FIETSPADEN VAN WELEER

Het eerste Nederlandse fietspad lag in Nuenen!

door Kees Verkooijen[1]

In de 19e eeuw waren de wegen en paden in de Brabantse dorpen overwegend van zand. In natte tijden waren ze modderig en karren veroorzaakten vaak diepe sporen. In droge tijden wierpen paarden door hun hoefgetrappel veel stof op. De doorgaande provinciale verbindingswegen werden geleidelijk aan verhard zoals de weg van Stratum via Tongelre naar Nuenen en over Gerwen naar Lieshout[2]. De bermen van deze wegen waren ook van zand en werden als voetpad gebruikt. In 1866 werd de staatsspoorweg van Eindhoven naar Venlo in gebruik genomen. Er was een station gebouwd op Eeneind dat de naam kreeg Station Nuenen-Tongelre. De ontwikkeling van de spoorwegen had tot gevolg dat er ook behoefte ontstond aan goede aan- en afvoerwegen tussen de stations en de dorpskernen in de naaste omgeving. Daarnaast speelde aan het eind van de 19e eeuw de opkomst van het gebruik van de fiets een belangrijke rol bij de uitbreiding en verbetering van het wegennet.

Nuenense wegen eind 19e eeuw

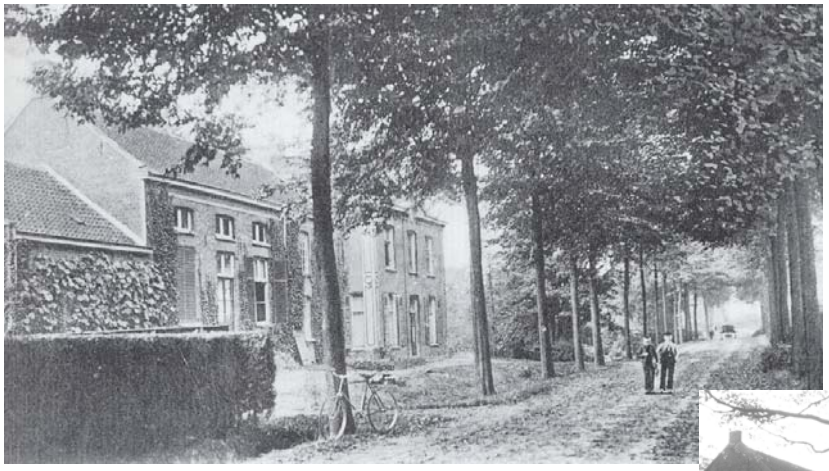
Hoe het met de wegen in Nuenen en omgeving gesteld was, liet de moeder van Vincent van Gogh aan haar zoon Theo weten in een brief van 13 maart 1875 vanuit Helvoirt. Theo was toen werkzaam in Den Haag. Dominee Van Gogh had na veel wikken en wegen een verzoek tot beroep in Nuenen afgewezen. Theo's moeder gaf haar zoon in die brief een toelichting over deze kwestie met de voor- en nadelen om in Nuenen te gaan wonen. Ze schreef dat zoon Cor dan naar Helmond zou kunnen sporen, maar dat de lange weg naar het station zo slecht is *dat rijtuigen wel huifkarren* lijken[3].

Vanaf het moment dat gesproken werd over de aanleg van de spoorlijn Eindhoven-Venlo en de bouw van een station, benadrukten fabrikanten en andere belanghebbenden in Nuenen, Geldrop en Zesgehuchten bij hun gemeentebesturen het belang van een goede weg naar het station. Alhoewel het station reeds in 1866 in gebruik werd genomen, ging op 25 april 1873 nog een lange brief naar het gemeentebestuur van Nuenen c.a. om verharde wegen te verkrijgen in het bijzonder van het dorp naar het station. Deze brief werd voorzien van 13 handtekeningen, allemaal inwoners van de gemeente[4]. Het zou echter nog tot juli 1885 duren voordat gestart werd met de aanleg van deze zogenaamde kunstweg. Het zou een aarden baan met kunstwerken worden, waarmee werd bedoeld dat de weg bestraat zou worden met keien, ook wel kasseien genoemd. Die kregen in de volksmond allerlei bijnamen, zoals kinderkopkes, zuurkoolstenen of pekelstenen. De lengte van deze weg was 3144 meter, gemeten vanaf het station tot de aansluiting met de provinciale weg in Nuenen. Dat is net voorbij het standbeeld van Vincent van Gogh in het huidige Park. De officiële opening van de weg vond plaats op woensdag 23 december 1885 om 12 uur bij het station Nuenen-Tongelre, in het bijzijn van vele genodigden waaronder de aannemer Otten uit Helmond[5].

