
Manuel Stoffers

FIETSEN IN DE NEDERLANDSE BERGEN
- REVISITED

In 2001 publiceerde dit *Jaarboek* een studie over fietsgeschiedenis in Zuid-Limburg van de hand van Frank Veraart en Adri Albert de la Bruhèze, getiteld *Fietsen in de Nederlandse bergen*.¹ Het jaarboekartikel ging terug op een breder vergelijkend historisch onderzoek naar de ontwikkeling van het fietsgebruik in vier Nederlandse en vijf buitenlandse steden of regio's in de twintigste eeuw, waarvan de voormalige Oostelijke Mijnstreek er één was.² Ten behoeve van een Engelstalige *update* van dit vergelijkend onderzoek, die in april 2016 is uitgekomen, werd het Mijnstreek-hoofdstuk door ondergetekende aan een herziening onderworpen.³ De revisie betrof een aantal aspecten. Allereerst werd de behandelde periode uitgebreid met de laatste twee decennia (1995-2015). Hiervoor werden zowel lokale verkeersstatistieken geraadpleegd als beleidsdocumenten en onderzoeksrapporten over het lokale fietsgebruik. Voor de oudere periode kon geen uitgebreid nieuw archiefonderzoek worden verricht. Wel werden de digitale krantenarchieven van het *Limburgs Dagblad* en de *Limburger Koerier* doorgenomen op berichtgeving over fietsen en fietspaden, zodat over de hele periode meer gezegd kan worden over de publieke opinie ten aanzien van het fietsen. De uitkomst van de herziening zijn nieuwe inzichten en accenten, maar vooral het formuleren van nieuwe vragen voor nader onderzoek.

In één opzicht volgt mijn bijdrage de eerdere jaarboekbijdrage niet: daarin werd Zuidoost-Limburg stilzwijgend uitgebreid tot Zuid-Limburg. De context van het fietsen in de stedelijke agglomeratie van Zuidoost-Limburg is echter zo verschillend van die van het agrarische deel van het Limburgse heuvelland en van het oude centrum en jonge universiteitsstad Maastricht, dat deze drie gebieden niet zonder misvattingen of nadere onderscheidingen onder één gezamenlijke noemer kunnen worden gebracht. Het Heuvelland en Maastricht verdienen een eigen behandeling, waarbij voor het Heuvelland het fietstoerisme een opvallend aspect zal zijn en voor Maastricht de ontwikkeling tot universiteitsstad met veel jonge, hoogopgeleide inwoners. Alleen waar geen specifieke gegevens voor Zuidoost-Limburg beschikbaar zijn, zullen in het navolgende gegevens over (Zuid-)Limburg – met de nodige voorzichtigheid – worden aangevoerd.

- 1 F. Veraart en A. Albert de la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen. Achterblijvend fietsgebruik in het zuiden van Limburg in historisch perspectief', *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg/Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg XLVI* (2001) 133-157.
- 2 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* (Eindhoven/Enschede 1999). Zie over de betekenis van dit onderzoek: M. Stoffers en H. Oosterhuis, "'Ons populairste vervoermiddel". De Nederlandse fietshistoriografie in internationaal perspectief', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 124 (2009) 390-418, aldaar 398-400.
- 3 F. Veraart en M. Stoffers, 'Southeast Limburg: Cycling goes downhill', in: R. Oldenziel, M. Emanuel, A. Albert de la Bruhèze en F. Veraart (eds.), *Cycling cities: the European experience* (Eindhoven 2016) 65-75.

Om duidelijk te maken welke nieuwe accenten, inzichten en vragen de herziening heeft opgeleverd, deel ik dit hoofdstuk in drie perioden in en presenteer ik per periode de belangrijkste conclusies uit het jaarboekartikel van 2001, om vervolgens aan te geven wat de herziening hieraan heeft toegevoegd of gewijzigd. De drie onderscheiden perioden zijn het hoogtij van fietsgebruik in de jaren 1930 tot 1950, de afname van het fietsgebruik van de jaren 1950 tot 1975, en het blijvend lage fietsgebruik vanaf 1975 tot op heden. Want één belangrijke uitkomst van het onderzoek moge vooraf duidelijk zijn: de laatste 20 jaar hebben nog altijd niet geleid tot een substantiële opleving in het fietsgebruik in Parkstad.

Ten grondslag aan de opname van Zuidoost-Limburg in het oorspronkelijke historisch-comparatieve boekproject lag de vraag waarom er in Heerlen en Kerkrade zo weinig gefietst werd vergeleken met andere steden in Nederland. In de jaren 1970 stelden onderzoekers voor het eerst vast dat er sprake was van een regionale afwijking van het algemeen Nederlands patroon van fietsgebruik. In 1995 bedroeg het aandeel van fietsers in het totaal aantal verplaatsingen nog altijd slechts 10-13 procent, tegenover 28 procent voor heel Nederland.⁴ Lag dat eenvoudig aan de aanwezigheid van de enige ‘Nederlandse bergen’, zoals een voor de hand liggende redenering zou kunnen luiden, of spelen andere factoren een rol? Een eerste, sociaalwetenschappelijk onderzoek naar het achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg uit 1993 suggereerde onder andere dat een vermeende ‘Bourgondische mentaliteit’, wellicht gekoppeld aan de dominantie van het katholicisme een rol speelde.⁵ Die suggestie werd door Veraart en De la Bruhèze met klem bestreden. In plaats daarvan legden zij, geheel in lijn met het grote fietsstimuleringsprogramma Masterplan Fiets waarbinnen zij hun historisch onderzoek uitvoerden, vooral de nadruk op het gevoerde en met name het niet-gevoerde fietsbeleid in de regio, naast de zwakke lokale belangenbehartiging voor fietsers.

In de enige grote studie die sindsdien naar de Nederlandse fietsgeschiedenis is ondernomen, wordt erop gewezen dat juist de sterke nationale beeldvorming rond de fiets, als een respectabel vervoermiddel voor alle Nederlandse burgers, ongeacht rang of stand, belangrijk is geweest in de aanhoudende populariteit van de fiets in Nederland.⁶ Een van de vragen die het onderzoek naar de fietsgeschiedenis van de voormalige Oostelijke Mijnstreek oproept, is of daar mogelijk sprake is geweest van een sterkere sociale profilering van het fietsen, waarbij de fiets meer dan ge-

4 De la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*, 112.

5 H. Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg* (Nijmegen 1993).

6 A.-K. Ebert, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* (Frankfurt/New York 2010). Zie ook: *idem*, “‘Het paard der democratie’”. *Fatsoenlijk fietsen in Nederland 1900-1920*, in: Chr. Smit (ed.), *Fatsoenlijk vertier. Deugdzaam ontspanning voor arbeiders na 1870* (Amsterdam 2008) 209-238.



Mijnwerkers bij het postkantoor aan de Akerstraat te Heerlen, omstreeks 1950. Fotocollectie Rijkzucht Heerlen.

middeld in Nederland geassocieerd werd met arbeidersvervoer, en vervolgens zijn aantrekkingskracht verloor toen vervoermiddelen met een hogere sociale status binnen bereik kwamen.

Steeds meer fietsende mijnwerkers

Het fietsgebruik in Zuidoost-Limburg was niet altijd zo laag als tegenwoordig. Veraart en De la Bruhèze concludeerden juist dat het fietsgebruik in de Oostelijke Mijnstreek lange tijd erg hoog moet zijn geweest. Uit een beperkt aantal verkeersstellingen en uit gegevens over mijnwerkersvervoer leidden zij af dat er in de Mijnstreek vanaf de jaren 1920 tot in de jaren 1950 steeds meer werd gefietst (met een tijdelijke teruggang in de oorlogsjaren). Volgens hun schattingen werd aan het eind van de jaren 1930 zelfs meer dan 80 procent van alle verplaatsingen (voetgangers uitgesloten) ondernomen per fiets.⁷ En dat terwijl in het begin van de twintigste eeuw Limburg nog tot de provincies behoorde met het laagste fietsbezit per hoofd van de bevolking.⁸

7 De la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*, 135 (figuur 1).

8 F.C.A. Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland 1870-1940* (niet-uitgegeven scriptie Technische Universiteit Eindhoven, 1995) 59.

