

Tijdschrift voor geschiedenis van stad en provincie Utrecht • 88^e jaargang • oktober 2015 • losse verkoop € 3,00

Oud Utrecht 5

hart voor historie en cultureel erfgoed in de provincie Utrecht



De foto's van Frans Ferdinand van der Werf

De stad van 650.000 fietsen

De standpunten van hoogleraar Koningsberger

Inhoud

144

Hans Buiten

Hoe Utrecht fietsstad werd

150

Coen Görts

De hoogleraar die zijn rug recht hield

Victor Jacob Koningsberger (1895-1966)

156

Ton H.M. van Schaik

Een boek open over Brom

Boekbespreking

158

Victor Lansink

F.F. van der Werf - een veelzijdig fotograaf

164

Leen Dorsman

'Veele onbehoorlickeijden ende insolentien'

Studentengeweld in de vroegmoderne tijd

Op de vuist 5

167

Agenda en berichten



Een zee van fietsen

Utrecht telt twee keer zoveel fietsen als inwoners en nergens in Nederland wordt er zoveel gefietst. Hoewel de massale aanwezigheid van fietsers geen nieuw verschijnsel is, kregen ze lange tijd geen prioriteit in het verkeersbeleid. Vanaf de jaren zeventig veranderde dat, onafwendbaar.



Utrecht in zwartwit

Hij is een van de bekendste Utrechtse fotografen van de 20e eeuw. Frans Ferdinand van der Werf maakte vele portretten en persfoto's, maar werd het bekendst door zijn sfeervolle stadsbeelden. Het Utrechts Archief wijdt een tentoonstelling aan zijn werk, te zien vanaf 19 november.



Knokkende studenten

Studenten die voor overlast zorgen, zijn van alle tijden. In vroeger eeuwen was er regelmatig sprake van geweld, zowel van groepen studenten onderling als tussen studenten en burgerij. De 'naties' of 'suyp-colleges' van studenten uit dezelfde landstreek bevorderden het geweld. Al in de jaren 40 van de 17e eeuw werden ze verboden.

□ OMSLAG: EEN JONGETJE MET EEN BRANDWEERHELM, OP HET TERREIN VAN DE BRANDWEERKAZERNE GROENEWEG 56 TE UTRECHT, TUDENS EEN DEMONSTRATIE IN HET KADER VAN DE DOOR DE GEMEENTE IN MEI 1957 GEORGANISEERDE VAKANTIEONTSPANNING VOOR SCHOOLKINDEREN; LINKS COMMANDANT F. FLAMELING EN RECHTS BRANDWEERMAN R. T. HOEN. FOTO F.F. VAN DER WERF | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELD MATERIAAL

Hoe Utrecht fietsstad werd

In de Utrechtse binnenstad en de omringende wijken is de fiets is overal zeer aanwezig. Utrecht heeft twee keer zo veel fietsen als inwoners. Van de vier grote steden kent Utrecht relatief het hoogste fietsgebruik. Dit massale gebruik kent een lange voorgeschiedenis.

Al in de jaren twintig was het aantal fietsers in Utrecht groot. Ze vormden een bont gezelschap van scholieren, ambtenaren, huisvrouwen en postbestellers. Foto's van centrale plekken als het Vredenburg, de Neude en het Ledig Erf laten zien hoe in de loop van de jaren twintig het aantal fietsers op straat steeds groter werd. Aan het eind van dat decennium telde Utrecht 60.000 fietsen op een bevolking van 150.000 inwoners. Het aantal fietsers was hoger. Veel fietsen werden door meerdere gezinsleden gebruikt. Het rijwiel was verreweg het meest gebruikte stedelijke vervoermiddel. De directie van het Utrechtse trambedrijf klaagde over de concurrentie door de fiets.

Introductie van de fiets

De fiets is niet altijd zo populair geweest. Toen rond 1870 Utrechtse jongeren voor het eerst fietsen kochten, waren deze duur en lastig te berijden. Straten in de stad waren voor een groot deel geplaveid met kinderkopjes en minder geschikt om te fietsen. Bovendien verbood het gemeentebestuur fietsers gebruik te maken van de klinkerstroken aan de zijkant van de straten om de hier lopende voetgangers te beschermen. Fietsers reden het liefst langs de singels waar sinds het midden van de 19e eeuw macadam lag, een wegverharding van drie lagen steenslag.

