



Universiteit
Leiden
The Netherlands

'Beter een fiets dan een leeuw'

Stoffers, Manuel; Oosterhuis, Harry

Citation

Stoffers, M., & Oosterhuis, H. (2011). 'Beter een fiets dan een leeuw'. *Leidschrift|Vergeten Verleden*, 26(April), 109-124. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/72828>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/72828>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Leidschrift

Historisch Tijdschrift

Artikel/Article: 'Beter een fiets dan een leeuw'. De vergeten geschiedenis van de fiets in Nederland

Auteur/Author: Manuel Stoffers; Harry Oosterhuis

Verschenen in/Appeared in: *Leidschrift*, 26.1 (Leiden 2011) 109-124

© 2011 Stichting Leidschrift, Leiden, The Netherlands

ISSN 0923-9146

E-ISSN 2210-5298

Niets uit deze uitgave mag worden gereproduceerd en/of vermenigvuldigd zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of the publisher.

Leidschrift is een zelfstandig wetenschappelijk historisch tijdschrift, verbonden aan het Instituut voor geschiedenis van de Universiteit Leiden. *Leidschrift* verschijnt drie maal per jaar in de vorm van een themanummer en biedt hiermee al vijftienvintig jaar een podium voor levendige historiografische discussie.

Artikelen ouder dan 2 jaar zijn te downloaden van www.leidschrift.nl. Losse nummers kunnen per e-mail besteld worden. Het is ook mogelijk een jaarabonnement op *Leidschrift* te nemen. Zie www.leidschrift.nl voor meer informatie.

Leidschrift is an independent academic journal dealing with current historical debates and is linked to the Institute for History of Leiden University. *Leidschrift* appears tri-annually and each edition deals with a specific theme.

Articles older than two years can be downloaded from www.leidschrift.nl. Copies can be order by e-mail. It is also possible to order an yearly subscription. For more information visit www.leidschrift.nl.

Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in *Historical Abstracts*.

Secretariaat/ Secretariat:

Doelensteeg 16
2311 VL Leiden
The Netherlands
071-5277205
redactie@leidschrift.nl
www.leidschrift.nl

Comité van aanbeveling/ Board of recommendation:

Dr. J. Augusteijn
Prof. dr. W.P. Blockmans
Prof. dr. H.W. van den Doel
Prof. dr. L. de Ligt
Prof. dr. L.A.C.J. Lucassen
Prof. dr. H. te Velde

'Beter een fiets dan een leeuw'. De vergeten geschiedenis van de fiets in Nederland

Manuel Stoffers en Harry Oosterhuis

Ons land geldt, zoals iedereen weet, als fietsland bij uitstek. Voor buitenlanders zijn de vele fietsen net zo karakteristiek voor Nederland als tulpen, coffeeshops en windmolens. Tegelijkertijd loopt de beoefening van de geschiedenis van de fiets en het fietsen hier achter bij landen als het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en zelfs Canada.¹ 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. De alomtegenwoordige fiets wordt over het hoofd gezien door Nederlandse historici. Hoe is deze paradox te verklaren? Dat is de vraag die in deze bijdrage centraal staat. Allereerst schetsen wij kort de betekenis van de fiets voor de Nederlandse mobiliteit en cultuur, om vervolgens de aandacht voor de fiets te bespreken in zowel de populaire als de wetenschappelijke geschiedschrijving. Uiteindelijk blijkt het gebrek aan belangstelling voor de fietsgeschiedenis in Nederland een exponent van diezelfde, typisch nationale, fietsgeschiedenis.

Fietsen als nationaal verschijnsel

Weinig mensen realiseren zich dat er niet alleen nog nooit zoveel auto's, maar ook nog nooit zoveel fietsen zijn geweest in Nederland als op dit moment. Waren er in 1970 nog geen acht miljoen rijwielen (op dertien miljoen inwoners),² momenteel zijn het er meer dan tweemaal zoveel en is

¹ Zie voor een internationaal overzicht: M. Stoffers, H. Oosterhuis en P. Cox, 'Bicycle History as Transport History: the Cultural Turn' in: G. Mom e.a. ed. *Mobility in History: Themes in Transport. T2M Yearbook 2011* (Neuchâtel 2010) 265-274, alsmede onze online *Cycling History Bibliography*: <http://www.fasos-research.nl/sts/cyclinghistory/>

² A.A. Albert de la Bruhèze en F.C.A. Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw: overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel* (Den Haag 1999) 51.

Nederland het enige land ter wereld waar meer fietsen zijn dan inwoners.³ In sommige steden wordt inmiddels gewaarschuwd voor een ‘fietsinfarct’.⁴

Er zijn niet alleen veel fietsen in Nederland, de meeste worden ook intensief gebruikt. In geen enkel ander westers land leggen de inwoners gemiddeld zoveel kilometers op de fiets af als hier.⁵ De fiets is voor het vervoer van Nederlandse burgers meer dan twee keer zo belangrijk als bus, tram of metro *gezamenlijk* en van bijna even grote betekenis als de trein, (gemeten naar het totaal aantal afgelegde kilometers).⁶ Voor gemiddeld één op de drie verplaatsingen gebruikt de Nederlander tegenwoordig de fiets. Dat is weliswaar minder dan vóór 1960, toen de massamotorisering nog niet op gang was gekomen, maar veel meer dan in welk ander westers land. In vergelijking met het buitenland kent ons land een bijzonder fietsvriendelijke infrastructuur, met bijna 20.000 kilometer aan fietspaden en -stroken, aparte fietsbruggen, viaducten, ponten en stallingmogelijkheden. In de ruimtelijke ordening en de stadsplanning is, in sterkere mate dan in andere landen, structureel aandacht voor het fietsverkeer. Alleen in Nederland zijn de fietsersbelangen zo goed georganiseerd dat zij de verbouwing van het belangrijkste museum van het land kunnen ophouden, zoals de gerenommeerde Spaanse architecten Antonio Cruz en Antonio Ortiz tot hun verbijstering in 2008 moesten constateren naar aanleiding van hun ontwerp voor de ingang van het nieuwe Rijksmuseum.⁷ Hun onbegrip is al te begrijpelijk: Spanjaarden leggen elk gemiddeld 24 km af op de fiets - *per jaar* wel te verstaan, nog geen 2,5 procent van het Nederlands gemiddelde.⁸

