de ingezonden stukken valt ook op te maken dat er grofweg vanaf de twintigste eeuw al enkele verkeersdeelnemers waren die daadwerkelijk over (enkele eigenschappen uit) dit palet beschikten. Zo sprak een wandelend arts in het *Algemeen Handelsblad* dat ‘voor dit oversteken eene voorzichtigheid en beleid [behoort J.T.] toegepast, als men van een argeloos wandelaar niet zou verwachten’.<sup>229</sup> Hoewel hij hier zijn eigen gedrag prijsde, vertelde hij hiermee ook impliciet de ‘argeloos wandelaar’ dat hij zijn gedrag moest aanpassen. Aangezien de schrijver een arts is, zou het kunnen dat hij met ‘argeloos wandelaar’ op voetgangers van de lagere klasse doelt.

Sommige automobilisten hadden zich tevens aan weten te passen aan de verkeerssituatie.<sup>230</sup> In ingezonden stukken spraken ze over ‘de meer dan buitengewone en

---

*Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); J. Sternfeld, ‘Ingezonden stukken. “Veilig verkeer”. Gevaren van achteruit rijden’, *Algemeen Handelsblad* (9 juni 1935).

<sup>225</sup> X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908); J. Sternfeld, ‘Ingezonden stukken. “Veilig verkeer”. Gevaren van achteruit rijden’, *Algemeen Handelsblad* (9 juni 1935); W.E.J. Mengel Mzn., Voorzitter, S.C. van Ingen, Penningmeester, W. Juchter, Secretaris, ‘Ingezonden stukken. “Oosterspeeltuin”’, *Algemeen Handelsblad* (25 mei 1907).

<sup>226</sup> N.T., ‘Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)’, *De Telegraaf* (10 september 1908).

<sup>227</sup> W.E.J. Mengel Mzn., Voorzitter, S.C. van Ingen, Penningmeester, W. Juchter, Secretaris, ‘Ingezonden stukken. “Oosterspeeltuin”’, *Algemeen Handelsblad* (25 mei 1907).

<sup>228</sup> J.S., ‘Ingezonden. De tram’, *Het Nieuws van den Dag* (6 november 1915).

<sup>229</sup> Ook een arts, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906).

<sup>230</sup> P.H. v. O., ‘Ingezonden stukken’, *De Courant* (21 juli 1906); ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Auto’s en honden’, *Algemeen Handelsblad* (5 april 1928); A.J.M. v.d. Heyden, ‘Ingezonden stukken. Controle van rijwielbelastingplaatjes’, *Algemeen Handelsblad* (8 augustus 1929); Ph. van Leeuwen, ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten’, *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); P.J.K. (Bewoner Overzijde van het IJ), ‘Ingezonden. Het IJveer’, *Het Nieuws van den Dag* (12 januari 1913); Jan Mulder, ‘Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans’, *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913); Een eveneens wanhopig automobilist, ‘Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben’, *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906); Dr. D.H. Koetsier, ‘Ingezonden stukken. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926); J.P.A. v.d. Poll, ‘Ingezonden stukken. Onverantwoord rijden’, *De Courant* (27 oktober 1909); Jhr. J.L. Nahuys, Voorzitter der Nederlandsche Automobiel Club, ‘Automobielen in de

inspannende oplettendheid'<sup>231</sup> en de 'volle tegenwoordigheid van geest'<sup>232</sup> waarmee zij moeilijke situaties 'schitterend beheerschten'<sup>233</sup>. 'Het is een vaste regel, dat een goed bestuurder zijn aandacht uitsluitend te vestigen heeft op hetgeen er vóór hem en nooit op hetgeen er naast hem of achter hem gebeurt', wist een automobilist in *Het Nieuws*.<sup>234</sup> Ook fietsers hadden zich deze eigenschappen toegeëigend.<sup>235</sup> Een fietser in het Vondelpark beweerde in 1895 al een 'bedaard en voorzichtig wielrijder' te zijn, in tegenstelling tot de jonge fietsers.<sup>236</sup> Deze laatsten leerden in de loop van de tijd echter ook de eigenschappen te ontwikkelen die nodig waren in het verkeer. In 1906 schreef een fietser over fietsende slagersjongens in het *Algemeen Handelsblad*:

'Want al mogen slagersjongens enz. vaak met grootere snelheid dan noodig en gewenscht is, zelfs door drukke straten, rijden, het moet toch tevens erkend worden, dat dit slag van wielrijders hunne rijwielen uitstekend in zijn macht heeft en er gewoonlijk nog wel op 't nippertje door weet te komen.'<sup>237</sup>

Snelheid en drukte door de nieuwe vervoermiddelen verloren dus hun problematische status wanneer verkeersdeelnemers oplettend, voorzichtig, behendig en kalm waren.

## WENNEN EN AANPASSEN

Hoe ontwikkelde de stedeling dit ideale eigenschappenprofiel? Uit de ingezonden stukken kan worden afgeleid dat de Amsterdamse verkeersdeelnemer hiervoor drie stappen ondernam. Allereerst moest de stedeling *leren* hoe hij zijn zintuigen en emoties op een voor de nieuwe verkeerssituatie gepaste manier inzette. Inzenders van sommige ingezonden stukken schreven

---

hoofdstad. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); N.T., 'Beschouwingen over het Automobilmisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (10 september 1908); Een voorstander van mechanische beweegkrant, 'Ingezonden. Nog eens, de Automobielen', *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901); Mr. E. de Grave, 'Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet', *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908).

<sup>231</sup> Ph. van Leeuwen, 'Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten', *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930).

<sup>232</sup> Jan Mulder, 'Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans', *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913).

<sup>233</sup> Jan Mulder, 'Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans', *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913).

<sup>234</sup> Jan Mulder, 'Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans', *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913).

<sup>235</sup> Een winkelier, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); P.H. Bon Jr., 'Ingezonden stukken. Waarom niet strafbaar? Gevaarlijke gevolgen van het onvoorzichtig openen van een linder auto-portier', *Algemeen Handelsblad* (3 maart 1932); F., 'Ingezonden. Gevaarlijk rijden van trams', *Het Volk* (22 februari 1924); V. A., 'Ingezonden stukken. Rijwielverordening', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); P.H. v. O., 'Ingezonden stukken', *De Courant* (21 juli 1906); M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895); X., 'Ingezonden stukken. "Tramgevaar"', *Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); E. van Dieren, Arts, 'Ingezonden stukken. Rijtuigen en fietsen', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); A.N.W.B. 10979, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

<sup>236</sup> M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).

<sup>237</sup> A.N.W.B. 10979, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

dat hiervoor een zekere opvoeding nodig was.<sup>238</sup> Hun stukken bevatten opvoedende taal en een paternalistische toon die overeenkomen met het burgerlijke discours in de negentiende eeuw, zoals ook klonk in musea en bibliotheken.<sup>239</sup> Deze opvoeding maakte deel uit van wat door historici het beschavingsoffensief wordt genoemd, waarbij de burgerij in de negentiende eeuw de plicht voelde de lagere klassen op te voeden.<sup>240</sup> De stedelingen die schreven over het opvoeden van andere weggebruikers zullen daarom waarschijnlijk uit de burgerklasse afkomstig zijn geweest. Enkele artikelen laten toe dit vermoeden te bevestigen. Zo schreef een fietser in *De Standaard*:

‘Het gaat er om, of het gemeentebestuur niet verstandiger zou doen – met behulp van de politie – het Amsterdamsche publiek te *leeren* zich zóó te gedragen als van de bewoners eener groote stad mag verwacht worden’.<sup>241</sup>

Zijn brief was getekend met ‘E. van Dieren, arts’.<sup>242</sup> Deze beschaving kon volgens veel opvoedende lezers niet vroeg genoeg beginnen, waardoor de opvoeding van kinderen relatief vaak aan bod kwam.<sup>243</sup> ‘Laat op de scholen reeds den kinderen inprenten, dat het voetpad voor voetgangers gemaakt is, en de rijweg in de eerste plaats voor voertuigen’, vond een automobilist. ‘Alleen door het aankomend publiek in dezen geest op te voeden, zal op den duur het inderdaad kleinstedsche en wanordelijke Amsterdamsche straatleven verbeterd kunnen worden.’<sup>244</sup>

---

<sup>238</sup> M.B., ‘Ingezonden stukken. Verkeersagenten gevraagd te Amsterdam’, *Algemeen Handelsblad* (15 april 1935); G., ‘Ingezonden stukken. Rijwielokase en Politie’, *Algemeen Handelsblad* (20 juli 1906); E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906); G., ‘Ingezonden stukken. Rijwielokase en Politie’, *Algemeen Handelsblad* (20 juli 1906); N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (15 september 1908); W. van Arenthals, ‘Ingezonden stukken. Auto-gevaar’, *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905); Stapper, ‘Ingezonden. Wenken voor voetgangers’, *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923); Ph. van Leeuwen, ‘Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten’, *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930); P.H. Bon Jr., ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (20 oktober 1929); G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken. Ongelukken op straat’, *De Courant* (27 juli 1911).

