

Frank Veraart en Adri Albert de la Bruhère*

Fietsen in de Nederlandse bergen. Achterblijvend fietsgebruik in het zuiden van Limburg in historisch perspectief

Achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg?

Zuid-Limburg, het terrein van Nederlands enige internationale wielerklassieker, de Amstel Gold Race, doet het hart van menig wielersliefhebber sneller slaan. Maar waar de Limburgse heuvels de uitdaging vormen voor de wielertoeristen in het weekend, wordt daar dagelijks minder gefietst dan elders in Nederland. De verklaring hiervoor lijkt voor de hand te liggen: het heuvelland zorgt ervoor dat fietsen lastig is, waardoor de Zuid-Limburger eerder in de auto stapt dan op de fiets. Er worden echter ook andere verklaringen gegeven.

In het kader van het Regionale Verkeers- en Vervoersplan, in 1992 opgesteld door de Vervoersregio Zuid-Limburg, werd door het Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen (ITS) onderzoek gedaan naar het achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg.¹ Op basis van statistisch materiaal uit de periode 1986-1990, fietsgegevens betreffende geheel Limburg uit 1976 en een twintigtal interviews, werd geconcludeerd dat Zuid-Limburg een achterstand had in het fietsgebruik ten opzichte van de rest van Nederland. Bovendien werd geconcludeerd dat deze achterstand niet van recente datum was.

Als verklaring voor de achterstand werd door ITS veel aandacht gegeven aan de mentaliteit van de Zuid-Limburgers. 'De meer ruimhartige, mogelijk ook Bourgondische levensopvatting van de Zuid-Limburger leidt wellicht tot een minder intensief fietsgebruik dan elders.'² Daarnaast werd het achterblijvend fietsgebruik toegeschreven aan de Zuid-Limburgse 'mijnwerkersmentaliteit', waarmee bedoeld werd dat met name lagere inkomensklassen een hoge status toekennen aan de auto en dat vervoermiddel vaak gebruiken, zelfs voor de korte afstanden. Hoewel in de verslaglegging van de afgenomen interviews nog aandacht was voor het Limburgse heuvellandschap, werd daar in de conclusies geen aandacht meer aan besteed. De nadruk lag op (door respondenten genoemde) infrastructurele tekortkomingen en sociaal-culturele factoren als het Bourgondische karakter van Zuid-Limburgers in combinatie met hun vermeende 'mijnwerkersmentaliteit'.

Op de onderzoeksresultaten van ITS kan veel worden afgedongen. De conclusies lijken eerder prikkelend - en zelfs stigmatiserend - dan steekhoudend. In dit artikel wordt een ander type verklaring gebruikt. Op basis van recent onderzoek zal worden betoogd dat het huidige niveau van fietsgebruik in het zuiden van Limburg zijn wortels heeft in de historische ('langetermijn') ontwikkeling van

* Stichting Historie der Techniek resp. Universiteit Twente

¹ H. Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg*. Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen (Nijmegen 1993)

² Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg*, 58.



Sittard (niet gedateerd): de Limburgse jeugd op racefietsen onder begeleiding van een geestelijke tijdens een fietsprocessie, waarbij tevens aandacht werd gevraagd voor de verkeersveiligheid. (Foto coll. SHCL)

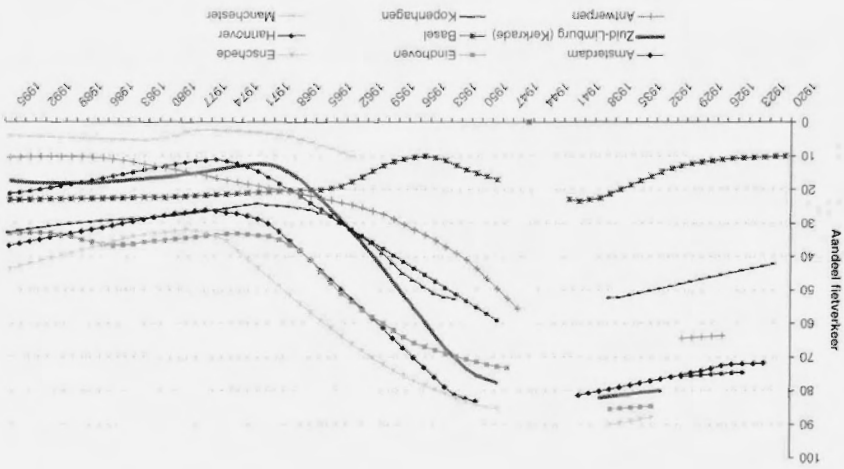
lokale factoren - waaronder de morfologie - en dat algemene kwalificaties als 'omvangrijk fietsgebruik' en 'beperkt fietsgebruik' op lokaal niveau een andere betekenis hebben dan op landelijk niveau.³ We zoomen daarbij in op de geschiedenis van het fietsgebruik in de regio Heerlen-Kerkrade om te kunnen verklaren waarom het fietsgebruik in zuidoost Limburg achterblijft bij die van de andere Nederlandse steden en regio's.

³ In het voorjaar van 1996 verzocht de Projectgroep Masterplan Fiets van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer, Directie Mobiliteitsmarkt, de Stichting Historie der Techniek (SHT) te onderzoeken waarom in Nederland zoveel meer wordt gefietst dan in de ons omringende landen en hoe die verschillen historisch verklaard kunnen worden. Omdat het Nederlandse fietsgebruik niet bestaat en het slechts een optelsom is van lokaal fietsgebruik, waar tussen verschillende steden nog aanzienlijke verschillen bestaan, kwam in het onderzoek de nadruk te liggen op de historische verklaring van lokale verschillen in het huidige fietsgebruik. Daartoe werden Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Basel, Hannover, Kopenhagen en Manchester met elkaar vergeleken. Zuidoost-Limburg werd gekozen om het fietsgebruik in heuvelachtige Nederlandse steden te kunnen vergelijken met 'platte' Nederlandse steden. Tevens was de beleidsaandacht voor het achterblijvende fietsgebruik in Zuid-Limburg een extra reden om Heerlen en Kerkrade te kiezen. De onderzoeksresultaten werden gepubliceerd in: 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.* (Eindhoven en Enschede, Stichting Historie der Techniek: 1999).

Fietsgebruik in zuidoost Limburg en acht Europese steden

Als we naar de ontwikkeling van het fietsgebruik van de negen onderzochte West-Europese stedelijke gebieden kijken, dan kunnen op basis van verkeerstellingen en verkeersonderzoek 'trendlijnen' worden gereconstrueerd, zoals

getoond in figuur 1.



Figuur 1. Gereconstrueerde trendlijn van het fietsaandeel in het totaal van auto-, openbaar vervoer-, fiets-, en bromfietserverplaatsingen in de negen onderzochte steden, 1920-1995 ⁴

In figuur 1 zijn zowel opmerkelijke overeenkomsten als verschillen zichtbaar. Wat betreft de overeenkomsten is er een algemene trend te zien van relatief hoog fietsgebruik tot aan de jaren vijftig, een daling in vooral de jaren zestig en een stabilisatie of hernieuwde toename vanaf het midden van de jaren zeventig. Ook zijn er duidelijke verschillen binnen het algemene patroon van hoogdalend-stabiliserend. Die verschillen betreffen de startniveaus van fietsgebruik, de tijdstippen waarop de afname en het herstel inzetten, alsmede het tempo en de omvang van het afnemende en daarna weer toenemende fietsgebruik. Terwijl de Nederlandse steden Amsterdam, Enschede en Eindhoven in de periode 1920-1995 een hoog fietsgebruik hebben (boven de 30 procent), verschuift het fietsgebruik in zuidoost Limburg (Kerkrade en Heerlen) van hoog fietsgebruik (1920-1950) naar een gemiddeld gebruik (rond 20 procent) (1950-1995). Om dit

⁴ Nadrukkelijk moet er hier op worden gewezen dat de trendlijn een interpretatie is op basis van beschikbare gegevens. De gegevens waarop de trendlijn is gebaseerd zijn verkeerstellingen, verkeersonderzoeken en voor de periode 1982-1995 modaal-split cijfers gebaseerd op interviews en dagboekonderzoeken. Het is onjuist uit de trendlijn absolute gegevens te ontleenen. De trendlijn dient met name voor het opsporen van verschillen in fasering, en grote verschillen in het fietsgebruik. Zie voor meer details Albert de la Bruhèze en Verart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*, 33-34 en A.A. Albert de la Bruhèze en F.C.A. Verart, *Fietsen en verkeersbeleid. Het fietsen in negen Westeuropese steden in de twintigste eeuw*, NEHA-jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis, 62 (1999) 138-170.

Zuid-Limburgse fietspatroon te verklaren, wordt in dit artikel ingegaan op de relatie tussen nationaal en lokaal fietsbeleid en het lokale fietsgebruik in 'de Nederlandse bergen.'⁵ We beginnen met een historische schets van de eerste fietsers in Nederland en Limburg.

