

NEDERLAND FIETSLAND 1

De fiets is niet weg te denken uit ons straatbeeld. Vrijwel iedere Nederlander is in het bezit van zo'n rijwiel, in ons land zijn er niet minder dan 18 miljoen fietsen op de weg. Buitenlanders verbazen zich over een enorme hoeveelheid van bijna 11.000 fietsen die op werkdagen rond het station van Utrecht geparkeerd staan. Wat maakt dit vervoermiddel zo populair en is deze populariteit iets typisch voor ons land? In dit artikel gaan we in op het vervoermiddel dat iedereen kent: de fiets.

Het fenomeen fiets kent een lange geschiedenis. De eerste vermelding van een ontwerp dat op een fiets lijkt dateert uit 1493 en wordt toegeschreven aan Gian Giacomo Carprotti, een leerling van Leonardo da Vinci. Pas veel later, in 1791 zou Comte de Sivrac in het Palais-Royal een soort loopfiets gedemonstreerd hebben, de **Célérifère**. Deze houten tweewieler had geen stuur, sturen deed je door naar links of rechts over te hellen. Overigens zijn deze vermeldingen controversieel, er zijn nergens bewijzen dat er werkelijk een ontwerp of model van deze loopfiets zijn geweest zijn.



De eerste voorloper van de fiets die daadwerkelijk gebouwd en gebruikt is, werd rond 1817 ontworpen door de Duitse baron Karl von Drais, verbonden aan het hof van Groothertog Karl Friedrich van Baden. Hij ontwikkelde, zoals hij het zelf noemde, een "loopmachine", die door de pers al snel **Draisine** (Engels) of **Draisine** (Frans) genoemd werd. Hij patenteerde zijn uitvinding, een houten "loopfiets" met een



bestuurbaar voorwiel en een rem op het achterwiel. Het verhaal gaat dat hij zijn loopfiets ontwikkelde omdat er een tekort aan rijpaarden was ontstaan, veroorzaakt door de uitbarsting van de vulkaan Tambora in 1815, die wereldwijd misoogsten en voedseltekorten deed ontstaan. Toen teveel paarden van de honger waren gestorven of waren geslacht wilde men zich toch over enige afstand kunnen verplaatsen. Von Drais wist met zijn vinding een afstand van 13 kilometer in minder dan een



uur af te leggen. De **Draisine** woog maar liefst 22 kilo en vergde heel wat evenwichtskunst om deze loopfiets te besturen. Niettemin werd het een succes, vooral in West-Europa en Noord-Amerika werden er vele duizenden verkocht.

Het succes van de draisine zette anderen aan om het model te verbeteren. Zo ontwikkelde de Londenaar Denis Johnson in 1819 een lichter plank, waardoor de wielen groter hoger werd. Hij patenteerde zijn publiek noemde de uitvinding kinderspeelgoed, of "dandy-horse" meest gebruikte. Onder de chique een geliefd verplaatsingsmiddel en was enige jaren een ware rage.



verbeterd model met een gegolfde zadel konden worden zonder dat de zadelpositie model als "pedestrian curricle", maar het spottend "hobby horse", naar het bekende naar de fette mannen die het toestel het Londense bevolking werd de pedestrian

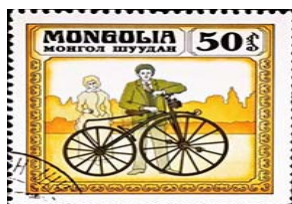
Het duurde daarna ruim veertig jaar voor er weer een grote stap in de ontwikkeling van de fiets werd gemaakt.



Ditmaal was het een Fransman, Pierre Lallement, die de eerste fiets construeerde die voorzien was met pendalen en mechanisch werd aangedreven. De pendalen waren geplaatst op de as van het vergrote voorwiel, en hoewel het een ongemakkelijke en inefficiënte geheel vormde is zijn ontwerp in rudimentaire vorm toch de eerste echte fiets te noemen. Vanaf 1868 werden door de fietsenfabriek Michaux op basis van zijn ontwerp gietijzeren fietsen gemaakt. Deze fietsen werden in Frankrijk



"**Velocipèdes**" (snelle voet) genoemd, met zij op de hobbelige wegen van toen verre Door de Engelse werd het model een op de nieuwe gladdere Parijse Macadam groot succes. Tot in de Frans-Duitse het in de Franse hoofdstad een erg grote kogellagers en vaste rubberen banden een stuk minder oncomfortabel en een stuk minder een schokkende ervaring.



ijzeren frame en wielen waren van comfortabel te noemen. "boneshaker" genoemd, maar wegen, bleek de fiets een zeer oorlog van 1870 ontketende rage. Latere innovaties zoals maakte het fietsen uiteindelijk