<sup>239</sup> Zie bijvoorbeeld Tony Bennett, *The birth of the museum. History, theory, politics* (Londen-New York 1995) 6-7, 9, 59.

<sup>240</sup> Zie bijvoorbeeld Ali de Regt, ‘Beschavingsoffensief (civilizing offensive). From sociological concept to moral appeal’, *Human Figurations* 4:1 (2015); Remieg Aerts en Henk te Velde eds., *De stijl van de burger. Over Nederlandse burgerlijke cultuur vanaf de Middeleeuwen* (Kampen 1998) 213. Volgens Frank Harbers in Wijffes en Harbers, *De krant* was het niet opvallend dat dit beschaven ook via de krant plaatsvond. Hij beweert dat de krant in deze tijd werd beschouwd ‘als het medium bij uitstek om een belangrijke maatschappelijke rol te vervullen’ en dat het daarom van belang was ‘voor de “intellectuele en maatschappelijke beschaving” alsmede voor de politieke opvoeding van het volk’. Zie Wijffes en Harbers, *De krant*, 124-125.

<sup>241</sup> E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906).

<sup>242</sup> E. van Dieren, arts, ‘Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?’, *De Standaard* (25 juli 1906).

<sup>243</sup> Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); ‘Kernen van ingezonden stukken. Onder een auto’, *Algemeen Handelsblad* (2 maart 1924); A. de Hullu, ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening en Rechtshouden’, *Algemeen Handelsblad* (27 juli 1906); Een winkelier, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905).

<sup>244</sup> Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901).

Een tweede manier was het leren door ondervinding: de Amsterdammer moest *wennen* aan de nieuwe vervoersmiddelen.<sup>245</sup> Enkele inzenders redeneerden dat stedelingen inmiddels ook aan andere nieuwe technologieën zoals de trein, tram, gaslicht en elektriciteit gewend waren, dus dan zouden ze met de tijd ook een manier vinden om met de fiets en de auto om te gaan. ‘Mijn grootmoeder was doodsbang voor een trein, mijn moeder was alleen nog maar zenuwachtig, mijn jongens probeeren al den auto te besturen. Dat is de evolutie in het verkeer’, concludeerde een automobilist in *Het Volk*.<sup>246</sup>

Alleen leren was echter onvoldoende – de weggebruiker moesten dit ook *willen* leren. De oude weggebruikers moesten zich willen aanpassen aan de fiets en de auto en deze moesten op hun beurt rekening houden met de oude garde. ‘Zoolang wandelaars niet een beetje willen medewerken zullen zij altijd worden aangereden’, schreef een fietser hierover in het *Algemeen Handelsblad*.<sup>247</sup> Stedelingen moesten er dus voor openstaan hun zintuigen en emoties op een andere manier in te zetten.<sup>248</sup> De vraag is waarom stedelingen zich dit specifieke competentie-ideaal wilden eigen maken.

## EEN BURGERLIJK IDEEAAL

Om te achterhalen waarom precies dit ideaaltype weggebruiker ontstond en waarom zowel de oude als nieuwe weggebruikers zich deze eigen maakten, is het nodig het eigenschappenprofiel te contextualiseren. In de negentiende eeuw heerste een burgerlijke cultuur in Nederland die ook in de eerste helft van de twintigste eeuw nog haar sporen naliet.<sup>249</sup> Wanneer het ideaaltype tegen deze achtergrond wordt geplaatst, valt op dat de eigenschappen van de ideale

---

<sup>245</sup> B. Osman, ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek’, *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896); X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); Een winkelier, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931); Mr. G. A. Visscher, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (12 augustus 1905); Mr. E. de Grave, ‘Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet’, *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908); N.T., ‘Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)’, *De Telegraaf* (15 september 1908); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905); W.F. d. N., ‘Ingezonden. Het verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (9 november 1916).

<sup>246</sup> A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931).

<sup>247</sup> C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895).

<sup>248</sup> Junior, ‘Ingezonden stukken. Vondelpark’, *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892); G.A. le Jolle, ‘Ingezonden’, *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901); C., ‘Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers’, *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895); X., ‘Ingezonden stukken. “Tramgevaar”’, *Algemeen Handelsblad* (15 mei 1905); A.N.W.B. 10979, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906); Een autobestuurder, ‘Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901); Een Chauffeur, ‘Ingezonden. De openbare weg’, *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919); A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. De Ter Haar’s aanvulling’, *De Courant* (21 september 1912); M., ‘Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam’, *De Courant* (23 augustus 1905); W. Schellevis Gzn., ‘Ingezonden stukken. Al wat iemand heft, zal hij geven voor zijn leven’, *De Courant* (22 februari 1927); J.S., ‘Ingezonden. De tram’, *Het Nieuws van den Dag* (6 november 1915); G.C.E. Crone, ‘Ingezonden stukken. Ongelukken op straat’, *De Courant* (27 juli 1911).

<sup>249</sup> Aerts en Te Velde, *De stijl van de burger*, 7, 26. Volgens Henk te Velde en Remieg Aerts verdween de in de negentiende eeuw ontstane vorm van burgerlijke cultuur pas volledig met het aantreden van de jaren zestig van de twintigste eeuw, zie Aerts en Te Velde, *De stijl van de burger*, 26.

weggebruiker gelijkenissen vertonen met de eigenschappen van de burger in deze periode. De belangrijkste eigenschap van deze burger was namelijk zijn vermogen tot zelfbeheersing. Volgens historicus Henk te Velde lag

‘aan de basis van de negentiende-eeuwse burgerlijke cultuur [...] de overtuiging van het belang van beheersing. De mens behoorde zijn driften niet uit te leven maar moest ze juist intomen om een geordende samenleving mogelijk te maken.’<sup>250</sup>

Deze beheersing vat de vier eigenschappen in het profiel van de ideale weggebruiker samen. Hij moest zijn zintuigen en emoties optimaal beheersen, wat zijn uitdrukking vond in oplettendheid, voorzichtigheid, behendigheid en bedaardheid.

In de ingezonden stukken komen de sociale groepen echter weinig expliciet naar voren, waardoor het vaak niet te achterhalen is of de schrijvers van de ingezonden stukken uit de burgerij afkomstig waren. In de vorige hoofdstukken en de hierboven aangehaalde citaten zijn wel enkele sporen van klasse uit de ingezonden stukken achterhaald. Voorbeelden zijn de ingezonden stukken van artsen en de opvoedende stukken die vermoedelijk de stemmen van burgers tonen die schreven over lagere klassen. Ook werd er enkele keren geschreven over fietsende slagersjongens, knechten die auto's bestuurden of fietsende dames en heren. Uit deze stukken blijkt dat de verkeersdeelnemers uit verschillende sociale klassen kwamen. Dit kan tevens verklaren waarom klasse spaarzaam en niet expliciet aanwezig is in de ingezonden stukken. De hoofdrolspelers in deze scriptie – de fietser, automobilist en voetganger – overlapt niet met één klasse. De strijd tussen de verschillende voertuigen viel dus niet samen met de strijd tussen de klassen.

Volgens Mom en Filarski was de fiets in eerste instantie een luxevoertuig van de bourgeoisie, maar werd deze al snel ook door de nieuwe stedelijke middenklasse gebruikt.<sup>251</sup> Door de verkoop van tweedehandsfietsen, prijsverlagingen en de introductie van de *safety* werd de fiets al voor de twintigste eeuw ook voor lagere klassen beschikbaar. Reeds in 1902 bestond hierdoor 30% van de Nederlandse fietsbezitters uit werklieden.<sup>252</sup> Ook de auto democratiseerde spoedig. Al vanaf zijn introductie was het niet alleen de adel, maar waren het voornamelijk de ‘moderne’ beroepsgroepen zoals fabrikanten, meesters in de rechten en journalisten die een

---

<sup>250</sup> Aerts en Te Velde, *De stijl van de burger*, 17.

<sup>251</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 55-56.

<sup>252</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 17, 58.

auto tot hun bezit mochten rekenen.<sup>253</sup> De toen nog luxe-voertuigen werd bovendien vaak bereden door chauffeurs uit lagere klassen.<sup>254</sup> Door de productie van bedrijfsmatige auto's en een belastingverlaging kwam de auto nog voor het einde van het eerste decennium van de twintigste eeuw beschikbaar voor de kleinere kapitalist en gewone burger.<sup>255</sup> De wandelaar was eveneens niet aan één klasse verbonden. In de negentiende en begin twintigste eeuw verplaatsen lagere klassen zich te voet, terwijl de burgerij zich flanerend door de straten begaf.