De fiets is volkomen vanzelfsprekend in Nederland – maar tegelijk meer dan dat. De fiets geldt als ‘nationaal ding’, een object van nationale identificatie. Alleen in Nederland kan de regeringsleider zijn verzamelde buitenlandse collega’s publiekelijk een fiets en een fietstochtje aanbieden – zoals premier Wim Kok deed in 1997 tijdens de Europese top in

³ Recente cijfers in BOVAG-RAI, *Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers 2009/2010*, 14.

⁴ Zie de reportage ‘Het fietsinfarct in Nederland’ in: *Uitgesproken VARA* uitgezonden op 17 september 2010.

⁵ Zie de cijfers gepubliceerd door de Europese Commissie: J. Dekoster en U. Schollaert, *Cycling. The Way Ahead for Towns and Cities* (Luxemburg 1999) 19.

⁶ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009. Tabellenboek* (2010) 7.

⁷ Zie de documentaire *Het nieuwe Rijksmuseum* (2008) van Oeke Hoogendijk, uitgezonden op 1 en 2 januari 2009.

⁸ Dekoster en Schollaert, *Cycling. The Way Ahead*, 19.

Amsterdam. Alleen in Nederland wordt het staatshoofd fietsend vereeuwigd in een levensgroot bronzen standbeeld.⁹ Alleen in Nederland is het rijwiel een vast onderdeel in de beeldvorming van het koningshuis en vertonen zijn leden zich regelmatig op de fiets aan het publiek.¹⁰ In ons land, met zijn van oudsher relatief egalitaire verhoudingen, verleent de fiets ‘distinctie via gewooneheid’, zoals de Rotterdamse sociologe Giselinde Kuipers het formuleert.¹¹ Nederland is waarschijnlijk het enige land waar nationale bewindslieden zich op de fiets naar hun ministerie begeven en het leren fietsen onderdeel is van de inburgering van immigranten.¹²

In Nederland is een model fiets dominant geworden dat aangepast is aan het vlakke landschap, het natte klimaat en het alledaags gebruik, en dat gekenmerkt wordt 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. Dit *Hollandrad*, zoals onze oosterburen de typisch Nederlandse fiets noemen, en de daarbij horende pragmatische fietsstijl zijn een nationaal onderscheidingssteken. Ze vormen een karakteristiek element in de Nederlandse *nation branding*, dat internationaal uitgevent wordt en waarvoor internationaal belangstelling bestaat. Met het oog op de buitenlandse interesse wordt bijvoorbeeld een uitgebreide veelkleurige brochure van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het fietsgebruik en de fietsvoorzieningen in ons land in het Engels, Duits, Frans en Spaans uitgegeven.¹³ Door het inzetten van de fiets als nationaal en ook ‘groen’ symbool, probeerde Nederland samen met België in 2010 de organisatie van het WK voetbal van 2018 binnen te halen: twee miljoen

⁹ Op de Posbank bij Rheden werd in 2002 een standbeeld onthuld van Koningin Beatrix op de fiets, ontworpen door beeldhouwer Daphné du Barry. De kosten werden door de lokale bevolking opgebracht. Het beeld is zo gemaakt dat fietsers zich naast de koningin kunnen opstellen. Zie behalve de in noot 10 genoemde website ook K. Oldenburg, ‘Bronzen voor fietsende Beatrix’, *de Volkskrant*, 15 juni 2001.

¹⁰ Zie A.-K. Ebert, ‘Cycling Towards the Nation: the Use of the Bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940’, *European Review of History* 11.3 (2004) 347–364 en de website www.fietsen.123.nl/page/koninklijk-fietsen, geraadpleegd 2 november 2010.

¹¹ G. Kuipers, ‘De fiets van Hare Majesteit. Over nationale habitus en sociologische vergelijking’, *Sociologie* 6.3 (2010), 12.

¹² Zie de publicatie van het Fietsberaad, *Allochtonen in het fietsbeleid* (Rotterdam 2007).

¹³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Cycling in the Netherlands* (Den Haag 2009).

gratis fietsen voor het ‘groene’ vervoer van fans moesten daarvoor gaan zorgen. ‘Als er nog eens een nieuw nationaal wapen moet worden ontworpen, mag de fiets daar niet in ontbreken. Beter een fiets dan een leeuw’, merkte journalist Henk Hofland in 2009 op in *NRC Handelsblad*, waar hij ook het voorstel deed voor een Nationaal Fietsmonument, ‘ter ere van de gewone man, de geest van de natie, de democratie’.¹⁴

