

## **FIETSGESCHIEDENIS IN FIETSLAND NEDERLAND**

**Lezing Scheepvaartmuseum Groningen, 19-10-2010.**

Mijn voordracht is gebaseerd op een historiografisch overzichtsartikel over de geschiedenis van het fietsen dat ik samen met mijn collega Manuel Stoffers vorig jaar in het tijdschrift *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* publiceerde. Naar aanleiding van dit artikel hebben we ook een internationale fietsgeschiedenisbibliografie gelanceerd op internet, die ongeveer 1500 titels bevat en waarin de bezoeker desgewenst titels kan toevoegen. In het artikel vergelijken wij de Nederlandse publicaties op het gebied van fietsgeschiedenis met die in het buitenland. Daarbij hebben wij vastgesteld dat er wat Nederland betreft sprake is van **een paradox**. Ons land geldt, zoals iedereen weet, als fietsland bij uitstek. Voor buitenlanders zijn de vele fietsen net zo karakteristiek voor Nederland als tulpen, polders en windmolens. Tegelijkertijd loopt de beoefening van de geschiedenis van de fiets en het fietsen hier achter bij landen als Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en zelfs Canada. In deze landen zijn in de afgelopen decennia tal van wetenschappelijke publicaties op dit terrein verschenen en zijn nieuwe perspectieven ontwikkeld - een trend die zich in Nederland niet heeft voorgedaan. Hoe is deze paradox te verklaren? Dat is de vraag die in mijn voordracht centraal staat.

Voor de **beeldvorming van Nederland als fietsland** bestaan uiteraard goede redenen. Het is inderdaad zo dat er weinig landen zijn waar het gebruik van de fiets zo is ingeburgerd als in Nederland: ons land kent de hoogste fietsdichtheid ter wereld en schijnt meer fietsen (18 miljoen) dan inwoners te tellen. Terwijl het fietsgebruik in andere westerse landen na de Tweede Wereldoorlog sterk afnam, bleef het in Nederland opmerkelijk hoog. Het aantal afgelegde kilometers van alle fietsers tezamen werd hier pas in 1960 overtroffen door het aantal afgelegde kilometers door automobilisten en bleef tot 1990 hoger dan dat van treinreizigers. In de laatste twee decennia is de fiets weer populairder geworden, als dagelijks vervoermiddel in het lokale verkeer, vooral ook in de door verkeerscongestie geteisterde stedelijke gebieden, maar ook als recreatief vervoermiddel. Het vergeleken met andere landen relatief fietsvriendelijke verkeersbeleid van de overheid heeft bijgedragen aan de populariteit van de fiets. Hoewel het aantal auto's sinds de jaren vijftig gestaag is

toegenomen, zijn fietsers altijd beschouwd als min of meer gelijkwaardige verkeersdeelnemers en onderging het fietsen geen statusdaling, zoals in onze buurlanden wel gebeurde. (In andere landen was er een tendens dat de fiets het vervoermiddel werd voor wie zich geen auto kon veroorloven, onder wie vooral vrouwen en kinderen.) Bovendien kent ons land met bijna 30.000 kilometer aan vrij liggende fietspaden met aparte bruggen, viaducten, ponten en parkeermogelijkheden een fietsvriendelijke infrastructuur. In de ruimtelijke ordening en de stadsplanning is in sterkere mate dan in andere landen structureel aandacht voor het fietsverkeer.

De bijzondere positie van de fiets als alledaags transportmiddel wordt echter niet weerspiegeld in **het onderzoek naar de Nederlandse mobiliteitsgeschiedenis**, waarin de scheepvaart, de trein en de auto centraal staan. Toen in 2008 bijvoorbeeld de handboeken van Ruud Filarski en Gijs Mom over de nationale transport- en mobiliteitsgeschiedenis vanaf 1800 verschenen, bleken de fietsers er bekaaid van af te komen. Van de in totaal bijna 1000 bladzijden waren nog geen 5 aaneengesloten pagina's aan de fiets gewijd.<sup>1</sup> Voor zover het rijwiel ook in andere recente studies over de Nederlandse transportgeschiedenis aandacht krijgt, is dat overwegend in het kader van en als korte aanloop naar de opkomst van het gemotoriseerde vervoer.

**Ook meer in het algemeen is onder Nederlandse historici nauwelijks aandacht voor de geschiedenis van het fietsen en de fiets.** Sinds 1990 worden jaarlijks de *International Cycling History Conferences* gehouden, waaraan zowel particuliere verzamelaars van oude fietsen als academici deelnemen. Van de in totaal bijna 400 congresbijdragen waren er in de afgelopen 20 jaar hooguit 16 van Nederlanders, van wie slechts 3 met een academische achtergrond. Tot voor kort was geen enkele congresbundel te vinden in de bij het IBL-netwerk aangesloten bibliotheken en hetzelfde geldt voor veel andere internationale fietshistorische publicaties. Terwijl er in landen als Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en zelfs Canada academische belangstelling voor fietsgeschiedenis bestaat, leeft het onderwerp niet onder Nederlandse historici, hoewel deze goed zou passen in de opgebloeide interesse voor nationale identiteit en nationaal erfgoed. Terwijl in de Franse reeks *lieux de mémoire* een essay is opgenomen over de *Tour de France*,

ontbreekt in de Nederlandse ‘plaatsen van herinnering’ elk spoor van de fiets. Met het in 1981 opgerichte fietsmuseum Velorama in Nijmegen beschikt Nederland over de omvangrijkste en meest representatieve collectie oude fietsen ter wereld. Het gaat echter om een particulier initiatief dat in eigen land weinig bekendheid en geen overheidssteun geniet en nauwelijks academische erkenning vindt. Toen de oprichter van het Velorama, Gert-Jan Moedt, in 1999 de jaarlijkse *International Cycling Conference* organiseerde, zocht hij tevergeefs medewerking van de Universiteit van Nijmegen.