Rond 1880 waren hoge bi's het meest populair, fietsen met een zeer groot voor- en een heel klein achterwiel. Ze hadden pedalen die rechtstreeks op de as stonden, maar door de wielgrootte kon je er een veel hogere snelheid mee halen dan met de eerder gebruikte velocipèdes, fietsen met twee even grote wielen. Omdat het om maatwerk ging, waren

de hoge bi's zeer prijzig. De prijs liep op tot f300,-, een fors bedrag in een tijd dat arbeiders gemiddeld f1,- per dag verdienden. Op de hoge bi's konden fietsers snelheden halen tot 25 kilometer per uur, sneller dan een paard in draf. Daarom vonden veel mensen ze gevaarlijk, ook omdat je ze niet aan hoorde komen. Ook voor de berijders zelf waren de hoge bi's gevaarlijk. Ze waren wankel, hadden povere remmen en wie er af viel, kon hard terecht komen. Voor de berijders, vaak jonge mannen tussen 16 en 25 jaar, maakten deze gevaren het fietsen alleen maar avontuurlijker.

Als eersten in Utrecht kochten Charles Bingham en Everard Kol een hoge bi. Berijders van deze fietsen werden vaak lid van een fietsvereniging om te kunnen toeren. Omdat er in Utrecht nog geen fietsvereniging bestond, werden Bingham en Kol in 1882 lid van de Haagse Vélocipède-club 'De Ooievaar'. De Ooievaar organiseerde gezellige avonden, hardrijwedstrijden en toertochten.

Toen leden van de Haagse club op een van hun fietstochten toevallig wielrijders van de Haarlemse club tegenkwamen, ontstond het idee om een landelijke federatie van plaatselijke clubs op te richten. Die federatie was niet alleen bedoeld om tochten en wedstrijden te organiseren, maar ook de belangen van fietsers te behartigen bij de overheid. Op 1 juli 1883 werd in Grand Café-Restaurant Buitenlust aan de Maliebaan de *Vélocipédisten Bond* opgericht, vanaf 1885 *Algemeene Nederlandsche Wielrijders Bond* geheten. De bond gaf een wegenkaart uit waarop de voor fietsers berijdbare wegen van Nederland waren aangegeven, plaatste rijwielhulpkisten bij café's en restaurants met EHBO-spullen en fietsreparatie-sets en organiseerde wedstrijden en tochten. Gestimuleerd door de ANWB werden in Utrecht fietsclubs als de Seniores (voor studenten) en De Meeuw (voor scholieren) opgericht. In 1886 organiseerden de Seniores een baanwedstrijd op het Vredenburg, de eerste in Utrecht. Negen jaar later werd aan de oostkant van de stad een wielbaan opgericht die het een paar jaar uithield. De fiets zou belangrijker worden als vervoermiddel in het dagelijks leven en de vrije tijd.

Acceptatie van de fiets

Dat de fiets belangrijker werd in het dagelijks leven, kwam ook door de technische ontwikkeling. In de jaren negentig



Spitsdrukte op het Smakkelaarsveld (Leidseveer), 1959. De rotonde vormde de westelijke toegang tot het noordelijk deel van de binnenstad. Op de voorgrond de uitrit van de Leidseveertunnel. Het leeuwendeel van het spitsverkeer bestond op dat moment uit fietsers.

□ FOTO L.H. HOFLAND | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

van de 19e eeuw brak de veiligheidsfiets door. Dit type had twee even grote wielen, was voorzien van een ketting voor krachtoverbrenging, spatborden en verlichting. De introductie van de terugtraprem was een enorme verbetering. Het comfort en de veiligheid van deze nieuwe fietsen waren veel groter dan die van de hogi bi's. Nu waagden ook vrouwen en ouderen zich op de fiets. Bovendien zorgde de massaproductie in fabrieken als de Utrechtse Simplex-fabriek - met Charles Bingham als eigenaar - ervoor dat fietsen steeds goedkoper werden. Na 1895 zakte hun prijs tot f 75,- à f 100,-. Geleidelijk verschenen meer fietsen op de openbare weg. Wie fietsen wilde leren, hoefde dit echter niet op de openbare weg te doen, maar kon hiervoor terecht in rijwiel scholen, zoals die vanaf 1896 aan de Biltstraat en de Maliebaan werden opgericht. Vooral vrouwen van gegoede komaf leerden fietsen in de veilige omgeving van een zaal. Dat de lessen binnen plaatsvonden had niet zozeer te maken met de kinderkopjes of chaos op straat, als wel met het omstreden karakter van fietsen door vrouwen van standing. De ANWB propageerde daarom het dragen van soepel zittende, maar ook fatsoenlijke fietskleding voor vrouwen om beschaafd te kunnen fietsen. *De Kampioen* publiceerde knippatronen waarmee vrouwen dergelijke jurken zelf konden maken. Na 1910 was het fietsen zo ingeburgerd dat de rijwiel scholen verdwenen.

