

De geschiedschrijving van de fiets en het fietsen in Nederland. Een beknopte gids door de literatuur

Manuel Stoffers en Harry Oosterhuis

Nederland geldt in binnen- en buitenland als fietsland bij uitstek. Terwijl het fietsgebruik in andere westerse landen na de Tweede Wereldoorlog sterk afnam, bleef het in Nederland opmerkelijk hoog. In de jaren vijftig bereikte ons land de hoogste fietsdichtheid ter wereld. Wat verkeerskundigen de ‘vervoersprestatie’ van de fiets noemen, dit wil zeggen het totaal aantal kilometers dat reizigers met een vervoermiddel afleggen, werd hier pas in 1960 overtroffen door de auto en bleef ook daarna relatief hoog, tot 1990 zelfs hoger dan dat van de trein. Vanaf het midden van de jaren zeventig heeft de Nederlandse overheid bovendien internationaal naam gemaakt met een fietsbevorderend beleid, dat sindsdien heeft geresulteerd in de aanleg van een uitzonderlijk hoog aantal fietspaden en andere voorzieningen voor het fietsverkeer. Anno 2010 telt Nederland meer fietsen dan inwoners en heeft het rijwiel hier volgens recent onderzoek van het Fietsberaad in menig opzicht een ‘sterker imago’ dan de auto.

De opvallende positie van de fiets in de Nederlandse cultuur en mobiliteit heeft onder Nederlandse historici tot nog toe weinig aandacht gekregen. Zelfs in het zeer uitvoerige recente handboek *Van transport naar mobiliteit* van Ruud Filarski en Gijs Mom over de nationale transport- en mobiliteitsgeschiedenis vanaf 1800 besteden de auteurs naast een groot aantal verspreide opmerkingen nog geen vijf aaneengesloten pagina’s aan de fiets. Ook meer in het algemeen lijkt de fiets in Nederland te alledaags en te onomstreden voor academisch historisch onderzoek. Hierdoor blijft onbelicht dat het fietsen ook in Nederland niet vanzelfsprekend is, maar het product van een bijzondere historische ontwikkeling. Bovendien ontgaat Nederlandse historici zo de bijdrage die de opkomst en verbreiding van het fietsen heeft betekend voor de geschiedenis van mobiliteit en toerisme, van lichaamscultuur en massasport, van natuurbeleving en verstedelijking, ja zelfs van democratisch burgerschap, emancipatie en nationalisme.

Toch is er wel een en ander geschreven over de geschiedenis van de fiets en het fietsen in Nederland. Dit artikel is bedoeld als gids door de voornaamste literatuur en wil tegelijk de belangrijkste lacunes in het onderzoek vermelden. Een completer overzicht is te vinden in ons artikel in de *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 124-3 (2009) en in onze online *Cycling History Bibliography* (www.fasos-research.nl/sts/cyclinghistory).

De pionier: Hogenkamp

De geschiedschrijving van het fietsen en de fiets in Nederland begint met het pionierswerk van de journalist George J.M. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport* uit 1917. Deze meer dan 700 bladzijden tellende en rijk geïllustreerde kroniek van de opkomst van de fiets en het wielrennen in de periode 1867-1917 bevat gedetailleerde jaaroverzichten van de Nederlandse (en buitenlandse) wielersport tussen 1883-1917 en een uitgebreide lijst met korte biografieën van Nederlandse deelnemers aan wielervedstrijden. Bovendien beschreef Hogenkamp op grond van getuigenissen van fietsers van het eerste uur de komst van de Franse Michaux-vélocipède naar Nederland en de vroegste verspreiding van, zoals hij schreef, ‘ons populairste vervoermiddel’. In 1939 publiceerde Hogenkamp ook nog het boekje *De geschiedenis van Burgers Deventer is de geschiedenis van de fiets*, dat, zoals de titel eigenlijk al

suggereert, meer een algemeen overzicht over de geschiedenis van het fietsen biedt dan een bedrijfsgeschiedenis van fietsfabrikant Burgers.