De heuvels vormden dus geen absolute hinderpaal voor een hoog fietsgebruik (zoals omgekeerd de afwezigheid van heuvels ook geen garantie vormt voor hoog fietsgebruik): een verwijzing naar de heuvelachtigheid van de regio schiet op zichzelf tekort als verklaring voor het achterblijvend fietsgebruik in de regio.⁹ Opvallend genoeg lijken ook andere ongunstige factoren het fietsgebruik aanvankelijk niet sterk te hebben belemmerd. Zo werden mijnwerkerswoningen aanvankelijk zó dicht bij de mijnschachten gebouwd dat veel mijnwerkers konden lopen naar hun werk. Midden in de oorlog, toen het fietsgebruik beperkt was, ging meer dan 40 procent van de mijnwerkers te voet naar de mijnen.¹⁰ Zoals Serge Langeweg heeft berekend, kwam kort na de oorlog in een enkele mijn alleen al van de forenzen een kwart te voet naar de mijn.¹¹ Tegelijk werd voor mijnwerkers die verder van de mijn woonden al vroeg een uitgebreid stelsel van tram- en, later, buslijnen in het leven geroepen die direct of indirect financieel ondersteund werden door de mijnen. Dit stelsel vormde een geduchte concurrentie voor het fietsgebruik, althans voor de verder weg wonende mijnwerkers (mijnwerkers die minder dan 4 kilometer van de mijn woonden betaalden een hogere ritprijs dan verder weg wonende mijnwerkers).¹²

Typerend is in dit verband het verhaal van de geboren Drent Jan Reinders, een medewerker van de Staatsmijnen die enige bekendheid kreeg omdat hij tussen 1928 en 1946 elke werkdag circa 20 km heen en weer van Nieuwenhagerheide naar Geleen fietste, in totaal 'zeven maal de wereld rond', zoals het *Nieuws van de Staatsmijnen* ruimhartig berekende.¹³ Reinders hield daarmee op toen er in 1946 een busverbinding tussen Geleen en de staatsmijn Emma werd geopend, zodat hij vanaf Hoensbroek de bus kon nemen. Terwijl het openbaar vervoer werd ondersteund, zagen de mijndirecties niets in het subsidiëren van fietsende werknemers, zoals een bericht uit hetzelfde bedrijfsblad in 1955 duidelijk maakte: hun kosten waren niet hoger dan die van de mijnwerkers die per gesubsidieerd busvervoer reisden.¹⁴

Ook de andere omstandigheden waaronder in de Oostelijke Mijnstreek in de hoogtijdagen van het fietsgebruik gefietst moest worden waren niet ideaal. Volgens Veraart en De la Bruhèze liep de Mijnstreek wat betreft de aanleg van fiets-

9 Dat gezegd zijnde is het goed om op te merken dat een recente statistische analyse van mogelijk relevante factoren die de verschillen in fietsgebruik tussen Nederlandse gemeenten kunnen verklaren, ook de aan- of afwezigheid van reliëf als significante verklaringsfactor aanmerkt: R. Ververs en A. Ziegelaar, *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten. Eindrapport. Een onderzoek in opdracht van Fietsberaad* (Leiden 2006).

10 Veraart en De la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen', 144 (tabel 1).

11 S. Langeweg, *Mijnbouw en arbeidsmarkt in Nederlands-Limburg. Herkomst, werving, mobiliteit en binding van mijnwerkers tussen 1900 en 1965* (Hilversum 2011) 66 (tabel 3.9).

12 Veraart en De la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen', 144 (tabel 3).

13 *Nieuws van de Staatsmijnen* 5 december 1953: 'Zeven maal de wereld rond' en 26 april 1957: 'Vijf fietsen'.

14 *Ibidem* 11 februari 1955: 'Geen aanleiding voor fietsengeld'.

paden achter ten opzichte van andere delen van het land – maar veel systematisch vergelijkende gegevens zijn er feitelijk niet. Bekend is wel dat Provinciale Staten in 1924 een verzoek van de ANWB afwezen om fietspaden langs provinciale wegen aan te leggen.

Onderzoek in lokale kranten bracht meer gegevens over de aanleg van fietspaden in de regio aan het licht, maar het blijft lastig op grond van deze incidentele vermeldingen te bepalen hoe algemeen of vaak deze aanleg plaatsvond.¹⁵ Wel kunnen we uit de berichtgeving afleiden dat de aanleg van fietspaden in de jaren 1930 algemeen werd gezien als een onderdeel van de modernisering van het wegennet, bijvoorbeeld toen het *Limburgsch Dagblad* in 1933 en 1934 trots rapporteerde over de aanleg van de moderne asfaltweg tussen Heerlen en Brunssum, met 2 meter brede fietspaden aan beide zijden.¹⁶

Uit de kranten wordt duidelijk dat de aanleg van fietspaden naar de mening van delen van het publiek bij lange na niet voldoende opschoot. Lokale kranten publiceerden in de jaren 1930 regelmatig artikelen en ingezonden brieven waarin geklaagd werd over de verkeersveiligheid, waarin automobilisten als boosdoeners werden aangerekend, en waarin een energieke aanleg van fietspaden werd bepleit. ‘Wat ‘n langzaam geleuter!’, mopperde een krantenlezer in 1938, ‘er zijn toch werklozen genoeg [om fietspaden aan te leggen]!’.¹⁷ De suggestie om werklozen in te zetten voor de aanleg van fietspaden was ook al door de ANWB gedaan en viel in de jaren 1930 regelmatig te beluisteren in de lokale kranten. In 1938 berichtte de *Limburger Koerier* bijvoorbeeld over lokale details van het sociaaldemocratische Plan van de Arbeid, dat voorzag in de aanleg van fietspaden in Heerlen en Brunssum.¹⁸ Verschillende aansporingen in de lokale kranten tot de aanleg en het gebruik van fietspaden kwamen ook van de Heerlense ondernemer H.J.H.L. Hennen, lokaal ANWB-consul en voorzitter van de in 1932 opgerichte vereniging ‘Veilig Verkeer Heerlen’ (een plaatselijke afdeling van Veilig Verkeer Nederland uit hetzelfde jaar).¹⁹

15 Zie bijvoorbeeld *Limburgsch Dagblad* 18 mei 1936 en 15 juni 1938, en voor een opsomming van provinciale fietspaden *Limburger Koerier* 18 augustus 1933.

16 *Limburgsch Dagblad* 18 september 1933: ‘Heerlens “Metamorphose”’; *ibidem* 5 juni 1934: ‘De Verkeersweek te Heerlen’. Vergelijk ook *ibidem* 21 mei 1938.

17 *Ibidem* 15 januari 1938: ‘Het weggevaar’.

18 *Limburger Koerier* 20 en 22 april 1938: ‘Stormloop tegen de werkloosheid’.

19 Zie *ibidem* 9 oktober 1934; *Limburgsch Dagblad* 5 juni 1934 en 22 november 1938: ‘Vergadering Afd. Limburg A.N.W.B.’.



Een speciale fiets- en motorbijlage in de *Limburger Koerier* van 30 juni 1932 bevatte verschillende artikelen waarin de verdiensten van de ANWB voor de fietsers werden uitgelicht. Bron: www.delpher.nl.

De ANWB – in 1883 als fietsersbond opgericht, maar inmiddels tot een algemene toeristen- en verkeersorganisatie uitgegroeid – deed in de jaren 1930 uitdrukkelijk moeite om niet alleen de Provinciale Staten maar ook de lokale bevolking te overtuigen van het nut en de noodzaak van fietspaden – iets wat klaarblijkelijk nodig was. Een advertentie die de ANWB in 1936 in de *Limburger Koerier* plaatste, luidde:

Meer dan f 7.500.000,- betalen Neêrlands fietsers elk jaar aan rijwielbelasting. Daarvoor krijgen zij o.m. hun veilige rijwielpaden – speciaal voor hen aangelegd. Maar ... waarom gebruiken zij ze dan niet? Ieder op zijn eigen weg! Voor den fietser is 't fietspad de veilige weg.

De Bond organiseerde propaganda-avonden in de Mijnstreek alsmede in 1933 een Gouden Jubileum Propaganda Tocht door Zuid-Limburg.²⁰ Een speciale fiets- en

20 Zie *Limburger Koerier* 5 augustus 1933: 'Voor den A.N.W.B.'.

motorbijlage in de *Limburger Koerier* van 30 juni 1932 bevatte verschillende artikelen waarin de verdiensten van de ANWB voor de fietsers werden uitgelicht.

Hier werd onder andere opgemerkt: 'Rijwielpaden zijn er nog weinig in ons gewest; het streven van den A. N. W. B. is erop gericht, die onmisbare paden ook langs onze wegen in het zuiden te brengen'.²¹ Een ander artikel in dezelfde bijlage van de *Limburger Koerier* legde uit dat de Toeristenbond weliswaar speciaal geïnteresseerd was in vrijliggende toeristische fietspaden, maar zich daarnaast al vroeg had ingezet voor de aanleg van fietsverbindingen tussen dorpen en buurtschappen en voor de aanleg van 'rijwielpaden die langs de verharde wegen liggen en daarvan een deel uitmaken'.²²

De rol van de ANWB in het Nederlandse fietsbeleid vóór de Tweede Wereldoorlog heeft de afgelopen jaren uitgebreid aandacht gekregen in het proefschrift van de Duitse historica Anne-Katrin Ebert.²³ Volgens haar was de rol van de uitstekend georganiseerde, liberale, goed-burgerlijke en non-confessionele ANWB tot 1940 cruciaal in de nationale promotie van het fietsen en de aanleg van fietspaden in Nederland. Een intrigerende vraag is in dit verband of de positie van de ANWB in de Mijnstreek (en katholiek Limburg in het algemeen) wellicht minder sterk is geweest dan elders in Nederland, maar bij gebrek aan nader vergelijkend regionaal onderzoek valt deze vraag nog niet goed te beantwoorden. Bekend is wel dat de afdeling Limburg van de ANWB lange tijd minder ANWB-leden per hoofd van de bevolking kende dan andere provincies. In 1915 was slechts 0,17 procent van de Limburgse bevolking (oftewel 615 personen) lid van de ANWB, bij verre het laagste percentage van alle provincies en minder dan een derde van het nationale gemiddelde van 0,55 procent.²⁴ In de jaarverslagen van de afdeling Limburg werd tot in 1939 herhaald geoordeeld dat het aantal ANWB-leden van de afdeling 'nog steeds te klein' was, al kunnen we berekenen dat hun aantal sinds 1915 veel sneller gestegen was dan het nationale ledental, tot boven de 4.000.²⁵ Hoe het ANWB-ledenaantal en de lokale activiteiten van de ANWB in de Mijnstreek zich specifiek hebben ontwikkeld, is, als gezegd, echter niet bekend.