Fietsen werd een activiteit voor alle klassen en leeftijden. Geleidelijk werden fietsen ook steeds meer bij de uitoefening van bedrijf en beroep gebruikt. Als eersten verschenen fietskoeriers en telegrambestellers op straat, gevolgd door postbodes, artsen en politieagenten. De ontwikkeling van de bakfiets en van de bestelfiets met voorrek maakte het mogelijk dat ook winkeliers en ambachtslieden de fiets gingen gebruiken. Het aantal fietsen in Utrecht steeg na 1910 snel. Rond de Eerste Wereldoorlog reden in Utrecht al meer dan 10.000 fietsen rond.

Massaal gebruik

De fietsers deelden de straat met paardenverkeer, voetgangers, handkarren en hondenkarren. Speciale fietspaden waren er amper. Alleen aan de Maliebaan bevond zich er een. Hier had de gemeente in 1885 een van de wandelstroken opengesteld als fietspad. Zo'n fietsstrook was toen uniek in Nederland. Fietsers konden hier voor het eerst vrij fietsen, in principe ongehinderd door het overige verkeer. In de praktijk bleken wandelaars en fietsers echter elkaar



De familie Van Beuningen bijeen in de tuin van hun huis aan de Catharijnesingel. Twee zoons poseren met een hoge bi. De Van Beuningens waren lid van de Seniores, een van de fietsclubs die in Utrecht werden opgezet na de oprichting van de ANWB.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, ARCHIEF FAMILIE VAN BEUNINGEN

in de weg te zitten. Herhaaldelijk klaagden de fietsers dat voetgangers niet aan de kant wilden gaan op het fietspad. Gemeenteraadslid Otto Kettlitz verzuchtte in 1910: 'Het pad wordt [...] bij voorkeur gebruikt door hen die met kinderwagens rijden, ook door moeders, die daardoor toonen weinig zorg voor haar kroost te hebben.'

Wie verwacht had dat de groei van het aantal fietsers tot meer fietspaden zou leiden, kwam bedrogen uit: de gemeente sloot juist smalle straten met veel voetgangersverkeer voor fietsers, helemaal of een deel van de dag. Dit gebeurde onder andere met de (nog niet verbrede) Potterstraat, de Choorstraat en de Lijnmarkt. Verzoeken van de ANWB om de Maliebaan van een tweede fietspad te voorzien en éénrichtingsverkeer voor fietsers in te voeren, haalden niets uit.



ANWB'ers bij het Hogeland, aan het begin van de Maliebaan, tijdens de Bondsfeesten van 1902. De vrouwen dragen door de ANWB ontworpen fietsjurken. De fietstocht ging naar Soestdijk.

□ ARCHIEF ANWB



De rijwielsschool van Vestdijk aan de Maliebaan leerde nieuwe gebruikers fietsen. Instructeurs hielden toezicht op de fietsers (uit De Kampioen 17 december 1897).

□ TEKENING HENRI HOEK

Fietsers deelden de straten met het overige verkeer. Om dit verkeer in goede banen te leiden, scherpte de gemeente de verkeersregels aan en stelde ze in 1921 een korps verkeerspolitie in om toe te zien op de naleving. Dat was niet overdreven. De in 1915 uitgevaardigde regel om rechts te houden, werd slecht nageleefd. Hetzelfde gold voor bepalingen als een maximumsnelheid van 12 kilometer per uur (voor fietsers en automobilisten) in centrumstraten en het verbod om met z'n drieën naast elkaar te fietsen.

In 1930 telde Utrecht 1.361 personenauto's, 1.119 vrachtauto's, 548 motorrijwielen, 82 autobussen en 1.654 hondenkarren. Het aantal fietsen was gestegen tot 62.000. Op centrale pleinen en bij openbare gelegenheden werden fietsenrekken geplaatst en stallingen ingericht. Ook het aantal fietsenhandelaren nam toe. Eind jaren dertig waren er maar liefst 200 rijwielzaken in de stad, een record dat nooit meer geëvenaard zou worden.