De afwezigheid van klasse in het debat om de straat, kan een verklaring vormen voor de acceptatie van het burgerlijke ideaal en de doorgang van de fiets en de auto. Doordat in alle drie de groepen van verkeersdeelnemers leden van de burgerij zaten, bestond er tussen de drie soorten weggebruikers gemakkelijker consensus over het burgerlijke eigenschappenprofiel. Wanneer de verkeersgroepen sterker per klasse verdeeld zouden zijn geweest, had de verkeersvorm van de hogere klassen misschien eerder de overhand kunnen krijgen op de lagere. Door de variëteit aan klassen binnen de categorieën verkeersdeelnemers, kreeg minder snel één soort verkeerdeelnemer de overhand, waardoor het zaak was zich allen aan te passen, zowel de fietser, automobilist, voetganger als de andere oude weggebruikers. Omdat de stad in de negentiende en begin twintigste eeuw een door de burgerij gedomineerde publieke ruimte was, sprak het voor zich dat dit een aanpassing werd naar een burgerlijk ideaal.<sup>256</sup>

## DE WEERBARSTIGE VERKEERSREALITEIT

Toch bleek uit de ingezonden stukken dat na vijftig jaar nog steeds niet elke weggebruikers de burgerlijke zintuigelijke en emotionele eigenschappen had verworven, waardoor hij de sensorische prikkels bleef ervaren als machtsmiddel. Het ideale eigenschappenprofiel leek in de weerbarstige verkeersrealiteit dus minder snel doorgang te vinden.

De reden dat niet alle Amsterdammers aan het eind van de onderzoeksperiode veranderd waren in alerte, gecoördineerde en beheerste verkeersdeelnemers, komt omdat het hier gaat om een culturele *mindset* die veranderd moest worden, wat niet van de ene op de andere dag was gebeurd. Mensen moesten op een andere manier met hun zintuigen en emoties omgaan; zij moesten hun lichamelijke en emotionele praktijken aanpassen. Deze praktijken zijn volgens Scheer een vorm van wat Bourdieu 'habitus' noemt.<sup>257</sup> Dit is een manier van 'perception,

---

<sup>253</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 59-60, 63.

<sup>254</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 65.

<sup>255</sup> Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 71, 74.

<sup>256</sup> Aerts en Te Velde, *De stijl van de burger*, 18.

<sup>257</sup> Scheer, 'Are emotions a kind of practice', 193-220, aldaar 193, 201-204. Zie ook: Pierre Bourdieu, *The Logic of Practice* (Stanford 1990).

thought, and action' die mensen geïnternaliseerd hebben en hen helpt zich te onderhouden en navigeren in hun sociale omgeving – in dit geval tussen de verschillende verkeersdeelnemers.<sup>258</sup> Aangezien er door de veranderende verkeersomgeving nieuwe praktijken vereist waren, moesten weggebruikers deze eerst internaliseren voordat ze deze daadwerkelijk konden inzetten. De omgang met nieuwe technologie vereiste volgens historicus Stefan Höhne dus culturele en sociale inspanning, in plaats van dat dit enkel een politiek en economisch proces is.<sup>259</sup> Het veranderen van de stadsplanning of beleid zoals Joyce en Sennett betoogden was dus onvoldoende, wat verklaart waarom deze veranderingen niet per se zorgden voor een vermindering in de prikkels die werden ervaren, noch voor een passief ontzinnelijkte circulerende menigte van individuen.<sup>260</sup>

Volgens Höhne wonden stedelingen door deze inspanning al snel aan de nieuwe prikkels. Hij onderzocht de opening van de metro in New York op 27 oktober 1904.<sup>261</sup> Bijna direct na de opening werd de metro een dagelijkse realiteit en namen de emotionele reacties af. Uit de door mij geanalyseerde stukken over de fiets en de auto in Amsterdam blijkt echter dat het internaliseren van de nieuwe omgang met de zintuigen en emoties veel langer in beslag nam. Er zijn verschillende mogelijke verklaringen voor deze discrepantie. Ten eerste kan het type technologie een rol hebben gespeeld. Terwijl de metro zich onder de grond en gebonden aan rails verplaatste, bewogen de fiets en de auto zich vrij door het verkeer wat meer prikkels opleverde. Hierin kan tevens klasse een rol hebben gespeeld. Uit de vorige paragraaf bleek dat de fiets, auto en voetganger niet samenvielen met een bepaalde klasse. Hierdoor waren de conflicten tussen de vrij bewegende fietsers, automobilisten en voetgangers heviger – er konden immers zowel tussen als binnen de verschillende groepen weggebruikers klassenconflicten plaatsvinden. Bovendien kon minder makkelijk een bepaalde verkeersvorm de overhand krijgen omdat geen van hen meer macht had door de sociale positie van zijn gebruikers. Ook in de metro kwamen verschillende lagen in de samenleving samen, maar deze werden eerder verbonden in hetzelfde vervoersmiddel, dan dat ze zich ieder in hun eigen voertuig of te wandel door elkaar bewogen op de weg.<sup>262</sup> Het gegeven dat er één gemeentelijke metrodienst was, terwijl er veel verschillende particuliere fietsers, automobilisten en voetgangers waren, betekent ook dat de fiets en de auto geleidelijker geïntroduceerd werden in de stedelijke ruimte in plaats van de eenmalige introductie van de metro. Dit vormt een derde verklaring. Doordat de metro

---

<sup>258</sup> Scheer, 'Are emotions a kind of practice', 193-220, aldaar 201.

<sup>259</sup> Höhne, 'The birth of the urban passenger', 313-321, aldaar 313, 320.

<sup>260</sup> Sennett, *Flesh and stone*, 15-21, 256-257, 323-66; Joyce, *The rule of freedom*, 1-17.

<sup>261</sup> Höhne, 'The birth of the urban passenger'.

<sup>262</sup> Höhne, 'The birth of the urban passenger' 316.



op één bepaald moment werd geopend, konden de New Yorkse media en autoriteiten de stedelingen op deze opening voorbereiden.<sup>263</sup> Zij konden hen vooraf ‘beschaven’ of leren omgaan met de metro. De geleidelijke introductie van de fiets en auto betekende echter dat deze opvoeding moest plaatsvinden toen deze vervoersmiddelen al in de stedelijke ruimte rondreden.

Tot slot is de discrepantie te verklaren doordat Höhne enkel kijkt naar het opvoeden en vervolgens het wennen als resultaat hiervan. De stap van het willen uit het stappenproces ziet hij over het hoofd. Dit komt mede door zijn bronmateriaal dat alleen artikelen uit de ‘voorkant’ van de krant beslaat, waardoor hij enkel de stemmen van de media en overheid over stedelingen bestudeert. De ingezonden stukken die voor deze scriptie zijn gebruikt tonen echter juist de onderhandelingen die stedelingen met elkaar voerden over de nieuwe zintuigelijke en emotionele praktijken die ontwikkeld moesten worden. Volgens Kenny is dit precies de kern van de stedelijke ruimte. Deze wordt volgens hem gevormd door de onderhandelingen tussen stedelingen onderling en met de fysieke ruimte.<sup>264</sup> Toegepast op het verkeer, moesten stedelingen dus luisteren en kijken naar elkaar en bijvoorbeeld de waarschuwingsborden, en moesten zij hun lichamen om elkaar heen manoeuvreren in de ruimte. Onderling wisselden zij geluids-, zicht- en lichamelijke signalen uit en onderhandelden zo over de ruimte die zij innamen. In dit onderhandelingsproces was de wil om te onderhandelen volgens de nieuwe lichamelijke en emotionele praktijken, met als resultaat dat je soms je eigen ruimte moest afstaan en soms andermans ruimte mocht innemen, noodzakelijk.

## CONCLUSIE

In dit hoofdstuk is onderzocht hoe de zintuigelijke en emotionele competenties die de Amsterdamse verkeersdeelnemers ontwikkelden in reactie op de prikkels als ideaal en in de realiteit werkten. De ingezonden stukken tonen dat de komst van de fiets en de auto een nieuw perceptie- en gevoelsideaal vereisten. Het was niet voldoende om alleen te kijken, luisteren en op een bepaalde manier het lichaam te bewegen, maar het was essentieel dat er effectief werd opgelet, en de stedeling voorzichtig en behendig te werk ging. Hierdoor moest de weggebruiker zijn emoties zoveel mogelijk in toom proberen te houden en zich kalm, bedaard en geduldig over de weg bewegen. Door het op deze manier inzetten van de zintuigen en emoties konden stedelingen omgaan met prikkels zoals snelheid, drukte en geluid veroorzaakt door de fiets en de auto die in het eerste hoofdstuk aan bod kwamen. Het samenspel van zintuigelijke en

---

<sup>263</sup> Höhne, ‘The birth of the urban passenger’ 314-318.

<sup>264</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

emotionele competenties die nodig waren in de nieuwe verkeerssituatie, toont aan dat het onvoldoende is om de zintuigen enerzijds en de emoties anderzijds in samenhang te onderzoeken. Om de belevingswereld van de stedeling te kunnen begrijpen is het noodzakelijk ook de zintuigen en emoties in samenhang te onderzoeken.