21 *Ibidem* 30 juni 1932: 'De taak van den A.N.W.B in Limburg'.

22 *Ibidem* 30 juni 1932: 'De A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland. Zijn beduidend werk voor den wielrijder'.

23 Ebert, *Radelnde Nationen*.

24 M.F.A. Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding*, I, De ANWB als vrijwillige associatie 1883-1937 (Heeswijk 1989) 116.

25 Citaat uit *De Kampioen* 6 januari 1940 (15): 'Kort verslag van den vergadering van Afd. VI (Limburg), gehouden op 28 October 1939, te Roermond'; ledenaantal 1938 ontleend aan *Limburgsch Dagblad* 22 november 1938: 'Vergadering Afd. Limburg A.N.W.B.'.

Tabel 1. Dagelijkse aantallen auto's en fietsers in enkele Heerlense straten, 1932

Straat in Heerlen	Gemiddeld aantal auto's op één dag	Gemiddeld aantal fietsers op één dag
Akerstraat	1.240	1.133
Valkenburgerweg	990	1.437
Esschenderweg	352	1.329
Sittarderweg	1.395	962
Heerenweg	318	786
Schaesbergerweg	943	1.336
Kerkraderweg	417	1.293

Bron: *Limburgsch Dagblad*, 5 juni 1934: 'De Verkeersweek te Heerlen'.

Overigens is het ook de vraag in hoeverre de ANWB zich in deze periode daadwerkelijk liet leiden door zorgen over de veiligheid van fietsers. Sommige historici suggereren dat de ANWB al vóór 1940 een automobilistenclub was geworden die het gebruik van fietspaden hooguit propageerde om de wegen vrij te maken voor de auto's van de gegoede elite.²⁶ De koppeling tussen 'verkeersveiligheid' en fietspaden was in deze visie een schijnargument – een interpretatie die wordt onderbouwd door te wijzen op de vóór 1940 nog zeer kleine groep automobilisten ten opzichte van de juist enorme aantallen fietsers. Voor de Mijnstreek lijken de zorgen over de veiligheid van fietsers, zoals die ook in lokale kranten al in de jaren 1930 werden geuit, echter wel degelijk reëel. Uit een lokale verkeerstelling blijkt dat op sommige Heerlense wegen – bijvoorbeeld de Akerstraat en de Sittarderweg – het autoverkeer al in 1932 het aantal dagelijkse fietsers overtrof (zie tabel 1). De verklaring daarvoor ligt ongetwijfeld in de sterke opkomst van het gemotoriseerd vrachtverkeer en busverkeer als gevolg van de uitbreidende mijnindustrie, en niet in het gebruik van privéauto's door een lokale elite.²⁷

In de lokale krantenberichten werd een enkele keer wel geduïd op het verschil in sociale status tussen autobezitters en fietsers en de gevolgen daarvan voor de fietsers. Zo klaagde het *Limburgsch Dagblad* in 1950 over de verwaarlozing van

26 A. Albert de la Bruhèze en R. Oldenziel, 'Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900-1995', *Transfers* 1 (2011) 29-49; R. Oldenziel en A. Albert de la Bruhèze, 'Who pays, who benefits? Bicycle taxes as policy tool, 1890-2012', in: R. Oldenziel en H. Trischler (eds.), *Cycling and Recycling. Histories of Sustainable Practices* (New York/Oxford 2016) 73-100.

27 Vgl. de toename van het aantal vrachtauto's naar en van Heerlen tussen 1908 en 1938 volgens H.C. Kuiler, *Verkeer en vervoer in Nederland, zoals deze in hun recente ontwikkeling zijn bepaald door economisch-geografische factoren* (Utrecht 1946) 255.



In het eerste decennium na de Tweede Wereldoorlog nam het vervoer per fiets naar de mijn aanvankelijk nog toe. Bij de Laura in Eygelshoven werd in 1957 deze nieuwe rijwielstalling gebouwd. Fotocollectie Continuum Kerkrade.

de provinciale wegen in Heerlen, waardoor automobilisten, zoals de krant het formuleerde, een plaag werden ‘voor allen, die niet het “voorrecht” hebben een auto te bezitten en het daarom moeten doen met een doodgewone fiets’. Onder verwijzing naar de recente aanleg van fietspaden langs de provinciale weg van Heerlen naar de staatsmijn Emma, die plaats kon vinden dankzij de ontmanteling van de onrendabele tramlijnen na de oorlog, merkte de krant sarcastisch op dat de Provincie nu eindelijk had ‘ontdekt, dat er ook fietspaden langs deze drukke route dienen te komen. Die waren er 25 jaar geleden ook wel nodig, maar enfin, ’t schijnt dan toch, dat de mijnwerkers, die per fiets naar hun werk op de Emma moesten, nu lang genoeg hun hachje hebben gewaagd [...]’.²⁸

Na de tijdelijke teruggang van het fietsgebruik in de oorlog als gevolg van rubbertekorten en dreigende rijwielvorderingen, groeide het aantal fietsers in het decennium na de oorlog nog – ongetwijfeld door de toename van het aantal mijnwerkers.²⁹ Bij verschillende staatsmijnen moesten begin jaren 1950 de fietsenstal-

28 Limburgsch Dagblad 28 september 1950: ‘Wegen en straten van Heerlen vragen dringend om revisie’.

29 Langeweg, *Mijnbouw en arbeidsmarkt*, 44 (grafiek 2.2).

lingen nog flink worden uitgebreid.³⁰ In 1954 fietste bijna de helft van alle 38.000 mijnwerkers in de Oostelijke Mijnstreek naar hun werk.³¹

De slotsom over deze periode moet luiden dat het fietsgebruik in de Mijnstreek tot in de jaren 1950 toenam ondanks veel ongunstige factoren: de heuvelachtigheid, de concurrentie van gesubsidieerd tram- en busvervoer, de woonwijken dichtbij de mijnen, de klachten over onveiligheid en ontbrekende fietspaden, het sterke lokale vrachtverkeer, en, wellicht, de zwakkere positie van de ANWB. Het lijkt erop dat voor mijnwerkers de keuze voor de fiets uit nood geboren was: als het werk te ver weg was om te lopen en trein-, tram- of busvervoer afwezig of te duur, dan bood de fiets een alternatief waarmee de relatief uitgestrekte, meer kernige stedelijke structuur van de Mijnstreek goed te bestrijken viel. Het lijkt aannemelijk dat de sterke toename van het fietsgebruik in de Mijnstreek tot in de jaren 1930 en direct na de Tweede Wereldoorlog vooral op het conto is te schrijven van de toename van het aantal mijnwerkers. Tegelijk moeten we vaststellen dat we erg weinig weten over het fietsgebruik van niet-mijnwerkers in de regio. Een intrigerende vraag blijft of er in de Mijnstreek in de periode van hoog fietsgebruik wellicht een sterkere sociale profilering van het fietsen heeft plaatsgevonden dan elders in Nederland: in hoeverre was de fiets in deze periode bij uitstek het vervoermiddel van mijnwerkers en minder van de lokale middenklassen?

Bergafwaarts met de fiets

Vanaf de jaren 1950 ging het snel bergafwaarts met het dagelijkse fietsgebruik in de Oostelijke Mijnstreek. Volgens cijfers van historicus Serge Langeweg was tussen 1947 en 1960 het aandeel fietsers onder de forenzende mijnwerkers (inclusief voetgangers) werkzaam in Heerlen al afgenomen van 42 tot 30 procent, en in Kerkrade zelfs van circa 50 tot 26 procent.³² In 1973 stelde een Heerlens onderzoek vast dat het aandeel fietsers in alle verplaatsingen verder was teruggelopen tot 14 procent (voetgangers dit keer niet meegerekend), en daarmee gelijkkwam met het aandeel van de bromfietsers, terwijl de auto inmiddels voor 49 procent van alle ver-

30 De staatsmijn Hendrik (Brunssum) breidde de fietsenstalling uit van 1.500 tot 2.000 plaatsen, zie *Nieuws van de Staatsmijnen* 12 september 1952: 'Staatsmijn Hendrik bouwt nieuwe rijwielloods'. Zie ook *ibidem* 18 januari 1952: 'Meer Maurits fietsers'; *ibidem* 5 december 1952: 'Rijwielcontrole op onze bedrijven ontdekte ruim 4800 defecten'.

31 Veraart en De la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen', 144 (tabel 2, ontleend aan M.W.E.E. Reinards, 'Mijnwerkersvervoer', *Mijnen-Nummer* (1954) 25-31).

32 S. Langeweg, 'De geografische spreiding van de mijnwerkersbevolking', in: A. Knotter (ed.), *Mijnwerkers in Limburg. Een sociale geschiedenis* (Nijmegen 2012) 100-138, aldaar 122.