Voor toeristen, onderzoekers, activisten en beleidsmakers uit het buitenland is het Nederlandse fietsgebruik een bron van verwondering, inspiratie, imitatie en soms intimidatie, waaraan artikelen, weblogs, rapporten en studies worden gewijd. De verwondering van buitenlandse bezoekers over het wijd verbreide fietsgebruik in Nederland is niet nieuw. Al vóór de Tweede Wereldoorlog werd Nederland gekarakteriseerd als een typisch fietsland, terwijl er toen nog in veel meer landen sprake was van massaal fietsgebruik. In 1932 bijvoorbeeld noemde de Tsjechische schrijver Karel Čapek het fietsen al een Nederlands ‘nationaal gebruik’. Hij noteerde:

zoveel fietsen als bijvoorbeeld in Amsterdam, heb ik nog nooit gezien; dat is niet zomaar hier en daar een fiets, maar iets massaal: scholen, zwermen, kolonies rijwielen (...) Ik zeg u, voorwaar, dit hele volk zit op de fiets.¹⁵

Dergelijke uitspraken kunnen tot op heden worden beluisterd.¹⁶ In een populaire gids voor *expats* in ons land wordt de typische Nederlander door middel van een cartoon verbeeld als een fietser die van alles en nog wat vervoert op zijn rijwiel; het onderschrift luidt: ‘*Nedlanderthal Man*’ – waarbij de associaties met het primitieve en vreemde niemand kunnen ontgaan.¹⁷ De hier woonachtige Amerikaanse journaliste Shirley Agudo publiceerde in 2009 een omvangrijk fotoboek met – voor Nederlanders weinig spectaculaire – opnames van alledaagse fietsers onder de titel *Bicycle Mania*.

¹⁴ H.J.A. Hofland, ‘Fietskunst’, *NRC Handelsblad*, 4 december 2009; H.J.A. Hofland, ‘Eer de fiets’, *NRC Handelsblad*, 18 december 2009.

¹⁵ K. Čapek, *Prenten van Holland* (Antwerpen 2009) 14-17 (oorspronkelijk verschenen in 1932).

¹⁶ Enkele voorbeelden zijn te vinden in J.M. Fuchs en W.J. Simons, *Allemaal op de fiets in Amsterdam* (Amsterdam 1978) 117-119.

¹⁷ C. White en L. Boucke, *The UnDutchables: an Observation of the Netherlands, its Culture and its Inhabitants* (Lafayette 2005) 135.

In buitenlandse publicaties en rapporten over fietsgebruik wordt stevast stilgestaan bij Nederland als voorbeeldig fietsland.¹⁸

Het beeld van Nederland als fietsland wordt zowel door Nederlanders zelf als door buitenlanders gecultiveerd. Dat geldt opmerkelijk genoeg niet voor de geschiedschrijving van het fietsen in ons land. De alomtegenwoordigheid van de fiets in Nederland wordt niet weerspiegeld in het historisch bewustzijn. Nederlandse historici hebben zich tot nog toe nauwelijks met de geschiedenis van dit ‘nationale vervoermiddel’ bezig gehouden. In het buitenland zijn inmiddels academische studies verschenen over bijvoorbeeld de geschiedenis van de fietsindustrie, over de ontwikkeling van de politieke, maatschappelijke en commerciële aspecten van de wielersport, over de historische betekenis van de introductie van de fiets in autolanden als Australië, de Verenigde Staten en Canada, of over de rol van de fiets in het moderniseringsproces, in de moderne kunst, reclame en literatuur. In Nederland is er daarentegen nauwelijks onderzoek verricht naar de geschiedenis van het fietsen en zijn er, anders dan in andere landen, geen historici te vinden die de fietsgeschiedenis tot een van hun specialismen hebben gemaakt.¹⁹ De Nederlandse deelname aan de jaarlijkse *International Cycling History Conferences*, die sinds twintig jaar worden georganiseerd, is zeer beperkt gebleven. Tot voor kort waren de congresbundels van deze conferenties en overigens ook veel andere buitenlandse fietshistorische studies in geen enkele, bij het IBL aangesloten, bibliotheek in Nederland te vinden.

Het is opmerkelijk, maar gezien de Nederlandse onderzoeksachterstand niet verrassend, dat de eerste volwaardige cultuurgeschiedenis van het fietsen in Nederland geschreven is door een *buitenlandse* historicus: de Duitse Anne-Katrin Ebert.²⁰ In haar recente dissertatie, waarin zij de

¹⁸ Zie bijv. J. Wray, ‘Biking in Amsterdam: the politics of the possible’ in idem, *Pedal Power. The Quiet Rise of the Bicycle in American Public Life* (Boulder en Londen 2008) 30-52; J. Pucher en R. Buehler, ‘Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany’, *Transport Reviews* 28.4 (2008) 495-528.

¹⁹ Zie voor een uitvoeriger vergelijking M. Stoffers en H. Oosterhuis, “‘Ons populairste vervoermiddel’”. De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief, *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 124.3 (2009) 390-418.

²⁰ A.-K. Ebert. *Radelnde nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* (Frankfurt am Main 2010). Overigens was bij Eberts promotie in Bielefeld wel een Nederlands historicus betrokken: Henk te Velde trad op als co-promotor.