Deze verandering in persoonlijkheid ging echter niet over één nacht ijs. Hier zijn verschillende verklaringen voor te geven. De technologie van de fiets en de auto maakte het mogelijk vrij door de ruimte te bewegen, wat meer prikkels opleverde en een inspannendere aanpassing vergde dan bijvoorbeeld de metro die Höhne bestudeerde.<sup>265</sup> De geleidelijke introductie zorgde er daarnaast voor dat deze aanpassing moest plaatsvinden terwijl de voertuigen al door de stad reden. Bovendien heeft klasse vermoedelijk een rol gespeeld, zowel als versneller als vertrager van het aanpassingsproces. De burgerlijke cultuur waarvan de samenleving in de onderzoeksperiode doordrenkt was maakte dat het nieuwe type weggebruiker was gevormd naar een burgerlijk ideaal. Omdat zowel onder fietsers, automobilisten als wandelaars zich gebruikers uit hoge, lage en middenklassen bevonden, ontstond er sneller consensus over het burgerlijke ideaaltype weggebruiker. Aan de andere kant zorgde deze mengeling van klassen in elke verkeersgroep voor meer conflict tussen en binnen de groepen van weggebruikers en kon er niet één verkeerscategorie vanwege haar sociale status makkelijk de macht naar zich toetrekken. Hierdoor moest elke groep zich aanpassen waardoor dit meer tijd vergde.

Behalve deze redenen, moet de belangrijkste oorzaak van het trage proces van aanpassing gevonden worden in het feit dat het hier een culturele aanpassing betreft. De nieuwe competenties konden niet alleen door opvoeding bijgebracht worden, maar het kostte ook tijd om aan het nieuwe verkeer te wennen en bovendien moesten stedelingen dit ook willen. Voortbouwend op Kenny's visie zetten stedelingen hun lichaam in om met elkaar te onderhandelen over en in de stedelijke circulatie, en onderhandeling vereist een wil.<sup>266</sup> De ervaringen die ontstonden door het horen, zien en bijna voelen van andere weggebruikers moesten verkeersdeelnemers inzetten voor het navigeren in de stad. Terwijl Kenny voornamelijk op het niveau van de zintuigen blijft, blijkt uit dit hoofdstuk dat hier ook emoties mee verbonden waren. Er was daarom ook een verandering in emotionele praktijken of habitus noodzakelijk, wat grote culturele en sociale inspanning vereiste.<sup>267</sup> Dit samengenomen moesten verkeersdeelnemers hun zintuigen en emoties op elkaar laten inspelen en afstemmen. Dit vergde

---

<sup>265</sup> Höhne, 'The birth of the urban passenger'.

<sup>266</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>267</sup> Scheer, 'Are emotions a kind of practice', 193-220, aldaar 193, 201-204; Bourdieu, *The Logic of Practice*; Höhne, 'The birth of the urban passenger', 313, 320.

een samenwerking waarin de stedelingen met elkaar en de stedelijke ruimte onderhandelden over de ruimte die ze op de weg innamen en de identiteit die zij aan de stedelijke ruimte gaven.

## CONCLUSIE

De komst van de fiets en de auto bracht een hoop prikkels met zich mee. Geluiden van bellen, toeters en uitlaat, stof- en rookwolken en lichamen die dicht bij elkaar en in een sneller tempo bewogen riepen emoties als angst, ergernis en woede op. Deze scriptie toonde aan dat deze prikkeloverdaad echter niet voor zintuigelijke en emotionele afstomping van de Amsterdamse weggebruiker zorgde.<sup>268</sup> Ook de stedenbouwkundige en beleidsaanpassingen hadden niet tot gevolg dat de verkeersdeelnemers zich als vanzelf aanpasten aan de prikkels en transformeerden in passieve, ontzinnelijke wezens die gevoelloos langs elkaar circuleerden, zoals in de meeste literatuur over de moderne stad wordt beweerd.<sup>269</sup> Integendeel. Deze scriptie maakt duidelijk dat zij zich juist actief aanpasten aan de veranderende verkeerssituatie door gebruik te maken van hun zintuigen en emoties. Door deze te instrumentaliseren ontwikkelden de weggebruikers zintuigelijke en emotionele competenties om te kunnen navigeren in een verkeersruimte waarin ook de fiets en de auto een plek hadden.<sup>270</sup> Ze gingen op een oplettende manier kijken en luisteren, pasten hier de onderlinge lichamelijke afstand en het bewegingstempo op aan door voorzichtig en behendig te bewegen en hielden hun emoties in toom door kalm te blijven.

De ingezonden stukken maken duidelijk dat dit eigenschappenprofiel van de ideale weggebruiker in de weerbarstige verkeersrealiteit echter maar moeizaam doorgang vond. Ik betoog dat de verklaring hiervoor ligt in het gegeven dat het een aanpassing aan nieuwe belichaamde en gevoelde praktijken betrof.<sup>271</sup> Het aanleren hiervan, het wennen hieraan, maar vooral ook het willen leren en wennen koste veel culturele en sociale inspanning. Op zintuigelijk vlak moesten de stedelingen de zintuigelijke prikkels die ze waarnamen niet als machtsmiddel interpreteren, maar als een neutrale vorm van informatie die als waarschuwingmiddel kon dienen. Via deze waarschuwendende prikkels konden zij met elkaar en de ruimte onderhandelen over het bewegen in en de identiteit van de stedelijke omgeving.<sup>272</sup> Op emotioneel vlak moesten de verschillende emotionele gemeenschappen die ieder eigen ideeën hadden over het uiten van emoties, samenvloeien tot één gemeenschap waarin de emotionele praktijk van het beheersen van emoties centraal stond.<sup>273</sup>

Ondanks dat dit een moeizaam proces was, tonen de ingezonden stukken ook dat stedelingen langzaam deze nieuwe habitus internaliseerden. Dit betekent dat zij

---

<sup>268</sup> Simmel, 'The metropolis and mental life', 11-19.

<sup>269</sup> Sennett, *Flesh and stone*, 15-21, 256-257, 323-66; Joyce, *The rule of freedom*, 1-17; Corbin, *The foul and the fragrant*.

<sup>270</sup> Smith, *Sensory history*, 127, 128.

<sup>271</sup> Scheer, 'Are emotions a kind of practice', 193-220, aldaar 193, 201-204; Bourdieu, *The Logic of Practice*.

<sup>272</sup> Zie Classen, 'The senses', 355-364, aldaar 357.

<sup>273</sup> Rosenwein, *Emotional communities in the early middle ages*.

accepteerden dat ze zich moesten aanpassen aan een stedelijke ruimte waarin ook de fiets en de auto een plaats hadden. Via zintuiglijke en emotionele onderhandelingsprocessen creëerden zij een nieuwe identiteit voor de stedelijke ruimte. Niet die van ontmoetingsplek, en ook niet die van gevoelloze circulatiestad, maar een plek waarin zowel oude weggebruikers als fietsers en automobilisten door middel van zintuiglijke en emotionele ontmoetingen konden circuleren.<sup>274</sup> Dit laat zien dat er een machtsverschuiving had plaatsgevonden. De wandelaar had zijn dominante positie op het straattoneel afgestaan aan de fiets en de auto.

Behalve de zintuigen en emoties hebben er waarschijnlijk meer zaken meegespeeld waardoor de fiets en de auto doorgang vonden in de stedelijke ruimte. De technologie van de fiets en de auto die toestond vrij door de stad te bewegen en daarnaast hun geleidelijke introductie, zorgden ervoor dat de aanpassing trager verliep dan bijvoorbeeld bij de metro.<sup>275</sup> Daarnaast speelde er een sociaal component. Het eigenschappenprofiel van het ideaaltipe weggebruiker vertoonde overeenkomsten met de burgerlijke cultuur in deze periode. Doordat de soorten verkeersdeelnemers niet samenvielen met de klassen in de Nederlandse samenleving, kon het burgerlijk ideaal in elke groep doorgang vinden terwijl er tevens geen van de verkeersgroepen direct de overhand kreeg. Dit verklaart waarom weggebruikers precies deze competenties ontwikkelden in het verkeer. Het voegt tevens een extra laag toe aan de zintuiglijke en emotionele verklaring voor de traagheid van het aanpassingsproces. De machtsstrijd tussen verkeersdeelnemers was verwickeld met een klassenstrijd die zich zowel in als tussen de groepen weggebruikers afspeelde, waardoor er een heviger conflict was. Hierdoor moest bovendien elke weggebruiker een beetje inschikken door zich aan te passen.

Dit allemaal samengenomen, konden de fiets en de auto het overwicht krijgen in de Amsterdamse stedelijke ruimte, doordat de stedelingen elkaars zintuiglijke ervaringen als waarschuwingssignaal wilden interpreteren en hun zintuiglijke en emotionele praktijken hierop aanpasten. Het burgerlijke ideaaltipe weggebruiker dat hieruit ontstond vindt zijn verklaring in de burgerlijke cultuur in de negentiende eeuw. De traagheid van het proces kan eveneens verklaard worden door klasse, maar vooral doordat het aanleren van een nieuwe culturele *mindset* culturele en sociale inspanning vereiste.

Deze scriptie laat hiermee zien dat in de omgang met nieuwe technologie en breder gezien stedelijke veranderingsprocessen en de constructie van de stedelijke ruimte zintuigen en emoties essentieel waren. Hierdoor toont deze scriptie tevens het belang aan van onderzoek

---

<sup>274</sup> Kenny, *The feel of the city*, 3-6, 10-11, 15-16.