Zaterdagse drukte in de Heerlense Saroleastraat, anno 1959. De brommer heeft het hier al duidelijk gewonnen van de fiets. Fotocollectie Rijkheyt Heerlen.

plaatsingen werd gebruikt.³³ Toen het CBS in 1985 voor het eerst vervoersstatistieken voor alle gemeenten ging bijhouden, bleek het fietsgebruik in Zuidoost-Limburg op de helft van het landelijke gemiddelde te liggen. De vraag waarom het fietsgebruik in Zuidoost-Limburg vanaf de jaren 1950 tot in de jaren 1970 sterker dan elders in Nederland afnam, werd door Veraart en De la Bruhèze beantwoord door te wijzen op de sterke populariteit van de bromfiets, het tekortschietend fietspadenbeleid en de profilering van fietsen als een vorm van vrijetijdsbesteding. Elk van deze factoren verdient een nadere beschouwing.

Allereerst het bromfietsgebruik. In veel Europese steden was de introductie van de bromfiets aan het eind van de jaren 1940 een *stepping stone* naar de auto als dagelijks vervoermiddel. Voor de Mijnstreek zijn er gegevens die er op wijzen dat het bromfietsgebruik in de jaren 1950 en 1960 sterker toenam dan elders in Nederland: in Kerkrade daalde tussen 1950 en 1970 het aandeel fietsers in het totaal van fietsers en bromfietsers tot 40 procent, terwijl het fietsersaandeel in andere Nederlandse steden altijd boven de 60 procent bleef.³⁴ De verklaring voor de sterkere lokale aantrekkingskracht van de brommer kan ten dele worden gezocht in de combinatie van de heuvelachtigheid, de dominantie van het logge Nederlandse

33 De la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*, 105.

34 *Ibidem*, 38 (figuur 5).

fietsmodel,³⁵ dat minder geschikt was voor de heuvels, en het zware lichamelijke werk van de mijnwerkers. Op het moment dat een comfortabeler alternatief voor individueel vervoer beschikbaar kwam in de vorm van de bromfiets, was dit ongetwijfeld voor sommigen een aantrekkelijke optie. Maar de snelle en wijdverbreide populariteit van de bromfiets onder mijnwerkers had ook te maken met het ‘moderne’ consumptiegedrag van de relatief goed verdienende mijnwerkers, zoals historicus Willibrord Rutten stelt: hij karakteriseert de Limburgse mijnwerkers als *big spenders* die zich in de jaren 1950 in de voorhoede van de consumptiemaatschappij bevonden en eerder dan arbeiders elders geld besteedden aan duurzame consumptiegoederen zoals de TV, dure huishoudelijke apparaten, de bromfiets en, na 1960, de auto.³⁶ Dit zou erop kunnen wijzen dat de fiets hier inderdaad minder sterk haar status als fatsoenlijk vervoermiddel voor de Nederlandse burger heeft weten te handhaven dan elders.

De snelle verspreiding van de bromfiets beïnvloedde het fietsgebruik direct (als vervanging van de fiets), maar ook indirect op negatieve wijze. De berichtgeving in lokale kranten laat zien dat de opmars van de bromfiets bijdroeg aan een devaluatie van het fietspad, een devaluatie die vervolgens mede leidde tot de opheffing van fietspaden in de Mijnstreek en daarmee de verdere achteruitgang van het fietsgebruik in de hand werkte.

Lokale kranten berichtten in de jaren 1960 regelmatig over de slechte toestand van fietspaden, die steeds minder goed in staat waren de toenemende stroom bromfietzers te verwerken.³⁷ Dat leidde tot overlast en gevaarlijke toestanden. Een sprekende getuige van deze ontwikkeling is een lokale advertentie uit 1962 waarin klanten voor een motoropleiding werden geworven met het dringende advies: ‘Ontvlucht het gevaarlijke fietspad’.³⁸ In de lokale publieke opinie werd het fietspad van een oplossing voor de verkeersonveiligheid zelf tot een veiligheidsprobleem. Gecombineerd met een nieuw en in brede kring levend geloof in de toekomstige massale automobiliteit, leidde de door de bromfiets veroorzaakte devaluatie van het fietspad tot terughoudendheid bij gemeenten in de Mijnstreek om te investeren in onderhoud en vernieuwing van de fietsinfrastructuur. Het meest evident blijkt deze houding uit de onderuitputting van het in 1956 ingesteld

35 M. Stoffers, ‘Cycling as heritage. Representing the history of cycling in the Netherlands’, *Journal of Transport History* 33 (2012) 92-114, aldaar 109.

36 W. Rutten, ‘Het thuisfront van de mijnwerker’, in: Knotter (ed.), *Mijnwerkers in Limburg*, 388-424, aldaar 401-403.

37 Werkzaamheden aan fietspaden worden o.a. gemeld voor de Schaesbergerweg tussen Heerlen en Schaesberg (*Limburgsch Dagblad* 4 februari 1956: ‘Verbetering en aanleg van wegen’); vergelijkbare berichten verschenen over Kerkrade in 1962, over Puth in 1965, en over Eijgelshoven in 1965.

38 *Ibidem* 11 augustus 1962: ‘Bromfietser, vlieg tegen elke storm in!’ [advertentie].

Provinciaal Rijkswielpadenfonds (voor bijdragen aan de kosten van lokaal fietspadenaanleg): van de 375.000 gulden die in de loop der jaren in dit fonds gestort was, werd slechts 95.000 gebruikt. Per 1 januari 1968 werd het fonds zelfs opgeheven.³⁹ Wellicht nog sprekender was de opheffing van bestaande fietspaden ten gunste van parkeerplaatsen voor auto's en de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer in de jaren 1960. Behalve de door Veraart en De la Bruhèze al genoemde voorbeelden uit 1963 en 1965, werden in 1970 ook de fietspaden op de drukke route Heerlen-Brunssum weggehaald.⁴⁰ Experimenten daarmee waren 'bevredigend' verlopen, aldus het *Limburgs Dagblad*, dat in dit geval noch in andere gevallen blijk gaf van kritiek of protesten tegen dergelijke maatregelen en zich schaarde achter de argumentatie van de lokale autoriteiten dat de fietspaden niet langer voldeden en er ruimte geschapen moest worden voor de doorstroming en het parkeren van auto's. Pas halverwege de jaren 1970 werd in de krant beteuterd vastgesteld dat 'vooral in Heerlen [...] de laatste jaren veel voorzieningen voor veilig naar en in de binnenstad fietsen [zijn] verdwenen, terwijl er geen nieuwe voor in de plaats kwamen'.⁴¹

Tegenover het afnemend dagelijkse utilitaire fietsgebruik in de jaren 1950 en 1960 stond – onder beleidsmakers en andere delen van de bevolking – een toenemende profilering van fietsen als een vorm van vrijetijdsbesteding. Typerend was in dit verband dat het in 1968 opgeheven Provinciaal Rijkswielpadenfonds werd vervangen door een fonds voor recreatieve en toeristische voorzieningen.⁴² Het is zinvol om in dit verband een onderscheid te maken tussen wielersport en (andere) vormen van fietsrecreatie, zoals fietstoerisme, dagtochtjes en uitstapjes op de fiets in vakantie of vrije tijd. Over deze laatste vormen van fietsrecreatie in de Mijnsreek in de jaren 1950 en 1960 weten we welbeschouwd weinig, en afgaande op latere gegevens zou het zo kunnen zijn dat niet alleen het utilitaire maar ook het recreatieve fietsen in deze regio al in de jaren 1950 en 1960 minder populair was dan elders in het land. Opmerkelijk genoeg was juist het recreatieve fietsen (en zeker niet het wielrennen) een onderdeel van de burgerlijke en nationale opvatting van het fietsen die de ANWB van oudsher en met veel succes uitdroeg: fatsoenlijke burgers verkenden rustig en beheerst op de fiets het eigen vaderland.

Over de regionale profilering van fietsen als sport valt meer te zeggen. Volgens een bijschrift in Veraarts en De la Bruhèze's jaarboekbijdrage bij een foto van een zegening van wielrenfietsen in de jaren 1950 werd 'door de meeste Limburgers [...] fietsen vooral geassocieerd met het recreatieve fietsen. Dit was diep ingebed in de

39 Veraart en De la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen', 147-148.

40 *Limburgs Dagblad* 2 februari 1970: 'Rigoureuze wijziging van Akerstraat in Brunssum'.

41 *Ibidem* 29 oktober 1976: 'Straks méér en betere fietspaden!'

42 Veraart en De la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen', 147.



Eind november 1952 organiseerde de Diocesane Limburgse Sportbond de eerste van een serie wielervedevaarten. Einddoel dat jaar was de Sterre der Zee-kapel naast de O.L.V.-kerk in Maastricht, waar bisschop Lemmens na de hoogmis de fietsen van de verzamelde wielrenners zegende. Fotocollectie SHCL.

Limburgse samenleving, getuige de wijding van deze wielrenfietsen'. Bij deze uitspraak zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Het zegenen van wielrenfietsen had weinig met algemeen recreatief gebruik van fietsen te maken, maar alles met sport. Bovendien liet de foto helemaal geen 'diep-ingebod' fenomeen zien, maar juist een relatief nieuw verschijnsel. Het ging hier om het zegenen van de fietsen van wielrenners tijdens de jaarlijkse provinciale 'wielervedvaart', die in 1952 naar Belgisch voorbeeld op initiatief van het bisdom voor het eerst in Limburg (en meteen ook voor de eerste keer in Nederland) werd georganiseerd.⁴³ Daarbij verzamelden zich de provinciale amateur- en profwielrenners met hun wielrenfietsen in 'nette' kleding voor het bijwonen van een mis, waarna de bisschop de wielrenfietsen van de sporters in de buitenlucht zegende. Later op de dag volgden dan wedstrijden.