Het tracé van de weg is vanaf het station tot aan de spoorwegovergang nog in zijn oorspronkelijke staat. Verderop is de weg onderbroken door de aanleg van het strandbad Enode en de autoweg Eindhoven-Helmond. Vanaf de wijk Zuiderklamp is de weg nog aanwezig als Oude Kerkdijk die via de Lyndakkers en de Kerkstraat naar het centrum van Nuenen voert.

Fietsen als sportief vermaak

In Deventer werd Nederlands eerste wielerclub opgericht met de Frans-Duitse naam 'Vélocipède Club Immer Weiter'. Met een hoornblazer voorop maakte deze club onder veel bekijks zijn



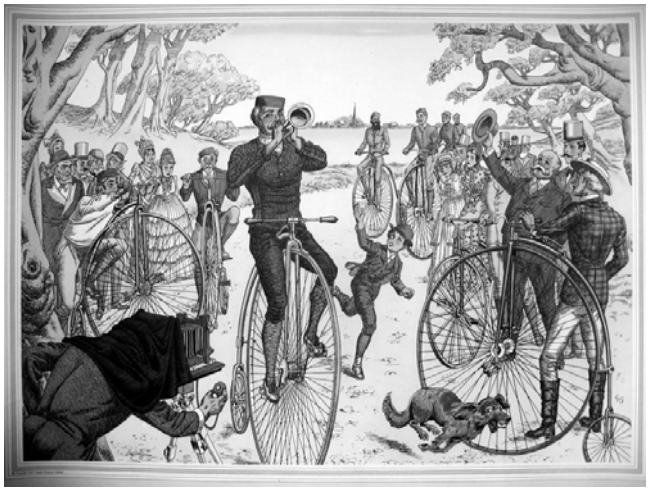
De Stationsweg in 1913 en 94 jaar later

tochten. Er werd zelfs les gegeven om met zo'n *evenwichtstoestel* overweg te kunnen. Eerst een aanloopje nemen, op de steun aan het frame boven het achterwiel stappen en dan het lichaam op het zadel tillen. Zonder hulp was dit voor beginners niet te doen en van fietspaden was toen nog geen sprake.

De fiets had inmiddels al een lange ontwikkeling achter de rug. In 1817 was door Karl Freiherr von Drais uit Mannheim de tweewielige houten loopfiets uitgevonden. Later, rond 1840, ontstonden er vele variaties, waaronder ook driewielers met een aandrijving van planken en stangen. Vooral dames gaven daar de voorkeur aan omdat ze minder snel omvielen.
In Nederland werden omstreeks 1850 houten driewielers geproduceerd door Roelof Hommema uit Sint Annaparochie in Friesland.
Door de Fransman Pierre Michaux werd op de wereldtentoonstelling van Parijs in 1865 de eerste houten tweewielige vélocipède, wat letterlijk snelvoeter betekent, geëxposeerd. Dit rijwiel had pedalen die aan de as van het voorwiel waren gemonteerd. Om snelheid te kunnen maken moest het voorwiel wel groter zijn dan het achterwiel, hetgeen uiteindelijk resulteerde in weliswaar steeds snellere fietsen, maar die wel onmogelijk hoge voorwielen hadden. In Engeland en de VS werden ze al snel nagemaakt, maar ook de Nederlandse dorpssmid Van Kooten uit Ridderkerk had zo'n vehikel ingevoerd en nagebouwd. Het lukte rijtuigmaker Hendricus Burgers uit Deventer de Franse Vélocipède te verbeteren en naar Engels voorbeeld er een stalen ros van te maken, de Bicycle. Na de verbetering die Burgers aanbracht, werd het fietsen in Nederland populair en de eerste wielerclub in ons land werd niet toevallig in Deventer opgericht.