Duitse en Nederlandse fietsgeschiedenis tot 1940 vergelijkt, verdedigt zij met verve de stelling dat de blijvende populariteit van de fiets in Nederland mede te danken is aan zijn vroege associatie met de nationale identiteit, een koppeling die vooral door de ANWB tot stand werd gebracht en uitgedragen. De bijzonder goed georganiseerde en invloedrijke liberaalburgerlijke wielrijders- en toeristenbond slaagde er volgens Ebert in de beeldvorming rond de fiets in Nederland te domineren. In die beeldvorming lag de nadruk op de fiets als burgerlijk beschavingsinstrument en als een vehikel van nationale eenheid. Ebert laat zien dat de ANWB in publieke uitingen en manifestaties het fietsen voortdurend verbond met ‘vaderlandse’ deugden zoals onafhankelijkheid, evenwichtigheid en zelfbeheersing. Ook associeerde de bond de fiets welbewust met het nationale verleden en met de verbondenheid tussen de verschillende regio’s. Door de belangrijke rol die de bond al vroeg speelde bij de aanleg van een groot aantal recreatieve fietspaden werd dit beeld van de fiets als middel om de nationale identiteit te vieren, verder versterkt. Anders dan haar Duitse zusterverenigingen, kende de ANWB nauwelijks concurrentie bij het uitdragen van haar beeld van het fietsen. Bovendien lag in de Duitse beeldvorming de nadruk veel meer op de fiets als een instrument voor de emancipatie van specifieke sociale groepen – eerst burgers, vervolgens arbeiders – waardoor burgerlijke fietsers zich van het fietsen afkeerden naarmate het onder arbeiders populairder werd. In Nederland daarentegen was het volgens Ebert juist de groepsoverstijgende, nationale betekenis die aan de fiets werd toegekend als promotor van de Nederlandse identiteit, die zijn blijvend succes in ons land verklaart. Dat roept eens te meer de vraag op waarom de identificatie met de fiets in ons land niet heeft geleid tot meer belangstelling voor de geschiedenis van dit vervoermiddel.

Wielershelden en oude fietsen

Nu is het niet zo dat er in Nederland helemaal geen historische belangstelling voor het fietsen bestaat. Vooral de wielersport en de ontwikkeling van de fietstechniek zijn onderwerp van tal van populair-historische publicaties.²¹ Het omvangrijkst is het aantal Nederlandse

²¹ Zie ook M. Stoffers en H. Oosterhuis, ‘De geschiedschrijving van de fiets en het fietsen in Nederland. Een beknopte gids door de literatuur’, *Het rijwiel. Tijdschrift van de historische rijwielvereniging De oude fiets* 2 (2010) 4-10.

publicaties over de geschiedenis van het wielrennen, met een aanhoudende stroom titels als *50 Jaar Ronde van Drenthe 1960–2010*, *Wielergeschiedenis in Het Hoppeland*, *Vijftig jaar temidden der kampioenen* en *De 100 beste Nederlandse wielrenners aller tijden*. Tot deze categorie behoren ook de clubgeschiedenissen die veel lokale wielerverenigingen ter gelegenheid van jubilea publiceren.²² Een ander, minder omvangrijk publiek wordt bediend door de twintig jaar geleden opgerichte rijwielhistorische vereniging 'De oude fiets', die inmiddels 450 leden kent. Het verenigingstijdschrift *De oude fiets* (in 2010 omgedoopt tot *Het Rijwiel*) en andere speciale uitgaven zijn vooral bedoeld voor verzamelaars van oude fietsen, die voornamelijk zijn geïnteresseerd in restauratie, historische fietstechniek en lokale bedrijfsgeschiedenis. Een belangrijk centrum voor deze verzamelaars is het Nijmeegse Velorama, een in 1981 opgericht particulier fietshistorisch museum met een internationaal gerenommeerde collectie rijwielen en documentatiemateriaal.

Bepalend voor het karakter van de populair-historische publicaties is dat de auteurs en het publiek bestaan uit *liefhebbers*. De formele kenmerken van wetenschappelijk onderzoek, zoals een specifieke vraagstelling, kritische argumentatie en consequente bronverantwoording ontbreken meestal, omdat ze teveel afleiden van het primaire object van fascinatie. De bredere maatschappelijke context en de cultuurhistorische relevantie van het fietsen krijgen om dezelfde reden weinig aandacht. De fascinatie van de verzamelaars geldt in de eerste plaats de materialiteit en meer speciaal de techniek van oude fietsen. Liefhebbers van de wielergeschiedenis zijn vooral geïnteresseerd in het dramatische koersverloop en de persoonlijke heroïek en tragiek van de wielrenners en zelden in de commerciële, sociale en politieke betekenissen van het wielrennen, die in de buitenlandse academische wielergeschiedenis wel centraal staan.²³ Het genre van het heldenverhaal is vaak ook kenmerkend voor gedenkboeken die de opkomst (en soms de neergang) van een rijwielfabrikant beschrijven.

In de populaire historische geschiedschrijving van de fiets gaat het derhalve hetzij om personen, hetzij om historische artefacten. Deze staan niet alleen in het middelpunt, maar vaak ook op zichzelf. Het verleden

²² Uitputtend geregistreerd op de website van H. Heinen: <http://www.wielersportboeken.nl/>; zie tot 1990 ook W. van Eyle, *Nederlandse en Vlaamse wielersliteratuur 1894-1990* (Amsterdam 1991).

²³ Zie bijvoorbeeld *International Journal of the History of Sport* 20.2 (2003), speciaal gewijd aan honderd jaar Tour de France. De elf bijdragen gaan onder meer over politieke ideologie, nationale identiteit, economie en mediageschiedenis.

neemt er in het beste geval de gedaante aan van een historisch decor. Geschiedenis opgevat als een continu en complex proces van maatschappelijke en culturele verandering krijgt meestal geen plaats in deze publicaties. In de populaire historische cultuur is de fiets een ding dat weliswaar een verleden heeft, maar niet gezien wordt als een schakel in het bredere historische proces: zowel gevormd door als vormgever van het verleden.

De fiets als vaderlandse curiositeit

De populariserende wielergeschiedenis en de aandacht voor oude fietsen zijn niet typisch voor Nederland. Beide genres komen ook in andere landen voor – wielergeschiedenis bijvoorbeeld in België, Frankrijk en Italië en de geschiedenis van oude fietsen in Engeland en Duitsland. Daarnaast bestaat er nog een ander soort populariserende fietsgeschiedenis waarin wél sprake is van een bredere cultuurhistorische interesse: algemene geschiedenissen van de fiets vanaf de in 1817 geïntroduceerde loopfiets (*draisine*) tot de inburgering van het rijwiel in de twintigste eeuw, met aandacht voor de opeenvolgende fasen van de technische ontwikkeling en de parallel daaraan verlopende toename van het fietsgebruik.