<sup>275</sup> Höhne, 'The birth of the urban passenger'.

naar zintuigen en emoties in hun samenhang in plaats van isolatie.<sup>276</sup> Het is niet alleen nodig om meer zintuigen te onderzoeken dan alleen zicht en om emoties in samenhang te zien, maar ook zintuigen en emoties moeten gezamenlijk onderzocht worden.<sup>277</sup> Zij stonden niet los van elkaar, maar speelden op elkaar in en waren op elkaar afgestemd. Om de processen in de stedelijke ruimte en de omgang met verkeer beter te kunnen begrijpen is het daarom noodzakelijk in zowel de stadshistoriografie als verkeersliteratuur de belevingswereld van stedelingen als geheel te benaderen.

Vervolgonderzoek in die richting zou de resultaten uit deze scriptie breder kunnen trekken naar andere facetten van het stedelijk leven. Zo kan het ook lonen vormen van vermaak of de omgang met dieren in de stad te onderzoeken door gebruik te maken van een benadering die de zintuigen en emotie gezamenlijk onderzoekt. Deze scriptie riep daarnaast enkele vragen op die nader onderzoek vereisen. Voornamelijk is er meer inzicht nodig over de belevingswereld van klassen, om de conclusies hierover in deze scriptie beter te kunnen staven. Het is vooral noodzakelijk om meer te weten over hun emotionele taal en breder gezien hun emotioneel discours, waardoor ook impliciete verwijzingen opgemerkt kunnen worden. Daarnaast zou een studie naar andere vervoersmiddelen dan de fiets, auto of tram meer kunnen vertellen over de rol van technologie in het culturele aanpassingsproces. Laat deze scriptie daarom een aansporing zijn tot meer onderzoek naar de zintuiglijke en emotionele omgang van stedelingen met de veranderende stad en technologieën.

---

<sup>276</sup> Smith, 'When seeing makes scents', 14; Rosenwein, 'Problems and methods', 15.

<sup>277</sup> Mark Smith, *Sensory history*, 2, 9; Smith, 'When seeing makes scents', 14; Rosenwein, 'Problems and methods', 15.

# BIBLIOGRAFIE

## BRONNEN

### *KRANTENARTIKELEN UIT DELPHER*

- ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-kwestie’, *De Telegraaf* (30 mei 1896).
- ‘Ingezonden stukken. De rijwiel-oekase’, *Algemeen Handelsblad* (21 juli 1906).
- ‘Ingezonden stukken. De voetganger en ‘t verkeer’, *Algemeen Handelsblad* (27 augustus 1927).
- ‘Ingezonden stukken. Demping van het Rokin? Laat men beginnen met er wat zorg aan te besteden en eenrichtingsverkeer voor te schrijven’, *Algemeen Handelsblad* (18 april 1935).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stuk. Amstelveenscheweg’, *Algemeen Handelsblad* (26 februari 1932).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Auto’s en honden’, *Algemeen Handelsblad* (5 april 1928).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Claxonmisbruik’, *Algemeen Handelsblad* (11 augustus 1927).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Duistere auto’s’, *Algemeen Handelsblad* (27 juni 1933).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onbewaakte overwegen’, *Algemeen Handelsblad* (14 september 1934).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Onnoodig lawaai van toeters en motoren’, *Algemeen Handelsblad* (28 augustus 1925).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Richtingaanwijzers op de tram’, *Algemeen Handelsblad* (31 juli 1932).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Verkeers-vragen betreffende de Stadhouderskade bij “Parkzicht”’, *Algemeen Handelsblad* (27 mei 1931).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken. Verkeersgevaar’, *Algemeen Handelsblad* (26 augustus 1928).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (10 december 1923).
- ‘Ingezonden stukken. Kernen van ingezonden stukken’. Maximum snelheid’, *Algemeen Handelsblad* (32 augustus 1930).

- ‘Kernen van ingezonden stukken. Auto’s en vluchtheuvels’, *Algemeen Handelsblad* (25 september 1925).
- ‘Kernen van ingezonden stukken. Doodelijk ongeval Loomanstraat’, *Algemeen Handelsblad* (10 januari 1926).
- ‘Kernen van ingezonden stukken. Onder een auto’, *Algemeen Handelsblad* (2 maart 1924).
- ‘Kernen van ingezonden stukken. Snel rijden bij scholen’, *Algemeen Handelsblad* (22 maart 1924).
- ‘Kernen van ingezonden stukken. Verkeer op het Rokin’, *Algemeen Handelsblad* (24 december 1926).
- ‘Kernen van ingezonden stukken. Voetgangers-gevaar op de grachten’, *Algemeen Handelsblad* (30 oktober 1926).
- ‘Wat anderen er van hooren. De ergste zondaar is de claxon’, *De Telegraaf* (21 oktober 1933).
- “Maar een Voetganger”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1928).
- “Maar een voetganger”, ‘Ingezonden stukken. Voor den voetganger’, *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1928)
- A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. De Ter Haar’s aanvulling’, *De Courant* (21 september 1912).
- A. Citroen Kzn., ‘Ingezonden stukken. Verweerschrift van een motorrijder’, *Algemeen Handelsblad* (19 september 1908)
- A. d. V., ‘Ingezonden stukken. De verordening op het wielrijden’, *De Courant* (21 juli 1906).
- A. de Hullu, ‘Ingezonden stukken. Rijwielverordening en Rechtshouden’, *Algemeen Handelsblad* (27 juli 1906).
- A. Meuwese, ‘Ingezonden. Alweer de Amstelveenseweg!’, *Het Volk* (18 september 1935).
- A. Saalborn, ‘Ingezonden. Auto-verkeer’, *Het Nieuws van den Dag* (7 september 1919).
- A.A.G. van Erven Dorens, ‘De Rokin-prijsvraag (Ingezonden.)’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1926).
- A.G. Boelens, ‘Ingezonden. Verkeersongevallen!’, *Het Volk* (29 augustus 1927).
- A.J. Albach, ‘Wat anderen er van denken. Onbewaakte overwegen. Witte hekken’, *De Telegraaf* (18 maart 1931).
- A.J.M. v.d. Heyden, ‘Ingezonden stukken. Controle van rijwielbelastingplaatjes’, *Algemeen Handelsblad* (8 augustus 1929).
- A.M. Bullens, ‘Ingezonden stukken. Het verkeersvraagstuk’, *Het Volk* (27 oktober 1931).
- A.N.W.B. 10979, ‘Ingezonden stukken’, *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).



- A.P. v.d. Linden, 'Ingezonden stukken. Passeeren bij vluchtheuvels', *Algemeen Handelsblad* (23 juni 1933).
- A.P. van Vueren G. Staalman, 'Ingezonden stukken. Woest rijden', *Het Volk* (5 juni 1931).
- Aug. V., 'Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)', *De Telegraaf* (19 september 1908).
- B. Coenen, 'Wenken en grieven. Remmen op auto's', *De Telegraaf* (30 september 1924).
- B. Osman, 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (4 april 1896).
- B., 'Ingezonden. Motorrijtuigen', *Het Nieuws van den Dag* (10 september 1921).
- B.J. Roos, 'Ingezonden stukken. Automobielerkeer in de Kalverstraat', *Algemeen Handelsblad* (12 april 1930).
- C. v.d. L., 'Van Alles Wat. Dingen die gebeuren. Hunne majesteiten', *Het Volk* (11 juni 1924).
- C., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en voetgangers', *Algemeen Handelsblad* (24 september 1895).
- D. Westerling, 'Ingezonden stukken. Nog eens de motor- en rijwielukase', *De Courant* (21 juli 1906).
- D., 'Ingezonden stukken. Het verkeer in Haarlemmerstraat en op Haarlemmerdijk', *De Courant* (21 mei 1910).
- D., 'Ingezonden. Fiets- en motorrijden', *De Telegraaf* (28 juni 1905).
- De Aspirant Hoogvliegersvereniging, 'Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)', *De Telegraaf* (19 september 1908).
- De bedroefde familie van het door woest auto rijden gedooide meisje, 'Ingezonden. De auto-moord op de Overtoom. De politie onbetrouwbaar', *De Tribune* (9 april 1923).
- de R., 'Ingezonden. Onveilig Amsterdam', *Het Nieuws van den Dag* (28 april 1920).
- De vader van het verongelukte meisje, 'Ingezonden. Het doodelijk auto-ongeluk op de Overtoom', *De Tribune* (13 maart 1923).
- Dr. D.H. Koetser, 'Ingezonden stukken. Maximum snelheid', *Algemeen Handelsblad* (13 maart 1926).
- Dr. K., 'Ingezonden stukken. Het ongeval aan de Weteringsschans', *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913).
- Dr. R. J. TH. Meurer, 'Ingezonden stukken. Amsterdam zonder verkeerspolitie', *Algemeen Handelsblad* (21 december 1931).
- Drs. G. van der Hoeven, 'Onbewaakte overwegen (Ingezonden.) Richtingaanwijzers aan de