Het ontstaan van de ANWB en wielerclubs

In 1883 werd de Nederlandse Velocipedistenbond opgericht. Deze naam werd twee jaar later gewijzigd in Algemene Nederlandsche Wielrijdersbond (ANWB). De leden waren overwegend jonge, sportieve mannen van welgestelde komaf. Ook uit onze omgeving sloot een aantal wielerliefhebbers zich aan bij de ANWB en zij richtten de eerste wiel-rijdersvereniging in Noord-Brabant op. Dat was in Eindhoven onder de naam Wielerclub De Snelheid. De leden maakten elke eerste zondag van de maand een clubrit, compleet met een hoornblazer voorop. De vereniging telde acht leden. W.M. Aertnijs werd captain en M. van Tulder vice-captain. De zoon van de directeur van het postkantoor te Eindhoven, J.A. Rijser, werd secretaris-penningmeester. De overige leden van WC De Snelheid waren bierbrouwer W. Bazelmans uit



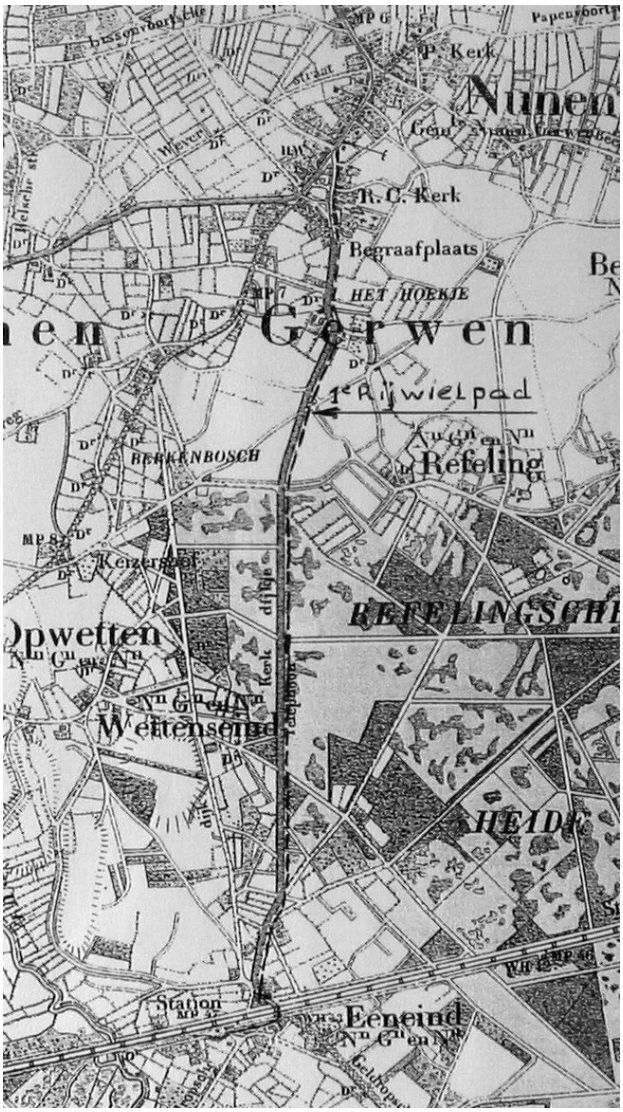
Fietstocht met hoornblazer

Zeelst, sigarenkistenfabrikant J. Brüning uit Stratum, notaris J.F. de Vries, zoon van de burgemeester van Waalre, M.C.M. Stekelenborg, zoon van een wijnhandelaar en de Nuenense textielfabrikant Abraham Waldeck[6]. Het aantal fietsers nam snel toe, maar het was nog steeds geen volkssport. Alleen personen uit kringen van de gegoede burgerij zoals bij de Eindhovense club, konden zich een fiets veroorloven en die sport beoefenen.