In Nederland is dit genre vrijwel uitsluitend beoefend door het Amsterdamse schrijversduo Johannes Fuchs en Wim Simons. Simons (1926-2005) had als boekhandelaar en literair uitgever een letterkundige achtergrond; Fuchs (geboren in 1905) was in 1946 gepromoveerd op het gebied van de transportgeschiedenis. Zij publiceerden tussen de jaren zestig en negentig van de twintigste eeuw een reeks boeken over de geschiedenis van het fietsen in Nederland, met titels als *Voort, in het zadel, kameraden* (1968), *Allemaal op de fiets in Amsterdam* (1978), *De fiets van toen en nu* (1983) en *Daar fietst men toch zo heerlijk heen* (1990). Toen Museum Boymans-van Beuningen in Rotterdam in 1977 een grote tentoonstelling wijdde aan de fiets in de kunst, waren Fuchs en Simons een voor de hand liggende keuze om het historische achtergrondverhaal voor de catalogus te schrijven.²⁴ Amateurhistorici kunnen de schrijvers slechts ten dele genoemd worden. Hun fietshistorisch werk is, behalve op een aantal gedenkboeken, ook gebaseerd op eigen onderzoek en archiefvondsten. Dat neemt niet weg dat

²⁴ J. M. Fuchs en W. J. Simons, 'Fiets en fietser, toepassing van een uitvinding' in: T. Berlage ed., *De Fiets* (Rotterdam 1977) 11-61.

zij voor een breed lezerspubliek schreven en dat hun werk populariserend van karakter was, wat tot uiting komt in de losse, verhalende structuur, de opeenvolging van anekdotes alsook het ontbreken van bronverwijzingen en een samenhangende interpretatie.

Vergelijking van het werk van Fuchs en Simons met buitenlandse publicaties werpt licht op de bijzondere plaats van de fiets in de Nederlandse cultuur. In het buitenland zijn vanaf de jaren zeventig enkele van de beste populariserende fietsgeschiedenissen geschreven vanuit een expliciet fietsactivistisch engagement. Bovendien heeft dit fietsactivisme daar ook het *academisch* onderzoek naar de fietsgeschiedenis gestimuleerd.²⁵ Zoals elke emancipatiebeweging – of het nu de arbeiders-, vrouwen-, of homobeweging betreft – creëerde ook de, vanaf de jaren zeventig opkomende, ‘groene’ fietsactivistische beweging een eigen geëngageerde historiografie, waarin het historisch belang van de fiets, zijn verdrukking in de loop van de twintigste eeuw door de auto en de strijd voor een leefbaarder en milieuvriendelijker toekomst het interpretatieve kader vormen. Alom gewaardeerde fietsgeschiedenissen als Andrew Ritchie’s *King of the Road* (1975), James McGurn’s *On Your Bicycle* (1987), en Pryor Dodge’s *The Bicycle* (1996), zijn bijvoorbeeld allemaal vanuit dit politiek-ideologische perspectief geschreven. De fiets is voor deze auteurs een vervoermiddel dat niet alleen een belangrijke rol in het verleden heeft gespeeld, maar ook een grotere plaats in het heden en de toekomst verdient. Niet toevallig gaat het hier om auteurs uit landen met een gering fietsgebruik: zij gebruiken de geschiedenis om de praktische mogelijkheden van de fiets als vervoermiddel aan te tonen.

In Nederland ontbreekt een dergelijke geëngageerde fietsgeschiedenis vrijwel geheel. Van fietsactivisme is bijvoorbeeld in Fuchs’ en Simons’ meest uitgebreide fietsgeschiedenis uit 1968 niets te merken en ook in hun latere publicaties, waarin ze de eigentijdse renaissance van de fiets toejuichen, vormt het geen wezenlijk onderdeel van hun beschrijving. In plaats daarvan presenteren zij de fiets, aan de hand van veel vermakelijke anekdotes uit grootmoeders tijd, als een vaderlandse curiositeit. Het verleden dat Fuchs en Simons oproepen is voorgoed voorbij, enigszins vreemd en aandoenlijk.

²⁵ In Duitsland publiceerde de Duitse fietsersbond ADFC in de jaren negentig bijvoorbeeld twee fietshistorische bundels. Ook een recente Britse academische bundel met veel historische bijdragen werd samengesteld met het expliciete doel om bij te dragen aan toenemend fietsgebruik: D. Horton, P. Rosen en P. Cox, *Cycling and Society* (Aldershot 2007).

Dit ontbreken van een politiek geïnspireerde fietsgeschiedenis in Nederland is niet te wijten aan een gebrek aan fietsactivisme. In ons land kwam al in de jaren zestig een fietsactivistische beweging tot ontwikkeling, die in 1975 uitmondde in de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond (ENWB, tegenwoordig Fietsersbond) en die zich vervolgens snel ontwikkelde van een protestbeweging tot succesvolle lobbygroep.²⁶ In tegenstelling tot hun buitenlandse collega's hadden de Nederlandse fietsactivisten het verleden echter niet nodig om het belang van de fiets aan te tonen: zij konden voortbouwen op het nog altijd wijd verspreide gebruik van de fiets in Nederland – dat hier in de jaren vijftig en zestig minder sterk was afgenomen dan in het buitenland.²⁷ Anders dan contemporaine fietsactivisten die zich verzetten tegen de dominante autocultuur, zagen broodschrijvers Fuchs en Simons er geen probleem in om zowel voor olieproducent Shell te schrijven als voor de fietsbrancheorganisatie Stichting Fiets!²⁸ Het gebrek aan ideologische profilering van de Nederlandse fietsgeschiedenis heeft overigens niet alleen te maken met de feitelijke 'normaliteit' van het fietsen in ons land. Het verschijnsel gaat mede terug op de Nederlandse beeldvorming rond de fiets in de eerste helft van de twintigste eeuw waarin, zoals Ebert heeft laten zien, uiteindelijk zijn nationale en algemene democratische betekenis zwaarder woog dan zijn betekenis voor de emancipatie van afzonderlijke sociale groepen, of het nu om burgers, arbeiders of vrouwen ging.²⁹

