

'ANWB pleitte voor stadsfiets'

Nederlandse historici vinden de fiets maar een triviaal onderwerp. De historici Manuel Stoffers en Harry Oosterhuis van de Universiteit Maastricht willen daar verandering in brengen. 'Ingenieurs maken de dienst uit in het fietsonderzoek', zegt Stoffers.

Waarom hebben Nederlandse historici zo weinig belangstelling voor onze fietsgeschiedenis?

'Fietsen vinden we zo vanzelfsprekend dat er geen wetenschappelijke interesse voor is. Het is als een natuurverschijnsel, iets wat er eenvoudig is, zonder geschiedenis. Mensen denken bij wijze van spreken: 'Je gaat toch ook niet over de geschiedenis van de paperclip schrijven?'. In het buitenland kun je je juist onderscheiden met onderzoek naar fietscultuur. Je profileert je dan als een geëngageerde intellectueel, met een knap oog voor het ongewone. Wat ook scheelt, is dat Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië voor technische doorbraken hebben gezorgd in de fietsontwikkeling. Ook hebben ze een rijke industriële geschiedenis. Daardoor hebben ze, in tegenstelling tot Nederland, grote techniek- en industriemusea. En die stimuleren weer onderzoek naar de fietsindustrie en fietscultuur.'

Is er dan helemaal geen serieus onderzoek gedaan in Nederland?

Stoffers pakt er een stapel boeken bij. 'Dit zijn allemaal studies over fietsgeschiedenis. Die komen uit Canada, Beieren, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Frankrijk. Als je me nu vraagt of ik een Nederlandse historicus ken die zich in fietsgeschiedenis heeft gespecialiseerd, zou ik er geen kunnen noemen. Maar ik ken wel een specialist uit Nieuw-Zeeland. En in andere landen zijn er zelfs verschillende. Die

historici gaat het om de betekenis van de fiets voor het ontstaan van de moderne samenleving. In Nederland wordt onderzoek naar fietsgeschiedenis geassocieerd met interesse in curiosa. Er zijn wel broodschrijvers geweest die populaire historische boeken schreven over de fiets, maar even gemakkelijk daarna een boekje voor bijvoorbeeld Shell maakten. Verder domineert de ingenieursaanpak. En dat betekent onderzoek over fietspadverharding, rotondes en dat soort onderwerpen. Een uitzondering vormt een inmiddels tien jaar oud boek van De la Bruhèze en Veraart, waarin zij de ontwikkeling in het fietsgebruik in Europese steden met elkaar vergelijken. Een uniek historisch onderzoek, betaald door Verkeer en Waterstaat, waarin het effect van het fietsbeleid is onderzocht. De conclusie is dat de verschillen in fietsgebruik herleid kunnen worden tot het gevoerde beleid, dat op zijn beurt

bepaald wordt door het beeld van de fiets in de publieke opinie.'

Wat was het beeld van de fiets in Nederland?

'In Nederland heeft de ANWB een grote rol gespeeld. Dat blijkt uit recent onderzoek van Anne-Katrin Ebert uit Duitsland. Zij heeft de beeldvorming over de fiets in Duitsland en in Nederland vergeleken tot 1940. Zij stelt vast dat de ANWB voor het imago van de fiets doorslaggevend is geweest. De ANWB was een elitaire burgerlijke organisatie, die de fiets propageerde als een beschavingsinstrument voor het volk. De fiets was een ideaal vervoermiddel om op eigen kracht het land te verkennen. Daarom drong de ANWB aan op de aanleg van recreatieve fietspaden. Fietsen maakte je tot een fatsoenlijk burger. Ebert zegt dat de ANWB zo succesvol was dat al vóór de Tweede Wereldoor-

De ANWB en *das Hollandrad*

De typisch Nederlandse stadsfiets hebben we mede aan de ANWB te danken, zegt historicus Manuel Stoffers. 'De ANWB pleitte voor de stadsfiets. Dus statig rechtop zitten en niet in een voorovergebogen racehouding. De ANWB heeft gelobbyd voor een wet die wielervedstrijden op de weg verbood; men vond dat maar plat volksvermaak. Daarom hebben wij geen wielerklassiekers, zoals je die wel hebt in Vlaanderen en Frankrijk.' Wat ook hielp, was het ontbreken van de concurrentie van buitenlandse fietsmerken. 'De laatste decennia is de Nederlandse fietsbranche al verschillende keren op de vingers getikt door de EU, vanwege kartelvorming. Mijn indruk is dat dat in het interbellum ook al zo was. De markt werd afgeschermd tegen de buitenlandse concurrentie. Dat heeft een echt Nederlands fietsmodel opgeleverd: de stadsfiets. In Duitsland heet het *das Hollandrad*.'

Kijk ook op: www.fasos-research.nl/sts/cyclinghistory

'Je gaat toch ook niet over een paperclip schrijven'



stimuleren. Neem de fietstelpaal naast een fietspad in Kopenhagen. Dat is geen

'In het buitenland is een fietshistoricus een geëngageerd intellectueel'

infrastructuur, maar wel effectieve symboolpolitiek. De overheid draagt zo in de publieke sfeer uit dat ze fietsen belangrijk vindt.'

Wilt u iets bereiken met het onderzoek naar de fietsgeschiedenis?

'Mensen denken dat het gewoon is dat we zo veel fietsen. Maar het is het resultaat van een speciale historische ontwikkeling. Dat heeft het onderzoek van De la Bruhèze en Veraart aangetoond. Vóór de oorlog kenden andere Europese steden een even hoog fietsgebruik. Dat wij nog steeds veel fietsen, heeft te maken met culturele factoren. Met de manier waarop de fiets verankerd is in onze nationale identiteit. En binnen Nederland beïnvloeden partijvoorker, geloof en het aantal allochtonen mede hoeveel er wordt gefietst in een stad. Onderzoek naar onze fietscultuur en fietsgeschiedenis is daarom relevant voor succesvol fietsbeleid.'



log de fiets werd gezien als een onderdeel van de Nederlandse identiteit. De Oranjes lieten zich toen al bewust op de fiets aan het volk zien.'

Het is opvallend dat een Duitse historicus onze eigen fietsgeschiedenis onderzoekt. Gaat u ook onderzoek doen?

'Eberts proefschrift is een uitstekend werk, maar vraagt om nader onderzoek. Zij heeft zich geconcentreerd op de ANWB. Maar hoe viel de lobby voor de

fiets bij de bevolking? Dat zou ik graag onderzoeken aan de hand van affiches. Reclamebeelden weerspiegelen maatschappelijke opvattingen. Welk beeld riep de fiets op? Hoe kon je de fiets verkopen?'

Het gaat u om de fietscultuur?

'Zoals ik al zei, zijn het de ingenieurs die de dienst uitmaken in het fietsonderzoek. Natuurlijk, fietspaden en stallingen zijn belangrijk. Maar de fietscultuur is even belangrijk om het fietsgebruik te