De ANWB

Een volgende belangrijke publicatie over de geschiedenis van het fietsen in Nederland verscheen in 1923 toen de ANWB het uitgebreide gedenkboek *Veertig jaar* publiceerde. Hierin beschreef toenmalige hoofdredacteur van het verenigingsblad *De Kampioen*, W.J. Lugard, zeer gedetailleerd de verschillende activiteiten van de in 1883 opgerichte wielrijders- en toeristenbond. Met name de campagnes voor wegeaanleg, bewegwijzering en nationale verkeersregelgeving komen hier uitvoerig, zij het niet erg gestructureerd, aan bod. Er zijn later nog verschillende geschiedenissen van de ANWB en haar activiteiten verschenen, onder andere het gedenkboek *Een eeuw wijzer* uit 1983, een uitgave over *Honderd jaar ANWB-bewegwijzering* (1994) en het sociologische proefschrift van M. F. A. Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding* (2 dln, 1989-1992), dat veel statistische informatie over vroege fietsers en ANWB-leden en gegevens over de activiteiten van de Bond voor fietsers bevat.

Fuchs & Simons

Wie op zoek gaat naar literatuur over de geschiedenis van de fiets en het fietsen in Nederland, stuit onvermijdelijk op de publicaties van J.M. Fuchs en W.J. Simons. Als broodschrijvers werden zij in 1964 actief voor de fietsbrancheorganisatie 'Stichting Fiets!' en zetten in die hoedanigheid de geschiedenis van de fiets in Nederland in een reeks publicaties op de kaart. Hun omvangrijkste fietshistorische publicatie verscheen in 1968: *Voort in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*. Veel van hun informatie gaat terug op de genoemde boeken van Hogenkamp en Lugard. Zij wijdden onder andere hoofdstukken aan de oprichting en inrichting van fietsscholen (1869-1898, vooral in Amsterdam), en schetsten de opkomst van lokale fietsclubs in de jaren zeventig en tachtig alsook de begintijd van ANWB en de ontwikkeling van de aanduidingen voor de fiets. Aan bod kwam ook de regelgeving door lokale en nationale overheden vanaf 1869 tot en met de invoering van de Motor- en Rijwielwet van 1905, de fietsbelastingen in de jaren 1898-1919 en 1924-1941, de aanleg van fietspaden (1885-1933) en de proefnemingen met de fiets in het leger (1885-1907) en bij diverse overheidsdiensten. Fuchs en Simons publiceerden nog een reeks andere historische boeken over de fiets, onder andere een lange bijdrage aan de tentoonstellingscatalogus van museum Boymans-Van Beuningen *De Fiets* (1977) en de herdenkingsuitgave *75 jaar Gazelle* (1967). De meest substantiële toevoegingen aan hun eerdere werk zijn te vinden in *Allemaal op de fiets in Amsterdam* (1978), de enige Nederlandse boekpublicatie over lokale fietsgeschiedenis. Een aantal van thema's van Fuchs en Simons zijn door latere auteurs opnieuw opgepakt. Zo zijn er inmiddels verschillende boekjes verschenen over de rijwielbelasting (als laatste van F. Grapperhaus in 2006), is er in 1984/85 in het tijdschrift *Armamentaria* een artikel gepubliceerd van G. D. Cornelissen de Beer over het rijwiel in (o.a.) het Nederlandse leger, en publiceerde Ewoud Sanders in 1997 een intrigerende geschiedenis van het woord 'fiets'.

Branche- en bedrijfsgeschiedenis

Net als de boeken van Hogenkamp en de ANWB-herdenkingsuitgaven, bevatten de publicaties van Fuchs en Simons veel relevante informatie, maar het zijn geen van alle gedegen studies. Vaak zijn er geen exacte bronvermeldingen, ontbreekt het aan

kritische distantie ten opzichte van de opdrachtgever, en is er weinig oog voor de bredere maatschappelijke betekenis van het fietsen. Dat geldt helaas ook vaak voor de spaarzame historische bijdragen over de Nederlandse fietsfabrikanten en de fietsbranche. Er is een geschiedenis van de RAI door Sicco de Jong uit 1968, en er zijn (gedenk)boeken uitgegeven over de fietsfabrikanten Burgers (1939), Gazelle (1967), Eysink (Van der Vinne, 2001) en Union (Timmerman, 2004). Ook *De oude fiets* speelt een belangrijke rol in het publiceren van beschikbare gegevens over grote en kleine Nederlandse fabrikanten, zeker in de uitgebreidere *specials* van Jos Rietveld en Herbert Küner. Bovendien is er nergens gedetailleerdere kennis te vinden over de technische kenmerken en ontwikkeling van Nederlandse fietsen. Maar vooralsnog bestaat er, anders dan in het buitenland, geen gedegen historische studie over een van de inheemse fietsfabrikanten, noch over de fietsbranche als geheel.

