

BORIS DITTRICH
HOMO-BESCHERMHEER
IN NEW YORK

WARHOLS REGISSEUR
'ANDY VOND
'ALLES BEST'

WALTER VELTRONI
DE NIEUWE LEIDER VAN
LINKS ITALIË



HOLLEEDER BELT VN

'ALS IK ENDSTRA ÉÉN KLAP HAD GEGEVEN, DAN
HAD IK GEEN TWEE DAGEN MEER GELEEFD'



DE RENAISSANCE VAN DE FIETS

SCHOON, HIP EN SNEL



8710857 030717

04107

REPORTAGE DE RENAISSANCE VAN DE FIETS

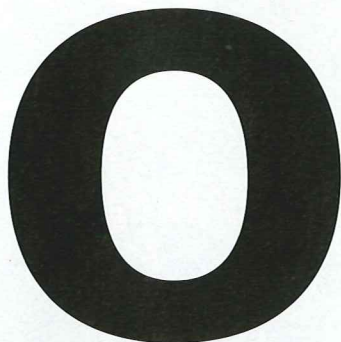
Vet fietsen

Door Gerard Janssen
Foto's Otto Snoek

*In de Chopperdome, de mooiste
fietsenwinkel van Amsterdam*



Fietsen zijn in 2007 net zo cool, net zo comfortabel, net zo stijlvol, net zo makkelijk en soms zelfs net zo snel als auto's. En nog steeds veel milieuvriendelijker. Zelfs het Nederlandse weer werkt mee bij de verhipping van de fiets. 'Volgens berekeningen regent het maar zes procent van de tijd: een op de zestien fietsritten.'



Op de Admiraal de Ruijterweg in Amsterdam stappen twee jonge vrouwen met een stoere City Cruiser uit de Chopperdome, de mooiste fietswinkel van Amsterdam. De tweewieler ziet eruit als een gewone fiets in een lachspiegel. Alles wat recht is bij de 'normale' fiets is gebogen bij een Cruiser. Nicolette (37) en Barbara (31) zijn opgewonden als kinderen bij de Efteling. Hun stemmen schieten een octaaf omhoog. 'Alles is leuk in deze winkel. Ze hebben zelfs fietsslots die eruit zien als handboeien.' De fiets is een afscheidscadeau voor een collega. 'We wilden eerst een scooter voor haar kopen, maar die zijn zo duur. De keus was: of een belabberde scooter, of een hele goeie fiets. Leuk hè, met die bloemetjes erop.'

Er zijn steeds minder redenen om niet op de fiets te stappen. Coole hiphoppers hoeven geen Mercedes meer te kopen: een cruiserbike met veertig spiegels en een blingblingtoeter is net zo 'fokking vet'. Motorliefhebbers met een klein hartje kunnen de fietspaden op met een lowrider versierd met Maltezer kruizen en een doodskop.

Dat het bij de cruisers, choppers en lowriders om de show gaat, is duidelijk. Maar het innerlijk is ook belangrijk

Een creatieve zakenman ziet er goed uit op een Paul-Frankfiets. De televisieredactrice die haar werk met het moederschap weet te combineren rijdt rond op een Johnny-LoCo-Cargo-cruiser. En mensen die een hekel hebben aan lichamelijke inspanning kunnen sinds kort waardig voortrollen op een elektrische fiets.

Rijdende kunstwerken

De wortels van de coole stadfiets liggen in het zuidwesten van de Verenigde Staten. In de jaren zestig begonnen oorlogsveteranen daar hun Liberators te verbouwen tot choppers. De kids wilden dat ook en begonnen hun fietsen op dezelfde manier om te sleutelen. Rond die tijd verschenen aan

de Amerikaanse westkust de eerste Beach Cruisers, hippe fietsen waarop surfers met slaperige ogen zigzaggend over het strand konden rijden. In de late jaren tachtig, toen de chopperfietsen voor lage prijzen bij *garage sales* te koop lagen, werden ze ontdekt door de Latijns-Amerikaanse gemeenschap. Ze bouwden de fietsen om tot rijdende kunstwerken: de lowriders. En sinds de cruisers en de lowriders te zien zijn in video's van Snoop Dogg en Pharrell Williams kom je er als hippe stadsvogel in alle wereldsteden prima mee voor de dag.