De Limburgse wielervedvaarten vonden in ieder geval tot het eind van de jaren 1960 jaarlijks plaats, telkens in een andere gemeente, en verschillende keren in de

43 Zie *Limburgsch Dagblad* 29 november 1952: 'Bedevaart van wielrenners naar "Sterre der Zee"'; *ibidem* 1 december 1952: 'Eerste Nederlandse wielervedvaart imposante plechtigheid'. Ook twee andere foto's in Veraart en De la Bruhèze, 'Fietsen in de Nederlandse bergen', 134 en 147, laten wielrenners in gewone kleren vergezeld door een priester zien; het gaat daarbij dus niet om alledaagse fietsers, zoals het bijschrift op pagina 147 suggereert.

Mijnstreek (Hoensbroek 1954, Nieuwenhagen 1961, Eijgelshoven 1963, Spekholzerheide 1964, Bleijerheide 1965, Nieuwenhagen 1968). Het initiatief ervoor lag bij de in 1946 opgerichte Diocesane Limburgse Sportbond, die onder leiding van rector P.J. Boymans een gevaar zag in de ‘neutrale’ (niet-confessionele) sportbeoefening en derhalve een actief katholiseringbeleid voerde ten aanzien van de Limburgse sportverenigingen.⁴⁴ De Limburgse wielervedevaarten lijken te zijn ontstaan als een instrument in dit beleid. Het ligt voor de hand dat wielerverenigingen die wilden deelnemen aan de provinciale wielervedevaart zich dienden aan te sluiten bij de DLS en dan ook, volgens voorschrift van de DLS, een priester moesten opnemen als ‘geestelijk adviseur’ van de vereniging die het katholieke karakter ervan moest waarborgen. De eerste uitdrukkelijk ‘RK’ wielervereniging in Nederland werd in 1950 de wielervereniging van Ubach over Worms, aan de rand van de Mijnstreek, die als zodanig de eer kreeg van het bisdom om voorop te mogen lopen in de allereerste Limburgse wielervedevaart.⁴⁵ Een paar jaar later kondigde ook de Heerlense wielervereniging ‘Joris van den Bergh’ – genoemd naar de sportjournalist en initiatiefnemer van de eerste Nederlandse Tourploeg in 1936 – aan dat ze zich had aangesloten bij de DLS, dat er een kapelaan als geestelijk adviseur was aangesteld, en dat ze zich voortaan ‘R.K. Tour- en Wielervereniging Heerlen’ zou noemen.⁴⁶ Er zullen ongetwijfeld veel andere gevallen van deze katholisering van de Limburgse wielerverenigingen zijn te vinden, maar nader onderzoek hiernaar ontbreekt vooralsnog.

Van belang is hier dat de katholieke kerk in Nederland – net als in België, Frankrijk en Italië,⁴⁷ maar anders dan de protestantse kerken in Nederland – het wielrennen op deze manier omarmde en het houden van wedstrijden op zondag (mits in de middag, ná de mis) niet afkeurde. Dit zal mede de verklaring zijn voor het feit dat Limburg (na het eveneens katholieke Brabant) van alle provincies in de jaren 1950 en 1960 het hoogste aantal wielervedevaarten kende – wedstrijden die niet konden plaatsvinden zonder toestemming van het plaatselijk gezag.⁴⁸ Ook een andere machtige autoriteit werkte mee aan de regionale populariteit van het wielrennen: de mijndirecties ondersteunden althans de talloze rond 1950 populai-

44 J. Hoorens, *Monseigneur P.J. Boymans (1914-1984). De priester in de sport* (Den Bosch 2002) m.n. 14-25, 58-79.

45 Zie *Limburgsch Dagblad* 29 november 1952: ‘Bedevaart van wielrenners naar “Sterre der Zee”’; *ibidem* 12 juli 1950: ‘Eerste R.K. Wielervereniging te Ubach over Worms’.

46 *Ibidem* 13 november 1954: ‘R.K. Tour- en Wielervereniging “Heerlen”’.

47 Zie o.a. P. Rocher, ‘Valeurs du sport catholique, valeurs catholiques du sport. L’église catholique et le vélo’, *Le mouvement social* 192 (2000) 65-98; M. Lagrée, ‘Deux roues: la bicyclette’, in: *idem, La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie, XIXe-XXe siècle* (Parijs 1999) 239-244 (over de relatie tussen lokale katholieke volksfeesten en bedevaarten en de wielersport).

48 Tj. Roosjen, *De geografie van de wielersport* (niet-uitgegeven doctoraalscriptie Regionale Geografie, Rijksuniversiteit Groningen 1995) 45, 50. Opvallend is dat volgens Roosjen het aantal Limburgse wielerverenigingen tussen 1954 en 1969 daalde van 11 procent tot 4 procent van het (gelijkblijvende) totaal aantal wielerverenigingen in Nederland.



Aan de start van de mijnwerkersronde van Puth-Schinnen, op 7 juli 1946. De deelnemers reden op gewone stadsfietsen, die, om het gewicht te reduceren, van alle niet strikt noodzakelijke onderdelen waren ontdaan. RHCL, fotocollectie Staatsmijnen/DSM.

re ‘mijnwerkersronden’, waarbij mijnwerkers in mijnploegen met elkaar wedijverden.⁴⁹ Ook grote wielerevenementen vonden plaats in de regio. In 1966 werd de eerste versie van de Amstel Gold Race verreden, die dankzij de finale in de Zuidlimburgse heuvels tot Nederlands enige wielerklassieker zou uitgroeien en tussen 1971 en 1997 vanuit Heerlen startte. Nadat in 1938 en 1948 het wereldkampioenschap wielrennen al in het naburige Valkenburg was georganiseerd, viel deze eer in 1967 nog eens te beurt aan Heerlen.⁵⁰ Als het waar is dat het bestendige succes van het fietsen als transport in Nederland mede bepaald werd door de zwakte van de concurrerende beeldvorming van fietsen als (arbeiders)sport, zoals onder andere Eberts onderzoek suggereert, dan is de sterkere publieke profilering van fietsen als

49 Zie o.a. *Steenkool* (1946) nr. 9, 264: ‘Mijnwerkersronde Puth’ en *Steenkool* (1948) nr. 12, 284: ‘Om de Dr. Groothoff-beker’. Lokale kranten berichtten tussen 1946 en 1950 regelmatig over deze mijnwerkersronden.

50 M.J.M. Put, ‘Hellingen en Heëlesje Wink. Het wereldkampioenschap wielrennen 1967 te Heerlen en Voerendaal’, *Het Land van Herle* (2012) 99-118.

sport in Limburg in de jaren 1950 en 1960 – waarbij de kerkelijke steun een belangrijke rol speelde – wellicht een bijkomende verklaring voor de snelle afname van het alledaagse fietsen in de regio. Opvallend is in ieder geval dat in landen met een sterke wielercultuur veelal geen sprake is van een sterke alledaagse fietscultuur.

Geen herstel van het alledaagse fietsen

Net als elders in Nederland kwam er in de Oostelijke Mijnstreek in het begin van de jaren 1970 een einde aan de verdere afname van het fietsgebruik. De fiets kreeg in deze jaren internationaal een nieuwe betekenis als ‘groen’ vervoermiddel en als attribuut van een gezonde en moderne levensstijl. In Nederland was deze internationale ontwikkeling een prille ent op een nog altijd stevige stam van massaal fietsgebruik. Protestgroepen tegen de toenemende verkeersonveiligheid voor fietsers werden actief en verenigden zich in 1975 in de ENWB (later ENFB, tegenwoordig Fietsersbond), die zich op landelijk en vaak ook op lokaal niveau tot een vaste gesprekspartner in het overheidsbeleid wist te ontwikkelen.⁵¹ Op landelijk niveau reageerde de overheid, om te beginnen met het kabinet Den Uyl, snel en adequaat met stimuleringsregelingen voor de aanleg van fietsinfrastructuur en de ontwikkeling van nationale normen voor het faciliteren van het fietsverkeer.⁵² Het fietsgebruik in Nederland, gemeten naar de gemiddeld per persoon op de fiets afgelegde afstand, nam vooral in het decennium na 1976 sterk toe, en bleef vervolgens op een aanhoudend hoog niveau.⁵³

Ondanks het veranderde nationale beleid herstelde het fietsgebruik in Zuidoost-Limburg zich echter niet of nauwelijks. In 1978 kwam voor het eerst uit een landelijk onderzoek naar voren dat er in Limburg (als geheel) significant minder gefietst werd dan elders in Nederland.⁵⁴ De onderzoekers stelden vast dat in Limburg minder mensen een fiets bezaten dan gemiddeld in Nederland, terwijl een hoger percentage nooit fietste, en een veel lager percentage dagelijks gebruikmaakte van de fiets of regelmatig naar het werk fietste. Opvallend was dat er ook significant minder Limburgers dan Nederlanders waren die recreatieve fietstochten maakten en minder Limburgers die fietsen ontspannend vonden. Er waren

51 B. Duizer, ‘In het nut van actie moet je geloven’: dertig jaar actievoeren door de Fietsersbond (Utrecht 2005).

52 De la Bruhèze en Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid*, 55-59.

53 *Ibidem*, 55 en statline.cbs.nl: ‘Mobiliteit per regio, vervoerwijzen, persoonskenmerken, 1985-2007’, alsmede J. Pucher en R. Buehler, ‘Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany’, *Transport Reviews* 28 (2008) 495-528, aldaar 503 (fig. 7).