Utrecht telde in 1940 inmiddels zo'n 90.000 fietsen. Tijdens de bezetting bleken ze van levensbelang. Door de benzinedistributie werd het al snel onmogelijk om met een auto rond te rijden, terwijl in de loop van de oorlog ook het aantal stadsbussen fors terugliep. Wel werd het steeds moeilijker om aan goede rubber fietsbanden en

andere essentiële onderdelen te komen. Later in de bezetting reden steeds meer fietsers met massieve banden rond. Vordering door de Duitsers zorgde ervoor dat het aantal fietsen flink terugliep.

Fietsen onder druk

In de naoorlogse periode kreeg de fiets een nieuwe betekenis als symbool van Nederlandschap ('Geef mijn fiets terug'). De vraag ernaar steeg explosief en de rijwielhandelaars en de Nederlandse fietsfabrieken beleefden gouden jaren. Fietsen bleef populair, naast een toenemend gebruik van het 'rijwiel met hulpmotor'. Halverwege de jaren vijftig was de fiets het meest gebruikte vervoermiddel in Utrecht. Tijdens de spitsuren kreeg de binnenstad enorme stromen fietsers te verwerken. Volgens een verkeersonderzoek uit 1956 reden maar liefst 145.000 fietsers dagelijks de binnenstad in en uit tegen 51.000 motorvoertuigen.

Het waren echter niet de fietsers die de overheid zorgen baarden, maar de verwachte toename van het aantal auto's. Het stadsbestuur verwachtte dat na de opening van de autosnelweg Utrecht - Amsterdam (Rijksweg 2, de latere A 2) en andere autosnelwegen groeiende aantallen auto's naar de stad zouden komen. Afsluiting van de



Drukte aan de noordzijde van het Vredenburg, 1935. De zwarte dames- en herenfiets was dominant in het verkeer.

□ FOTO H.J.M. VALKS | HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

binnenstad vond het college geen optie. Met de groei van de stad zou de binnenstad toegankelijk voor autoverkeer moeten blijven. In de tweede helft van jaren vijftig nam het aantal auto's inderdaad snel toe: in 1955 waren het er 5.500, in 1959 al 10.000. Het wegennet in de binnenstad kon de stroom auto's steeds slechter verwerken, vooral op de centrale oost-westas.

Op verzoek van B&W ontwierp de Duitse verkeerskundige M.E. Feuchtinger een nieuw verkeersnet met niet alleen een rondweg, maar ook een ringweg rond de binnenstad, radiaalwegen en verkeersdoorbraken in de binnenstad. Feuchtinger onderkende het belang van het fietsverkeer, maar verwachtte dat de auto het vervoermiddel van de toekomst zou zijn, ook in stadscentra. De door hem voorgestelde demping van de singels voor de ringweg en verkeersdoorbraken in de binnenstad riepen echter veel protesten op en werden voor het grootste deel op de lange baan geschoven.

Om in afwachting van de nieuwe wegen de doorstroming van het autoverkeer op de voornaamste oost-westroute te bevorderen, werd het fietsers in 1961 door de gemeente verboden om overdag het Vredenburg en de Lange Jansstraat te gebruiken. De beleidsmakers van de gemeente hoopten dat na de aanleg van de geplande ringweg en de verkeersdoorbraken in de binnenstad en de omringende wijken, meer ruimte voor fietsers zou ontstaan. Oppositie van de rijksoverheid en bewonersgroepen zorgde ervoor dat de meeste van de geplande nieuwe wegen niet werden aangelegd. Van de geplande autosnelweg op het traject van de singels zou in 1968 alleen de Catharijnebaan gerealiseerd worden. Met de afkondiging van het beschermd stadsgezicht in 1972 had de gemeente geen ruimte meer voor verkeersdoorbraken in de binnenstad, terwijl buurtcomités uit de 19e-eeuwse wijken ervoor zorgden dat de ene na de andere invalsweg geschrapt werd.



Verkeersdrukte maart 1956 op de Catharijnesingel te Utrecht, ter hoogte van de Willemsbrug (links). Op de voorgrond een verkeersagent, op de achtergrond De Inktpot.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL



Chaos op Het Vredenburg. Fietzers kwamen in de jaren zestig op straat een groeiend aantal bromfietsen en auto's tegen. Het aantal verkeersongevallen nam alarmerend snel toe.