Tien jaar geleden waren ze nog een zeldzaamheid in het Amsterdamse straatbeeld. Als Kitty van Heusden (43) in die tijd op haar lowrider rondreed, werd ze aangeklampt door mensen die ook zo'n fiets wilden. 'Dat was leuk. Maar als er iets stuk ging, kon je niks meer met je fiets.' Conventionele fietmakers wisten niet wat ze met de megalomane voorvorken en ultradikke banden aanmoesten. Vrienden die ook een Amerikaanse fiets hadden geïmporteerd, kenden hetzelfde probleem. Samen met haar man Rhalf begon Kitty daarom met het importeren van onderdelen. 'We zijn naar Amerika gegaan om *parts* te halen en toen kwam alles in een stroomversnelling.' Inmiddels is hun winkel The Chopperdome het Europese zenuwcentrum van de coole fiets. Vanuit de hele wereld komen fiets-aficionados naar het jaarlijkse FBI (Fundamentalistic Biker Inc.)-feestje.

Het pronkstuk van de Chopperdome is een Delfts Blauw beschilderde lowrider. Een Canadees handgemaakt frame beschilderd

door de Porceleyne Fles. Hij moet 4500 euro opbrengen. De combinatie stoer-agressief met lief en onschuldig past prima bij een stadskruiser. Het zijn de details die het leuk maken. Zo zijn er Hello Kitty-banden en -ventielbeschermers.

Sinds kort produceert de Chopperdome een eigen lijn 346-fietsen. Grote stoere lange fietsen. Dat het bij de cruisers, choppers en lowriders om de show gaat, is duidelijk. Maar het innerlijk is ook belangrijk. 'Het zijn fietsen voor mensen die van fietsen houden, maar die niet voorovergebogen op zo'n racefietsje willen hangen,' zegt Rhalf (43) per telefoon vanaf een fietsbeurs in Parijs. 'Ik neem altijd mijn fiets mee, ook in het vliegtuig. Ik heb hem nu ook bij me. Ik logeer bij een

vriend die in het westen van Parijs woont. De beurs is in het oosten. Daar rijden we met de fiets naartoe. Gaat prima.' Als de agenda het had toegelaten, was hij zelfs op zijn fiets naar Parijs gecruist. 'Wij verkopen goede fietsen voor echte fietsers. Comfortabele cruisers waar je grote afstanden mee kunt wegtrappen.'

Kogel

Een fiets van bamboe, een limousinetandem of een modfiets met honderd spiegels en een reservewiel. Net als bij auto's bestaat er ergens op de wereld een fiets die voor jou gemaakt lijkt te zijn. En dat geldt niet alleen voor mensen die van uiterlijkheden houden. Ook snelheidsduivels die niets van design en Mexicaanse woestijnromantiek willen weten, kunnen zich uitleven op een fiets. Deze zomer reed Sam Whittingham op de hoogvlakte van Nevada met een sigaarvormige superfiets 130,36 kilometer per uur.

In een loods met een dak van golfplaten, naast de faculteit Lucht & Ruimtevaarttechniek, staan een Starfighter, een insectachtig helikoptertje en een ruimtesatelliet met zonnepanelen. Overal waar je kijkt openge maakte straalmotoren en stuurinrichtingen. Het heeft iets weg van de werkplaats van een James Bond-schurk.