54 H.A. Katteler e.a., *Het gebruik van de fiets in Nederland. Een aanvullend onderzoek in de provincies Groningen, Friesland, Zuid Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg* (Nijmegen 1978).

meer Limburgers die gewoon niet graag fietsten, meer die vonden dat de fiets een negatief imago had, meer die klaagden over de drukte op de fietspaden, en meer die de overlast door bromfietzers problematisch vonden voor het fietsen. De meest opmerkelijke uitkomst was misschien wel dat er in Limburg, anders dan in de rest van het land, een negatieve correlatie bleek te bestaan tussen inkomen en fietsen: bijna de helft van de niet-fietsende Limburgers behoorde tot lage-inkomensgroepen, veel meer dan elders in Nederland.⁵⁵ Met andere woorden: opmerkelijk veel Limburgers uit de lagere inkomensgroepen hadden zich afgekeerd van het fietsen – een nieuwe indicatie dat hier toch meer dan elders sprake was van een sociale profilering van het alledaagse fietsen.

Veraart en De la Bruhèze typeerden de periode 1975-1995 als een van stabilisatie van het fietsgebruik op voor Nederlandse begrippen zeer laag niveau. CBS-cijfers uit de periode 1985-1995 lieten zien dat fietsers in Zuidoost-Limburg tussen 1985 en 1995 slechts 13-14 procent van alle verplaatsingen voor hun rekening namen (16-18 procent als we voetgangers niet meetellen) – slechts weinig meer dan lokaal Heerlens onderzoek voor 1973 had berekend, en de helft van het landelijk gemiddelde van 26 procent (32 procent exclusief de voetgangers). De CBS-statistieken bevestigden voor de voormalige Mijnstreek de bevindingen uit het onderzoek van 1978 dat het fietsen voor recreatieve doeleinden in de provincie als geheel niet bijzonder geliefd was: ook dat lag in Zuidoost-Limburg op hooguit de helft van het landelijk gemiddelde. Het gebruik van het openbaar vervoer was met 5 procent van de verplaatsingen gelijk aan het landelijk gemiddelde, maar was wel veel lager dan in het (mijn)verleden.

Als verklaring voor het gebrek aan herstel wezen Veraart en De la Bruhèze op de blijvende effecten van de ongekend sterke daling in de jaren 1960 (de fiets was voor lokale beleidsmakers onder de ‘relevantiegrens’ gezakt), op de gevolgen van de mijnsluitingen, met name de ‘verdunding’ van de stedelijke structuur, het verschuiven van werkgelegenheid naar buiten de regio of verder van de woonkernen, op het gebrek aan een krachtige regionale belangenbehartiging voor fietsers en het zwakke fietsbeleid door regionale en lokale bestuurders, dat, voor zover aanwezig, lange tijd gefocust bleef op de promotie van het recreatieve fietsen.

Op die verklaringen valt slechts weinig af te dingen. De opmerking van Veraart en De la Bruhèze dat de fiets als gebruikelijk vervoermiddel voor het woon-werkverkeer van mijnwerkers direct werd getroffen door de mijnsluitingen verdient in zoverre nuancering dat alles erop wijst dat het gebruik van de fiets onder mijnwerkers al vanaf de jaren 1950 sterk tanende was, zoals we gezien hebben in

55 Interpretatie van de data uit 1978 door Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik*, 18.

de vorige paragraaf. De mijnsluitingen leidden overigens waarschijnlijk tot een algehele afname van het woonwerkverkeer en tot een lagere mobiliteit in de regio: CBS-cijfers beschikbaar vanaf 1985 laten voor de regio een iets lager totaal aantal verplaatsingen per persoon per dag zien dan gemiddeld in Nederland, alsook een aanmerkelijk geringere afgelegde afstand, maar dit gegeven zegt op zichzelf niets over de keuze voor bepaalde vervoermiddelen binnen die lagere mobiliteit. Wel moet worden vastgesteld dat de mijnsluitingen niet alleen tot een ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidden, die minder gunstig was voor het fietsen, maar vooral ook een langdurige invloed hadden op de bevolkingskarakteristieken: de uittocht van jongeren, de ingezette vergrijzing van de bevolking, en de tot op heden hogere aantallen arbeidsongeschikten en werklozen in delen van de voormalige Mijnstreek, zijn stuk voor stuk factoren die het gebruik van de fiets ongunstig beïnvloedden en nog altijd beïnvloeden.⁵⁶

Bestudering van de lokale dagbladen bevestigt dat de fiets net als elders na 1975 terugkeerde als onderwerp in de regionale publieke opinie, maar toont ook de beperkingen van de lokale beeldvorming, van het lokale fietsactivisme en van het provinciale en lokale fietsbeleid. De vroege berichtgeving over de terugkeer van de fiets was vaak in de vrijetijdsbijlage te vinden – alsof het geen serieus beleidsvraagstuk betrof.⁵⁷ De in 1980 opgerichte lokale afdeling van de landelijke fietsersbelangenvereniging ENFB wist zelden in de publiciteit te treden.⁵⁸ Klachten over slechte fietsvoorzieningen kwamen vaker voor dan sporadische positieve berichten over nieuwe fietsbeleidsplannen of -maatregelen.⁵⁹ De lokale publieke profilering van fietsen als sport lijkt ondertussen na 1975 alleen maar sterker geworden. Limburg bleef in de jaren 1970 en 1980 veel wielersport organiseren, in aantal alleen voorbijgestreefd door Noord-Brabant.⁶⁰ De provinciale en lokale autoritei-

56 Zie W. Derks, 'De arbeidsmarkt in Limburg 1960-2005: is de sluiting van de mijnen verwerkt?', *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg/Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg* 50 (2005) 173-198; J.D.P. Kasper e.a., *Na de mijnsluiting in Zuid-Limburg—35 jaar herstructurering en reconversie 1965-2000 en een doorkijk naar 2010* (Maastricht 2013) 19-34; voor een wegging van deze factoren zie Ververs en Ziegelhaar, *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, 35-36.

57 Zie bijvoorbeeld 'De glorieuze come-back van de fiets', *Limburgs Dagblad* 25 juli 1981; 'Op elke auto vier fietsers. Thei van Bergen zegt: accommodatie moet beter', *ibidem* 9 augustus 1980.

58 Tot de weinige voorbeelden uit de jaren 1980 en 1990 behoren: *ibidem* 10 december 1981: 'Fietsersbond wil aparte fietsring'; *ibidem* 15 december 1981: 'Ruimte voor fietsers in city Heerlen'; *ibidem* 19 mei 1993: 'Hemelvaartsdag: Groene golf dag'; *ibidem* 8 mei 1993: 'Kritiek van fietsersbond op voorstel mini-rotonde'.

59 Zo treedt in 1979 een lokale Kerkradse voetbalvereniging in de publiciteit met het verzoek aan de gemeente om eindelijk een veilige oversteekplek voor haar fietsende jeugdleden te creëren. Na een dodelijk ongeval twee jaar later komt de onveilige situatie opnieuw in de publiciteit, en moet de gemeente toegeven nooit te hebben geantwoord op het verzoek uit 1979. Zie *ibidem* 19 september 1979 en 2 oktober 1981.

60 Roosjen, *Geografie van de wielersport*, 45-48, 50.

Op elke auto vier fietsers Thei van Bergen zegt: accommodatie moet beter

door vier fietsers

Als Thei van Bergen (58) zijn fietsroute op het strand schakelt, doet hij dat tegelijk met een keertje naar ergens de meeploeg te vertellen over fietsen. Hij kan hij met veel plezier fietsen. Het is niet alleen de prachtige natuur van de kust, maar ook de accommodatie die hij gebruikt van de mooie natuur op zijn favoriete fietsroute. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht.

De accommodatie die hij gebruikt van de mooie natuur op zijn favoriete fietsroute. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht.

Verkeer
De accommodatie die hij gebruikt van de mooie natuur op zijn favoriete fietsroute. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht.



De foto van een fietser met zijn fiets op de fietsroute van de gemeente Bergen.



De foto van een fietser met zijn fiets op de fietsroute van de gemeente Bergen.

Gevaarlijk

De accommodatie die hij gebruikt van de mooie natuur op zijn favoriete fietsroute. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht.

Gezond

De accommodatie die hij gebruikt van de mooie natuur op zijn favoriete fietsroute. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht.



De foto van een fietser met zijn fiets op de fietsroute van de gemeente Bergen.

Postzegel

De accommodatie die hij gebruikt van de mooie natuur op zijn favoriete fietsroute. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht. Hij heeft daar ook een paar jaar geleden een stukje van de kust gekocht.



De foto van een fietser met zijn fiets op de fietsroute van de gemeente Bergen.