Sportgeschiedenis

Hetzelfde kunnen we constateren als het gaat over de geschiedenis van de Nederlandse wielrennerij. De talloze Nederlandse publicaties over het wielrennen – zie daarvoor de uitstekende website van Harrie Heinen: www.wielersportboeken.nl - zijn vrijwel zonder uitzondering van journalistieke of populair-historische aard en besteden geen aandacht aan de thema's die de wielersport ook buiten de kring van liefhebbers tot een belangwekkend onderwerp van historisch onderzoek maken. Als beste overzicht geldt *Een eeuw Nederlandse wielersport* (1980) van sportjournalist Wim van Eyle. Academisch sporthistorisch onderzoek naar het wielrennen is er in Nederland, opnieuw anders dan in het buitenland, nauwelijks, enkele korte artikelen van de hoogleraar sportgeschiedenis Theo Stevens en de hieronder besproken bijdragen van historica Jacoba Steendijk-Kuypers over vrouwen in de sport daargelaten.

Vrouwen en de fiets

Het thema vrouwen en de fiets is vanaf het begin in binnen- en buitenland een belangrijk onderwerp geweest van discussie en het is ook een terugkerend thema in de internationale literatuur over fietsgeschiedenis. Ook in Nederland is de geschiedenis van het fietsen vanuit het genderperspectief bestudeerd. Zo wijdde de historica Jacoba Steendijk-Kuypers in haar studie *Vrouwen-beweging: medische en culturele aspecten van vrouwen in de sport, gezien in het kader van de sporthistorie (1880-1928)* uit 1999 een hoofdstuk aan het fietsen en schreef Annemarie Opmeer in 2004 in opdracht van de Fietsersbond 'Wat men ook zegt, zij fietsen toch', een doctoraalscriptie over vrouwen en de fiets tussen 1890 en 1940. In beide studies wordt de bijdrage van het fietsen aan de vrouwenemancipatie genuanceerd: fietsende vrouwen raakten in Nederland geleidelijk geaccepteerd omdat zij hun fietsstijl *aanpasten* aan de heersende normen omtrent vrouwelijkheid en er niet op uit waren bestaande geslachtsrollen te ondermijnen.

Fietsgebruik en fietsbeleid

Een van de eerste Nederlandse academische studies naar de geschiedenis van de fiets was de doctoraalscriptie van Frank Veraart over de *Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940* (TU Eindhoven, 1995). Veraart bracht veel statistische en andere beschikbare gegevens bij elkaar en ordende zijn materiaal overzichtelijk op basis van een gerichte probleemstelling: de vraag naar de ontwikkeling en handhaving van de fiets als massavervoermiddel. Per onderscheiden deelperiode belichtte Veraart telkens de rol van vier 'relevante 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 in het verdedigen van de belangen van fietsers naar voren en de grote betekenis van de Eerste Wereldoorlog voor de ontwikkeling van de Nederlandse fietsindustrie.

Veraarts studie kreeg een vervolg in een onderzoek dat hij enkele jaren later uitvoerde met onderzoeker Adri Albert de la Bruhèze. Hun studie *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw* (1999) was een uniek vergelijkend onderzoek naar de geschiedenis van het fietsgebruik en het lokale en nationale fietsbeleid tussen 1920 en 1995 in negen Europese (waaronder vier Nederlandse) steden. Een opvallende conclusie van Bruhèze en Veraart was dat verschillen in fietsgebruik aan het eind van de twintigste eeuw voor een belangrijk deel waren terug te voeren op de langetermijneffecten van het decennia eerder gevoerde lokale verkeersbeleid. Bovendien constateerden de auteurs een sterke wisselwerking tussen het gevoerde beleid en de (lokale) beeldvorming over het fietsen.