Hier sleutelt vliegtuigwetenschapper François Geuskens aan zijn eigen supersnelle fiets. In 2003 won hij de nationale titel voor de snelste zeepkist en hij heeft een paar wereldtitels verdiend met een 'human powered submarine'. Nu heeft hij zijn zinnen gezet op het wereld-uurrecord fietsen, dat staat op 86,752 kilometer. 'Met een gemiddeld vermogen van 300 watt - voor een geoefende wielprof is dat niet zo veel - moet het mogelijk zijn om dat record te breken,' zegt Geuskens. Om zijn doel te bereiken, heeft hij een 'human powered missile' ontworpen. Uit een grote houten kist hengelt hij de onderdelen. De basis is een uitgerekte fiets, daaromheen passen twee halve cocons van composietmateriaal. 'Dit ding moet 130 kilometer per uur kunnen halen.'

Van indrukwekkende techniek is geen sprake. Het belangrijkste aan de fiets is de huls en die moet de vorm van een kogel hebben. De luchtweerstand is het belangrijkste probleem van een snelheidsduivel. Een fiets met weinig weerstand kan hoge snelheden bereiken.

De supersnelle fietsen zijn niet geschikt voor het stadsverkeer, maar op lange rechte vlakke stukken hoeven *human powered vehicles* niet veel onder te doen voor autoverkeer. In mindere mate geldt hetzelfde voor ligfiets-



Een afscheidskado voor een collega: geen 'belabberde scooter', maar een fiets. 'Leuk hè, met die bloemetjes erop'

sen. De horizontale fietshouding zorgt voor comfort en een lage luchtweerstand. Op een goede ligfiets trap je een groepje opgefokte coureurs in hemdjes met sponsornamen er met gemak uit. Snelheden van vijftig kilometer per uur worden met relatief gemak gehaald. De reden waarom coureurs de fietsen niet in de wielersport gebruiken is dat ze verboden zijn door de internationale wielunie UCI. Als dat niet zo was geweest, zou de Tour de France voor een groot deel op de ligfiets gereden worden. Ongetraind fiets je er makkelijk honderd kilometer per dag op.

Stabiel

Voor de stad zijn ligfietsen niettemin niet handig. Snel opstappen, stoepje af, scherp bochtje maken, daarin blinkt de 'gewone fiets' uit.

De stadsfiets is een vorm van perfectie, zoals dr.ir. Arend Schwab van de werktuigbouwkundefaculteit van de TU in Delft ontdekte. In samenwerking met de universiteit van Nottingham en Cornell schreef de Delftse groep van Schwab een nu al klassiek wetenschappelijk artikel over de stabiliteit van de

fiets. Deze zomer werd het gepubliceerd in *Proceedings of the Royal Society*.

Schwab toont een plaatje van het fietsequivalent van de aapmens die zich opricht en uiteindelijk met een stropdas wegwandelt. De eerste fietsen hadden een groot voorwiel met trappers eraan. Een genie kwam op het idee om de fiets veel economischer te maken met twee tandwielen en een ketting. Het voorwiel bleef echter groot, een feit waarvan Schwab bijna de slappe lach krijgt. 'Dat slaat nergens op, maar dat is evolutie.' Het uiteindelijke resultaat, de fiets zoals iedereen hem kent, blijkt een briljant ontwerp. 'Ik denk niet dat wij met ons onderzoek veel kunnen verbeteren aan de gemiddelde stadsfiets,' zegt hij.

Op een laptop laat Schwab filmpjes zien van experimenten uit het laboratorium. Een fiets met meetapparatuur en een laptop op de bagagedrager wordt door een sporthal geduwd en rijdt stabiel in een rechte lijn. Dan geeft een onderzoeker een tik tegen de fiets. De fiets wiebelt, maar hervindt verrassend snel zijn evenwicht en valt niet om. Het is alsof er een onzichtbare acrobaat op zit die het ding in bedwang houdt. Met een verfinjd

model van de fiets heeft Schwab de bewegingen van het fietsexperiment perfect kunnen nabootsen.