- tram', *Algemeen Handelsblad* (29 augustus 1931).
- E. van Dieren, arts, 'Ingezonden stukken. Een gevaarlijke dokter?', *De Standaard* (25 juli 1906).
- E. van Dieren, Arts, 'Ingezonden stukken. Rijtuigen en fietsen', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).
- E.H.E. A.N.W.B. 9160, 'Ingezonden stukken. "Links voorbij"', *Algemeen Handelsblad* (25 september 1906).
- Ed. Karsen, 'Een vloek en een zucht. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (4 november 1924).
- Een abonné, 'Ingezonden. Onverlichte auto's', *De Standaard* (6 november 1935).
- Een Abonné, 'Verkeersongelukken bij tramhalten. Is wijziging der voorschriften niet mogelijk? (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (21 september 1923).
- Een abonné, die zoo mogelijk nog grooter afkeer heeft van hard- en woestrijden op den weg, dan de Heer S., 'Ingezonden. Wielrijden in het Vondelpark', *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901).
- Een autobestuurder, 'Ingezonden stukken. Automobielen in de hoofdstad.', *Algemeen Handelsblad* (24 juli 1901).
- Een belangstellende, 'Ingezonden. Het verkeer', *Het Nieuws van den Dag* (12 januari 1916).
- Een bestuurslid van den A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland, 'Ingezonden stukken. Snelheid van Automobielen', *Algemeen Handelsblad* (24 september 1906).
- Een buurtbewoner, 'Ingezonden. Verkeers-ellende', *Het Nieuws van den Dag* (10 januari 1916).
- Een Chauffeur, 'Ingezonden. De openbare weg', *Het Nieuws van den Dag* (23 juli 1919).
- Een eveneens wanhopig automobilist, 'Ingezonden stukken. Wat automobilisten te verduren hebben', *Algemeen Handelsblad* (30 juli 1906).
- Een lezeres van uw blad, 'Ingezonden stukken', *De Telegraaf* (23 november 1913).
- Een liefhebber van wandelen, 'Ingezonden stukken. De Rijwielverordening', *De Courant* (21 juli 1906).
- Een mede-voetganger, 'Ingezonden. Het verkeer', *Het Nieuws van den Dag* (22 september 1919).
- Een ooggetuige, 'Ingezonden. Niet duidelijk', *Het Volksdagblad* (12 mei 1902).
- Een schildknaap van de 30% dames, 'Ingezonden stukken. Het rijvaardigheidsbewijs', *Algemeen Handelsblad* (19 september 1927).
- Een voetganger, 'Onze lezerskring. Het drukke verkeer', *De Courant* (30 mei 1924).

Een voorstander van mechanische beweegkrant, 'Ingezonden. Nog eens, de Automobielen', *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901).

Een wagenvoerder, 'Ingezonden stukken. Roekeloos rijden', *Het Volk* (29 juni 1929).

Een wandelaar, 'Ingezonden stukken. Het auto-gevaar', *De Amsterdammer* (9 juli 1921).

Een wielrijdend ingezetene van een groote stad, 'Ingezonden stukken. Denkt om de Kinders', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

Een wielrijder, 'Door 't portier getroffen', *Algemeen Handelsblad* (9 december 1930).

Een wielrijder, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1906).

Een Wielrijder, 'Ingezonden. Wielerpad!', *Het Nieuws van den Dag* (24 april 1904).

Een Wielrijder, 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (7 oktober 1896).

Een wielrijder. Geen lid eener Club, 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (20 juli 1892).

Een winkelier uit de Utrechtschestraat, 'Ingezonden stukken. De Rijwiel-Oekase van B. en W.', *Algemeen Handelsblad* (20 juli 1906).

Een winkelier, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).

F., 'Ingezonden stukken. Geen wielrijders in het Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892).

F., 'Ingezonden. Gevaarlijk rijden van trams', *Het Volk* (22 februari 1924).

F., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (21 mei 1897).

F.H. Jansen, 'Ingezonden. De openbare verlichting', *Het Volk* (14 maart 1927).

F.L., 'De weg is vrij!', *Het Nieuws van den Dag* (19 augustus 1906).

F.W. Engel, 'Ingezonden stukken. Auto's, ataxen, trams en het Stationsplein', *Algemeen Handelsblad* (17 juni 1909).

Fordje G 9338, 'Ingezonden stukken. Een verkeersagent aangereden', *Algemeen Handelsblad* (2 april 1930).

G. Jonker, 'Ingezonden stukken. Links of rechts?', *Algemeen Handelsblad* (15 januari 1930).

G., 'Ingezonden stukken. Rijwieloekase en Politie', *Algemeen Handelsblad* (20 juli 1906).

G.A. le Jolle, 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (31 augustus 1901).

G.C.E. Crone, 'Ingezonden stukken. Ongelukken op straat', *De Courant* (27 juli 1911).

G.C.E. Crone, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913).

H. v. G., 'Ingezonden stukken. Het ongeluk in de N. Spiegelstraat', *De Courant* (14 mei 1912).

H., 'Lezers, die schrijver. Voetgangers links. Doelmatiger verkeersregeling', *De Courant* (1 september 1931).

H.B., 'Ingezonden stukken. Auto-gevaar', *De Courant* (1 september 1911).

H.E. v. G., 'Ingezonden. De wielrijders', *Het Nieuws van den Dag* (13 september 1921).

H.J.S., 'Ingezonden. Het auto-gevaar', *De Amsterdammer* (29 juni 1913).

Henri J. v. Rossum, 'Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening', *Algemeen Handelsblad* (2 augustus 1906).

Het Hoofdbestuur van den Ned. Bond van Part. Chauffeurs, 'Ingezonden. De openbare weg', *Het Nieuws van den Dag* (13 augustus 1921).

Het voorlopig bestuur der Wielrijdersvereniging "Amsterdam", 'Ingezonden stukken. Ontaarde Wielrijders', *De Courant* (12 mei 1906).

I. d. B., 'Ingezonden stukken. Karrijders en rijwielwet', *De Courant* (26 maart 1909).

Is. Brandon, 'Ingezonden. Veiligheid', *Het Volk* (23 mei 1927).

J. Asscher, 'Ingezonden stukken. Veiligheid op den weg', *Algemeen Handelsblad* (11 juni 1931).

J. Houthakker, 'Ingezonden stukken. Het Rokin', *Algemeen Handelsblad* (11 februari 1930).

J. Sternfeld, 'Ingezonden stukken. "Veilig verkeer". Gevaren van achteruit rijden', *Algemeen Handelsblad* (9 juni 1935).

J.B. Boasson, 'Ingezonden stukken. Het autogevaar', *Algemeen Handelsblad* (29 januari 1925).

J.D.W., 'Auto's en wegen. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (23 augustus 1906).

J.H. Vos, 'Ingezonden stukken. Waar blijven de maatregelen?', *Het Volk* (21 november 1930).

J.J. v. R., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (14 september 1906).

J.P.A. v.d. Poll, 'Ingezonden stukken. Onverantwoord rijden', *De Courant* (27 oktober 1909).

J.R. Schiltmeijer Jr., 'Ingezonden. Honden als blindengeleiders', *Het Volk* (30 november 1933).

J.S., 'Ingezonden. De tram', *Het Nieuws van den Dag* (6 november 1915).

J.T.A., 'Ingezonden stukken. De Rijwielverordening.', *De Telegraaf* (21 juli 1906).

Jan Mulder, 'Ingezonden. Het automobielongeluk Weteringschans', *Het Nieuws van den Dag* (14 februari 1913).

Jhr. J.L. Nahuys, Voorzitter der Nederlandsche Automobiel Club, 'Automobielen in de hoofdstad. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1901).

Joh. G. Wertheim, 'Ingezonden stukken. Het Rokin behoeft in 't geheel niet gedempt! De gemeenteraad eische uitvoering van zijn vorig besluit', *Algemeen Handelsblad* (20 april 1935).