De fiets als nationaal vervoermiddel

Aansluitend bij de conclusies van Bruhèze en Veraart over het belang van beeldvorming voor het fietsgebruik is het werk van de Duitse historica Anne-Katrin Ebert. Zij promoveerde in 2009 in Bielefeld op een vergelijkende studie naar de geschiedenis van het fietsen in Duitsland en Nederland in de periode 1870 en 1940. Dit jaar verschijnt haar boek bij Campus Verlag onder de titel *Radelnde Nationen*; een Nederlandse uitgave wordt gepland. De grote verdienste van Ebert is dat zij de historische plaats van het fietsen in Nederland weet in te bedden in ontwikkelingen in de sport, de industrie, de politiek en de cultuur en al die gegevens in een prikkelend betoog weet te integreren. Volgens Ebert werd er in Nederland al voor de Eerste Wereldoorlog in de publieke beeldvorming rond de fiets veel nadruk gelegd op de fiets als promotor van de Nederlandse identiteit. Dat was, aldus Ebert, vooral te danken aan de ANWB. De goed georganiseerde ANWB, die als elitaire organisatie van gegoede burgers al vroeg toegang verwierf tot de hoogste bestuursniveaus in ons land, domineerde de beeldvorming rond de fiets en kende in dit opzicht nauwelijks concurrenten. In publieke uitingen en manifestaties legde de ANWB vooral de nadruk op nationale betekenis van de fiets: op zijn betekenis voor het ontdekken, ontsluiten en waarderen van het eigen land. Bovendien benadrukte de ANWB voortdurend de hoogstaande morele en geestelijke waarden die het fietsen met zich mee zou brengen, zoals onafhankelijkheid, zelfbeheersing, kalmte en evenwichtigheid. 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. Het toenemend gebruik van de fiets in arbeiderskringen leidde mede daardoor in Nederland niet tot een sociale statusdaling van de fiets, zoals in Duitsland, waar burgerlijke kringen dit vervoermiddel de rug toekeerden en steeds vaker voor de auto kozen. Aangezien de auto niet in dezelfde mate als beschavings- en volksopvoedingsmiddel opgevat kon worden, bleef de ANWB in het Interbellum de belangen van de fietsers *naast* die van de automobilisten krachtig verdedigen. Zo suggereert het cultuurhistorisch onderzoek van Ebert een verklaring voor het imago van de fiets als nationaal vervoermiddel èn voor zijn relatief sterke positie ten opzichte van andere transportmiddelen in ons land.

Wat ontbreekt er?

Anders dan in veel andere westerse landen, zijn er in Nederland tot nog toe geen professionele onderzoekers geweest die de fietsgeschiedenis tot hun voornaamste studieterrain hebben gemaakt. Er is geen enkele gedegen lokaal-historische studie, zoals die bijvoorbeeld al in 1980 op exemplarische wijze voor Leuven is uitgevoerd.

Op het terrein van de economische en bedrijfsgeschiedenis en dat van de sportgeschiedenis is geen substantieel onderzoek verricht dat zich kan meten met internationale publicaties. Een grondige geschiedenis van de geografische en sociale verspreiding van de fiets in Nederland ontbreekt. Op het terrein van de transport- en mobiliteitsgeschiedenis is er meer onderzoek gedaan naar de auto en ander gemotoriseerd vervoer dan naar de fiets. De geschiedenis van het fietstoerisme, die in het buitenland opgang maakt, is in Nederland – met uitzondering van de rol van de ANWB – onontgonnen terrein. Onderzoek naar de beeldvorming rond de fiets in bijvoorbeeld affiches en advertenties of in letterkunde en populaire cultuur ontbreekt. Andere verwaarloosde gebieden zijn de introductie van draisine en vélompède, de geschiedenis van lokale fietsverenigingen vanaf de negentiende eeuw en de opkomst van het fietsactivisme sinds Provo (al verscheen er in 2005 wel een korte geschiedenis van de Fietsersbond door B. Duizer). In het algemeen is er tot nog toe weinig aandacht voor de recentere fietsgeschiedenis, na de Tweede Wereldoorlog.

Er zijn verschillende verklaringen voor de geringe academische belangstelling in Nederland voor de fietsgeschiedenis. Nederland kan zich anders dan Duitsland, Frankrijk en Engeland niet beroemen op uitvinders of uitvindingen die aanleiding kunnen geven tot herdenkingen of een geschiedschrijving van de fiets. De zwakke industriële traditie heeft ertoe geleid dat in Nederland geen grote industrie- en techniek musea zijn ontstaan, die in andere landen het fietshistorisch onderzoek hebben gestimuleerd. De door anderen geconstateerde achterstand van de academische sportgeschiedenis in Nederland treft ook de nationale wielergeschiedenis. 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 tot een *non-issue*. Zijn praktische waarde als vervoermiddel hoeft in Nederland niet met historische voorbeelden (en evenmin met politiek-ideologische argumenten) te worden verdedigd. Typerend voor de pragmatische Nederlandse houding ten aanzien van het fietsen is dat het onderzoek naar het fietsen hier gedomineerd wordt door ingenieurs en mobiliteitsdeskundigen, die vooral geïnteresseerd zijn in technische en infrastructurele problemen en oplossingen. Voor de cultuur en de geschiedenis van het fietsen bestaat weinig belangstelling.