**De fiets lijkt in Nederland te vanzelfsprekend en te onomstreden voor academisch historisch onderzoek.** Terwijl buitenlandse academici zich zowel wetenschappelijk als politiek-ideologisch profileren met onderzoek naar de fiets en het fietsen, maakt zijn alledaagsheid het rijwiel voor Nederlandse intellectuelen blijkbaar tot een *non-issue*. Zijn praktische waarde als vervoermiddel hoeft hier niet met historische voorbeelden en evenmin met politiek-ideologische argumenten te worden verdedigd. Typerend voor de pragmatische en utilitaire Nederlandse houding ten aanzien van het fietsen is dat het onderzoek vooral gericht is op verkeerstechnische en infrastructurele problemen en oplossingen, en er weinig belangstelling bestaat voor de cultuurhistorische aspecten. Hierdoor blijft onbelicht dat het fietsen ook in ons land niet zo vanzelfsprekend is, maar het product van een bijzondere historische ontwikkeling. Het vanzelfsprekende moet als het ware weer vreemd worden gemaakt om dit onder ogen te zien. Ik zal hier verderop nog op terugkomen.

Weliswaar bestaan er diverse publicaties over de geschiedenis van de fiets en het fietsen in Nederland, maar deze hebben meestal **een journalistiek, populariserend en antiquarisch karakter**. Deels zijn ze geschreven voor verzamelaars van historische fietsen om als achtergrond en hulpmiddel te dienen bij de identificatie van hun verzamelobjecten en deels hebben ze ook een commercieel karakter. Zo publiceerde het Amsterdamse schrijversduo J.M. Fuchs en W.J. Simons in de jaren zestig tot tachtig, deels in opdracht van de fietsbrancheorganisatie ‘Stichting Fiets!’ een reeks populair-historische werken over de geschiedenis van de fiets in Nederland,

---

<sup>1</sup> G. Mom en R. Filarski, *De mobiliteitsexplosie, 1895-2005. Van transport naar mobiliteit 2* (Zutphen

waaronder in 1968 *Voort in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland* en in 1978 *Allemaal op de fiets in Amsterdam*. In hun publicaties is veel informatie te vinden, maar ze kenmerken zich door een compilatie van een groot aantal uitvoerige citaten uit bronnen, door de anekdotische structuur van hun verhaal en het ontbreken van bronvermeldingen. Ook in ander Nederlands werk over fietsgeschiedenis, zoals in het blad *De oude fiets*, is zelden sprake van systematisch onderzoek, een gerichte vraagstelling en analyse, en verwerking van inzichten uit de internationale literatuur. Evenmin is er veel aandacht voor de bredere sociaal-culturele en politieke context en betekenis van het fietsen - de invalshoek die wij bepleiten. De Nederlandse publicaties blijven vaak ver achter bij de kwaliteit van veel recente buitenlandse studies waarin juist de maatschappelijke betekenis van de fiets centraal staat.

Ook is het tekenend voor **het Nederlandse pragmatisme** ten aanzien van de fiets dat hier niet politiek geïnspireerde fietsactivisten de aandacht voor de geschiedenis van het fietsen cultiveerden, maar de fietsindustrie Fuchs en Simons inschakelde voor de promotie van het fietsen. In landen als Engeland, Duitsland en de Verenigde Staten vormde in de jaren zeventig onder invloed van de groeiende bezorgdheid over het milieu en de uitputting van energiebronnen juist **een politiek-geëngageerde invalshoek**, zowel op universiteiten als daarbuiten, een belangrijke stimulans voor fietshistorisch onderzoek.<sup>2</sup> Het is opvallend dat bijvoorbeeld de Duitse fietscultuur, die ik zelf vrij goed ken, tot op de dag van vandaag in veel sterkere mate dan in Nederland politiek-ideologisch geladen is.

Terwijl in Nederland de fietsindustrie een belangrijke aanzet gaf tot de beschrijving van de geschiedenis van de fiets, ontbreekt het in ons land echter aan gedegen studies over **de geschiedenis van de Nederlandse fietsindustrie** als geheel of over Nederlandse fietsproducenten als Gazelle, Batavus of Fongers - dit in tegenstelling tot met name de Engelse, Amerikaanse en Franse fietsindustrie, -handel en -marketing, die onderwerp zijn van enkele publicaties waarin verbanden worden gelegd met de ontwikkeling van de industriële massaproductie en het ontstaan van

---

2008) 55-59.