NEDERLAND FIETSLAND 2

Rond 1870 werd door de Fransman Eugène Meyer een fiets ontwikkeld met een hoog voorwiel en een klein achterwiel, de **hoge bi**. Door het gebruik van lichtere metalen en rubberen banden was deze fiets een stuk comfortabeler dan zijn voorganger. De reden voor het hoge voorwiel was het verzet, hoe groter het wiel, hoe minder je vaak hoefde te trappen om vooruit te komen. Het zal duidelijk zijn dat er redelijk wat acrobatiek



kwam kijken bij het bereiden van zo'n fiets, ook kon je een lelijke smak maken als het voorwiel plotseling blokkeerde door een steen, een gat in de weg of een plotseling overstekende hond. Evenmin



kon je bij een tussenstop even je voet aan de grond zetten. Ondanks al deze ongemakken wist de Brit Thomas Stevens in 1884 met zo'n **hoge bi** een tocht rond de wereld te maken, waarbij hij zo'n 22.000 kilometer al fietsend wist af te leggen, de rest deed hij per trein of boot. Hieruit blijkt wel dat de hoge bi, ondanks al zijn beperkingen, het eerste bruikbare rijwiel was.

In Engeland was de **hoge bi** heel populair, daar werd het rijwiel geproduceerd door James Starley in Coventry Die de lichtgewicht draadspaken voor dit model ontwikkelde en patenteerde.



Zijn neef, John Kemp Starly, introduceerde in 1885 de eerste fiets die eigenlijk niet zo erg veel verschilt van ons moderne rijwiel. In 1868 had de Duitser K.Meyer al een constructie ontwikkeld waarbij het achterwiel met een ketting werd aangedreven, naar een tekening van de Parijse horlogemaker André Guilmet. John Starly nam dit idee over en ontwikkelde de **Rover Safety**, met wielen van gelijke grootte en pendalen in het midden, waarmee de fiets zijn moderne uiterlijk kreeg, Deze John Starly is ook de grondlegger van het automobiel bedrijf Rover. Door toepassing van kogellagers werd de wrijving verminderd, en toen in 1888 de Ier John Dunlop de opblaasbare luchtband ontwikkelde (toen nog zonder binnenband), werd het rijcomfort zo hoog dat de fiets aan een



onstuitbare opmars kon beginnen.

Rond 1890 kwam de massaproductie van fietsen op gang. Een fiets was nog steeds een hele investering, maar de massaproductie maakte ze betaalbaar en bereikbaar voor de middenklasse.



Zelfs arbeiders kochten fietsen om erg snel naar het werk te kunnen gaan, en in de toen nog schaarse vrije tijd werd de fiets gebruikt voor pleziertochtes in de omgeving van de stad of het dorp waar men toen woonde. Opvallend is ook dat sinds de " Gay Nineties " (amerikaans), of " Naughty Nineties " (Engels), vrij vertaald " de decadente 90e jaren " vrouwen



van de fiets gebruik gingen maken. Een vrouw kon in het verleden met haar lange rokken onmogelijk op een bijvoorbeeld **hoge bi** gaan zitten, maar door het gebruik van bloomers (soort pofbroek of nickerbocker) lukte het vrouwen ook om ta gaan fietsen. Ook werden er fietsen geproduceerd met twee achterwielen die het voor de vrouwen aangenamer maakten om te fietsen. Bij de emancipatie van de vrouw heeft de fiets daarom een grote rol gespeeld: het maakte ze mobiel, zelfstandiger en veel zelfbewuster.



Totdat de auto haar intrede deed, was ook de fiets heel erg populair als transportmiddel van kleine goederen. Toen in 1894 door een spoorwegstaking de postbezorging in gevaar kwam, kwam een slimme eigenaar van een fietswinkel in Fresno op het idee om voor de post een fiets-estaffedienst op te zetten tussen Fresno en San Fransisco. Hierbij werden zes fietsers ingezet die elk ongeveer 30 mijl aflegde.



NEDERLAND FIETSLAND 3

Tot zover de ontwikkeling van de fiets tot een bruikbaar vervoermiddel, die zich vooral afspeelde in Engeland, Frankrijk, Duitsland en Amerika. Het provinciale Nederland bleef hierbij sterk achter. Hoe komt het toch dat de fiets heden ten dage toch vooral met Nederland geassocieerd wordt, en net als de molen, de klomp en de tulp haast symbool staat voor ons land? Dit heeft vooral te maken met de sociale acceptatie van dit vervoermiddel. Natuurlijk, ons land is vlak, maar dat zijn zeer grote delen van Noord-Duitsland, België, en Frankrijk ook, dus dat is niet de voornaamste reden. Wat wel een grot rol speelt is de acceptatie van de fiets.



In het buitenland werd aan het begin van de 20e eeuw neergekeken op de fiets, dat was iets voor de arbeiders klasse. Als je maatschappelijk wat betekende ging je met de koets, te paard, of met de auto. De fiets was hooguit goed als speelgoed voor de kinderen.



In Nederland vond de fiets echter wel ingang in alle lagen van de bevolking, vooral tijdens en na de Eerste Wereldoorlog, toen er overal een tekort aan was, bleek de fiets een goedkope en betrouwbare manier van transport.

De fiets paste precies in de volksaard en hoe de Nederlanders zichzelf graag zagen: een sober, hardwerkend volk, waarbij gewichtigoenerij niet op prijs werd gesteld. Zo zijn er foto's bekend uit de jaren 1930 van zowel Prinses Juliana en Prins Bernhard op de fiets, en ook Koningin Wilhelmina liet de fiets niet staan.