Ingenieurs, erfgoedbeheerders en beleidsadviseurs

Wanneer we tenslotte de academische fietsgeschiedenis in ons land onder de loep nemen, is het verschil en de achterstand ten opzichte van buitenlandse publicaties het meest opvallend. Als er ergens van een vergeten geschiedenis van de fiets gesproken kan worden, dan hier. Zo heeft de, ook in ons land

²⁶ B. Duizer, *In het nut van actie moet je geloven': dertig jaar actievoeren door de Fietsersbond* (Utrecht 2005).

²⁷ Albert de la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*, 181.

²⁸ Fuchs en Simons schreven in de jaren zestig en zeventig diverse afleveringen van het *Shell Journaal*. Hun betrokkenheid bij Stichting Fiets! is gebaseerd op gegevens van Simons' dochter, gepubliceerd op http://nl.wikipedia.org/wiki/Wim_Simons (geraadpleegd op 2 februari 2009).

²⁹ Ebert, *Radelnde Nationen*.

opgebloeide, interesse voor nationale identiteit en nationaal erfgoed niet geleid tot historische aandacht voor de fiets en het fietsen, hoezeer dat in dit verband ook voor de hand zou liggen. Terwijl in de Franse reeks over *lieux de mémoire* een essay is opgenomen over de *Tour de France* en in de Italiaanse serie een bijdrage is te vinden over de *Giro*, ontbreekt in de Nederlandse *Plaatsen van herinnering* elk spoor van de fiets als object van nationale identificatie. Opvallender nog is het ontbreken van aandacht voor de fiets binnen de in 1999 opgerichte stichting Mobiele Collectie Nederland. Ondersteund door overheid en universiteit, ontfermt deze stichting zich over het nationaal transporterfgoed. In 2006 publiceerde zij een ‘waardestellend’ beleidskader voor het beheer van ‘mobiel erfgoed’, waarin uitvoerig de cultuurhistorische waarde van een reeks exemplarische historische auto’s, treinen, vliegtuigen en schepen uit de doeken wordt gedaan. De fiets ontbreekt in deze presentatie, op één model met hulpmotor (!) na, en de bijzondere betekenis van de fiets voor de Nederlandse mobiliteit en cultuur blijft onvermeld.³⁰ Ondanks zijn grote en internationaal gewaardeerde collectie is het enige volwaardige Nederlandse fietsmuseum, het Nijmeegse Velorama, klaarblijkelijk niet betrokken bij de Stichting Mobiele Collectie Nederland, waarvan de sectie ‘wegvervoer’ gedomineerd wordt door de ‘Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs’. Ook vanuit de academische wereld is er weinig belangstelling voor het Velorama. Toen oprichter Gert-Jan Moedt in 1999 de jaarlijkse *International Cycling History Conference* organiseerde, zocht hij tevergeefs medewerking van de Nijmeegse universiteit.

Eén reden voor het gebrek aan academische belangstelling is dat ons land zich, anders dan Duitsland, Frankrijk en Engeland, niet kan beroemen op uitvinders of uitvindingen die aanleiding kunnen geven tot historische herdenkingen: de loopfiets of draisine is in Duitsland uitgevonden; de *velocipède* 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 derailleur, de ligfiets of de mountainbike hebben Nederlandse producenten geen initiërende of innoverende rol gespeeld. Terwijl er onder andere in de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk historisch onderzoek is gedaan naar de fietsbranche, waarbij verbanden worden gelegd met de ontwikkeling van de industriële massaproductie en het ontstaan van

³⁰ A. Kok, P. Nijhoff ed., *Erfgoed dat beweegt! Waardering van de Mobiele Collectie Nederland* (Amsterdam 2006); de tweede druk (2009) bracht hierin geen verandering.

massaconsumptie, marketing en reclame,³¹ bestaat er geen enkele gedegen historische studie over één van de Nederlandse fietsfabrikanten, noch over de nationale fietsbranche als geheel – die toch een interessante geschiedenis van kartelvorming kent en op dit moment veruit de belangrijkste fietsproducent binnen de EU is.³² Het gebrek aan belangstelling is overigens ten dele te verklaren door het ontbreken van een sterke industriële traditie, en daarmee verbonden, van grote musea voor industrie- en techniek-geschiedenis, die in andere landen mede de belangstelling voor fietsgeschiedenis hebben gestimuleerd.