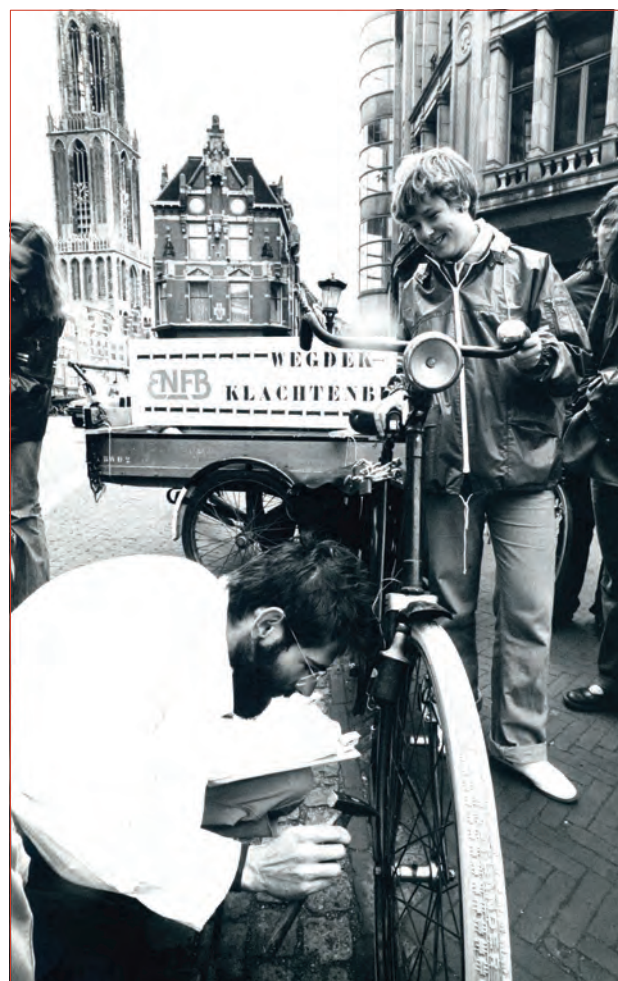
□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL

De fietsrenaissance

Begin jaren zeventig ontdekten verkeerskundigen dat de groei van het aantal auto's in Utrecht nog meer toegenomen was dan eerder verwacht (45.000 exemplaren), maar ook dat het fietsgebruik veel minder daalde dan eerder gedacht. Fietzers bleken wel steeds vaker betrokken bij verkeersongevallen. Door het stagneren van de oorspronkelijke wegenplannen, de gewijzigde inzichten bij de verkeerskundigen en druk vanuit de bevolking wijzigde het gemeentelijk beleid. Zo stelde het gemeentelijk *Verkeers-circulatieplan* uit 1974 dat het openbaar vervoer en de fiets in de binnenstad grotere prioriteit hadden dan de auto. De gemeente wilde met een actief parkeerbeleid het autogebruik in de binnenstad terugdringen. Ze stuurde aan op een trendbreuk. Begin jaren zeventig reisde 42 procent van de bezoekers met de auto naar de binnenstad, 32 procent deed dit met de fiets en bromfiets en 27 procent maakte gebruik van het openbaar vervoer. De gemeente maakte plannen om meer busbanen, fietsstroken en vrijliggende fietspaden aan te leggen. Parallel aan de gemeentelijke plannen pleitte actiegroepen als *Fietsbel* en de in 1975 in Rasa opgerichte *Enige Echte Wielrijdersbond*, de latere *Fietzersbond*, voor betere fietsvoorzieningen.

In de tweede helft van de jaren zeventig en de eerste helft van de jaren tachtig perkte de gemeente de ruimte voor de auto beetje bij beetje in door de aanleg van woonerven, de instelling van 30 km-zones en het aanbrengen van verkeersdrempels. Geleidelijk werden doorgaande routes voor autoverkeer in de binnenstad geblokkeerd. Tegelijkertijd legde de gemeente steeds meer vrijliggende fiets-

paden aan en stond ze tweerichtingsverkeer voor fietsers in straten met éénrichtingsverkeer toe, plaatste ze speciale verkeerslichten voor fietsers en legde ze 'opstelstroken' voor fietsers bij de verkeerslichten aan. Vanaf midden van de jaren tachtig werden in wijken steeds meer buurtstallingen gerealiseerd.