<sup>2</sup> Dit geldt voor uitstekende populariserende overzichtswerken zoals: Andrew Ritchie, *King of the road: an illustrated history of cycling* (Londen 1975); Jim McGurn, *On your bicycle: an illustrated history of cycling* (Londen 1987); Pryor Dodge, *The bicycle* (Parijs 1996); maar ook voor het recentere

massaconsumptie, marketing en reclame.<sup>3</sup> De achterstand van Nederland op het gebied van de fietsgeschiedenis in het algemeen en de fietsfabricage in het bijzonder is waarschijnlijk deels te verklaren uit **het ontbreken van een sterke industriële en technische traditie** en daarmee verbonden, musea voor techniekgeschiedenis, die in andere landen de belangstelling voor fietsgeschiedenis hebben gestimuleerd. Ons land kan zich anders dan Duitsland, Frankrijk en Engeland niet beroemen op uitvinders of uitvindingen die aanleiding kunnen geven tot historische herdenkingen: de loopfiets of draisine is in Duitsland uitgevonden; de velocipede in Frankrijk; de hoge bi is in Frankrijk en Engeland ontwikkeld en het fietstype waarop we nu fietsen, de zogenaamde *safety*, zag het daglicht in Engeland. Ook wat betreft latere uitvindingen en innovaties, zoals de race-, tour- en ligfiets of de mountainbike, die uit Amerika komt, hebben Nederlandse producenten geen rol gespeeld.

Wellicht hebben Nederlandse producenten wel een vooraanstaande rol gespeeld bij de ontwikkeling van allerlei typen bakfietsen die de laatste jaren populair zijn geworden, vooral in de grote steden. Ook is het zo dat mede als gevolg van de langdurige afscherming van de Nederlandse fietssector ten opzichte van de buitenlandse concurrentie en de kartelvorming, in ons land **een eigen karakteristiek model fiets** dominant kon worden, aangepast aan het vlakke landschap, het natte klimaat, het alledaags gebruik en de dominante burgerlijke fatsoensnormen. Het *Hollandrad*, zoals onze oosterburen dit type rijwiel noemen, wordt gekenmerkt door de verticale, weinig sportieve houding van de berijder, door degelijkheid en een hoog gewicht, en door het standaardpakket aan accessoires zoals bagagedragers, kettingschermen, jasbeschermers en verlichting. Ik zal verderop terugkomen op dit type fiets in verband met een sociaal-politieke duiding van de Nederlandse fietscultuur.

---

academisch onderzoek van P. Cox, D. Horton en P. Rosen (eds.), *Cycling and Society* (Aldershot 2007).

<sup>3</sup> R. Lloyd-Jones, M. J. Lewis en M. Eason, *Raleigh and the British bicycle industry: an economic and business history, 1870-1960* (Aldershot etc. 2000); P. Rosen, *Framing production: technology, culture, and change in the British bicycle industry* (Cambridge, Mass. 2002); Bruce Epperson, 'Failed Colossus: Strategic Error at the Pope Manufacturing Company, 1878-1900', *Technology and Culture* 41 (2000) 300-320; T. Burr, *The Cycle of Commerce: Producers and Consumers in the French and U.S. Bicycle Markets, 1875-1910* (PhD, University of California, Davis 2005); R. D. Petty, 'Peddling the Bicycle in the 1890s: Mass Marketing Shifts into High Gear', *Journal of Macromarketing* 15 (1995) 32-46.

Ook als het om **de geschiedenis van de wielersport** gaat, loopt Nederland achter bij landen als Frankrijk, Duitsland, België en Italië. De overgang tussen sportgeschiedenis en algemene fietsgeschiedenis is vloeiend, omdat vooral vóór 1890 het fietsen overwegend als een sportieve activiteit werd opgevat, ook als daarbij geen sprake was van een wedstrijdelement; dit is in een land als Amerika en deels in de Zuid-Europese landen nog steeds zo. Buitenlandse historici hebben aandacht besteed aan de ontwikkeling van de wielersport in samenhang met bepaalde kenmerken van de moderne maatschappij: de zucht naar sensatie en de fascinatie voor snelheids- en afstandsrecords, de grote rol van massamedia en marketing, het ontstaan van een massale ‘toeschouwersport’; nieuwe ideeën over het lichaam als een machine die optimaal benut moest worden, sociaal-darwinistische opvattingen over de vitaliteit van de natie en een nieuw vertrouwen in de maakbaarheid van de individuele gezondheid en de volksgezondheid.

Opnieuw moet ik constateren dat in Nederland weinig gebeurt wat hierop lijkt. De talloze Nederlandse publicaties over de wielrennerij zijn vrijwel zonder uitzondering van journalistieke of populair-historische aard en besteden geen aandacht aan de bredere thema’s die de wielersport ook buiten de kring van liefhebbers tot een belangwekkend onderwerp van historisch onderzoek maken. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn, dat hoewel Nederlandse wielrenners zijn vanaf het begin redelijk succesvol zijn geweest, **de wielersport in Nederland niet, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk, Vlaanderen, Italië aanleiding heeft gegeven tot een soort van nationale traditie en trots**, waarvan wel sprake was bij de Tour de France, de Giro-Italia en de Ronde van Vlaanderen. Eén reden daarvoor is ongetwijfeld dat het aantal wegwedstrijden in ons land tot aan de Tweede Wereldoorlog zeer beperkt bleef als gevolg van verbodsbepalingen in de Motor- en Rijwielwet van 1905. Terwijl in Frankrijk, Italië en België wegwedstrijden als Tour, Giro en Ronde van Vlaanderen in de eerste helft van de twintigste eeuw klassiekers werden, bleef de wielrennerij in Nederland toen grotendeels beperkt tot baanwedstrijden en kwam er geen Ronde van Nederland tot ontwikkeling. Bovendien lijkt er van oudsher een cultureel schisma door Nederland te lopen als het om de wielersport gaat. Het wielrennen heeft het imago van een ‘katholieke sport’ gekregen, een oordeel dat bevestigd lijkt te worden door de oververtegenwoordiging van Noord-Brabant en Limburg in het aantal wielerverenigingen en georganiseerde wegwedstrijden. Dat het wielrennen in

Nederland niet zo populair is geworden als in Frankrijk, Italië, België en Spanje - waarin fietsen overigens voor een groot deel equivalent was aan wielrennen - heeft ook te maken met de sociaal-politieke achtergrond van het fietsen in ons land waarop ik straks verder zal ingaan.