Zoals eerder opgemerkt loopt Nederland ook achter bij andere landen als het om de academische geschiedenis van de wielersport gaat. Buitenlandse historici hebben aandacht besteed aan de ontwikkeling van de wielersport in samenhang met bepaalde kenmerken van de moderne maatschappij: het ontstaan van een massale en sensationele toeschouwerssport, de fascinatie voor snelheids- en afstandsrecords, de grote rol van massamedia en marketing; nieuwe ideeën over lichaamsprestaties, over de vitaliteit en eenheid van de natie en de individuele en volksgezondheid.³³ Dat een dergelijke geschiedschrijving in ons land ontbreekt, heeft te maken met het gebrek aan professionele belangstelling voor sportgeschiedenis in het algemeen.³⁴ Bovendien heeft de wielersport hier niet, zoals in Frankrijk, Vlaanderen en Italië, aanleiding gegeven tot een sterke traditie van collectieve, nationale opwinding en trots, zoals dat

³¹ Zie bijv. T. Burr, *The Cycle of Commerce: Producers and Consumers in the French and U.S. Bicycle Markets, 1875-1910* (California 2005); R. Lloyd-Jones, M.J. Lewis en M. Eason, *Raleigh and the British Bicycle Industry: an Economic and Business History, 1870-1960* (Aldershot 2000); A. Vant, *L'industrie du cycle dans la région stéphanoise* (Lyon 1993).

³² Gemeten in waarde, volgens gegevens van het CBS uit 2009, zie: <http://www.cbs.nl/en-GB/menu/themas/industrie-energie/publicaties/artikelen/archief/2009/2009-2851-wm.htm> ; W. Gerven e.a., *Kartelrecht II. Europese Gemeenschap* (Deventer 1997) 278, 284.

³³ Zie bijvoorbeeld de exemplarische studie van C. S. Thompson, *The Tour de France: A Cultural History* (Berkeley 2006).

³⁴ Zie o.a. M. van Bottenburg, 'Historiografie van de Nederlandse sportgeschiedenis' in: W. van Buuren en T. Stevens ed., *Sportgeschiedenis in Nederland* (Amsterdam 1998) 13-30. Zie ook Bottenburgs proefschrift, *Verborgene competitie: Over de uiteenlopende populariteit van sporten* (Amsterdam 1994), waarin alle (populaire) sporten aan bod komen, behalve wielrennen. Vgl. overigens het nummer van *Leidschrift* 23.3 (2008), gewijd aan 'sport als kracht in de samenleving'.

bijvoorbeeld bij het schaatsen wel is gebeurd. Eén reden daarvoor is ongetwijfeld dat het aantal wegwedstrijden in ons land tot aan de Tweede Wereldoorlog zeer beperkt bleef als gevolg van het, volgens Ebert mede op instigatie van de ANWB, ingevoerde verbod op wegwedstrijden 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, dat zijn profilering als *nationale* sport in de weg heeft gestaan. 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, heeft ook te maken met het burgerlijke imago van het fietsen hier en in het verlengde daarvan de dominantie van het Hollandrad. Dit type rijwiel is afgestemd op het praktische, dagelijkse gebruik alsook op bepaalde fatsoensnormen en niet bedoeld om snelheidsrecords te breken en zich voorovergebogen in het zweet te werken.

Er is door Nederlandse historici welgeteld één volwaardige academische boekpublicatie (grotendeels) gewijd aan de geschiedenis van het fietsen in ons land, en net als het werk van Fuchs en Simons werpt dit boek niet alleen licht op het verleden, maar ook op de overheersende beeldvorming rond de fiets. In 1999 publiceerden de techniekhistorici Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart een vergelijkend onderzoek naar de geschiedenis van het fietsgebruik en -beleid tussen 1920 en 1995 in negen Europese (waaronder vier Nederlandse) steden.³⁵ Het is een in binnen- en buitenland unieke historische studie naar de ontwikkeling van het dagelijkse lokale fietsverkeer, die bovendien opvalt door zijn grote aandacht voor de tweede helft van de twintigste eeuw. Terwijl vóór de Tweede Wereldoorlog in sommige buitenlandse steden het fietsverkeer een vergelijkbaar hoog niveau kende, onderscheidde de meeste Nederlandse steden zich daarna door een veel minder sterke daling van het fietsgebruik. Albert de la Bruhèze en Veraart concludeerden onder meer dat lokale verschillen in fietsgebruik aan het eind van de twintigste eeuw voor een belangrijk deel

³⁵ Albert de la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*.

waren terug te voeren op de langetermijneffecten van het decennia eerder gevoerde verkeersbeleid.

Die conclusie moet een welkome boodschap zijn geweest voor de opdrachtgevers van het onderzoek. De aanzet ertoe kwam namelijk niet uit academische hoek, maar van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat financierde het onderzoek uit de gelden voor het ‘Masterplan Fiets’, een omvangrijk fietsstimuleringsprogramma dat het Nederlandse fietsbeleid in de jaren negentig een nieuwe impuls gaf.³⁶ Typerend voor de beleidsinbedding van het onderzoek was niet alleen de poging om een algemeen verklaringsmodel voor fietsgebruik te ontwikkelen, maar ook het ontbreken van een (partij)politieke en ideologische analyse van het eerder gevoerde fietsbeleid. De studie is karakteristiek voor het pragmatische, beleidsgeoriënteerde karakter van het Nederlandse onderzoek naar het fietsen.

Het onderzoek van Albert de la Bruhèze en Veraart kreeg geen vervolg onder Nederlandse techniek- of transporthistorici, voor wie de fiets, ondanks zijn aanhoudende betekenis voor de Nederlandse mobiliteit, een marginaal onderwerp is gebleven. Voor zover het rijwiel in historische studies over de ontwikkeling van het verkeer en het vervoer in ons land aandacht heeft gekregen, is dat vrijwel uitsluitend in het kader van en als korte aanloop naar de opkomst van het gemotoriseerde vervoer.³⁷ Dat is ook het geval in de recente handboeken van Ruud Filarski en Gijs Mom over de Nederlandse transport- en mobiliteitsgeschiedenis vanaf 1800. Van de in totaal bijna duizend bladzijden zijn nog geen vijf aaneengesloten pagina’s aan de fiets gewijd, waarna een uitvoerige studie volgt van het gemotoriseerde verkeer in de twintigste eeuw.³⁸ Dat het rijwiel onderbelicht

³⁶ T. Welleman, *Eindrapport Masterplan Fiets. Samenvatting, evaluatie en overzicht van de projecten in het kader van het Masterplan Fiets, 1990-1997* (Den Haag 1998).