Ook tegenwoordig zien we nog regelmatig bijvoorbeeld minister Donner en minister-president Mark Rutte per fiets op het binnenhof arriveren.



Verfoeid was de rijwielbelasting die minister van financiën Colijn in 1924 invoerde, om de deplorabele staat van de schatkist te spekken. Op dat moment telde Nederland 1,7 miljoen belastbare fietsen. Voor drie gulden moest men op het postkantoor een belastingplaatje kopen, die zichtbaar op of naast het stuur moest worden aangebracht. Deze plaatjes werden geslagen bij de Rijks-

munt in Utrecht. Vanaf 1927, toen de opbrengsten het miljoen overstegen, werd het tarief fl.2,50 per jaar. Werklozen konden in de crisistijd een gratis rijwielplaatje krijgen, waarbij in deze plaatjes een rond gaatje was geponst ter controle, omdat het niet was toegestaan om met een gratis verstrekt plaatje op zondagen te fietsen. De bezetter maakte op 1 mei 1941 een einde aan de rijwielbelasting.



Waar Nederland ook uniek in is, dat is de infrastructuur voor de fiets. Een leuk feitje is dat het eerste fietspad in Nederland in Utrecht ligt. Al in september 1885 werd het wandelpad op de Maliebaan in Utrecht op zondagmiddag opengesteld voor rijwielen. In Utrecht was ook het centrum



van Het Nederlandsche Vélocipédisten-Bond gevestigd, de latere Algemene Nederlandse Wielrijdersbond ANWB. Het eerste echte Nederlandse fietspad onstond in 1896, en liep van station Neunen het dorp in. In dat zelfde jaar richtte de ANWB een wegencommissie op, die gemeentes ging aanmoedigen om fietspaden aan te leggen. Vandaag de dag liggen er in Nederland bijna 35.000 Km fietspaden, waarvan 1.800 Km in de provincie Utrecht. Maar ook bij de huizenbouw wordt aan de fiets gedacht, elk huis, ook een flatgebouw heeft wel een schuur of berging waarin je je fiets kunt stallen. Een ander aspect is dat de kinderen in Nederland opgroeien met de fiets. Al op jonge leeftijd leren ze fietsen

en zich met de fiets in de verkeer te bewegen. Dit is belangrijk als ze later zelf automobilist zijn, dan weten ze wat het is om met fietsers rekening te houden.



In Nederland wordt zo'n 70% van alle ritten met de fiets afgelegd. De fiets wordt gebruikt om naar school of werk te gaan, boodschappen te doen of korte pleziertochjes te maken. De fiets hoort daarmee zeker bij het normale dagelijkse leven van de Nederlander.



Een fiets om ook niet te vergeten is de zogenaamde **tandem**, een fiets voor twee of meer personen. De moderne uitvoering verschilt weinig van die van 75 jaar geleden.



De laatste 20 jaar is ook de nadruk komen te liggen op de gezondheidsaspecten van het fietsen, beweging houdt je gezond, en bovendien is fietsen een uiterst milieuvriendelijke manier van vervoer. Dankzij de ontwikkelingen van de laatste jaren, een fiets met elektrische trapondersteuning de zogenaamde "**e-bike**" waardoor ook senioren tot op hoge leeftijd nog van een fietstochtje kunnen genieten



Tegenwoordig zijn fietsen verkrijgbaar in vele uitvoeringen, al naar gelang de eisen en wensen die men daar aan stelt. De meest luxe en ook kostbaarste vorm is de racefiets, waarmee op de weg wedstrijden worden gehouden. Al met de **hoge bi**, die een snelheid kon bereiken van 40 Km per uur werden wedstrijden georganiseerd. Sinds 1902 wordt er in Frankrijk jaarlijks



de Tour de France gehouden, een ware uitputtingsslag voor renners en materiaal. Met name in de West-Europese landen worden jaarlijks vele wielervedstrijden georganiseerd maar de Tour de France is en blijft het grootste wielerevenement ter wereld. Verder kennen we nog de Giro D'Italia en de Ronde Van Spanje als grote wielerevenementen.



Voor woon-werkverkeer werden al ver voor de Tweede Wereldoorlog de eerste vouwfietsen ontwikkeld. Voor fietscrossen werd de robuuste BMX (Bicycle Moto Cross) fiets ontwikkeld, wat ook sinds Beijing in 2008 een Olympische sport is. Het ruige veldwerk kun je daarom het beste doen op een mountainbike, een stevige fiets die sinds 1981 speciaal voor off-road gebruik is ontwikkeld.



Jaarlijks worden er in Nederland bijna 1 miljoen fietsen verkocht, waarschijnlijk bijna net zo veel afgedankt. Als u eens wat meer wil weten over de geschiedenis van ons populaire vervoermiddel, breng dan eens een bezoek aan het museum van Stichting De Oude Tweewieler in Maartensdijk. Bezoek is alleen op afspraak: Tel. 0346-213721. Ook in Nijmegen is een fietsmuseum gevestigd, het Velorama.