Nu is het niet helemaal waar dat er in de laatste decennia niets belangwekkends op het gebied van de fietsgeschiedenis is verschenen in Nederland. Ten eerste wil ik wijzen op het proefschrift *Of bicycles, bakelites, and bulbs: Toward a theory of sociotechnical change* uit 1990 van mijn Maastrichtse collega, de techniek socioloog **Wiebe Bijker**. Hij gebruikte de ontwikkeling van de fiets aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw als een van de voorbeelden om te laten zien dat de ontwikkeling van techniek vaak mede door sociale factoren wordt bepaald. De ontwikkeling van de fiets werd volgens hem grotendeels bepaald door de sociale groepen die er gebruik van maakten en de betekenis die zij aan het fietsen gaven. Zo was de moeilijk te berijden en gevaarlijke hoge bi een typische macho-machine: een fiets waarmee atletische jonge mannen lieten zien wat zij konden en durfden en een fiets die ongeschikt was voor kinderen, ouderen en vrouwen. De jonge mannen die fietsen als sport zagen en deze vergeleken met paardrijden, zaten helemaal niet te wachten op de veel veiliger en comfortabeler safety. Pas nadat de safety met luchtbanden in wielervedstrijden sneller bleek te zijn dan de hoge bi en daarmee ook aantrekkelijk werd voor de sportbeoefening, kwam het volgens Bijker langzaam tot een algemene consensus over de optimale vorm van de fiets - een fiets die vervolgens ook geschikt bleek voor andere sociale groepen en voor utilitair gebruik. Bijkers benadering onderscheidt zich van de fietshistorische literatuur waarin de technische ontwikkeling van de fiets en de bijbehorende uitvinders in de negentiende eeuw centraal staan en waarin het veranderende gebruik van de fiets hoofdzakelijk wordt verklaard als het gevolg van een veronderstelde inherente logica en lineaire progressie van de techniekontwikkeling. Hoewel Bijker veel kritiek van buitenlandse fietshistorici kreeg vanwege empirische onvolkomenheden, was het waardevol dat hij een verband legde tussen de techniek van de fiets en de sociale betekenis van het fietsen en in die zin heeft zijn perspectief navolging gevonden.

De tweede belangrijke Nederlandse bijdrage aan de fietsgeschiedenis kwam voort uit het techniekhistorisch onderzoek op de TU Eindhoven. In het kader van het

onderzoek naar de geschiedenis van de techniek in Nederland in de negentiende en twintigste eeuw, schreef **Frank Veraart** in 1995 een doctoraalscriptie over de geschiedenis van de fiets in Nederland in de periode 1870-1940, waarin hij analyseerde hoe de fiets zich tot massavervoermiddel had ontwikkeld. Geïnspireerd door de benadering van Bijker richtte hij zijn aandacht op vier sociale actoren: de fietsenhandel en –industrie, de fietsgebruikers, de ANWB en de overheid. Uit zijn analyse kwam onder andere de belangrijke rol van de ANWB als de promotor van het fietsen en in het verdedigen van de belangen van fietsers naar voren.

Veraarts studie kreeg een vervolg in een onderzoek dat hij enkele jaren later uitvoerde met **Adri Albert de la Bruhèze** - de derde belangrijke Nederlandse bijdrage aan de fietshistoriografie. In het kader van het *Masterplan Fiets*, een omvangrijk fiets-stimuleringsprogramma van de rijksoverheid uit de jaren 90, klopte het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de Eindhovense techniekhistorici aan met de vraag welke factoren het fietsgebruik beïnvloedden. Deze vraag bracht Bruhèze en Veraart tot een uniek vergelijkend onderzoek naar de ontwikkeling van het fietsgebruik en -beleid gedurende de 20ste eeuw in 9 Europese (waaronder 4 Nederlandse) steden.<sup>4</sup> Bruhèze en Veraart nuanceerden het beeld van het uitzonderlijk hoge Nederlandse fietsgebruik enigszins, niet alleen door te wijzen op grote lokale verschillen, maar ook door duidelijk te maken dat vóór de Tweede Wereldoorlog in sommige buitenlandse steden (zoals Hannover) een vergelijkbaar hoog niveau bestond. Na de jaren 50 volgde in alle landen een sterke teruggang in fietsgebruik en vervolgens een stabilisatie of toename vanaf de jaren 70. Een opvallende conclusie was dat verschillen in fietsgebruik aan het eind van de 20ste eeuw voor een belangrijk deel waren terug te voeren op de langetermijneffecten van het decennia eerder gevoerde lokale verkeersbeleid en de ontwikkeling van de infrastructuur (fietspaden). Bovendien constateerden de auteurs een sterke wisselwerking tussen het gevoerde beleid en de lokale beeldvorming van de fiets, die weer van grote invloed was op het daadwerkelijke gebruik ervan. Op basis van hun onderzoek presenteerden Bruhèze en Veraart verder een algemeen model om de historische ontwikkeling van het

---

<sup>4</sup> Albert de la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer*; A. A. Albert de la Bruhèze en F. C. A. Veraart, 'Fietsen en verkeersbeleid. Het fietsgebruik in negen West-Europese steden in de twintigste eeuw', *NEHA-jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis* 62 (1999) 138-170; F. C. A. Veraart en A. A. Albert de la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen. Achterblijvend fietsgebruik



fietsgebruik in verschillende landen of regio's te verklaren. De internationale vergelijking, de aandacht voor lokaal fietsbeleid en voor de daarmee verbonden beeldvorming van het fietsen maken dit onderzoek tot de origineelste Nederlandse fietshistorische publicatie. Het was evenwel typerend dat de aanzet voor dit onderzoek van de overheid kwam en niet uit academische hoek. Deze studie past in het beeld dat de Nederlandse aandacht voor fietsgeschiedenis vooral een pragmatisch, beleidsmatig karakter heeft.