Demonstratie van de ENWB, de latere Fietzersbond, op de Oudegracht in 1980. Deze in 1975 in Rasa opgerichte organisatie ijverde voor de betere voorzieningen voor fietsers.

□ ARCHIEF FIETZERSBOND

De in 1974 in het vooruitzicht gestelde speciale fietsroutes werden echter nooit aangelegd, het Rijk leverde geen gelden hiervoor. In plaats daarvan vulde de gemeente de ontbrekende schakels in netwerken van vrijliggende fietspaden waar hiervoor ruimte was. Zoveel mogelijk werden fietsers de kortste route geboden. De aanleg van fietspaden door het Wilhelminapark en het Griftpark zijn goede voorbeelden hiervan. Bij de aanleg van vrijliggende fietspaden in gecombineerde winkel- en verkeersstraten als de Amsterdamsestraatweg, de Voorstraat, Biltstraat en de Nachtegaal was het schipperen met de beschikbare ruimte en vergde de aanpassingen veel overleg met betrokken winkeliers en anderen.

Niet alleen in de centrale stadsdelen werden vanaf het midden van de jaren negentig veel nieuwe fietspaden aangelegd, ook in oude en nieuwe uitbreidingswijken en in het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn gebeurde dit. In 2012 telde Utrecht hierdoor 245 kilometer fietspad en 90 kilometer fietsstrook. In het centrum en rond het Centraal Station zijn veel nieuwe stallingen verzezen. En ze worden gebruikt.

De aanpassingen van de infrastructuur en de opkomst van nieuwe typen racefietsen, mountainbikes en stadsfietsen met versnellingen zorgden voor een toenemende populariteit van de fiets. Utrechtse fietswinkels beleefden opnieuw gouden tijden. De opkomst van elektrische fietsen, bakfietsen, ligfietsen en transportfietsen en de introductie van de OV-fiets in 2002 deden het fietsgebruik verder toenemen. Fietsen is hip. Sinds 2004 is het fietsverkeer van en naar de Uithof met 50 procent gestegen, net als in de binnenstad. Het fietsverkeer tussen de centrale stad en Leidsche Rijn is in deze periode verdrievoudigd. Het aantal fietsers in de stad is nu zelfs groter dan in de jaren vijftig. In de centrale stadsdelen is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel, over de hele stad gemeenten wordt de fiets benut voor 30 procent van de verplaatsingen. Anno 2015 is Utrecht opnieuw fietsstad, net als negentig en zestig jaar geleden. Een kwestie van geschiedenis en van doelbewuste politiek.

De expositie Utrecht fietsstad is nog tot en met 18 oktober te zien in Het Utrechts Archief, Hamburgerstraat 28; zie: www.hetutrechtsarchief.nl/expositie/utrecht-fietsstad



Bakfiets met passagiers op het Lepelenburg, 2015. Dergelijke nieuwe typen bakfietsen, lichter en wendbaarder dan de oude werden na hun introductie net voor de millenniumwisseling erg populair.

□ FOTO HANS BUITER

Bronnen

- HUA, Gemeentebestuur van Utrecht 1813-1969, inv.nr. 23727 Maliebaan.
HUA, Gemeentebestuur van Utrecht 1970-1989, inv.nr. 12472 Rapporten m.b.t. verkeerscirculatieplan 1974; inv.nr. 12469 Inventarisatieplan 1982 verkeerscirculatieplan.
Albert de la Bruheze, A.A. en F.C.A. Veraart, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw* (Eindhoven 1999).
Buiten, H., 'De stad met de mooiste maquettes. Plannen voor Utrechts centrum en binnenstad, 1954-1971', in *Jaarboek Oud-Utrecht* 1992, 6-44.
Buiten, H., *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimte in vier Nederlandse steden* (Zutphen 2005).
Buiten, H., 'Toen de fiets jong en wild was', in: *Tijdschrift Oud-Utrecht*, 84 (2011), nr. 1, 12-16.
Dockum, J.D.C., 'Het rijwiel en het wielrijden te Utrecht', in: *Maandblad Oud-Utrecht*, 4 (1929) 89-91.
Kuner, H., 'Wie zette Utrecht op de fiets? Een beeld van de ontwikkeling van de rijwielhandel in de stad Utrecht vanaf ca 1880', in: *De Oude Fiets*, nr. 3 (2007), 4-11.
Verkeerstechniek, 1970-1980.
www.utrecht.nl/utrecht-fiets