En dat is revolutionair. Want, hoe vreemd het ook mag klinken, tot een paar maanden geleden was er niemand die je kon uitleggen hoe het komt dat een stadsfiets, als hij een beetje vaart heeft, zo stabiel is. Vraag het aan een natuurkundige en hij zal iets mompelen over het gyroscopisch effect: een wiel dat draait, wil blijven draaien in het vlak waarin hij draait. 'Maar dat gyroscopisch effect is helemaal niet zo belangrijk,' zegt Schwab. 'Bij hogere snelheden gaat het gyroscopische effect zelfs tegen werken.' Met een klein blauw fietsje dat hij met duim en wijsvinger bestuurt, laat hij zien dat voor een stabiele beweging samenspel tussen het frame en het stuur essentieel is. Als de fiets naar één kant overhelt, dan draait het stuur een beetje zodat de fiets weer terug wil kantelen. Het samenspel tussen stuur en frame werkt het best als de fiets vaart heeft. Een verrassende conclusie is dat een fiets met steunwielen niet geschikt is om fietsen te leren. Een fiets moet kunnen kantelen. Zonder dat iemand



Vliegtuigwetenschapper François Geuskens werkt in een loods van de TU Delft aan een supersnelle fiets, een 'human powered missile'

zich ervan bewust is, blijkt iedere fietser dit te weten. Een geoefend fietser zal vlak voordat hij een bocht in gaat een kort moment de andere kant op te sturen zodat de fiets in de bocht 'valt'. Pas daarna wordt met de bocht meegestuurd. Het samenspel tussen sturen en kantelen is essentieel voor het goed beheersen van een fiets.

Nu zijn er elektrische fietsen die er cool uitzien – er zijn zelfs elektrische beach cruisers

'De beste methode om fietsen te leren, is daarom om te beginnen met een step, dan over te stappen op een fiets met een laag zadel waar de trappers van af gesloopt zijn, zodat het een loopfietsje wordt. Als iemand het evenwicht op een loopfiets kan bewaren, is het tijd om de trappers er weer op te sleutelen. Mijn jongens heb ik nog fietsen geleerd op een oude fiets met steunwielen,' vervolgt Schwab, die drie kinderen heeft van zes, acht en tien. 'Mijn jongste heb ik met de nieuwe

methode fietsen geleerd. Wat een verschil! Die had het zo geleerd.'

De Fietsersbond is nu bezig met behulp van vrijwilligers nieuwe fietslesprogramma's te beginnen voor kinderen en allochtone vrouwen.

Met de onderzoeksresultaten van Schwab is het ook mogelijk om een ABS-achtig sy-

steem voor fietsen te ontwikkelen dat als de fiets kantelt het stuur zo draait dat de fiets zich weer stabiliseert. Een uitkomst voor ouderen. 'Fietsongelukken bij ouderen zijn meestal één voertuig-ongelukken. Ze vallen gewoon om.'

Stuurbekrachtiging

De modellermethode van Schwab kan ook interessant zijn om ligfietsen en vouwfietsen, die nog niet uitgeëvolueerd zijn, stabie-

ler te maken. En met het model van Schwab kun je precies uitrekenen waar de zware batterij het beste gemonteerd kan worden om een zo stabiel mogelijke elektrische fiets te ontwerpen.

Tot voor kort was de elektrische fiets niet voor jonge mensen. Onder je vijftigste kon je er niet op gezien worden. Nu zijn er elektrische fietsen die er cool uitzien – er zijn zelfs elektrische beach cruisers. De nieuwe generatie elektrische fietsen werkt met een systeem dat op stuurbeheersing lijkt. Als de fiets voelt dat je hard moet trappen, gaat hij meehelpen. Grote fietsproducenten als de Accelgroep (Batavus, Sparta, enzovoort) hebben er miljoenen ingestoken. En de marketingmensen zijn hard aan het werk. Door de stijgende verkoop van elektrische fietsen stijgt de winst van Accel ieder jaar meer.