Zoals ik eerder al aangaf loopt Nederland achter bij andere landen als het om **de sociaal-culturele geschiedschrijving** van het fietsen gaat. In de recente buitenlandse historiografie ligt de nadruk op de sociale, culturele en politieke aspecten van het fietsen in de moderniserende samenleving. Het rijwiel krijgt daarbij een hoofdrol in de 'ride to modernity', zoals de Canadese historicus Glen Norcliffe zijn studie over de introductie van de fiets in Canada heeft genoemd.<sup>5</sup> In dergelijke sociaal-culturele geschiedschrijving staat de fiets als **product en instrument van modernisering** in de decennia rond 1900 centraal. De opkomst en de verbreiding van het fietsen wordt geanalyseerd in samenhang met uiteenlopende aspecten van de moderniteit, zoals technologische innovatie, een nieuwe, snellere beleving van ruimte en tijd, een vergroting van de individuele mobiliteit, het ontstaan van het massatoerisme, de veranderende verhouding tussen stad en platteland en tussen werk en vrije tijd en het ontstaan van een lichaamscultuur en massasport, natuur- en milieubewustzijn, democratisch burgerschap, emancipatie en nationalisme, en de teloorgang van traditionele gemeenschapsverbanden en de opkomst van een burgerlijk verenigingsleven op basis van individueel lidmaatschap en sociale status; fietsen vond aan het eind van de negentiende eeuw vaak plaats in clubverband.

De eerste, burgerlijke fietsers profileerden zich met een vooruitstrevende levenshouding en ze prezen het rijwiel aan als een staaltje van technische innovatie en als een 'vrijheidsmachine'. Het rijwiel maakte individuele mobiliteit met een tot dan toe ongekende snelheid en afstand mogelijk. Het meest frappant komt dit naar voren in het opmerkelijk hoge aantal lange tochten en wereldreizen die nog vóór 1900 per

---

in het zuiden van Limburg in historisch perspectief', *Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum van Limburg* XLV (2001) 133-157.

<sup>5</sup> G. Norcliffe, *The Ride to modernity: the bicycle in Canada, 1869-1900* (Toronto etc. 2001).

fiets werden ondernomen, zelfs al in de tijd van de hoge bi. Het fietsen weerspiegelde en bevorderde een nieuwe lichaamsbeleving, zoals verschillende buitenlandse studies laten zien. De eerste fietsers ervoeren het rijwiel niet alleen als een instrument van bevrijding en horizonverbreding, maar ook als de perfecte symbiose van mens en machine. In tegenstelling tot de trein, waarbij het individu zich moest schikken naar het spoorwegsysteem, waren fietsers heer en meester over zichzelf en hun 'machine': zij waren tegelijkertijd bestuurder, motor en passagier. Bovendien zou het fietsen niet alleen energie kosten, maar ook weer nieuwe vitaliteit genereren en zo een ideale therapie vormen tegen zenuwkwalen die onder invloed van de eisen van de moderne tijd hand over hand zouden toenemen. In de medische discussie over de voor- en nadelen van het fietsen ontstond het beeld van de tweewieler als trainings- en compensatiemachine voor het snelle en hectische moderne leven. Op de fiets kon de burger het ideaal van 'rust in beweging' realiseren en de schadelijke en ontwrichtende gevolgen van de modernisering compenseren en controleren: de fiets kon zo dienen als **symbool van beheerste en harmonieuze modernisering**.

De met het fietsen geassocieerde waarden als horizonverbreding en individuele vrijheid golden in eerste instantie vooral voor burgerlijke mannen die zich een fiets konden veroorloven en die over de durf beschikten om een hoge bi te berijden. Maar vanaf het begin maakten ook vrouwen gebruik van de fiets (driewielers bijvoorbeeld) en hun aantal nam toe na de introductie van het safety-model. De betekenis van de fiets voor de **vrouwenemancipatie** is vanaf het begin onderwerp van veel discussie en vervolgens van veel historisch onderzoek geweest. Door de toegenomen fysieke mobiliteit zou de fiets de uithuizigheid, vrijheid en zelfstandigheid van de vrouw aanmerkelijk hebben vergroot en haar sociale isolement hebben doorbroken. Ook zou het nieuwe vervoermiddel ertoe hebben bijgedragen dat zij zich kon bevrijden van knellende kledingvoorschriften, dat haar gezondheid verbeterde en dat de omgangsvormen, met name tussen de seksen, informeler werden. In recent onderzoek wordt de bijdrage van de fiets aan de emancipatie van de vrouw echter genuanceerd. Zo komt naar voren dat vrouwen onder sterke druk stonden om een specifieke vrouwelijke stijl van fietsen te ontwikkelen, die beantwoordde aan burgerlijke fatsoensnormen. Het fietsen door vrouwen doorbrak slechts in beperkte mate het heersende sekserolpatroon en werd vaak aan bestaande normatieve opvattingen over

vrouwelijk gedrag aangepast.<sup>6</sup> De constructie van een aparte damesfiets met een lage opstap weerspiegelt die gendernormen.