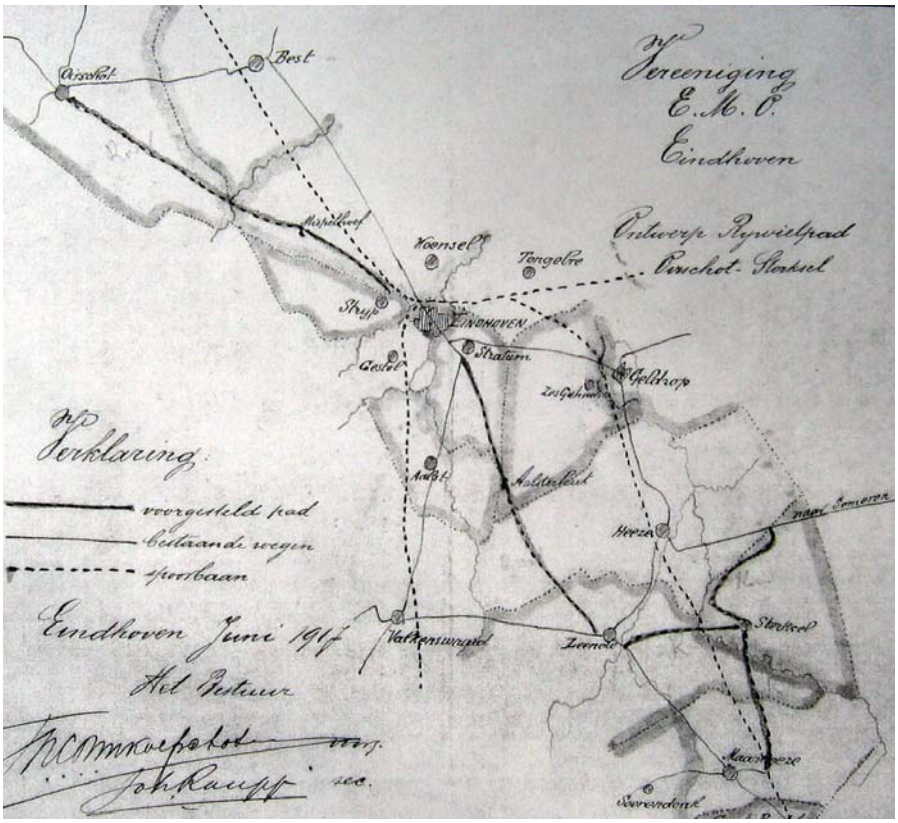
Allengs werd de fiets verbeterd. Een heel belangrijke ontwikkeling was een kettingaandrijving op het achterwiel waardoor het hoge voorwiel overbodig werd.
In 1888 vond de Britse veearts Dunlop de luchtband uit ter vervanging van de zware massieve banden. Eerst werd er om die rare worsten op de wielen gelachen, maar het fietsen ging wel veel lichter.
De naam van de tweewielers was inmiddels van vélocipède in rijwiel veranderd, dat werd later fiets, ofschoon die naam wettelijk gezien pas in 1966 officieel werd.

De eerste fietspaden in Nederland

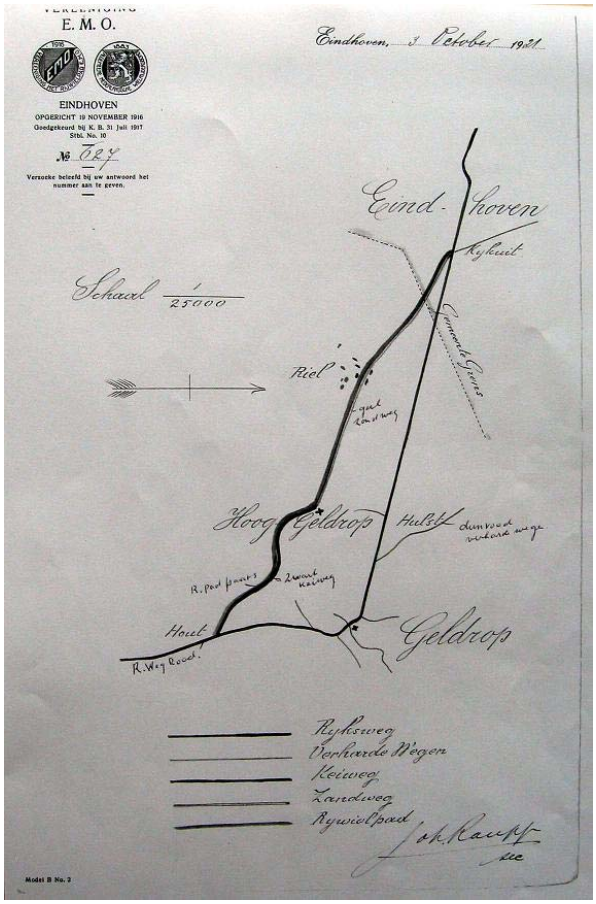
Door de snelle ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer was er voor het toenemend aantal fietsers weinig ruimte op de wegen. Sommige wegen werden zelfs verboden voor fietsers, maar het fietsen werd steeds populairder. In veel steden en dorpen schoten de wielerclubs als paddenstoelen uit de grond. Rond 1910 waren er in en om Eindhoven niet minder dan 25 fietsclubs. Her en der werden korte wielerbaantjes aangelegd, meestal zandbanen. De eerste werd in september 1885 opengesteld op de Maliebaan in Utrecht. De baan had een lengte van 1000 meter. Het was echter geen nieuw aangelegde baan, maar het bestaande rechtervoetpad naast de rijbaan. De baan werd voor voetgangers verboden zodra er fietswedstrijden waren. Antoon Oudemans had dit bij de gemeente voor elkaar gekregen, zelfs zonder lid te zijn van de ANWB.
Inmiddels schreef de ANWB ook wielerwedstrijden uit over langere afstanden, waardoor de behoefte aan betere fietspaden voor de lange afstand toenam. Behalve het sportieve genoegen, bleek de fiets een aantal praktische voordelen te hebben boven een rijtuig, tenminste als de weg