Hoewel een echte fietser nooit een elektrische fiets zal accepteren, heeft zo'n fiets wel voordelen. 'Ik was kort geleden bij een demonstratie van elektrische fietsen ergens in heuvelrijk gebied,' vertelt Arien de Jong, voorlichtster van de Fietsersbond. 'Mensen mochten een elektrische fiets uitproberen.'



Fietswetenschapper Arend Schwab ontdekte waarom stadfietsen zo stabiel blijven

De meesten vertrokken sceptisch, maar je zag ze allemaal met een *big smile* terugkomen. Ik heb het ook geprobeerd. Heerlijk. Als je bergop rijdt, heb je niet het idee dat je bergop rijdt. En met wind tegen voel je er niets van.' Een bijkomend voordeel van de elektrische fiets is dat je minder snel bezweet raakt, zodat je je bij aankomst op het werk niet hoeft te douchen en je nette pak aan kunt houden.

De nieuwe generatie fietsen maakt het mogelijk om het woon-werkverkeer per fiets interessanter te maken voor mensen die tot vijftien kilometer van hun werk wonen. Eerder werd als bovengrens 7,5 kilometer gehanteerd. Als mensen vaker de fiets pakken, dan zou dat bijvoorbeeld de ringweg van Amsterdam merkbaar ontlasten, en ook op andere trajecten zouden minder files zijn als er meer werd gefietst.

Er zitten al met al enorme economische voordelen aan fietsende forensen: minder files, gezondere werknemers en het is ook nog goed voor het milieu, zoals de wereld ontdekt nu Chinezen hun rijwielen massaal inruilen voor een autootje.

Staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat ondertekende in juli een plan voor de aanleg van hoogwaardige regionale fietspaden, die de forensen uit de auto moeten lokken. 'Het doel is om ruim baan te maken voor soepele rijwielen en elektrische fietsen,' zegt woordvoester Lisa Neves Gonçalves. 'Het project richt zich op het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets door het realiseren van snelle en comfortabele fietsroutes. Het accent ligt vooral op het verbeteren van bestaande routes: wegnemen van barrières zoals stoplichten en verhogen van de kwaliteit, te realiseren vóór het najaar van 2008.' Er zijn vijf kansrijke fietsroutes geselecteerd: Apeldoorn-Deventer, Den Haag-Zoetermeer, Rotterdam-Delft, Zaandam-Amsterdam en Breukelen-Utrecht.

Wat velen ervan weerhoudt om met een goede fiets op pad te gaan, is de angst voor diefstal. Er worden per jaar een 750.000 fietsen gestolen. De regering geeft aangekondigd dit aantal in 2010 met 100.000 terug te brengen. Ook hier zijn technologische ontwikkelingen die kunnen helpen. Gonçalves:

'De introductie van de chip voor de identificatie van de fiets, in combinatie met het landelijke fietsdiefstalregister waarin alle aangiften van fietsdiefstal geregistreerd worden, kan straks een belangrijke impuls geven bij de aanpak van fietsdiefstal. Volgend jaar is het fietsdiefstalregister klaar en wordt het ook opengesteld voor branche en publiek via internet. Door het intikken van framenummer of chipnummer kun je dan zien of een fiets al dan niet als gestolen bekend staat.'

Blijft over het probleem van het Nederlandse klimaat. Fietsen is leuk en aardig, maar niet als het regent. Er zijn planologen die serieus nadenken over de mogelijkheid van overdekte fietspaden. 'Maar de vraag is of de fietser daarop zit te wachten,' zegt Gonçalves: 'Eén van de charmes van het fietsen is tenslotte het in buitenlucht zijn.' Het ministerie ziet meer in het plaatsten van windschermen langs de trajecten. 'Volgens berekeningen regent het maar zes procent van de tijd: een op de zestien fietsritten,' zegt Arien de Jong van de Fietsersbond. Er is in de vlakke randstad dus geen enkele reden meer om niet op de fiets te stappen.