Ook uit Nederlandse studies van sport-historica **Jacoba Steendijk-Kuypers** en **Annemarie Opmeer** over het fietsen door vrouwen eind negentiende en begin twintigste eeuw komt naar voren dat fietsende vrouwen in ons land geleidelijk aan geaccepteerd raakten omdat zij hun fietsstijl aanpasten aan de vigerende normen omtrent vrouwelijkheid. Over het algemeen deden Nederlandse wielrijdsters er alles aan om ophef te voorkomen en betrachtten zij voorzichtigheid en gematigheid. Opmeer stelt dan ook dat de maatschappelijke aanvaarding van het fietsen door vrouwen plaatsvond binnen de kaders van ‘een nieuwe, aangepaste vorm van vrouwelijkheid met eigen grenzen’.<sup>7</sup> Steendijk-Kuypers en Opmeer hebben nauwelijks aanwijzingen kunnen vinden dat er in Nederland een direct verband bestond tussen het feminisme en het fietsen. Het fietsen door vrouwen kreeg weliswaar de nodige aandacht in feministische kringen - zo werd op de Nationale Tentoonstelling van Vrouwenarbeid in 1898 gewezen op het nut van de fiets als praktisch vervoermiddel - maar de vrouwenbeweging zette het rijwiel niet expliciet in ten behoeve van de emancipatie. Het kiesrecht en het recht op betaalde arbeid hadden prioriteit boven vrije en zelfstandige mobiliteit. Weliswaar waren enkele bekende feministen, zoals Aletta Jacobs, hartstochtelijke fietsers, maar dat wil nog niet zeggen dat er sprake was van een causaal verband tussen het streven naar gelijke rechten voor vrouwen en deze vrijetijdsbesteding.<sup>8</sup> De associatie van fietsende vrouwen met feminisme en daarmee verbonden de gevreesde vermannelijking van vrouwen, was wellicht eerder een kwestie van sensationele beeldvorming, die met name werd gevoed door tegenstanders van vrouwenemancipatie, en de al dan niet satirische wijze waarop de media dit beeld uitvergrootten.

---

<sup>6</sup> Zie behalve Bleckmann, *Wehe wenn sie losgelassen*, o.a.: P. Marks, *Bicycles, bangs, and bloomers: the new woman in the popular press* (Lexington, KY 1990), m.n. 175-203; E. Gruber Garvey, *The adman in the parlor: magazines and the gendering of consumer culture, 1880s to 1910s* (New York 1996), m.n. 106-134; B. Edwards, ‘The cycling New Woman. The representation of the cycling New Woman in the English popular press 1895-1897’, *Cycle History* 8 (1997), 67-74; C. Simpson, ‘Capitalising on curiosity: women’s professional cycling in the late 19th century’, in Cox, Horton en Rosen, *Cycling and Society*, 47-65; P.G. Mackintosh en G. Norcliffe, ‘Men, women and the bicycle: gender and social geography of cycling in the late 19th century’, in: *ibidem*, 153-177.

<sup>7</sup> Opmeer, ‘*Wat men ook zegt*’, 54.

<sup>8</sup> Zie M. Bosch, ‘Parallele levens op de fiets: het (wielrijders)verbond van Aletta Jacobs en Carel Gerritsen’, in: C. van Eijl (ed.), *Parallele levens. Jaarboek vrouwengeschiedenis* 18 (Amsterdam 1998) 59-78.

Tegen de achtergrond van de modernisering rond 1900 hebben buitenlandse onderzoekers de nodige aandacht geschonken aan de rol van de fiets in **het ontstaan van het massatoerisme** en, in verband daarmee, de bijdrage van de fiets aan de veranderende relatie tussen stad en platteland en **de vorming van de nationale eenheid en identiteit**. Het fietsen was niet alleen een product van de moderniteit, maar werd ook ingezet om de vermeende schadelijke en ongezonde kanten daarvan tegen te gaan. De fiets bood aan burgers met voldoende tijd, energie en geld - en later ook aan steeds meer arbeiders - de mogelijkheid om (tijdelijk) te ontsnappen aan de stedelijke drukte, de vervuilende en lawaaiige industrie en de monotone en in toenemende mate zittende routine van de dagelijkse (kantoor)arbeid. Het rijwiel maakte grotere woon-werkafstanden mogelijk en droeg bij aan het begin van de suburbanisering. Burgerlijke fietstoeristen verheerlijkten de puurheid van de natuur en de eenvoud van het plattellandsleven, maar stelden daarbij vaak wel prijs op een zekere voorspelbaarheid, stedelijke gemakken en veiligheid – plattelanders reageerden soms vijandig op fietsende vreemdelingen. Als gevolg van de verspreiding van faciliteiten als hotels, pensions, (jeugd)herbergen, uitspanningen, informatiepunten en herstelwerkplaatsen langs geliefde routes ontstonden als het ware ‘urbane corridors’ op het platteland. Ondanks de verheerlijking van de onbedorven ‘natuurlijkheid’ van het platteland droeg het fietsen op deze manier bij aan de verstedelijking ervan. Het fietstoerisme versterkte ook de nationale eenheid en identiteit.<sup>9</sup> Nadat al eerder tal van lokale fietsclubs waren ontstaan, kwamen tussen 1878 en 1894 in Engeland, Frankrijk, Duitsland, Italië, België, Nederland en de Verenigde Staten op nationale schaal fietsorganisaties tot stand. Als belangenorganisaties voor fietstoeristen propageerden zij de ontdekking van de regionale landschappen, het vermeende onbedorven platteland en het nationale cultuurgoed. De door het toerfietsen teweeggebrachte overbrugging van de kloof tussen stad en platteland en tussen verschillende regio’s vormde een factor in de nationale eenwording.