Joh. Slaap, 'Ingezonden stukken. Parkeeren aan den Voorburgwal', *Algemeen Handelsblad*

- (19 februari 1932).
- Junior, 'Ingezonden stukken. Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (3 april 1892).
- K., 'Automobilisme (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (13 september 1908).
- K., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (30 mei 1905).
- K., 'Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)', *De Telegraaf* (19 september 1908).
- L. Davids Bzn., 'Ingezonden stukken. Tramhalte Middenlaan bij de Parklaan', *Algemeen Handelsblad* (20 november 1930).
- L.K., 'Ingezonden. Woest rijden in het Vondelpark', *Het Nieuws van den Dag* (27 april 1916).
- L.R., 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1913).
- M. Gebhard, 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (26 februari 1913).
- M. Mok, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (16 augustus 1907).
- M. v. D., 'Ingezonden. Verkeerspolitie', *Het Volk* (28 september 1921).
- M., 'Ingezonden stukken. Straatverkeer in Amsterdam', *De Courant* (23 augustus 1905).
- M., 'Ingezonden stukken. Wielrijders en publiek', *Algemeen Handelsblad* (1 oktober 1895).
- M.B., 'Ingezonden stukken. Verkeersagenten gevraagd te Amsterdam', *Algemeen Handelsblad* (15 april 1935).
- M.W.F. Blanken, 'Automobilisme. Zal de aanhouder winnen? (Ingezonden.)', *De Telegraaf* (18 juli 1906).
- Mevr. E.G.W., 'Ingezonden stukken. Genot van de hogere kringen', *De Telegraaf* (4 september 1906).
- Mr. E. de Grave, 'Ingezonden stukken. De wijziging van de Motorwet', *Algemeen Handelsblad* (17 september 1908).
- Mr. G. A. Visscher, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (12 augustus 1905).
- Mr. H.H. Boas, 'Ingezonden stukken. Links voorbijrijden', *Algemeen Handelsblad* (24 mei 1907).
- Mr. H.J. van Ogtrop, Mr. J.H.M. Hanlo, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (24 september 1906).
- Mr. I. van Creveld, 'Ingezonden stukken. Verkeersbelemmeringen in de NW. Spiegelstraat. Wat er tegen te doen?', *Algemeen Handelsblad* (20 november 1930).
- Mr. J. Kruseman, 'De Rokin-quaestie. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (24 januari 1927).
- N.T. 'Sport en Wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)', *De Telegraaf* (28 september 1908).
- N.T., 'Beschouwingen over het Automobilisme. Waar schuilt het gevaar? (Ingezonden.)', *De*

- Telegraaf* (10 september 1908).
- N.T., 'Sport en wedstrijden. Automobilisme (Ingezonden)', *De Telegraaf* (15 september 1908).
- Nahuijs, Bestuurslid A.N.W.B., Toeristen-Bond voor Nederland, 'Ingezonden stukken. Art. 15 van de Motorwet', *Algemeen Handelsblad* (7 september 1906).
- No. 375 "A.N.W.B.", 'Ingezonden stukken', *De Telegraaf* (30 mei 1896).
- O., 'Ingezonden stukken. Ons hedendaagsch verkeer', *Algemeen Handelsblad* (6 juli 1912).
- Observer, 'Ingezonden stukken. Wielrijden Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (2 mei 1893).
- Ook een arts, 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906).
- P. de Jong, 'Ingezonden stukken. Benzine en elektrische auto's', *Algemeen Handelsblad* (2 april 1912).
- P. Mens, 'Lezers, die schrijven. Het veilig verkeer. De stopborden', *De Courant* (12 september 1931).
- P., 'Eenige schaduwzijden der tegenwoordige sport. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (12 oktober 1898).
- P.H. Bon Jr., 'Ingezonden stukken. Waarom niet strafbaar? Gevaarlijke gevolgen van het onvoorzichtig openen van een linder auto-portier', *Algemeen Handelsblad* (3 maart 1932).
- P.H. Bon Jr., 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad* (20 oktober 1929).
- P.H. v. O., 'Ingezonden stukken', *De Courant* (21 juli 1906).
- P.J.K. (Bewoner Overzijde van het IJ), 'Ingezonden. Het IJveer', *Het Nieuws van den Dag* (12 januari 1913).
- Ph. Kohnstamm, 'Ingezonden stukken. De Reguliersgracht', *Algemeen Handelsblad* (26 oktober 1906).
- Ph. van Leeuwen, 'Ingezonden stukken. Het verkeer in de Leidschestraat en op andere drukke punten', *Algemeen Handelsblad* (16 januari 1930).
- R., 'Ingezonden stukken. Carillonconcerten', *De Courant* (3 juli 1912).
- R.L. Michaël, 'Ingezonden stukken. Geen verkeersstremmingen', *De Standaard* (14 september 1933).
- S. de J., 'Ingezonden stukken. Automobiel-ongelukken', *De Telegraaf* (21 augustus 1907).
- S. Moscow, 'Ingezonden stukken. Een ketting in de staalstraat', *Algemeen Handelsblad* (5 december 1929).
- S. Muller van Voorst, 'Automobielen. (Ingezonden.)', *Algemeen Handelsblad* (19 september

- 1906).
- S., 'Ingezonden stukken. Auto-ongeluk Weteringschans', *Algemeen Handelsblad* (19 februari 1926).
- S., 'Ingezonden stukken. De nieuwe rijwielverordening', *De Telegraaf* (21 juli 1906).
- S.A.H., 'Ingezonden. Auto's', *Het Nieuws van den Dag* (3 maart 1914).
- Stapper, 'Ingezonden. Wenken voor voetgangers', *Het Nieuws van den Dag* (5 januari 1923).
- T. Bouwhuys, 'Ingezonden. Gevaar voor automobilisten, wielrijders, enz.', *Het Nieuws van den Dag* (7 april 1917).
- Uw abonné, 'Ingezonden stukken. Damping Markengracht', *De Courant* (12 februari 1907).
- Uw Dn. V. D., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (19 mei 1896).
- V. A., 'Ingezonden stukken. Rijwielverordening', *Algemeen Handelsblad* (19 juli 1906).
- v.d. B., 'Ingezonden stukken. Het rijwiel-verbod', *Algemeen Handelsblad* (19 september 1906).
- Veritas, 'Ingezonden stukken. Anti-stof en Auto's', *De Telegraaf* (6 augustus 1906).
- Voetganger, 'Ingezonden stukken. De rijwiel-verordening', *Algemeen Handelsblad* (17 juli 1906).
- Voetganger, 'Over auto's, motorfietsen, de straat en den weg', *Het Nieuws van den Dag* (16 september 1919).
- W. Albach, 'Ingezonden stukken. Verkeer van voetgangers', *Algemeen Handelsblad* (14 augustus 1924).
- W. Schellevis Gzn., 'Ingezonden stukken. Al wat iemand heft, zal hij geven voor zijn leven', *De Courant* (22 februari 1927).
- W. van Arethals, 'Ingezonden stukken. Auto-gevaar', *Algemeen Handelsblad* (22 juni 1920).
- W. Veerman, 'Ingezonden. De Wandelweg', *Het Volk* (27 mei 1924).
- W.A. Kalff, 'Ingezonden stukken. Past op!', *Het Volk* (10 oktober 1930).
- W.E.J. Mengel Mzn., Voorzitter, S.C. van Ingen, Penningmeester, W. Juchter, Secretaris, 'Ingezonden stukken. "Oosterspeeltuin"', *Algemeen Handelsblad* (25 mei 1907).
- W.F. d. N., 'Ingezonden. Het verkeer', *Het Nieuws van den Dag* (9 november 1916).
- W.J. Lensing, 'Ingezonden stukken. Gevaarlijk verkeer op de grachten. Ontbreken van trottoir, gevaren van waterkant en stoepen', *Algemeen Handelsblad* (12 september 1934).
- W.L.N.° 2430 van den ANWB, 'Ingezonden stukken. Wielrijden in het Vondelpark', *Algemeen Handelsblad* (28 april 1892).
- X, 'Ingezonden. Velocipéden-Nummers', *Het Nieuws van den Dag* (15 november 1893).

- X. IJ., 'Ingezonden stukken. Auto-bussen en Anti-bierkarren' *Algemeen Handelsblad* (18 april 1907).
- X., 'Ingezonden stukken. "Tramgevaar"', *Algemeen Handelsblad* \*15 mei 1905).
- X., 'Ingezonden stukken. Automobielen', *De Telegraaf* (2 juli 1908).
- X., 'Ingezonden stukken. Overreden', *Algemeen Handelsblad* (2 juni 1915).
- X., 'Ingezonden stukken. Veiligheid op straat', *Algemeen Handelsblad* (28 juli 1904).
- X., 'Ingezonden', *Het Nieuws van den Dag* (27 september 1907).
- Y., 'Ingezonden. Belemmering van het verkeer', *Het Nieuws van den Dag* (15 september 1913).

#### OVERIGE BRONNEN

- Mulder H.J.A., *Verzameling Nederlandsche Staatswetten. No. 18. Motor- en Rijwielwet 1905*, Stbl. No.69 (Den Haag).
- Koninklijke Bibliotheek, <https://www.kb.nl/kbhtml/lijsten/a-z/a.htm> (geraadpleegd 12 april 2021).

#### LITERATUUR

- Aerts, Remieg en Piet de Rooy eds., *Geschiedenis van Amsterdam. III. Hoofdstad in aanbouw 1813-1900* (Amsterdam 2006).
- Aerts, Remieg en Piet de Rooy eds., *Geschiedenis van Amsterdam. IV. Tweestrijd om de hoofdstad 1900-2000* (Amsterdam 2007).
- Aerts, Remieg en Henk te Velde eds., *De stijl van de burger. Over Nederlandse burgerlijke cultuur vanaf de Middeleeuwen* (Kampen 1998).
- Andersson, Peter K., *Streetlife in Late Victorian London. The Constable and the Crowd* (Londen 2013)
- Arnout, Anneleen, *Sights/Sites of splendor. The shopping landscape in nineteenth-century Brussels* (Leuven 2015).
- Bagwell, Philip en Peter Lyth, *Transport in Britain 1750-2000. From canal lock to gridlock* (Londen-New York 2002).
- Baldwin, Peter, *Domesticating the street. The reform of public space in Hartford* (Ohio 1999).
- Barrett, Paul, *The automobile and urban transit. The formation of public policy in Chicago, 1900-1930* (Philadelphia 1983).