*Het eerste **aangelegde** rijwielpad in Nederland was in Nuenen*



Ontwerpschets van E.M.O. voor het rijwielpad Oirschot-Sterksel, 1917



Ontwerpschets van E.M.O. voor het rijwielpad naar Heeze, 1921

goed genoeg was. Men kon zich sneller verplaatsen dan een rijtuig, men had minder ruimte nodig, het stalen ros hoefde niet te eten en er was geen stal nodig. Een voordeel dat nog steeds bestaat. Robert Carlier had dat in 1896 ook al in de gaten. Hij was textielfabrikant te Nuenen en had zijn fabriek bij het station op Eeneind. Op 3 juni van dat jaar schreef hij aan het gemeentebestuur van Nuenen[7]

"Zoals ik mag veronderstellen zal het U bekend zijn dat het wielrijden binnen- en buiten onze gemeente in den laatste tijd zeer toeneemt, en evenzoo dat sommige wegen en speciaal de weg van het station naar het dorp wegens hunne oneffenheid voor de wielrijders zeer ongeschikt zijn. Daarom bestaat het plan bij mij om met behulp van belangstellenden in het wielrijden uit deze en naburige gemeenten den weg van het station naar het dorp in voor wielrijders zoo mogelijk meer bruikbaren toestand te brengen en wenschen wij daartoe langs de oostzijde van den weg, den berm door het opbrengen van leem en koolasch zooveel mogelijk te verharden. Het is daarom dat ik mij thans tot U wend met de vraag of daartegen uwerzijds geene bezwaren bestaan en zoo niet of ik dan ook op uwe hulp en medewerking zou mogen rekenen om aan het boven genoemde verlangen der wielrijders te kunnen voldoen".

Reeds op 25 juni van dat jaar had de gemeente al toestemming gegeven voor de aanleg. Maar kennelijk voldeed de weg uit veiligheidsoogpunt niet helemaal, want op 19 november richtte Carlier onder dankzegging voor de aanleg van het fietspad, een nieuw verzoek aan het gemeentebestuur. Ditmaal om het verharde voet- en rijwielpad te beschermen tegen voertuigen door het plaatsen van palen tussen de keienweg en het pad aan de oostzijde van de weg Eeneind-Nuenen[8]. De gemeente Nuenen had daarmee in 1896 de landelijke primeur op het gebied van nieuw aangelegde fietspaden. De wielerbaan in Utrecht was tenslotte maar een tot wielerbaan gepromoveerd voetpad van slechts 1000 meter. Het fietspad in Nuenen was speciaal als fietspad aangelegd en had een lengte van ruim 3000 meter[9].