De eerste fietsers in Nederland en Limburg, 1870 -1920

'Noe huurt wat veurgevallen is in et auwt Mastreech! Dao kaomen vreemde ruters, gespaord van alle weeg. Ze zaoten op e peerdje, gans klein en rijelings. Gein puui mer wel twie rajer Get wie enen iezeren hings. Ze rijden op die peerdjes, Wie de wind zo gauw.'⁶ Zo luidt het openingscouplet van het gedichtje *De Vélocipèden Concours*, gemaakt naar aanleiding van een in 1869 gehouden wielervedstrijd op het Maastrichtse Vrijthof. De wedstrijden die onderdeel uitmaakten van de kermis, werden gehouden op rijwielen van de ontwerper Michaux uit Parijs. Deze fietsen werden vanaf de presentatie van het model in 1867 op de Parijse wereldtentoonstelling regelmatig in Nederland geïmporteerd en nagemaakt.

Fietsen was toen vooral een activiteit voor jonge lieden uit de gegoede burgerij, die de fiets voornamelijk gebruikten ter ontspanning en vermaak. De toenemende belangstelling voor de fiets stond in rechtstreeks verband met de opkomende sportactiviteiten in de gegoede kringen aan het einde van de negentiende eeuw. De Nederlandse elite werd geïnspireerd door ontwikkelingen in de gegoede kringen in Engeland, waar talloze sportverenigingen als voetbal-, cricket- en fietsclubs opgericht werden. Het fietsgebruik nam een vlucht met de techniekontwikkeling van de fiets. De ontwikkeling van het lage 'Safety'-model, voorzien van luchtbanden, maakte de fiets toegankelijk voor meer gebruikersgroepen dan alleen rijke en sportieve jongelingen en verdrong de hoge en onveilige 'Ordinary' met massieve banden snel.⁷

Vanaf 1871 begonnen de Nederlandse fietsers zich te verenigen in vélocipèdeclubs, onder andere om toertochten op het platteland veilig te maken. De fietsers werden namelijk verre van vriendelijk door de plattelandbevolking bejegend. Regelmatig werden fietsers met stenen, stokken en anderszins bekogeld en mishandeling was aan de orde van de dag. Door de elitaire indringers op hun fietsen sloegen paarden op hol, raakten kippen van de leg en schrok het vee, zo was de opvatting van de plattelandsbevolking. Tijdens een toevallige ontmoeting tussen de Haarlemse en Haagse fietsclub werd het idee geopperd om in navolging van Engeland, Frankrijk en Duitsland een landelijke fietsersbond op te richten. Na een uitnodiging voor een oprichtingsvergadering, gericht aan de

⁵ Zie voor die relatie ook: A.A. Albert de la Bruhèze en F.C.A. Veraart, 'Fietsen en Fietsbeleid in Nederland', *Openbaar Bestuur* 10 (2000) 2: 24-28.

⁶ Geciteerd in G.J.M. Hogenkamp, *Een halve eeuw wielersport*, 't Kasteel aan de Aemstel (Amsterdam 1916) 41 (oorspronkelijk verschenen in Maastrichter Almanak 1870).

⁷ W.E. Bijker, *The Social Construction of Technology* (Enschede 1990) 26-108 en F.C.A. Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland*. Scriptie Technische Universiteit Eindhoven (Eindhoven 1995) 21-26 en 45-50.



Tijdens de wielrenwedstrijd in 1898 op het Vrijthof in Maastricht, was het fietsontwerp volop in ontwikkeling en waren de Ordinary en de veiligheidsfiets nog met elkaar in concurrentie. Pas na de toepassing van de luchtband rond 1890, zou de veiligheidsfiets het gebruik van de Ordinary definitief verdrijven. (Foto coll. ANWB)

verschillende fietsclubs in Nederland, werd op 1 juli 1883 in Utrecht de Nederlandse Vélocipède Bond opgericht, waarvan de naam later werd veranderd in de Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (ANWB). Het doel van de bond was het fietsen in Nederland op alle mogelijke manieren te bevorderen en te veraangename. Naast het organiseren van wedstrijden richtte de ANWB zich nadrukkelijk op activiteiten ter bevordering van het toeren. Hiertoe werd een systeem van consuls ingesteld. Deze consuls waren niet alleen de lokale vertegenwoordigers van de ANWB in een bepaalde regio, maar zij verzamelden ook informatie en lobbyden bij lokale bestuurders. De verzamelde informatie werd gebruikt in *de Reiswijzer*, een boekje waarin een beschrijving werd gegeven van (veilige) routes en wegen, maar ook gegevens over veren, tollens, koffiehuisen, hotels en fietsreparateurs.⁸ De consuls onderhandelden met lokale bestuurders over de plaatsing van waarschuwborden en vanaf 1894 wegwijzers. De waarschuwborden waren vooral nodig in

[...] het zuiden van Limburg, waar in verhouding zeer weinig Bondsleden de wegen berijden, doch het Bondsbestuur moet bedenken dat ook de leden in de uiterste gewesten van ons land recht hebben op den steun en de hulp van de A.N.W.B., en dat bovendien juist het zuiden van Limburg, zoal niet de schoonste dan toch eene der

⁸ Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland*, 29-33.



Passage van de St.-Servaasbrug in Maastricht door deelnemers van de toertocht van de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond in 1904. Fietsen was op dat moment nog bijzonder en een activiteit voor de welgestelden, voorzien van speldjes en petjes van de fietsclub. (Foto coll. ANWB)

*schoonste gebieden van ons land is, dat meer en meer toerende Nederlanders tot zich trekt. De wielrijder vindt er in het algemeen goede wegen, die echter verschillende gevaarlijke punten bevatten. Het voorkomen van ongelukken op die plaatsen is zeer zeker in het belang van den vooruitgang der sport en ligt dus op de weg van den Bond.*⁹

Hoewel de wens door de ANWB werd ondersteund, bleek het nog niet zo eenvoudig in Limburg verkeersborden te plaatsen. Een Limburgse burgemeester bleef zich verzetten tegen plaatsing van een bord 'gevaarlijke helling' omdat hij bang was dat er teveel wielrijders zijn gemeente zouden bezoeken. Met andere woorden - en geheel anders dan men zou verwachten -, de beste man was bang dat de Limburgse heuvels juist fietsers zouden aantrekken, wat hij uit hoofde van overlast wilde voorkomen. Slechts na langdurige onderhandelingen konden in 1892 de eerste waarschuwingsborden in Limburg worden geplaatst.

Rond de eeuwwisseling begon de fiets steeds minder elitair te worden. Welgestelden vonden een nieuw speeltje in de auto en al snel werden de toeristische activiteiten hiermee aan de ANWB toegevoegd. Toch bleef de bond ook uitdrukkelijk de belangen van de fietsers behartigen, niet in de laatste plaats omdat de meeste leden fietsers waren en zij de bond van de middelen voorzagen om de ambitieuze plannen op het gebied van toerisme en verkeer te kunnen verwezenlijken. Door middel van onderzoeken en promotieactiviteiten

⁹ E.Bergsma, 'Bonds bemoeiing op het gebied van toeren en reizen', *De Kampioen* 7 (1890) 65.

probeerde de bond ook aan te tonen dat de fiets een nuttig vervoermiddel was en niet langer elitair. Zo boden van 1894 tot 1899 vrijwilligers van de ANWB hun diensten aan tijdens oefeningen van het Nederlandse leger. Ook bij de posterijen, de veldwacht en de politie werden de eerste fietsen in het laatste decennium van de negentiende eeuw ingevoerd.¹⁰ In 1899 waren er ruim 94.000 fietsen in Nederland; in 1906 was dit aantal meer dan verdrievoudigd en reden er circa 325.000 fietsen in Nederland rond. Hiervan waren er ruim 18.000 in Limburg te vinden ofwel één fiets op 18 inwoners. Hiermee zat Limburg net onder het Nederlandse gemiddelde van één fiets per 17 inwoners.

Toen de fiets in 1906 onder druk van onder andere de ANWB en de rijwielfabrikanten, verzameld in de RAI, uit de personele belasting - geheven op luxe goederen - werd gehaald, was zij ook in formele zin geen luxe product meer en kon haar opmars in Nederland beginnen.