---

<sup>9</sup> Zie o.a. Bertho-Lavenir, ‘L’échappée belle’, in: idem en Vallet, *La bicyclette*, 117-129; idem, *La Roue et le stylo*, 102-103, 130; R.J.B. Bosworth, ‘The Touring Club Italiano and the nationalisation of the Italian bourgeoisie’, *European History Quarterly* 27 (1997), 371-410; P. Gaboriau, ‘The Tour de France and cycling’s Belle Epoque’, *International Journal of the History of Sport* 20 (2003), 57-78;

Voor Nederland heeft **Henk te Velde** in zijn dissertatie *Gemeenschapszin en plichtsbesef: Liberalisme en nationalisme in Nederland* uit 1992 gewezen op de grote betekenis van de in 1883 opgerichte Algemeene Nederlandsche Wielrijders-Bond (ANWB) voor het liberale en culturele nationalisme in ons land. Zijn aanzet is opgepikt door de Duitse historica **Anne-Katrin Ebert**, wier dissertatie *Radelnde Nationen: Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* eerder dit jaar is verschenen. Het is opmerkelijk dat de eerste cultuurgeschiedenis van het fietsen in Nederland en de interessantste historische studie die tot nu toe over dit onderwerp is verschenen door een Duitse historicus is geschreven. Op basis van een vergelijking met Duitsland biedt zij een verrassende verklaring voor de status van Nederland als fietsland bij uitstek. Doorgaans wordt gedacht dat het hoge aantal fietsers in ons land in de hand is gewerkt door gunstige geografische en ruimtelijke omstandigheden: het nagenoeg ontbreken van hoogteverschillen, het weliswaar natte, maar toch ook gematigde klimaat, de korte afstanden en de hoge mate van verstedelijking. Ebert verschuift het accent naar een sociaal-culturele verklaring door het succes van de fiets in Nederland in verband te brengen met sociaal-politieke factoren, in het bijzonder nationale identiteitsvorming. Zij wijst erop dat de fiets in Nederland reeds in 1917 als ‘ons populairste vervoermiddel’ werd getypeerd en dat Nederlanders en buitenlanders ons land al tijdens het Interbellum als fietsland bij uitstek beschouwden, hoewel er toen in ook in Europese landen sprake was van een massaal gebruik van de fiets. De nationale status van het rijwiel werd onderstreept doordat de Oranjes zich regelmatig fietsend aan het volk vertoonden en vertonen.

Volgens Ebert was de populariteit van de fiets in Nederland voor een groot deel te danken aan **de activiteiten en het beleid van de ANWB**. Zij laat zien dat de liberaal en nationaal gezinde burgers die daarin de dienst uitmaakten, het fietsen verbonden met bepaalde nationale waarden en burgerlijke beschavingsidealen. In publieke uitingen en manifestaties verbond de ANWB fietsen voortdurend met vermeende Nederlandse deugden, zoals onafhankelijkheid, zelfbeheersing en evenwichtigheid. Ook associeerde de bond het fietsen welbewust met het vaderlandse verleden (bijvoorbeeld door deze te vergelijken met het schaatsen) en met de verbondenheid

---

David Rubinstein, ‘Cycling in the 1890s’, *Victorian Studies* 21 (1977), 47-71; Rabenstein, *RadSPORT*

tussen de diverse regio's, onder andere door de grote fietsparade die de ANWB organiseerde ter gelegenheid van de inhuldiging van koningin Wilhelmina in 1898, waarin de wielrijders gehuld waren in historische en regionale kostuums.

Als belangenorganisatie voor fietstoeristen propageerde de ANWB de schoonheid van typisch Nederlandse landschappen en de oude historische steden en dorpen.

Gepubliceerde reisverslagen, soms met foto's geïllustreerd, droegen bij tot bepaalde **normering en standaardisering van de toeristische fietservaring**. Daarnaast droegen de ANWB bepaalde **beschavings- en burgerschapsidealen** uit, waarbij het draaide om een evenwicht tussen dynamiek en zelfbeheersing, tussen snelle beweging en innerlijke rust en tussen individuele vrijheid en sociale verantwoordelijkheid. Dat laatste kwam bijvoorbeeld tot uitdrukking in de pleidooien voor gestandaardiseerde en uniforme verkeersregels op nationale schaal, waarbij fietsers als fatsoenlijke en gelijkberechtigde verkeersdeelnemers werden voorgesteld. Toen fietsen goedkoper werden en binnen het bereik van de gewone man en vrouw kwamen, verdedigde de aanvankelijk burgerlijk-elitaire ANWB het rijwiel na enige aarzeling als het '**paard der democratie**', een vervoermiddel dat voor alle bevolkinggroepen geschikt was.