Na 1975 keerde de fiets weer terug als onderwerp in de regionale publieke opinie. In de pers verschenen berichten over die terugkeer aanvankelijk nog vooral in de vrijetijdsbijlage, zoals dit interview met een fanatiek 'trimfietsend' oud CDA-raadslid uit Heerlen uit het Limburgs Dagblad van 9 augustus 1980. Bron: www.delpher.nl

ten haalden bovendien in 1979, 1998 en 2012 opnieuw het wereldkampioenschap wielrennen naar Zuid-Limburg, dat daarmee inmiddels vaker dan welke andere regio na de oorlog deze grote internationale wielervedstrijd heeft georganiseerd. Het publieke profiel van (Zuid-)Limburg als wieleregio is inmiddels zo sterk dat wielrennen in de lokale pers wordt voorgesteld als ‘een van de ankers van de Limburgse identiteit’.⁶¹

Gegevens over de periode 1995-2015 laten ondertussen zien dat er nog weinig ten goede veranderd is voor het dagelijkse fietsgebruik in de voormalige Oostelijke Mijnstreek. In de acht jaar van 1995 tot 2003 bleef het gemiddelde Nederlandse aandeel van fietsers in alle verplaatsingen gelijk (26 procent), maar nam het aandeel van de fietsers in Heerlen en Kerkrade verder af tot rond de 10 procent — in Kerkrade werd in 1997-1998 zelfs een fietsaandeel in alle verplaatsingen van minder dan 7 procent gemeten! In beide steden werd in deze jaren meer dan gemiddeld gelopen (6 procent meer) en meer gebruikgemaakt van bromfiets en auto (6-14 procent meer).

Ondanks nieuwe provinciale en regionale plannen, incidentele lokale maatregelen ten gunste van fietsers, en het opnemen van fietsparagrafen in lokale beleidsplannen, was er ook na 1995 van een systematisch en energiek fietsbeleid nog nauwelijks sprake. Dat bleek onder andere uit een rapport waarin de Fietsersbond in 2000 het fietsbeleid, het fietsgebruik en de fietsvoorzieningen in Heerlen aan een vergelijkend onderzoek onderwierp.⁶² Het onderzoek constateerde dat het stadsbestuur weliswaar een fietsplan had geformuleerd, maar dat daarin geen sprake was van concrete maatregelen, noch van een vastgesteld budget. Kwantificeerbare doelstellingen van het fietsbeleid ontbraken. Er was geen programma om bottlenecks op te lossen, geen plan voor het fietsparkeren in de stad, noch was er sprake van maatregelen om het autorijden minder aantrekkelijk te maken. De gemeente had zelfs geen fietssubsidies voor zijn eigen medewerkers. In al deze aspecten scoorde Heerlen ver onder het landelijk gemiddelde van vergelijkbare steden, en de effecten hiervan waren merkbaar in de analyse van de feitelijke fietservaring die de onderzoekers in Heerlen uitvoerden. In vergelijking met andere steden, werden Heerlense fietsers op de belangrijkste routes door de stad vaak gehinderd. Er was

61 Zie *Limburgs Dagblad* 14 mei 2016: ‘Tour de Limbourg: camera’s en wielen gaan rollen’.

62 Fietsersbond, *Eindrapport Fietsbalans Heerlen* (Utrecht 2001). Ook de Parkstadgemeente Landgraaf werd in 2000 aan een Fietsbalans-onderzoek onderworpen met een aantal (zeer) slechte scores tot gevolg: het fietsbeleid werd gekwalificeerd als slecht, er werd ‘extreem veel hinder’ van auto’s voor fietsers geconstateerd (gevolg van een zeer beperkte scheiding tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en veelal te smalle fietsstroken), alsmede veel gedwongen langzaam rijden of afstappen door fietsers, en een zeer slechte concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto (gemeten in tijd over dezelfde korte ritten binnen de gemeente), zie: Fietsersbond, *Eindrapport Fietsbalans Landgraaf* (Utrecht 2001).

bijvoorbeeld een groot aantal passages waar gedwongen gewandeld of langzaam gereden moest worden. Bovendien was een zeer hoog percentage van de routes te smal voor fietsers om veilig en comfortabel te rijden. Tenslotte stelde het rapport ook nog eens vast dat Heerlen in vergelijking met andere steden een zeer hoog aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers kende.

Een uitgebreide statistische analyse uit 2006, waarin factoren werden onderzocht die invloed hebben op het fietsgebruik in Nederlandse gemeenten, bevestigde dat Heerlen een zeer zwak fietsbeleid voerde, zelfs indien rekening werd gehouden met omstandigheden die het fietsgebruik negatief beïnvloedden, maar buiten de invloed van de gemeente lagen, zoals de heuvelachtigheid en bepaalde bevolkingskarakteristieken.⁶³

De afgelopen tien jaar lijkt het aandeel van fietsen iets te herstellen. In 2013 was het fietsaandeel in beide steden weer gestegen tot 13-14 procent (of 17-18 procent zonder voetgangers), hetzelfde aandeel als in de jaren 1970 tot 1990. Over de grote linie is er dus nauwelijks sprake van een toename van het dagelijks fietsgebruik sinds de jaren 1970.⁶⁴ Het ledenaantal van de kleine lokale afdeling van de Fietsersbond nam toe van 105 in 2005 tot 160 in 2013, maar is nog steeds laag vergeleken met andere Nederlandse steden.⁶⁵ Hoewel de politieke verhoudingen met de opkomst van de SP in Heerlen inmiddels sterk zijn veranderd, is het nog de vraag of het beleid inmiddels veel is verbeterd. In januari 2009 nam de Parkstadraad een gedetailleerd Actieplan Fiets aan, vol met concrete voorstellen en verbeteringen die het fietsgebruik met 40 procent moesten doen toenemen.⁶⁶ Meer dan twee jaar na de formele goedkeuring van het plan had Heerlen slechts een paar fietsparkeervoorzieningen gecreëerd, terwijl in Kerkrade de uitvoering nog in de planfase was blijven steken.⁶⁷

Besluit

Het voor Nederlandse begrippen bijzonder lage fietsgebruik in Zuidoost-Limburg kan zeker niet alleen worden toegeschreven aan de aanwezigheid van heuvels. De voornaamste stelling van Veraart en De la Bruhère, dat er daarnaast sprake was

63 Ververs en Ziegelaar, *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, 29, 39.

64 Samenvatting van de CBS-cijfers in: Oldenziel e.a. (ed.), *Cycling cities*, 213 (tabel SLIM 1).

65 Volgens de ledenaantallen van de Afdeling Parkstad Limburg 2005-2013, verstrekt door de Fietsersbond.

66 Grontmij Nederland, *Actieplan Fiets Parkstad Limburg* (Roermond 2009).

67 Parkstad Limburg, afd. Ruimte en mobiliteit, *RVVP 2011-2020. Actualisatie regionaal verkeers- en vervoersplan* (z.pl. 2011) 10-11.

van zwak lokaal fietsbeleid en van slechte voorzieningen voor fietsers, kon worden bevestigd voor alle perioden, en geldt ook nog voor de periode na 1995. Duidelijk is geworden dat er een verband kan worden gelegd tussen de snelle en sterke verspreiding van de bromfiets, de daardoor veroorzaakte devaluatie van het fietspad, en het beleid van lokale overheden in de jaren 1960 om fietspaden te verwijderen. Dat ook de georganiseerde belangenbehartiging voor fietsers in de regio zwak was, zoals Veraart en De la Bruhèze beweerden, is bevestigd voor de periode na 1975 op grond van krantenberichten en ledenaantallen van de lokale afdeling van de Fietzersbond. Bovendien is de vraag opgeworpen of vóór de oorlog niet ook de positie van de ANWB, als eerdere belangenbehartiger van de fietsers, minder sterk was dan elders in Nederland.

Veraart en De la Bruhèze keerden zich fel tegen de suggestie in een sociaal-wetenschappelijk onderzoek van Herman Katteler uit 1993 dat een vermeende cultureel bepaalde gemakzuchtigheid of 'bourgondische mentaliteit' als factor in het achterblijvend fietsgebruik moet worden beschouwd. Hun kritiek was gerechtvaardigd, vooral gezien het feit dat deze stelling vrijwel uitsluitend gebaseerd was op uitspraken van een twintigtal lokale 'informanten', leerkrachten en fietshandelaren uit Heerlen, Kerkrade, Sittard en Maastricht. Hun uitspraken werden door Katteler in verband gebracht met de dominantie van het katholieke geloof in de regio tegenover een meer ascetische levenshouding van de calvinisten elders in het land.⁶⁸ Hoewel een recente statistische analyse van het fietsgebruik in Nederlandse gemeenten inderdaad heeft laten zien dat het aandeel rooms-katholieken in een gemeente een negatieve correlatie heeft met het fietsgebruik, terwijl het aandeel protestanten juist positief uitpakt, is er naar de aard van dit verband nog nauwelijks onderzoek gedaan en was Kattelers stelling in deze nauwelijks gefundeerd.⁶⁹

In het voorgaande is wel een ander religieus aspect aan de orde gekomen dat van invloed was op het fietsgebruik in de regio: de manier waarop de katholieke kerk in Limburg in de jaren 1950 en 1960 het wielrennen omarmde. Het lijkt weinig twijfel dat dit heeft bijgedragen aan de sterkere publieke profilering van fietsen als sport in de regio, die in concreto tot uiting kwam in de organisatie van een groot aantal wielertoernooien. Als Ebert gelijk heeft met haar stelling dat de afwezigheid van een sterke publieke profilering van het wielrennen in Nederland heeft bijgedragen aan de blijvende status van het fietsen als 'fatsoenlijke' vorm van transport

68 Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik*, 40-41.