Fietsen in Nederland en rond de mijnhoofdstad van Nederland 1920-1950

Tijdens het interbellum werd de fiets een betaalbaar massavervoermiddel. Met de fiets konden dagelijks grotere afstanden worden afgelegd dan te voet. De woon-werkafstanden werden groter in het proces van industrialisatie, urbanisatie en stedelijke verdichting. In het nationale verkeersbeleid ging de overheidsaandacht echter vooral uit naar de infrastructuur voor het autoverkeer. Er werd al volop geanticipeerd op toekomstige verkeersontwikkelingen die werden gezien als onafwendbare 'auto-ontwikkelingen'. Het dominante idee was dat goede voorzieningen voor het autoverkeer economische welvaart met zich mee zou brengen. Het massale gebruik van de fiets kreeg negatieve beleidsaandacht: de fiets werd in 1923 bedeed met een rijwielbelasting om de aanleg van autowegen te helpen financieren, zoals was gepland in de Rijkswegenplannen van 1927 en 1932.¹¹ Ook werd gedacht aan fietspaden, die werden aangelegd langs nieuwe en bestaande rijkswegen met als hoofddoel om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen. Op lokaal niveau nam het fietsgebruik zo snel toe dat het als een verkeersprobleem werd ervaren. Het toenemende aantal fietsers en hun ongedisciplineerde verkeersgedrag werden veelal als schuldige aangewezen van het toenemende aantal verkeersongevallen. De lokale verschillen in de definiëring van het fietsprobleem en de oplossing van dat probleem leidden tot lokale fietsbeleidsconcepten die varieerden van 'gelijkberechtigde verkeersdeelnemer' in Nederlandse steden tot expliciet anti-fietsbeleid in Belgische, Duitse, Zwitserse en Engelse steden. De ironie van deze situatie was dat op haar hoogtepunt de fiets in toenemende werd gezien als een 'ouderwets en storend vervoersmiddel' dat óf vanzelf zou

¹⁰ Veraart, *Geschiedenis van de fiets in Nederland*, 67-69.

¹¹ H. Buiter en K. Volkerts, *Oudenrijn. De Geschiedenis van een verkeersknooppunt* (Utrecht 1996) en D.M. Ligtermoet, *Beleid en Planning in de wegenbouw. De relatie tussen beleidsvorming en planning in de geschiedenis van de aanleg en verbetering van rijkswegen*. Rijkswaterstaatserie nr.51, ministerie van Verkeer en Waterstaat (Den Haag 1999).

verdwijnen, zo dacht men in Nederlandse beleidskringen, óf met gerichte maatregelen geholpen moest worden om te verdwijnen, zo dacht men in buitenlandse beleidskringen.¹²

Deze algemene ontwikkelingen waren ook merkbaar in zuidoost Limburg. Maar er was ook een eigen lokale component, onder andere bestaande uit een unieke morfologie. Dit bleek onder andere uit een overzicht van de wegcondities gemaakt door de ANWB in 1935 in onder andere de heuvelachtige regio Heerlen-Kerkrade. Uit het ANWB overzicht van de gemeente Kerkrade, bleek dat van de 28 weghellingen in de gemeente er zes door een gemiddelde fietser in opgaande en dalende richting gebruikt konden worden. Twaalf konden er alleen in dalende richting gebruikt worden en de resterende tien konden niet gebruikt worden omdat ze te steil waren, zo oordeelde de ANWB.¹³ Zeer waarschijnlijk waren het dezelfde morfologische omstandigheden die ten grondslag lagen aan een aantal verkeersverordeningen die in de jaren twintig en dertig werden ingevoerd. In deze verordeningen werden dezelfde maximumsnelheden vastgelegd voor fietsers als voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom. In 1922 was dit voor diverse straten 20 kilometer per uur, in 1930 35 kilometer per uur en in 1939 werd dit verhoogd naar 45 kilometer per uur.¹⁴ In de gemeente Eygelshoven, ten noorden van Kerkrade, werd in 1929 een maximumsnelheid voor fietsen van 15 kilometer per uur van kracht.¹⁵

Deze verkeersverordeningen werden noodzakelijk met de transformatie van de regio Heerlen-Kerkrade in de jaren twintig. De structuur van het gebied veranderde na 1900 van een voornamelijk agrarisch gebied in een geïndustrialiseerd en verstedelijkt gebied waarin de mijnbouw domineerde. Acht van de in totaal elf mijnzetels werden voor 1920 geopend. Deze uitbreiding van de steenkolenproductie zorgde voor een snelle toename van het aantal mijnarbeiders. Veel van deze arbeiders kwamen van buiten de regio, omdat de bevolking van Zuid-Limburg aanvankelijk onvoldoende arbeidskrachten kon en wilde leveren. De snelle groei van de mijnen leidde ook tot een snelle toename van de bevolking in de Oostelijke Mijnstreek van ca. 23.000 inwoners in 1899 tot 141.500 inwoners in 1939.¹⁶

Rondom de mijnzetels en in de omliggende dorpen werden vele woningen gebouwd voor de mijnwerkers. Zowel de bevolking als de verkeersintensiteit in de Oostelijke Mijnstreek namen daardoor toe. Als gevolg van de grondstoffenschaarste gedurende de Eerste Wereldoorlog werden de kolenvelden na die oorlog bestempeld als 'landsbelang', evenals de infrastructuur voor het transport

¹² Zie bijvoorbeeld: B. Horn, *Vom Niedergang eines Massenverkehrsmittels. Zur Geschichte der Staedtischen Radverkehrsplanung*. Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung (Kassel 1990).

¹³ Gemeentearchief Kerkrade (GAK), archief gemeente Kerkrade t/m 1947 *Overzicht van wegen t.b.v. CBS*, no. 3507 Brief van dhr. Winters consul van de ANWB.

¹⁴ GAK, archief gemeente Kerkrade t/m 1947, *Aanvragen voor tram- en buslijnen*, no. 3552.

¹⁵ GAK, archief gemeente Eygelshoven 1800-1937, *Rijwielverordeningen Eygelshoven*, no. 1745.

¹⁶ E. van Royen, *De woningvoorziening in de Limburgse mijnstreek als sociaal beheersinstrument 1900-1940*. Scriptie Rijksuniversiteit Utrecht (Utrecht, 1981) 16 en 173.



Feest voor kleuters 'vóór op de fiets'!
(Foto coll. SHCL)

van kolen en mijnarbeiders. Door de regering werd in de jaren twintig een uitgebreid tramwegennet aangelegd voor het woon-werkvervoer van de mijnarbeiders. Ook ontstonden er vanaf het midden van de jaren twintig talloze busmaatschappijen die zich bezighielden met mijnwerkersvervoer. Een gedeelte van de kosten van dit tram- en busvervoer werd door de mijndirecties vergoed. Reeds in een vroegtijdig stadium werd dus het fietsverkeer 'ontmoedigd' door korte woon-werkafstanden en door het gesubsidieerde mijnwerkersvervoer. Voor veel mijnwerkers waren de kosten van het tram- en busvervoer echter te hoog, waardoor ze alsnog te voet of per fiets naar hun werk gingen.

In Nederland bereikte het fietsgebruik in de jaren twintig een steeds grotere omvang. In 1924 verzocht de ANWB alle provincies fietspaden aan te leggen aan weerszijden van de provinciale wegen. Volgens de ANWB zouden daarmee de provinciale wegen worden ontlast van het fietsverkeer, waardoor geplande wegverbredingen ten behoeve van het (vracht)autoverkeer achterwege konden blijven. Tevens kon de aanleg van fietspaden prima worden ingepast in werkverschaffingsprojecten voor werklozen aldus de ANWB. Op advies van de Provinciale Waterstaat besloten de Provinciale Staten van Limburg niet op het ANWB verzoek in te gaan. Volgens de Provinciale Waterstaat was de aanleg van fietspaden in het heuvelachtige terrein te duur, omdat het kostbare onteigeningen en 'grootte grondwerken' zou vergen. Bovendien waren bermten langs reeds



In de jaren twintig en dertig konden steeds meer arbeiders zich een fiets veroorloven. In Zuid-Limburg kwamen de mijnwerkers vooral te voet en op de fiets naar de mijnen ondanks de voor hen aangelegde tram- en buslijnen. (Foto Nico Jessen 1952-1953, uit: Oranje Nassau Mijnen, Utrecht 1953)

verbrede wegen voorzien van verhardingsmateriaal ten behoeve van het 'lichte verkeer'.¹⁷ Hoewel het voorstel van de ANWB niet werd overgenomen, werden er in de jaren dertig wel sporadisch fietspaden aangelegd langs drukke of gevaarlijke wegen, zoals langs de keiweg Kerkrade-Valkenhuizen. Daarnaast werden er in 1929 van rijkswege ook rijwielpaden aangelegd langs de rijkswegen in Limburg, om de doorstroming van het autoverkeer en de veiligheid te bevorderen. De aanleg van de rijkswegen werd mogelijk gemaakt door medefinanciering uit de gelden van de rijwielbelasting. Voor Limburg betekende dit ruim 170 km fietspad, waarvan de eerste proefvakken in 1928 op de wegvakken Maastricht-Rothem, Maastricht-Heer, Heer-Gronsveld en Geleen-Sittard werden aangelegd.¹⁸

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kregen de rijwielpaden meer aandacht van de Provinciale Waterstaat. In 1941 werd een commissie voor rijwielpaden opgericht. Als reden hiervoor werd het toegenomen gebruik van de fiets en de toeristische mogelijkheden van de rijwielpaden genoemd.¹⁹ In 1942 waren reeds de

¹⁷ Rijksarchief Limburg (RAL), Archief Provinciale Waterstaat Limburg, no. 1.811.111/548.