- Beeley, Serena, *A history of bicycles* (Secaucus 1992).
- Bennett, Tony, *The birth of the museum. History, theory, politics* (Londen-New York 1995).
- Berman, Marshall, *All that is solid melts into air. The experience of modernity* (New York 1988).
- Bijker, Wiebe, *Of bicycles, bakelites and bulbs. Toward a theory of sociotechnical change* (Cambridge-Londen 1997).
- Bijker, Wiebe en Trevor Pinch, 'The social construction of facts and artefacts. Or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other' *Social Studies of Science* 14 (1984) 399-441.
- Bos, Adriejan e.a., *Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden* (Deventer 1997).
- Bosworth, Richard J.B., 'The touring club Italiano and the nationalisation of the Italian bourgeoisie', *European History Quarterly* 27 (1997) 371-410.
- Bottles, Scott, *Los Angeles and the automobile. The making of the modern city* (California 1987).
- Bourdieu, Pierre, *The Logic of Practice* (Stanford 1990).
- Bruijne, G.A. de e.a., *Wonen, werken en verkeer in Amsterdam, 1880-1980* (Meppel 1980).
- Buiter, Hans, *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimte in vier Nederlandse steden* (Zutphen 2005).
- Classen, Constance, 'The senses' in: Peter N. Stearns (ed.), *Encyclopedia of European social history from 1350-2000 IV* (New York 2001) 355-364.
- Condit, Carl, *Chicago 1910-1929. Building, planning, and urban technology* (Chicago 1973).
- Corbin, Alain, *The foul and the fragrant. Odor and the French social imagination* (New York 1986).
- De la Bruhèze, Adrie Albert, Harry W. Lintsen, Arie Rip, Johan W. Schot, *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 5. Transport, communicatie* (Zutphen 2002).
- Dennis, Richard, *Cities in modernity. Representations and productions of metropolitan space, 1840-1930* (Cambridge 2008).
- Ebert, Anne-Katrin, 'Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the 'New Woman' in the 1890s', *Icon* 16 Special Issue: Technology in Everyday Life (2010) 25-52.
- Emanuel, Martin, 'Making a bicycle city. Infrastructure and cycling in Copenhagen since 1880', *Urban History* 46:3 (2019) 493-517.
- Epperson, Bruce, *Peddling bicycles to America. The rise of an industry* (Jefferson 2010).
- Filarski, Ruud en Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit: II de mobiliteitsexplosie 1895-*

- 2005 (Zutphen 2008).
- Finison, Lorenz, *Boston's cycling craze, 1880-1900. A story of race, sport and society* (Amherst 2014).
- Foster, Mark, *From streetcar to superhighway. American city planners and urban transportation, 1900-1940* (Philadelphia 1981).
- Friss, Evan, *On bicycles. A 200-year history of cycling in New York city* (New York 2019).
- Friss, Evan, *The cycling city. Bicycles and urban America in the 1890s* (Chicago 2015).
- Fuchs, Johannes Marius en Wim J. Simons, *Geschiedenis van de fiets* (Alkmaar 1983).
- Fuchs, Johannes Marius en Wim J. Simons, *Voort in 't zadel kameraden. Honderd jaar fietsen in Nederland* (Alkmaar 1968).
- Hadland, Tony en Hans-Erhard Lessing, *Bicycle design. An illustrated history* (Cambridge 2014).
- Herlihy, David V., *Bicycle. The history* (Londen 2004).
- Hogenkamp, George J. M., *Een halve eeuw wielersport* (Amsterdam 1916 [1917]).
- Höhne, Stefan, 'The birth of the urban passenger. Infrastructural subjectivity and the opening of the New York City subway' *City (analysis of urban trends, culture, theory, policy, action)* 19:2-3 (2015) 313-321.
- Holt, Richard, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914', *International Journal of the History of Sport* 2 (1985) 127-139.
- Joyce, Patrick, *The rule of freedom. Liberalism and the modern city* (Londen-New York 2003).
- Kenny, Nicolas, *The feel of the city. Experiences of urban transformation* (Toronto 2014).
- Ladd, Brian, *The streets of Europe. The sights, sounds, and smells that shaped its great cities* (Chicago 2020).
- Laux, James, *The European automobile industry* (Twayne 1992).
- Laux, James, *In first gear. The French automobile industry to 1914* (Liverpool 1976).
- Lugard, W.J., *Veertig jaar [A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland] uit het archief der Kampioen-redactie* (Den Haag 1923).
- Mackintosh, Philip Gordon en Glen Norcliffe, 'Men, women and the bicycle. Gender and social geography of cycling in the late 19th Century' in: Peter Cox, David Horton en Paul Rosen eds., *Cycling and society* (Ashgate 2007) 153-177.
- Marks, Patricia, *Bicycles, bangs, and bloomers. The new woman in the popular press* (Lexington 1990).
- Maso, Benjo, *Het zweet der goden. Legende van de wielersport* (Amsterdam 1990).

- Mom, Gijs, *Geschiedenis van de auto van morgen. Cultuur en techniek van de elektrische auto* (Eindhoven 1997).
- Norton, Peter D., *Fighting traffic. The dawn of the motor age in the American city* (Cambridge 2008).
- Oldenziel, Ruth, Adri Albert de la Bruhèze, 'Contested spaces. Bicycle lanes in urban Europe, 1900-1995', *Transfers* 1:2 (2011) 29-49.
- Pound, Arthur, *The Turning Wheel* (New York 1934).
- Rae, John, *The American automobile industry* (Twayne 1984).
- Rae, John, *American automobile manufacturers. The first forty years* (Whitefish 1959).
- Reddy, William, 'Against constructionism. The historical ethnography of emotions', *Current Anthropology* 38:3 (1997) 327-351.
- Regt, Ali de, 'Beschavingsoffensief (civilizing offensive). From sociological concept to moral appeal', *Human Figurations* 4:1 (2015).
- Rosenwein, Barbara, 'Problems and Methods in the History of Emotions', *Passions in Context* 1 (2010) 1-32.
- Rosenwein, Barbara H., *Emotional communities in the early middle ages* (Ithaca-Londen 2006).
- Roosjen, Tjeerd, *De geografie van de wielersport* (Doctoraalscriptie, Universiteit Utrecht, Utrecht 1995).
- Sacks, Oliver, *The man who mistook his wife for a hat* (Londen 1985).
- Scharff, Virginia, *Taking the wheel. Women and the coming of the motor age* (Albuquerque 1991).
- Scheer, Monique, 'Are emotions a kind of practice (and is that what makes them have a history)? A bourdieuan approach to understanding emotion' *History and Theory* 51:2 (2012) 193-220.
- Sennett, Richard, *Flesh and stone. The body and the city in western civilization* (New York 1994).
- Sherrington, Charles Scott, 'On the proprioceptive system, especially in its reflex aspect', *Brain* 29 (1907) 467-485.
- Simpson, Claire, 'Capitalising on curiosity. Women's professional cycling in the late 19th Century' in: Peter Cox, David Horton en Paul Rosen eds., *Cycling and society* (Ashgate 2007) 47-65.
- Simmel, Georg, 'The metropolis and mental life' (1903) in: Gary Bridge en Sophie Watson eds., *The blackwell city reader* (Oxford-Malden 2002).

- Smith, Mark, 'When seeing makes scents', *American Art* 24:3 (2010) 12-14.
- Smith, Mark, *Sensing the past. Seeing, hearing, smelling, tasting, and touching in history* (California 2007).
- Smith, Mark, *Sensory history* (Oxford-New York 2007).
- Stearns, Peter en Carol Stearns, 'Emotionology. Clarifying the history of emotions and emotional standards', *American History review* 90:4 (1985) 813-836.
- Tjong Tjin Tai, Sue Yen, Frank Veraart en Mila Davids, 'How the Netherlands became a bicycle nation. Users, firms and intermediaries, 1860-1940' *Business History* 57:2 (2015) 257-289.
- Tobin, Gary Allen, 'The bicycle boom of the 1890s. The development of private transportation and the birth of the modern tourist', *Journal of Popular Culture* 7 (1974) 838-849.
- Van der Vinne, Vincent, *Eysink. Van fiets tot motorfiets. Ondernemen tijdens de opkomst van het gemotoriseerd verkeer* (Amsterdam 2001).
- Van Eyle, Wim, *Een eeuw Nederlandse wielersport. Van Jaap Eden tot Joop Zoetemelk* (Utrecht 1980).
- Veraart, Frank, *Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940. Van sportmiddel naar massavervoermiddel* (Eindhoven 1995).
- Wijfjes, Huub en Frans Harbers eds., *De krant. Een cultuurgeschiedenis* (Amsterdam 2019).
- Woodforde, John, *The story of the bicycle* (Londen 1977).