Terwijl in Duitsland en ook in Engeland **de arbeidersbeweging** eigen fietsorganisaties oprichtte en de fiets inzette voor de socialistische strijd, domineerde in Nederland dankzij de ANWB vooral het beeld van de fiets als vehikel van nationale eenheid en als algemeen beschavingsinstrument. De ANWB propageerde de verbreiding van de fiets onder arbeiders als middel om hen tot fatsoenlijke burgers te verheffen en in de natie te integreren. Dit beschavingsoffensief was volgens Ebert mede een reden voor het wettelijk verbod uit 1905 op wielervedstrijden op de weg: wielrennen werd geassocieerd met sensatie, commercie en plat vermaak. En anders dan in Duitsland ontwikkelde de arbeidersbeweging in Nederland geen krachtige eigen ideologische verhouding tot de fiets. De betekenissen van het rijwiel voor arbeiders lagen in het verlengde van het waardenpatroon van de burgerlijke fietsers en de ANWB. Het toenemend gebruik van de fiets in arbeiderskringen leidde mede daardoor in Nederland niet, zoals in Duitsland en ook in een land als Groot-Britannië, tot een **sociale statusdaling van het rijwiel**, waardoor burgerlijke kringen dit

---

*und Gesellschaft*, 200-223.

vervoermiddel de rug toekeerden. In het Interbellum bleef de ANWB de belangen van de fietsers naast die van de automobilisten krachtig verdedigen. Zo suggereert het cultuurhistorisch onderzoek van Ebert niet alleen een verklaring voor het ontbreken van een sterke Nederlandse wielersporttraditie, voor het imago van de fiets als nationaal vervoermiddel en misschien ook voor de door autohistorici gesignaleerde opmerkelijk trage verbreiding van de auto in ons land. Verder laat Ebert zien dat de vaak verguisde **fietsbelasting**, die tussen 1899 en 1919 en tussen 1924 en 1941 bestond in Nederland ten behoeve van de wegeaanleg, bevorderlijk is geweest voor de Nederlandse fietscultuur doordat een deel van de opbrengsten ten goede kwamen aan de aanleg van een fietsinfrastructuur, vooral in de vorm van rijwielpaden die het fietsen aantrekkelijk en veilig maakten.

Het onderzoek van Ebert roept de vraag op of de populariteit van de fiets en de specifieke stijl van het fietsen in Nederland iets te maken hebben met **de relatief egalitaire sociale verhoudingen en de cultivering van burgerlijke waarden** - in tegenstelling tot het meer aristocratisch gedomineerde en sociaal gepolariseerde Duitsland en Engeland. Terwijl in andere landen de fiets sterker met sport en als utilitair vervoermiddel later ook met een lage sociale status werd geassocieerd, werd in Nederland, zoals eerder aangegeven, een karakteristiek model rijwiel dominant dat was afgestemd op het praktische en alledaagse gebruik alsook de burgerlijke fatsoensnormen. De typisch Hollandse fiets kenmerkt zich niet alleen, zoals eerder aangegeven, door degelijkheid en standaardaccessoires, maar ook door de rechtop zittende houding van de berijder en het bedaarde tempo - een voorovergebogen houding en overmatige transpiratie golden volgens de burgerlijke waarden niet als respectabel. Eberts werk toont aan dat de geschiedenis van het fietsen een substantiële bijdrage kan leveren aan de kennis van de modernisering van ons land en een in internationaal opzicht onderscheidend kenmerk van de Nederlandse cultuur. Zo laat zij zien dat nationale identiteit niet alleen werd gemaakt met behulp van ideeën en symbolen; ook technische voorwerpen, het dagelijkse gebruik ervan, een bepaalde lichaamsbeleving, toerisme, verkeersbeleid en verkeersinfrastructuur speelden een rol.

Meer in het algemeen suggereert Eberts studie wat betreft Nederland een interessant perspectief op **de historische ontwikkeling van de verhouding tussen fiets- en autoverkeer**. Veel transporthistorici en ook veel fietshistorici die een verband leggen

tussen fiets en moderniteit, hanteren een perspectief waarin de fiets als voorloper van de het gemotoriseerde verkeer wordt gezien. De suggestie is dat de fiets, zowel wat betreft productie en techniek als gebruik en beeldvorming, de weg baande voor de motorfiets en auto. In landen als de Verenigde Staten, Duitsland en Engeland gingen de gemotoriseerde verkeersmiddelen, vooral de auto, immers al gauw de moderniteit in het vervoer belichamen. Of er altijd sprake is van een intrinsieke continuïteit is echter de vraag, zoals de Nederlandse mobiliteitsgeschiedenis in de twintigste eeuw misschien wel bij uitstek laat zien. Juist hier wordt duidelijk dat er niet simpelweg sprake was van een aflossing van de fiets door de auto.

Het gevolg van een dergelijke **finalistische kijk op de geschiedenis van de mobiliteit**, die, zoals gezegd door nogal wat fietshistorici wordt gedeeld, is een perspectivische verkorting van de historische werkelijkheid: het lijkt dan alsof het rijwiel in de loop van de twintigste eeuw sneller en meer ruimte aan de auto heeft verloren dan in feite is gebeurd, althans in Nederland en wellicht geldt hetzelfde voor een land als Denemarken. Bovendien krijgen de eigen kwaliteiten van de fiets ten opzichte van de auto – schoon, stil, licht, goedkoop, gezond en sneller in de stad - op deze manier geen plaats in de geschiedschrijving. Dat dit niet terecht is, blijkt alleen al uit het feit dat bij de introductie van de auto in kringen van de ANWB juist gewezen werd op het uiteenlopende en complementaire karakter van beide vervoermiddelen, een perspectief dat in Nederland invloedrijk is gebleven.