¹⁸ F. Kanstein, 'Rijwielpaden', *Wegen*, 5 (1929) 161-174.

¹⁹ RAL, Archief Provinciale Waterstaat Limburg, no. 1.811.111/548, brief Provinciale Waterstaat van Limburg, 6 januari 1941, Instelling commissie voor rijwielpaden.



In de winter van 1944/45 kwam Limburg in de frontlinie te liggen. Duizenden mensen vluchtten, gebruikmakend van alles wat nog rijden kon - vaak fietsen -, om zichzelf en hun dierbare bezittingen in veiligheid te brengen. (Foto coll. SHCL)

eerste fietspadplannen klaar voor Noord-Limburg en in 1943 voor Midden-Limburg, maar tot uitvoering van de plannen kwam het voorlopig niet.

Meer bekendheid kregen de fietsvorderingen van de bezetters ten behoeve van de Wehrmacht vanaf 1942. Bestudering van die fietsvorderingen leert enerzijds dat (mijn)arbeiders die hun fiets nodig hadden om naar het werk te gaan, hun fiets mochten behouden en anderzijds dat er in Limburg veel werd gefietst. Uit het aantal ontheffingen in de gemeente Kerkrade voor de 'mijnindustrie' (2095 ontheffingen tegen 690 ontheffingen in de 'Handel en Nijverheid', en 396 ontheffingen in de 'Diensten')²⁰ bleek het grote aantal mijnarbeiders dat de fiets gebruikte in het woon-werkverkeer. Het hoge fietsgebruik onder mijnarbeiders kan ook worden afgeleid uit een onderzoek naar verplaatsingsgedrag uit 1943 (weergegeven in tabel 1). Uit dit onderzoek bleek dat 28,4 procent van de mijnwerkers met de fiets naar hun werk kwam (50 procent indien het voetgangersaandeel niet wordt meegerekend). Op basis van deze onderzoeksuitkomsten verzocht de mijnindustrie de Duitse autoriteiten in 1943 om binnen- en buitenbanden voor de fietsen van 224 arbeiders ter beschikking te stellen, omdat de fiets in die tijd van toenemende voertuigschaarste het enige beschikbare vervoermiddel was waarmee zij naar hun werk konden komen. Ondanks de rubberschaarste gingen de Duitsers met dit verzoek akkoord vanwege het economische belang van de mijnindustrie.²¹

²⁰ GAK, Archief Kerkrade t/m 1947. *Verordeningen Tweede Wereldoorlog*, no. 4732 en 4733.

²¹ Sociaal Historisch Centrum voor Limburg (SHCL), Archief Gemeenschappelijke Steenkolenmijnen Limburg. Uittreksel van de bijeenkomst van de Gemeenschappelijke Steenkolenmijnen, GSL, no.40-1943.

Tabel 1: Vervoer Arbeiders naar de mijnzetels 31 juli 1943²²

	Wilh.	Em.	Hen.	Mau.	ON1	ON2	ON3	ON4	Lau.	Jul.	Dom.	W-S.	Totaal
Trein	-	2	-	622	395	6	-	5	9	17	-	-	1056
Tram	303	997	841	-	270	8	486	47	-	-	150	73	3125
Bus	742	1229	667	2891	281	182	351	40	177	217	47	270	7094
Rijwiel	592	2103	1183	4305	435	389	269	174	890	1128	180	420	12068
Te voet	1998	3062	2696	1913	1530	1091	1030	685	725	872	1711	799	18112
Rijwiel en OV	-	-	-	332	99	21	25	5	21	14	4	-	512
Combinatie OV	45	173	97	-	10	-	83	-	2	4	14	5	433
Overige	-	-	-	27	1	-	1	-	-	-	-	-	29
Totaal	3861	7603	5484	10090	3021	1697	2195	954	1824	2252	2106	1567	42429
% Fietsgebruik	16.1	27.7	21.6	42.7	14.4	22.9	12.3	18.3	48.8	50.1	8.5	26.8	28.4

In deze tabel zijn de voor de mijnen Emma en Maurits de gegevens van de mijn gecombineerd met de gegevens van de cokesfabrieken. De categorie OV is een samenstelling van de categorieën Trein-tram, Autobus-Trein en Autobus-tram. De categorie Rijwiel-OV is een samenstelling van de categorieën Rijwiel-trein, Rijwiel-tram, Rijwiel-bus en Rijwiel,trein en tram. De categorie Overige is samengesteld uit de categorieën Motorrijwielen en Te Voet-Bus.

Tabel 2: Woon-werkverkeer mijnarbeiders per bus en per fiets in 1954²³

	Wilh.	Em.	Hen.	Mau.	ON1	ON2	ON3	ON4	La& Ju	Dom.	W-S.	Totaal
Arbeiders	4625	10211	5703	15439	2927	1988	2378	1012	4698	2774	1794	53539
Bus	1069	2607	843	6361	300	190	542	45	230	45	280	12512
Fiets	2100	4612	2448	6600	1150	1500	900	700	2540	1175	600	24325
Bus (%)	23.0	25.5	14.7	41.2	10.2	10.0	22.7	4.4	4.9	1.6	15.6	23.3
Fiets (%)	45.4	45.2	42.9	42.8	39.5	75.8	37.3	69.2	54.0	51.7	33.5	45.5

Ook na de Tweede Wereldoorlog, toen de businfrastructuur was hersteld, bleef het fietsgebruik hoog. Uit een onderzoek uit 1954, gepubliceerd in het *Mijnnummer*, bleek dat dit percentage nog altijd 45,5 procent bedroeg (zie tabel 2). Het fietsgebruik werd 'aangemoedigd' door arbeidersvervoeregelingen die het gebruik van de bus over korte afstanden (0-4 en 4-7 km) en in niet heuvelachtig terrein duurder maakte dan het busvervoer over langere afstanden (meer dan zeven kilometer) en in heuvelachtig gebied. De busvervoerkosten in gulden per week voor arbeiders in 1950 waren:

Tabel 3: Kosten busvervoer 1950²⁴

Afstand	0 tot 4 km	4 tot 7 km	4 tot 7 km	7 km en meer
Terrein		Niet heuvelachtig	Heuvelachtig	
Kosten per week	3,55	2,65	1,75	1,75

Deze vervoerskosten waren de belangrijkste oorzaak dat de meeste mijnwerkers niet met de bus of de tram naar en van hun werk reisden, maar te voet of per fiets gingen.

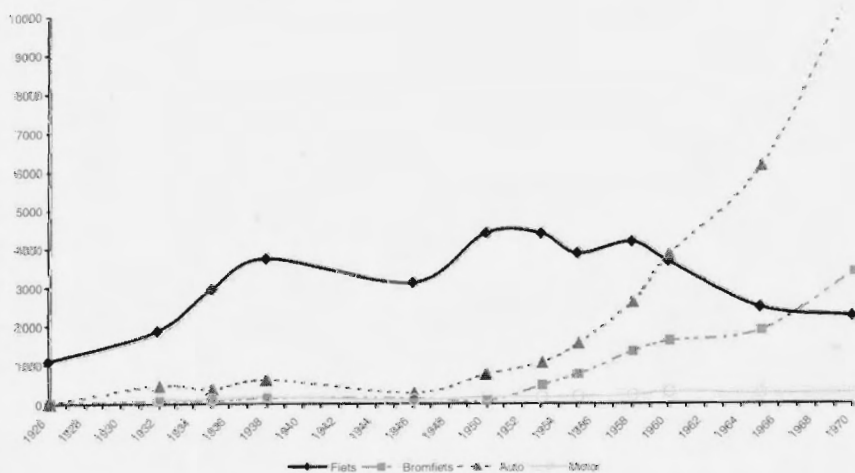
²² SHCL, Archief Gemeenschappelijk Steenkolenmijnen, Statistieken.

²³ M.W.E.E. Rijnards, 'Mijnwerkersvervoer', *Mijnnummer* (1954) 25-31.

²⁴ SHCL, Archief Gemeenschappelijk Steenkolenmijnen, Statistieken.