69 Ververs en Ziegelaar, *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten*, 16-19. Een startpunt is Th. Koolhof, *Een goed rentmeester fietst. Katholicisme, protestantisme en de fiets* (niet-uitgegeven bachelorscriptie Sociale Geografie, Radboud Universiteit Nijmegen, 2011), waarin wordt onderzocht in hoeverre hedendaagse protestanten op grond van hun religieuze overtuigingen meer aanleiding hebben om de fiets te gebruiken dan katholieken.

en recreatie, dan was er in Limburg – en ook in Zuidoost-Limburg – minder dan elders sprake van een dergelijke bijdrage. Duidelijk is in ieder geval geworden dat niet alleen het alledaagse fietsen, maar ook het recreatieve (maar niet-sportieve) fietsen minder populair waren en zijn dan gemiddeld in Nederland. Het zou kunnen dat de verspreiding van de elektrische fiets hier de komende tijd verandering in gaat brengen, maar gegevens over de regionale populariteit van elektrische fietsen, die iets kunnen zeggen over de ontwikkelingen in Zuidoost-Limburg, zijn vooralsnog niet beschikbaar.

Het onderzoek van Katteler uit 1993 noemde op grond van dezelfde informanten nog een andere verklaringsfactor, die bij Veraart en De la Bruhère niet aan de orde komt. Dat er in Limburg anders dan elders in het land in de jaren 1970 een verband bleek te bestaan tussen laag inkomen en laag fietsgebruik, zoals we hebben gezien, werd door de informanten uitgelegd als een statuskwesitie waar juist oud-mijnwerkers gevoelig voor waren: de fiets had in hun ogen klaarblijkelijk een lagere sociale status dan de auto of de bromfiets.⁷⁰ Op deze stelling is natuurlijk dezelfde kritiek van toepassing als op de veronderstelling van een gemakzuchtiger levenshouding van de Limburger: zij is onvoldoende gefundeerd. Maar deze bewering sluit wel aan bij de andere indicaties voor een sterkere sociale profilering van het fietsen die in de loop van dit stuk zijn genoemd. Nader onderzoek naar de beeldvorming over de fiets onder mijnwerkers, niet-mijnwerkers en oud-mijnwerkers in de regio zal nodig zijn om op dit punt meer duidelijkheid te krijgen.

Hoe dit ook zij, het is duidelijk dat de geschiedenis van het fietsgebruik in Zuidoost-Limburg nog op meer manieren met de geschiedenis van de mijnen is verbonden dan Veraart en De la Bruhère al vaststelden. Veel mijnwerkers woonden aanvankelijk niet alleen zo dicht bij hun werk dat ze daarvoor geen fiets nodig hadden, degenen voor wie dat niet gold, maakten als relatief goed betaalde *big spenders* in de jaren 1950 en 1960 gretiger dan andere Nederlandse arbeiders de overstap naar bromfiets en auto. De mijnen gaven niet alleen subsidies voor het collectief vervoer, dat zo zeker op de langere afstand goed kon concurreren met het vervoer per fiets, maar leidden ook tot een snelle groei van het gemotoriseerde (vracht)verkeer rond de mijnen die het fietsverkeer al vroeg onveilig maakte. Tenslotte leidden de mijnsluitingen niet alleen op korte termijn tot het wegvallen van nabije werkgelegenheid, maar ook op de lange termijn tot bevolkingskarakteristieken (zoals vergrijzing en tot op heden hogere aantallen arbeidsongeschikten en werklozen) die ongunstig waren - en zijn - voor een hoog fietsgebruik.

70 Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik*, 47, 38.

Bijlage: Cijfers over het fiets- en autogebruik in Zuidoost-Limburg en Nederland, 1985-2013.

Hieronder zijn gegevens te vinden over het fietsgebruik in de voormalige Oostelijke Mijnstreek na 1985. De gegevens zijn ontleend aan verschillende databestanden voor de verschillende perioden en zijn daardoor niet volledig onderling vergelijkbaar.

Tabel 1. Fiets- en autogebruik in de voormalige Oostelijke Mijnstreek en Nederland, 1985-1995

Tabel 1 en 2 zijn gebaseerd op data van het CBS ten behoeve van het oorspronkelijke onderzoek van Adri Albert de la Bruhèze en Frank Veraart uit 1999. Voor de Oostelijke Mijnstreek zijn de gegevens van de gemeenten Heerlen, Kerkrade, Brunssum en Landgraaf samengevoegd. De eerste tabel gaat over alle verplaatsingen per fiets en auto; de tweede tabel gaat uitsluitend over verplaatsingen met het doel om te toeren, en zegt iets over de verschillen in populariteit van het recreatieve fietsen in Zuidoost-Limburg en in Nederland.

		1985/ 1986	1986/ 1988	1987/ 1989	1988/ 1990	1989/ 1991	1990/ 1992	1991/ 1993	1992/ 1994	1993/ 1994	1995
Gemiddelde, dagelijks per persoon gefietste afstand (km)	Oostelijke Mijnstreek	1,27	1,42	1,50	1,62	1,52	1,49	1,41	1,43	1,40	1,48
	Nederland	3,09	2,99	3,05	3,19	3,26	3,24	3,18	3,18	3,17	3,24
Aandeel van de verplaatsingen per fiets in alle verplaatsingen (%)	Oostelijke Mijnstreek	13	12	14	14	15	14	15	15	14	13
	Nederland	28	27	27	28	28	28	27	27	27	28
Aandeel van de verplaatsingen per auto (als bestuurder of passagier) in alle verplaatsingen (%)	Oostelijke Mijnstreek	55	56	57	57	57	55	55	55	56	59
	Nederland	47	48	49	48	47	47	48	48	48	48

Tabel 2. Fiets- en autogebruik ten behoeve van toertochten in de voormalige Oostelijke Mijnstreek en Nederland, 1985-1995

		1985/ 1986	1986/ 1988	1987/ 1989	1988/ 1990	1989/ 1991	1990/ 1992	1991/ 1993	1992/ 1994	1993/ 1994	1995
Toeren en wandelen: aandeel fietstochten in alle toer- en wandeltochten (%)	Oostelijke Mijnstreek	8	9	10	13	9	9	7	10	9	10
	Nederland	19	18	19	20	20	19	19	19	19	19
Toeren en wandelen: aandeel autotochten in alle toer- en wandeltochten (%)	Oostelijke Mijnstreek	19	15	21	19	21	12	15	15	20	21
	Nederland	20	19	19	17	16	16	16	16	16	15

Tabel 3. Fiets- en autogebruik in Heerlen, Kerkrade en Nederland, 1995-2003

De gegevens in deze tabel zijn berekend op grond van de gemeentelijke en nationale data die het CBS online presenteert in de rubriek 'Totale vervoersprestatie van de Nederlandse bevolking naar gemeente' (<http://statline.cbs.nl/>)

		1995/ 1996	1996/ 1997	1997/ 1998	1998/ 1999	1999/ 2000	2000/ 2001	2001/ 2002	2002/ 2003
Gemiddelde, dagelijks per persoon gefietste afstand (km)	Heerlen	1,13	1,10	0,94	0,83	1,09	1,16	0,91	0,78
	Kerkrade	0,83	0,65	0,57	0,72	0,65	0,73	0,70	0,58
	Nederland	2,47	2,49	2,48	2,39	2,39	2,35	2,32	2,37
Aandeel van de verplaatsingen per fiets in alle verplaatsingen (%)	Heerlen	11	12	12	10	11	11	10	10
	Kerkrade	7	8	7	8	8	7	7	10
	Nederland	26	26	26	25	26	26	25	26
Aandeel van de verplaatsingen per auto (als bestuurder of passagier) in alle verplaatsingen (%)	Heerlen	52	52	54	56	57	56	57	58
	Kerkrade	55	58	62	60	58	60	62	59
	Nederland	47	47	48	49	49	49	49	49

Tabel 4. Fiets- en autogebruik in Heerlen, Kerkrade en Nederland 2004-2013

De gegevens uit deze tabel zijn voor de lokale data overgenomen uit tabel SLIM 1 van Oldenziel e.a. (red), *Cycling Cities*, 213. De Nederlandse data zijn berekend op grond van de gegevens die het CBS online presenteert over 'Mobiliteit in Nederland, persoonskenmerken en vervoerwijzen, regio's' en 'Mobiliteit Nederlandse bevolking, motief, vervoerwijze 1985-2007' (<http://statline.cbs.nl/>).

		2005	2010	2013
Aandeel van de verplaatsingen per fiets in alle verplaatsingen (%)	Heerlen & Kerkrade	8	10	13
	Nederland	27	25	26
Aandeel van de verplaatsingen per auto (als bestuurder of passagier) in alle verplaatsingen (%)	Heerlen & Kerkrade	55	60	56
	Nederland	48	48	48