Verdere ontwikkeling van het fietsverkeer in Brabant

Geleidelijk werd het fietsen alledaagser. Het sportieve element bleef, maar de fiets werd meer en meer gezien als een gemakkelijk vervoermiddel. In Eindhoven werd op 19 november 1916 met steun van de ANWB de vereniging Het Rijwielpad E.M.O. (Eindhoven Met Omstreken) opgericht. De vereniging kreeg goedkeuring bij Koninklijk Besluit van 31 juli 1917. Het doel van de vereniging was om de aanleg en de verbetering van fietspaden te stimuleren. Voorzitter was Th. Kolfschoten, burgemeester van Gestel. Vanaf 1920 werd J.J. Beliën uit Oirschot de voorzitter. Secretaris was J.M.C. Raupp, zakenman uit Stratum[10].

Embleem van de rijwielvereniging E.M.O.

Er ontstond een levendige correspondentie met de diverse gemeentebesturen in de omgeving over de aanleg van fietspaden en over de eventuele bereidheid om bij te dragen in de kosten daarvan. Zo werden er door toedoen van de vereniging in samenwerking met de gemeenten veel fietspaden gerealiseerd of verbeterd.

Omstreeks 1917 werd het rijwielpad vanaf Oirschot via de Mispelhoef aan de Oirschotsedijk naar Stratum en de Aalsterhut, in de volksmond de Hut van Mie Peels genoemd, verder naar Leende en Sterksel doorgetrokken.

Op 14 september 1921 deed de gemeente Geldrop bij E.M.O. het verzoek een fietspad aan te leggen vanaf de Oude Barrier bij tramhalte Kijkuit (thans Geldropseweg) via Zesgehuchten naar Hout onder Heeze aan de provinciale weg, met de bereidheid om 50 % in de kosten bij te dragen. Een jaar later is dit pad aangelegd

Café E.M.O. van Van den Broek in Hoog-Geldrop

De hut van Mie Peels bij Aalst (foto omstreeks 1920)

met nog eens 50 % renteloos voorschot van de provincie. Het gedeelte van Zesgehuchten tot Hout kreeg later officieel de naam Emopad. Aan het fietspad was een rustplaats bij Van den Broek te Hoog Geldrop, genaamd café E.M.O. Bij de rustplaats behoorde een hulpkist van de ANWB om reparaties te kunnen uitvoeren.

Er waren meer cafés met hulpkisten voor fietsers, zoals die van Mie Peels onder Aalst en het ANWB-café Besouw aan de Tongelresestraat in Tongelre[11].

Er was veel waardering voor het werk van E.M.O. De Meijerijsche Courant van 15 september 1922 meldt bijvoorbeeld *"dat het fietspad Stratum-Zesgehuchten-Heeze in eene werkelijke behoefte voorziet, blijkt wel hieruit dat er dagelijksch honderden wielrijders gebruik van maken. Het is dan ook een lust het te berijden, omdat het door E.M.O. zoo flink is aangelegd en in orde gehouden wordt."*

Ondanks de aanleg van diverse speciale fietspaden zijn nog lange tijd veel wegen in deze regio alleen geschikt geweest voor goed geoefende wielrijders.

Noten

1 Dit artikel is tot stand gekomen met medewerking van Toon van Gils uit Geldrop en Jan van Laarhoven van het museum Varia in Leende.
2 Parmentier, John, De weg die er komen moest, in: *De Drijehornickels*, jrg.15, 2006, nrs. 2&3.
3 Noord-Brabants Museum, *Van Gogh in Brabant*, p.81; zie ook Jack van Hoek, Cor van Gogh, in: *De Drijehornickels,* jrg 8, 1999, nr. 2.
4 Regionaal Historisch Centrum Eindhoven (RHCe), Oud Archief Nuenen (OAN), inv.nr. 3051.
5 RHCe, OAN, inv.nr. 3016.
6 Spoorenberg, Jan, Fietsen in Eindhoven 1886-1920, *'t Gruun buukske,* 1987 deel 1.
7 RHCe, OAN, inv. nr. 3052.
8 Als noot 7.
9 *Terug naar toen*, uitgave van de Philips Koerier, 1965.
10 Als noot 6, deel 2.
11 Boomen, A.W.J.C. van den, *Tongelre Oh Tongelre*, p.103, Eindhoven 2001.