In 1952 werd de provinciale fietspadenplanning, die al tijdens de oorlog was voorbereid, voortgezet in de Limburgse Rijwielpadencommissie. Die had ook de aanleg van toeristische fietspaden ten doel. In 1955 resulteerde dit in de *Subsidieregeling voor rijwielpaden in de Provincie Limburg*, die op 1 januari 1956 in werking trad. Tevens werd het Provinciaal Rijwielpadenfonds ingesteld, waaruit in 1956 de eerste subsidie werd verleend voor een rijwielpad langs de Nusterweg tussen Sittard en Nieuwstad.²⁵

Net als in de rest van Nederland was in zuidoost Limburg in de periode 1920-1950 het fietsgebruik hoog. Dit blijkt onder andere uit periodieke verkeerswaarnemingen op provinciale wegen vanaf 1926. Deze tellingen, die werden uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeersomvang en in de 'wegbelasting' van de verschillende vervoersmiddelen, geven een goede indicatie van het fietsgebruik in de Oostelijke Mijnstreek. Op de provinciale weg Heerlen-Kerkrade, ter hoogte van de gemeentegrens Heerlen - Schaesberg in heuvelachtig landschap lag telpunt 61 waarop vanaf 1926 verkeerstellingen werden gehouden door de Provinciale Waterstaat Limburg. Op basis van deze gegevens is figuur 2 samengesteld. In figuur 2 is de dominantie van de fiets tot ruim in de jaren vijftig goed te zien. Vanaf deze periode nam het personenautoverkeer toe en na een lichte afname in de jaren vijftig nam het fietsverkeer in de jaren zestig drastisch af. Opvallend is dat met het afnemende fietsgebruik vanaf het begin van de jaren vijftig het bromfietsbezit en -gebruik toeneemt. Anders geformuleerd, met de bromfiets deed een goed en betaalbaar vervoersalternatief voor de fiets haar intrede.



Figuur 2. Aantal voertuigen op de provinciale weg Heerlen-Kerkrade ter hoogte van de gemeentegrens Heerlen-Schaesberg (telpunt 61), 1926-1972.²⁶

²⁵ *Verslag over de toestanden der Waterstaatswerken c.a. onder beheer of toezicht van de provincie Limburg over het jaar 1952-1956*, 89.

²⁶ SHCL, Limburgse Provinciale Waterstaat, *Overzicht verkeerswaarnemingen, verkeerstellingen op provinciale wegen, telpunt 61 (Grens Heerlen-Schaesberg), 14 uurs tellingen (6.00-20.00 uur)*.

Wens en werkelijkheid: de verdwijnende fietser 1950-1975

In de periode 1950-1975 nam het fietsgebruik in Nederland af, met name als gevolg van suburbanisatie en forensisme.²⁷ Het autobezit en -gebruik namen toe en het verkeersbeleid was gericht op de auto. Het nationale Nederlandse verkeersbeleid na de Tweede Wereldoorlog was primair gericht op wederopbouw van met name de auto-infrastructuur. De fiets bleef gedurende de periode 1950-1975 bij de overheid vrijwel nagenoeg buiten beeld; nieuwe fietsvoorzieningen werden nauwelijks aangelegd en bestaande voorzieningen werden nauwelijks onderhouden. Ook in Nederland werd verwacht dat binnen afzienbare tijd het fietsverkeer en zeker het utilitaire fietsverkeer, tot een te verwaarlozen aandeel zou teruglopen ten gunste van het autoverkeer. Ook op lokaal niveau was voor de fiets in het algemeen een minimale beleidsaandacht. De nadruk lag op de wederopbouw, de herstructurering en de vernieuwing van steden. Lokale beleidsmakers waren vrijwel uitsluitend bezig met de auto die vrij baan diende te krijgen en waarvan de behoeften de stedelijke inrichting diende te bepalen. De 'autogerechten Stadt' werd het dominante beleidscredo. Fietsen werd algemeen gezien als 'ouderwets' en 'armoedig' en in elk geval als gevaarlijk en 'starend'. Al deze tendensen waren ook zichtbaar in Zuid Limburg.

Al vanaf de jaren vijftig werd door het *Limburgs Dagblad* aandacht gevraagd voor de verslechterende verkeerssituatie in de Heerlense binnenstad. Volgens het dagblad was de stad 'verkeerstechnisch nog ingesteld op de boerenkar en de eerste fiets die rond de eeuwwisseling de stad "onveilig maakten." 'Namens de verkeersdoden' werd aangedrongen op verkeersmaatregelen ten gunste van het autoverkeer: 'Heerlen moet nu eindelijk eens gepland worden, d.w.z. het moet doorschoten worden door brede veilige straten met ruime parkeergelegenheden. Een jonge stad als Heerlen moet het er niet op aanleggen het verkeer om de stad heen te leiden, het verkeer moet gemakkelijk en veilig in de stad en door de stad kunnen komen.'²⁸ In de Heerlense kranten werd de Heerlense binnenstad afgeschilderd als een 'verkeershel' voor auto's, door het ontbreken van voldoende autoparkeerruimte, de geringe breedte van de straten en de aanwezigheid van talloze bromfietsen. In 1963 besloot de gemeente een aantal fietspaden langs enkele hoofdwegen in de stad op te heffen en de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor wegverbreding en parkeervoorzieningen voor auto's. De meest urgente verkeersproblemen zouden daardoor opgelost kunnen worden. 'Een en ander houdt verband met het feit dat het aantal geparkeerde voertuigen langs die wegen steeds toeneemt en dat deze niet vrijliggende rijwielpaden in het huidige verkeer met de talrijke bromfietsen niet meer aan het gestelde doel beantwoorden. Zij bleken veelal te smal te zijn, waardoor bromfietzers, die zich tussen de trottoirband en een geparkeerd voertuig door moesten wringen, vaak

²⁷ Adviesbureau Transpute, *De ontwikkeling van de bereikbaarheid in Nederland van 1950 tot 1990*. Transpute/Universiteit Utrecht (Gouda en Utrecht 1993).

²⁸ Stadsarchief Heerlen (SAH), persdocumentatie: verkeer, 'Achtien doden klagen aan, simplistische vraag aan 't stadsbestuur', *Limburgs Dagblad* van 20-11-1954.



De Markt in Maastricht op een vroege ochtend is voornamelijk nog het domein van de fietsers in de jaren vijftig. (Foto coll. SHCL)

liever een gevaarlijke omweg naar links over de rijweg riskeerden.²⁹ De opheffing van de fietspaden leverde ook nog andere voordelen: 'De chef van de afdeling verkeerspolitie verklaarde dat de verkeerssituatie in de stad steeds meer leidt tot het gebruik van verkeerslichten op kruispunten. Zouden op deze kruispunten fietspaden voorkomen dan zou dit aparte verkeerslichten vergen hetgeen een te kostbare aangelegenheid zou worden. Bovendien wordt het snelverkeer dan te lang opgehouden.'³⁰ In de krantenartikelen werd ook benadrukt dat de fietspaden slecht waren onderhouden en dat een toepassing van de toen geldende eisen tevens een (te dure en overbodige) verbreding van fietspaden van 2,5 naar 3 meter zou betekenen.

Ook bij de Provincie nam de beleidsaandacht voor de fiets af. In 1967 besloot de Provinciale Staten de subsidieregeling per 1 januari 1968 in te trekken. Tevens werd het Rijwielpadenplan ingetrokken.³¹ Het Rijwielpadenfonds dat 40 procent van de aanlegkosten van fietspaden vergoedde, werd vervangen door een fonds voor recreatieve en toeristische voorzieningen, omdat volgens Provinciale

²⁹ SAH, persdocumentatie fietspaden, 'Fietspaden langs Heerlerbaan en de Akerstraat gaan verdwijnen', *Limburgs Dagblad* 31-08-1963.

³⁰ SAH, persdocumentatie fietspaden, 'Heerlense fietspaden verdwijnen of worden gereconstrueerd', *Limburgs Dagblad* 24-09-1965.

³¹ *Verslag over de toestanden der Waterstaatswerken c.a. onder beheer of toezicht van de provincie Limburg over het jaar 1966-1969.* (1967) 60-61.



In de jaren vijftig en zestig was het met name de bromfiets die het gebruik van de fiets in Limburg deed afnemen. Onder jongeren ontstond een ware subcultuur waarvan de brommer een belangrijk onderdeel was. (Foto coll. SHCL)

Staten de gemeenten er weinig tot geen gebruik van maakten.³² In het provinciale verkeersbeleid kreeg de fiets in de jaren zestig een recreatieve rol toebedeeld. De beleidsnadruk kwam op fietstoerisme te liggen.