³⁷ Zie bijv. H. Lintsen e.a., *Made in Holland. Een techniekgeschiedenis van Nederland (1800-2000)* (Zutphen 2005); J.W. Schot e.a. ed., *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel V: Transport, communicatie* (Zutphen 2003) 23-27; G. Mom, *Geschiedenis van de auto van morgen. Cultuur en techniek van de elektrische auto* (Deventer 1997) – vermeldenswaard als de eerste Nederlandse poging om de buitenlandse literatuur over fietsgeschiedenis samen te vatten (79-87); V. van der Vinne, ‘Ondernemers in mobiliteit. De introductie van fiets, auto en vliegtuig in Nederland’ in: A. Bos, H. van Groningen en G. Mom ed., *Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden* (Deventer 1996) 103-145.

³⁸ R. Filarski en G. Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 2 dln. (Zutphen 2008) dl. 2, 55-59.

blijft in recent vervoershistorisch onderzoek heeft onder andere te maken met een, overigens geenszins specifiek Nederlands, vertoog in de verkeers- en vervoerswereld, waarin de transportgeschiedenis gedetermineerd wordt door technologische vooruitgang.³⁹ Vanuit dat perspectief krijgt de fiets hooguit een plek als ‘wegbereider van de auto’ die met de opmars daarvan zijn historische betekenis verliest.⁴⁰ Zowel in Nederland als elders speelt in dit verband wellicht een rol dat veel transport- en techniekhistorici oorspronkelijk zijn opgeleid als ingenieurs. Typerend voor het technologisch deterministisch perspectief is bijvoorbeeld een publicatie van historicus en ingenieur Ruud Filarski – lange tijd werkzaam als adviseur voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat – waarin hij de transportgeschiedenis herleidt tot een opeenvolging van ‘dominante’ vervoersmiddelen, die elk een quasiwetmatige ontwikkelingsgang van opkomst, bloei en neergang doormaken. Vanuit Filarski’s perspectief is de fiets na 1950 ‘obsolet’ geworden, met hooguit de status van een ‘niche product’.⁴¹ Het gevolg van een dergelijke kijk op de geschiedenis van de mobiliteit 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. Op deze wijze wordt de fiets uit de geschiedenis van de mobiliteit geschreven, nog voor hij goed en wel zijn historische plaats heeft gekregen. Juist de Nederlandse fietsgeschiedenis laat zien dat van een simpele vervanging van de fiets door de auto geen sprake is geweest. Hetzelfde kan worden geconcludeerd als we kijken naar de heropleving van het fietsgebruik en de invoering van een fietsvriendelijker verkeersbeleid in verschillende westerse landen sinds de jaren 1970 – *gelijktijdig* met de verdere toename van het autogebruik. De geschiedenis van de verhouding tussen fiets en auto in Nederland en van

³⁹ Vgl. H.J. Teuteberg, ‘Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte’, *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* (1994) 173-194: 190; J. Radkau, ‘Das Fahrrad in den Technikvisionen der Jahrhundertwende, oder: das Erlebnis in der Technikgeschichte’. in V. Briese, W. Matthies en G. Renda ed, *Wege zur Fahrradgeschichte. Beiträge der [1.] Fahrradhistorischen Tagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs im Historischen Museum Bielefeld 1994* (Bielefeld 1995) 9-32.

⁴⁰ Zie voor een kritiek: M. Burri, *Das Fahrrad: Wegbereiter oder überrolltes Leitbild- Eine Fussnote zur Technikgeschichte des Automobils* (Zürich 1998).

⁴¹ R. Filarski, *The Rise and Decline of Transport Systems. Changes in a Historical Context* (Rotterdam 2004) 55.

het rijwiel als Nederlands massavervoermiddel vanuit het perspectief van de gebruikers moet nog geschreven worden.

Conclusie

Er zijn verschillende verklaringen te geven voor de geringe academische belangstelling in Nederland voor de fietsgeschiedenis. Wij hebben erop gewezen dat ons land zich niet kan 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. Hoewel Nederlandse wielrenners internationale successen hebben geboekt, heeft Nederland zich, juist als gevolg van het burgerlijk-nationale imago van de fiets en de nadruk op het dagelijkse utilitaire gebruik ervan, nooit als wielernatie geprofileerd.

Nog belangrijker is het feit dat deze beeldvorming ertoe heeft geleid dat de fiets en het frequente fietsgebruik min of meer vanzelfsprekend zijn geworden, waardoor het niet zo voor de hand ligt om er vragen over te stellen en er voor fietsactivisten minder noodzaak bestaat om het fietsen met politiek-ideologische argumenten te propageren. Hier is de fiets zo goed als onomstreden. Zijn alledaagsheid maakt het rijwiel voor Nederlandse intellectuelen tot een non-issue. Zijn praktische waarde als vervoermiddel hoeft in Nederland niet met historische voorbeelden te worden beargumenteerd. Typerend voor de pragmatische Nederlandse houding ten aanzien van het fietsen is dat het onderzoek 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 in deze kringen weinig belangstelling. Hierdoor blijft onbelicht dat het fietsen ook in Nederland niet 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. Een vergelijking met de buitenlandse geschiedenis en historiografie van het fietsen biedt daartoe de beste mogelijkheden.