In de jaren zestig nam het dagelijkse (veelal utilitaire) fietsgebruik af. Op het einde van de jaren zestig had de fiets in Kerkrade een verkeersaandeel van 20 procent in het stadsverkeer. De fiets werd in toenemende mate vervangen door bromfiets en auto. Mede daardoor bestond bij verkeerskundigen het idee dat het fietsverkeer een aflopende zaak was. In de verkeersstructuurplannen van Heerlen (1972) en Kerkrade (1973) werd bijvoorbeeld beweerd dat 'indien voor interne verplaatsingen een auto beschikbaar is, wordt slechts in ruim 15 procent van de gevallen gebruik gemaakt van de (brom)fiets. Het ligt in de verwachting dat het aandeel van het (brom)fietsverkeer in de toekomst sterk zal afnemen.' De bestaande fietsvoorzieningen en -infrastructuur werden dan ook ruim vol-

³² Het fonds werd vanaf 1955 opgebouwd met een subsidie van fl. 40.000,- per jaar. In 1964 werd dit bedrag teruggebracht naar fl. 5.000,- per jaar. Van de 375.000 gulden die in het fonds aanwezig was, werd slechts 95.000 gulden gebruikt. (Gedeputeerde Staten Provincie Limburg, *Vergaderingen Provinciale Staten van Limburg, vergadering september 1967*, 234-235 en bijlagen).

doende geacht. Beleidsnadruk kreeg de verkeersveiligheid.³³

Hoewel Provinciale Waterstaat verwachtte dat de mijnsluitingen een groot en negatief effect op het gemotoriseerde verkeer zou hebben, bleek dat niet uit verkeerstellingen. De ietwat verbaasde Provinciale Waterstaat verklaarde dit uit het met de mijnsluitingen weggevallen busvervoer van arbeiders, waardoor het autoverkeer toegenomen was. Hoewel dat niet de aandacht had van Provinciale Waterstaat, hadden de mijnsluitingen daarentegen wel negatieve effecten op het fietsgebruik. De fiets werd (traditioneel) veel gebruikt door mijnpersoneel in het woon-werkverkeer. Met de mijnsluitingen viel dat utilitaire fietsgebruik weg. De nieuwe arbeidsplaatsen die in het kielzog van de mijnsluitingen werden gecreëerd, bevonden zich op grotere afstanden van de woonplaatsen der ex-mijnwerkers, waardoor het autogebruik toenam. De effecten van de mijnsluitingen op het fietsgebruik kregen geen beleidsaandacht en werden ook niet belangrijk gevonden, omdat ze plaatsvonden binnen de context van de toenmalige dominante opvattingen dat er sprake was van een (onvermijdelijk) 'universeel' afnemend fietsgebruik. Mede door het uitblijven van corrigerende beleidsreacties hadden de mijnsluitingen in de oostelijke mijnstreek een belangrijke additionele en lang doorwerkende negatieve invloed op het fietsgebruik.

Stabilisatie van het fietsgebruik, 1975-1995

In de jaren zeventig nam in de meeste onderzochte steden het fietsgebruik weer toe, om op het einde van de jaren tachtig te stabiliseren (zie figuur 1). Met de toename van het aantal verkeersslachtoffers, de olieboycot in 1973, de toenemende bewustwording van de waarde van een goed woon- en werkmilieu, alsmede de hoge financiële lasten van het nationale wegenbouwprogramma, won de maatschappelijke en politieke weerstand tegen het nationale autoverkeersbeleid snel terrein. De rijksoverheid begon zich te bezinnen op selectief gebruik van de auto en bevordering van het openbaar vervoer om de aanslagen op ruimte en leefklimaat te beperken. Ook nam de beleidsaandacht toe voor 'langzaam verkeer', de voetganger en de fietser. Om zowel de verkeersveiligheid te vergroten en als het fietsgebruik te bevorderen, stelde het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1976 twee bijdrageregelingen in waarmee gemeenten de aanleg van fietspaden grotendeels konden financieren. In 1990 werd het project *Masterplan Fiets* bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart. De bevordering van het fietsgebruik stond daarmee op de agenda van nationale en lokale overheden, politici en verkeerskundigen in de zoektocht naar milieu- en

³³ *Gemeente Kerkrade verkeersstructuurplan*, Ingenieurs- en Architectenbureau van Hasselt en de Koning (Nijmegen 1973) 68-69 en SAH, secretariaarchief gemeente Heerlen, *Verkeersstructuurplan gemeente Heerlen 1972-1977*, I 3741, aldaar *Gemeente Heerlen verkeersstructuurplan*, Ingenieurs- en Architectenbureau van Hasselt en de Koning (Nijmegen z.j. waarschijnlijk 1973) 40.

ruimte vriendelijke alternatieven voor het gemotoriseerde verkeer.³⁴

Op lokaal niveau leidde het toenemende autobezit en -gebruik vanaf het einde van de jaren zestig steeds vaker tot verkeerscongestie en tot een toenemend ruimtebeslag. Mede daardoor nam de aandacht en actieve betrokkenheid van de burger toe. 'Van onderaf' groeide de aandacht voor de fiets. In de interactie tussen lokale groepen en beleidsmakers werd de fiets herontdekt als een weinig ruimte innemend, snel, gezond en schoon stedelijk vervoermiddel. Met de financiële en politieke steun van de centrale overheid werd de stimulering van het fietsgebruik geleidelijk gemeengoed in het lokale verkeersbeleid in de jaren zeventig en tachtig.

Onder invloed van onder andere nieuwe (positieve) maatschappelijke fietsbeelden nam in de jaren zeventig ook in Limburg de beleidsaandacht voor de fiets weer toe. In Limburg betrof die aandacht in eerste instantie het recreatieve fietsgebruik. In 1975 werd in een Nota van de Provinciale Waterstaat Limburg onderzocht op welke wijze en met medewerking van de recreatieschappen uitvoering gegeven kon worden aan een fietspadenplan voor recreatieve doeleinden.³⁵ In 1979 werd gestart met een onderzoek naar de opzet van een integraal fietspadenplan, waarbij werd gedacht aan zowel recreatieve als utilitaire functies. Ook in het stadsgewest Oostelijke Mijnstreek nam de aandacht voor de fiets toe aan het einde van de jaren zeventig. Het doel van het in 1978 door het stadsgewest geformuleerde fietspadenplan was: 'Het stimuleren van het plezierige en veilige fietsen kan als effect hebben dat de auto selectiever gebruikt zal worden, wat tot een vermindering van het autogebruik zal kunnen leiden', hetgeen zou moeten leiden tot een meer 'eerlijker' keuze voor de fiets.³⁶ In het Heerlense verkeerscirculatieplan van 1979 werd de potentiële rol van de fiets in het stedelijke en interlokale verkeer benadrukt.

*'Het DHV-bureau (het ingenieursbureau dat het plan had opgesteld, red.) haalt aan dat de (brom)fiets op het eerste gezicht voor het vervullen van Heerlens regionale centrumfunctie geen rol van betekenis speelt. Onder meer vanwege de afstanden en de geaccidenteerdheid van de regio: "Gezien de leeftijdsopbouw van degenen waarop de centrumfunctie gericht is - scholieren bijvoorbeeld - blijkt dit echter een onderschatting. Daarom is een goede aansluiting van het net van Heerlense fietsroutes op de interlokale rijwielpaden vereist."*³⁷

In de in 1982 verschenen nota *Raamplan voor Fietsen* van Gedeputeerde Staten van Limburg werd naast het recreatieve fietsverkeer ook aandacht geschonken aan het utilitaire fietsverkeer. Uit onderzoek naar het utilitaire fietsgebruik was

³⁴ T. Welleman (Red.), *The Dutch Master Plan. Description and evaluation in an historical context*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Den Haag 1999).

³⁵ *Nota fietspaden*, Provinciale Waterstaat in Limburg, 1975.

³⁶ "Rijwielpadenplan: veilig fietsen en brommen", in: het *Limburgs Dagblad*, 06-01-1978 (Stadsarchief Heerlen, Persdocumentatie Fietspaden).

³⁷ "Voorrang voor bus, voetganger en fiets", in *De Limburger*, 05-01-1979 (Stadsarchief Heerlen, Persdocumentatie Fietspaden).



Door de meeste Limburgers werd fietsen vooral geassocieerd met het recreatieve fietsen. Dit was diep ingebed in de Limburgse samenleving, getuige de wijding van deze wielrenfietsen. Ook beleidsmakers hadden voornamelijk aandacht voor het recreatieve fietsen; het utilitaire fietsverkeer werd grotendeels uit het oog verloren. (Foto coll. SHCL)

namelijk gebleken dat dit fietsgebruik in de perioden van 1970-1975 en 1975-1980 nagenoeg was gestabiliseerd en het bromfietsverkeer drastisch was afgenomen:

Tabel 4: *Afname bromfietsverkeer en stabilisatie fietsverkeer*³⁸

	1970-1975	1975-1980
Bromfietsen	-23,3 %	-19,1 %
Fietsen	+2,1 %	+0,2 %

Met het *Integraal Fietspadenplan* uit 1986 werd de provinciale regeling van fietspadsubsidie nieuw leven in geblazen.³⁹ Op lokaal niveau werden fietsbelemmerende maatregelen afgeschaft. Zo werd in 1987 door de gemeente Heerlen aandacht geschonken aan 'overbodige' verkeersmaatregelen tegen fietsers. Initiatieven werden genomen om voor een groot aantal straten het een-

³⁸ GAK, Archief Kerkrade t/rn 1991, *Deelplan recreatieve fietspaden en integraal fietspadenplan Limburg*, no. 1.811.111, hierin 'Bouwstenen voor het integraal fietspadenplan'.

³⁹ Stadsbibliotheek Maastricht, Map Verkeer en Vervoer, '3,4 Miljoen' voor fietspaden in Limburg', *De Limburger*, 10-09-1986.

richtingverkeer voor fietsers op te heffen.⁴⁰ Deze initiatieven krijgen een belangrijke impuls vanuit de gemeenteraad en maatschappelijke groepen. Voorbeelden hiervan waren te vinden in de aandacht die de gemeenteraadsfractie van Groen Links en de jongeren van de Socialistische Partij aan het begin van de jaren negentig vroegen voor fietsers en veilige fietspaden.⁴¹

Het Instituut voor Toegepaste Sociologie (ITS) voerde in 1992 een onderzoek uit naar de mogelijke verklaringen van het achterblijvende fietsgebruik in Zuid-Limburg. Uit een inventarisatie van gegevens bleek dat het fietsgebruik in Zuid-Limburg circa 60 procent lager was in vergelijking met de rest van Nederland. Bij de ondervraagde personen bleek echter het beeld van een achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg niet te bestaan. Men was van mening dat er Limburg juist veel gefietst werd. Pas nadat vraagstelling was aangepast en nadat de respondenten waren voorgelicht over het achterblijvende Limburgse fietsgebruik, werden mogelijke verklaringen genoemd als heuvelachtigheid, verkeersdrukte, ontoereikende fietsvoorzieningen, slechte weersomstandigheden, sociale onveiligheid en de gemakzuchtige instelling van 'de Limburger'.⁴² In de conclusies van het ITS rapport werd uitgebreid aandacht besteed aan de laatst genoemde sociaal-culturele verklaringsfactor 'De meer ruimhartige, mogelijk ook Bourgondische levensopvatting van de Zuid-Limburger leidt wellicht tot een minder intensief fietsgebruik dan elders'.⁴³

Deze vrijwel niet te controleren uitspraak bleef niet onopgemerkt. De conclusies en aanbevelingen van het ITS-onderzoek vormden de aanleiding voor de fietspromotieactie *Limburg Fietst* in 1995. Deze actie, opgezet door de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf en Rijkswaterstaat Directie Limburg, had de 'top-down' doelstelling om kennis en houding ten aanzien van de fiets positief te beïnvloeden en te onderzoeken of communicatie en voorlichting hierin een rol konden spelen. Na afloop van deze promotieactie kon echter niet worden vastgesteld of de fietspromotiecampagne tot een toename van het fietsgebruik had geleid.⁴⁴ In gewoon Nederlands: de promotieactie had niet geleid tot een aanwijsbare toename van het fietsgebruik. Dit was ook niet zo verwonderlijk, omdat bijvoorbeeld in Heerlen en Kerkrade pas op het einde van de jaren zeventig en in de jaren tachtig voorzichtige en bescheiden fietsstimulerende maatregelen werden genomen, lang nadat dat in andere Nederlandse (en buitenlandse) steden was gebeurd. Die late en voorzichtige inzet kan worden toegeschreven aan de afwezigheid van actieve lokale groepen die zich inzetten om de fiets op de politieke agenda te krijgen en te houden. Ook in Heerlense en Kerkradse beleidsnota's wordt in fraaie bewoordingen beleden dat fietsstimulerende maatregelen nodig en nuttig zijn, maar de urgentie en de betrok-

⁴⁰ SAH, persdocumentatie verkeer, 'Baan vrij voor fietsers', *Limburgs Dagblad*, 28-07-1987.

⁴¹ SAH, persdocumentatie verkeer, 'SP vindt fietsen in Heerlen gevaarlijk', *Limburgs Dagblad*, 14-02-1992 en 'Jongeren vragen meer aandacht voor Heerlense fietsers', *De Limburger*, 14-02-1992.

⁴² Katteler, *Achterblijvend fietsgebruik in Zuid-Limburg*, 35-36.

⁴³ *Ibidem*, 58.

⁴⁴ M.E.J. de Graaf, *Fietspromotie in Oostelijk Zuid-Limburg. Onderzoeksverslag 0- en 1-meting*. CAE, Bureau voor communicatie en advies over energie en milieu B.V. (Rotterdam 1995) 11.



Ondanks de enorme teruggang van het fietsverkeer in Limburg bleven belangrijke groepen zoals scholieren afhankelijk van de fiets. Voor hen kwam pas in de jaren tachtig hernieuwde aandacht in het verkeersbeleid. (Foto Frans Grummer, uit: Van Atheneum tot Lyceum. Honderd jaar V.H.M.O. in Maastricht, Maastricht 1964.)

kenheid om die intentieverklaringen om te zetten in concrete besluiten en praktische maatregelen leken niet echt te bestaan. Men leek er zelf niet echt in te geloven. Die 'houding' van beleidsmakers en politici in de Oostelijke Mijnstreek bleek een constant lokaal element in de twintigste eeuw.

Analyse en conclusies

Na de bovenstaande geschiedenis is het mogelijk geworden een wat helderder licht te werpen op eerder gestelde vragen. Hoe structureel was het achtergebleven fietsgebruik? En wat zijn hiervoor de verklarende factoren? Is het ingebakken in de Zuid-Limburgse volkscultuur of spelen andere factoren een belangrijke rol in een verklaring van het huidige (ten opzichte van de rest van Nederland achterblijvende) fietsgebruik in Zuid-Limburg?

Tot het midden van de jaren vijftig kende de Oostelijke Mijnstreek een hoog

fietsgebruik. Het waren met name de mijnwerkers die behalve te voet, massaal per fiets naar hun werk gingen. Verklaringen als dat het huidige lage fietsgebruik verklaard zou kunnen worden door een historisch aanwezige antipathie tegen de fiets door de Limburgse mijnwerkersbevolking, kunnen dan ook geen stand houden.

Ook de invloed en de rol van de morfologische omstandigheden in de Oostelijke Mijnstreek kunnen en moeten worden genuanceerd. Omdat die omstandigheden in de afgelopen eeuw nauwelijks zijn veranderd, kunnen ze derhalve niet als exclusieve verklaring worden aangevoerd voor het huidige lage fietsgebruik. Tot in de jaren vijftig was het fietsgebruik immers hoog! Dit wil niet zeggen dat de invloed van de morfologische situatie niet belangrijk was. Die was er wel degelijk, maar op een andere manier dan (te) dikwijls wordt geponeerd. De morfologie speelde een belangrijke rol in de (beleids)discussies over de aanleg van fietspaden. De aanleg van fietspaden in de Oostelijke Mijnstreek, zo luidde het provinciale en lokale argument, zouden te duur zijn, en te veel werk en 'aanpassingen' vergen. Door op deze wijze een beroep te doen op de morfologische situatie ontwikkelde de materiële fietsinfrastructuur zich in de Oostelijke Mijnstreek langzamer en minder uitgebreid dan in de andere delen van Nederland. De morfologie was echter geen beletsel voor de aanleg van een tram- en businfrastructuur omdat die, zo was de redenering, juist nodig waren voor het transport van arbeiders in de bestaande morfologische situatie en omdat er een grote economisch-industriële behoefte was aan dergelijke infrastructuren. Op het moment dat mijnwerkers en andere Limburgers zich het bezit en het gebruik van vervoeralternatieven als tram, bus, bromfiets en auto konden veroorloven, begonnen de morfologische situatie en de (beleids)perceptie over de voor- en nadelen van die situatie een extra motief en legitimatie te worden om die vervoersalternatieven te gaan gebruiken. Anders geformuleerd: Net als elders in Nederland werd het afnemende fietsgebruik veroorzaakt door het toenemende gebruik van vervoersalternatieven. Alleen in zuidoost Limburg kon dat perfect worden gelegitimeerd door een beroep te doen op de morfologische situatie. Dat gebeurde zo goed en klonk zo vanzelfsprekend dat die volgorde werd omgedraaid in de dominante opvatting dat de Limburgse morfologie debet is aan het afnemende fietsgebruik.

Naast de morfologie was de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van groot belang op het fietsgebruik. De mijnbouwindustrie drukte een zware stempel op de ruimtelijk structuur van de Oostelijke Mijnstreek. Rond de mijnen ontstonden mijnwerkerscentra en omliggende dorpjes groeiden uit tot middelgrote steden. De Oostelijke Mijnstreek werd een dichtbevolkt, decentraal stedelijk-industrieel gebied, waarin de infrastructuur primair was ingericht op het vervoer van mijnbouwproducten en mijnarbeiders. In deze ruimtelijke structuur kon de fiets goed functioneren. De infrastructuur werd in de jaren zestig verder aangepast aan de behoeften van het autoverkeer, waarbij met de fiets geen rekening werd gehouden. In Heerlen werd de beperkte fietsinfrastructuur zelfs gedeeltelijk afgebroken om meer plaats te maken voor het toenemende auto-

verkeer. Na de sluiting van de mijnen vanaf het midden van de jaren zestig nam het utilitaire fietsgebruik af. De decentrale structuur van werk en voorzieningen in de steden en dorpen verdween en nieuwe werkgelegenheid en voorzieningen concentreerden zich in steden als Heerlen en Kerkrade. Hierdoor werden de woon-werk- en de woon-voorzieningenafstanden groter, waardoor het fietsgebruik onaantrekkelijker werd.

De invloed van de fietsbeeldvorming op het fietsgebruik in de Oostelijke Mijnstreek is bijzonder te noemen, omdat ze in feite nauw aansloten bij het feitelijke fietsgebruik. Tot aan de jaren zestig was er geen expliciete negatieve beeldvorming over de fiets en fietsen en werd er veel gefietst. Pas in de jaren zestig ontstaat, zoals vrijwel overal in dat decennium, een negatief fietsbeeld in de media en in de beleidswereld. De opkomst van deze negatieve beelden hielden gelijke tred met een afnemend fietsgebruik. Met de toenemende welvaart kwamen vervoersalternatieven als bromfietsen en auto's binnen het handbereik van een groeiend aantal mensen. Met de aankoop en het gebruik van bromfietsen en auto's werden negatieve fietsbeelden geëxpliciteerd en aangezet. Het positieve fietsbeeld dat provinciale en lokale bestuurders en beleidsmakers vanaf het einde van de jaren zeventig propageren om het fietsgebruik te stimuleren, viel toen echter niet samen met de gebruikspraktijk en ressorteerde dan ook weinig effect.

Het provinciale en lokale beleid ten aanzien van het fietsgebruik in de Oostelijke-mijnstreek kan worden getypeerd als bescheiden, traag, reactief en 'niet-trekkend'. Het provinciale beleid ten aanzien van de fiets richtte zich in de jaren vijftig met name op het toeristische fietsgebruik. In de jaren zestig komt het provinciale en lokale fietsbeleid wegens geringe belangstelling geheel tot stilstand, waarna in het midden van de jaren zeventig met name het recreatieve fietsgebruik weer wordt opgepakt. Erkend wordt dan dat het toerisme en de recreatie van groot belang zijn voor Zuid-Limburg. Het utilitaire fietsgebruik wordt in de jaren zeventig en tachtig slechts incidenteel gestimuleerd. Gehoopt werd dat een toename van het recreatieve fietsgebruik van positieve invloed zou zijn op het utilitaire fietsgebruik. Het was vooral de nationale (beleids)aandacht voor de fiets in de jaren zeventig die de (beleids)aandacht voor het voermiddel in Zuid-Limburg initieerde. Ook de initiatieven en de betrokkenheid van maatschappelijke groeperingen inzake fietsgebruik kunnen worden getypeerd als bescheiden en traag.

De bovengenoemde factoren spelen een belangrijke rol in de verklaring van de afname van het fietsgebruik in zuidoost Limburg. Toch mag ook de snelheid waarmee het fietsgebruik afnam, alsmede de zeer sterke afname van dat fietsgebruik zoals in figuur 1 te zien is, niet uit het oog worden verloren en verdient het een verklaring. Voordat de afname van het fietsgebruik in zuidoost Limburg inzette, was het vergelijkbaar met de andere onderzochte Nederlandse steden. Hoewel vrijwel overal in de jaren vijftig het fietsgebruik afnam, gebeurde dat in zuidoost Limburg snel, langdurig en ingrijpend. De duur en omvang van die daling kan worden verklaard uit de combinatie van enerzijds de sluiting van de

mijnen en de in dat kielzog ontstane grotere verplaatsingsafstanden, en anderzijds het scherpe pro-autobeleid tezamen met anti-fietsmaatregelen, zoals afbreken van fietspaden in Heerlen. De snelheid waarmee het fietsgebruik afneemt, lijkt voor een belangrijk deel te worden veroorzaakt door de combinatie van beschikbare vervoeralternatieven en de morfologische omstandigheden. Op het moment dat meer mensen zich het bezit en het gebruik van vervoeralternatieven kunnen veroorloven, neemt het fietsgebruik af, met name in zuidoost Limburg waar extra redenen en legitimaties (de heuvels) aanwezig waren om voor die alternatieven te kiezen. De beschikbaarheid en de snelle verspreiding van met name de bromfiets lijkt dan ook een extra verklaringsfactor voor de snelle daling van het fietsgebruik in zuidoost Limburg. Het aandeel bromfietsverkeer op de weg steeg in zuidoost Limburg na 1950 snel en tot hogere waarden dan in andere Nederlandse steden, zoals Amsterdam, Eindhoven en Enschede.

Dat het fietsverkeer na 1970 nauwelijks nog stijgt, lijkt samen te hangen met een 'relevantiegrens'. De fiets was gezakt onder een niveau waarbij het in beleidskringen nog beschouwd werd als relevant vervoersmiddel. In wisselwerking hiermee vonden ook de opkomende positieve fietsbeelden in de jaren zeventig in zuidoost Limburg erg weinig weerklank. Anders geformuleerd, naast een gebrekkige materiële fietsinfrastructuur was ook de sociale infrastructuur weinig krachtig en het fietsbeleid niet ambitieus. Dat de fiets op dit moment nog slechts een beperkte rol speelt, wordt simpelweg aanvaard als een onvermijdelijke en niet meer terug te draaien ontwikkeling.

Geconcludeerd kan worden dat de zuidoost Limburgse morfologie van grote invloed was op het lokale fietsgebruik, maar op een andere manier dan gewoonlijk wordt geponeerd. Het was niet zozeer de morfologie op zichzelf, maar de lange termijn combinatie van morfologie, (nationaal en lokaal) beleid, beeldvorming en ruimtelijke structuur die het fietsgebruik in zuidoost Limburg haar huidige omvang gaf.

In dit artikel hebben we geprobeerd aan te tonen dat het van 'het Nederlandse patroon' afwijkende fietsgebruik in zuidoost Limburg is geworteld in specifieke Zuid-Limburgse omstandigheden en historische ontwikkelingen. Inzicht in de historische ontwikkeling van het huidige fietsgebruik in zuidoost Limburg is met andere woorden het begrijpen van de lokale geschiedenis, gekoppeld aan nationale en maatschappelijke ontwikkelingen. De grote afwijking tussen de lokale Zuid-Limburgse en de algemene Nederlandse geschiedenis van de twintigste eeuw, geeft eigenlijk al aanwijzingen dat ook maatschappelijke aspecten - zoals het fietsgebruik - in zuidoost Limburg andere ontstaansgeschiedenissen, betekenissen en praktijken hebben dan in de rest van Nederland. Hoewel we geen problemen hebben met vergelijkingen (en vergelijkend onderzoek), achten we de beoordeling van historisch gegroeide lokale kenmerken, zoals het fietsgebruik, in termen van 'achterblijvend' en 'afwijkend' irreëel. Anders dan in debatten over fietsgebruik wordt beweerd, werd en wordt er in zuidoost Limburg nog steeds gefietst!



De eerste wielclub van Heer (Maastricht). De club staat verenigd rond het vaandel. De foto werd gemaakt in 1906 in de Holstraat, een holle weg van Heer naar Cadier en Keer. (Foto part. coll. mevr. A.Jongen-Heugen, Maastricht)

Samenvatting

Het in vergelijking met de rest van Nederland achterblijvende fietsgebruik in het zuiden van Limburg kan niet zonder meer verklaard worden door de aanwezige heuvels. In dit artikel wordt betoogd dat naast een directe invloed van de heuvels op het fietsgebruik, deze ook indirect doorwerken via percepties en beeldvorming van lokale beleidsmakers. Op basis van hun opvattingen over voor- en nadelen en over mogelijkheden en onmogelijkheden van de morfologische situatie wordt het verkeersbeleid bepaald. Getoond wordt dat met de komst van de bromfiets en auto in de jaren vijftig de beleidsaandacht voor de fiets verdween. Bovendien werden op dat moment voor het eerst de nadelen van de fiets geëxpliciteerd en het gebruik van en de beleidsaandacht voor de vervoersalternatieven gelegitimeerd. Wijzigingen van de ruimtelijke structuur tijdens en na de mijnsluitingen zorgen er daarnaast voor dat woon-werk- en woon-voorzieningsafstanden groter werden. Door in te zoomen op de lange termijn ontwikkeling van ruimtelijke structuur, verkeersbeleid en sociaal-economische factoren wordt aangetoond dat het niet alleen de heuvels waren die de fiets de das omdeden. Het huidige fietsgebruik in Zuid-Limburg kan alleen in zijn historische lokale context op de juiste waarde worden beoordeeld. Voor verkeersbeleid en verkeersplanning lijkt dit van belang, omdat in discussies over verschillen in het Nederlandse fietsgebruik dikwijls over het hoofd wordt gezien dat er in Zuid-Limburg wel degelijk wordt gefietst!